

Iránymutatók



**01/2020. sz. iránymutató a személyes adatok hálózatba
kapcsolt járművek és mobilitáshoz kapcsolódó alkalmazások
vonatkozásában történő kezeléséről**

2.0 változat

Elfogadás időpontja: 2021. március 9.

Korábbi változatok

| | | |
|--------------|------------------|--|
| 2.0 változat | 2021. március 9. | Az iránymutatás nyilvános konzultációt követő elfogadása |
| 1.0 változat | 2020. január 28. | Az iránymutatás nyilvános konzultációra történő elfogadása |

| | | |
|------|--|----|
| 1 | BEVEZETÉS..... | 4 |
| 1.1 | Kapcsolódó munkák | 5 |
| 1.2 | Alkalmazandó jog | 6 |
| 1.3 | Hatály..... | 8 |
| 1.4 | Fogalommeghatározások | 11 |
| 1.5 | A magánélet és az adatok védelmére jelentett kockázatok..... | 13 |
| 2 | ÁLTALÁNOS AJÁNLÁSOK..... | 15 |
| 2.1 | Az adatok kategóriái..... | 15 |
| 2.2 | Célok..... | 17 |
| 2.3 | Relevancia és adattakarékosság..... | 18 |
| 2.4 | Beépített és alapértelmezett adatvédelem | 18 |
| 2.5 | Tájékoztatás..... | 21 |
| 2.6 | Az érintett jogai | 24 |
| 2.7 | Biztonság | 24 |
| 2.8 | Személyes adatok továbbítása harmadik felek részére | 25 |
| 2.9 | Személyes adatok továbbítása az EU-n/EGT-n kívülre | 25 |
| 2.10 | Járműfedélzeti wifitechnológiák alkalmazása | 27 |
| 3 | ESETTANULMÁNYOK | 27 |
| 3.1 | Harmadik fél által nyújtott szolgáltatás..... | 27 |
| 3.2 | E-segélyhívás | 31 |
| 3.3 | Balesettani tanulmányok..... | 34 |
| 3.4 | Gépkocsilopások kezelése | 36 |

tekintettel a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. április 27-i (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: általános adatvédelmi rendelet) 70. cikke (1) bekezdésének e) pontjára,

tekintettel az EGT-megállapodásra és különösen annak az EGT Vegyes Bizottság 2018. július 6-i 154/2018 határozatával módosított XI. mellékletére és 37. jegyzőkönyvére¹,

tekintettel eljárási szabályzatának 12. és 22. cikkére,

ELFOGADTA A KÖVETKEZŐ IRÁNYMUTATÁST

1 BEVEZETÉS

1. A 20. századi gazdaság jelképe, a személygépjármű, egyike azoknak a tömegcikknek, amelyek a társadalom egészére hatást gyakoroltak. A gépjárművek, amelyekhez sokszor a szabadság fogalmát társítják, gyakran többet jelentenek pusztán közlekedési eszköznél. Tulajdonképpen egy olyan privát szférát képviselnek, amelyen belül az emberek külső befolyástól mentesen gyakorolhatnak egyfajta döntési autonómiát. Napjainkban azonban, ahogyan a hálózatba kapcsolt járművek egyre általánosabbá válnak, ez az elképzelés többé már nem felel meg a valóságnak. A járműfedélzeti hálózati összekapcsoltság a luxusmodellektől és prémium márkáktól rohamosan terjeszkedik a nagy volumenű, középpiacot képviselő modellek felé, a járművek pedig jelentős adatközpontokká válnak. Nem csupán a járművek, de a járművezetők és az utasok is egyre jobban összekapcsolódnak. Valójában számos, az elmúlt néhány évben piacra került modellben található olyan szenzorok és hálózatba kapcsolt fedélzeti berendezések, amelyek többek között a motor teljesítményére, a vezetési szokásokra, a felkeresett helyekre, és esetlegesen akár a járművezető szemmozgására, pulzusára vonatkozó adatokat, illetve a természetes személyek egyedi azonosítására szolgáló biometrikus adatokat is gyűjthetnek és rögzíthetnek².
2. Az ilyenfajta adatkezelés egy olyan összetett ökoszisztémán belül zajlik, amely nem korlátozódik pusztán a gépjárműipar hagyományos szereplőire, hanem formáját a digitális gazdasághoz tartozó új szereplők megjelenése is alakítja. Ezek az új szereplők olyan szórakoztatást és tájékoztatást célzó szolgáltatásokat nyújthatnak, mint például az online zenelejátszás vagy az útviszonyokkal kapcsolatos és közlekedési információk biztosítása, illetve olyan vezetéstámogató rendszereket és szolgáltatásokat kínálhatnak, mint a robotpilóta-szoftverek, járműállapot-jelentések, a használatalapú biztosítás vagy a dinamikus térkép. Ezenkívül, mivel a járművek elektronikus kommunikációs hálózatokon keresztül kapcsolódnak össze, a folyamatban részt vevő közútiinfrastruktúra-kezelők és távközlési szolgáltatók szintén fontos szerepet játszanak a járművezetők és az utasok személyes adatait érintő, lehetséges adatkezelési műveletek tekintetében.
3. A hálózatba kapcsolt járművek emellett egyre nagyobb mennyiségű adatot állítanak elő, amelyeknek többsége – mivel a járművezetőkre vagy az utasokra vonatkozik –, személyes

¹ A dokumentumban a „tagállamokra” való hivatkozásokat az „EGT-tagállamokra” való hivatkozásként kell értelmezni.

² A Future of Privacy Forum „Data and the connected car” című infografikája: https://fpf.org/wp-content/uploads/2017/06/2017_0627-FPF-Connected-Car-Infographic-Version-1.0.pdf

adatnak tekinthető. Még ha a hálózatba kapcsolt autó által gyűjtött adatok közvetlenül nem is egy névhez, hanem a jármű műszaki jellemzőihez és funkcióihoz kapcsolódnak, az információk a gépkocsi vezetőjére vagy utasaira vonatkoznak. A vezetési stílusra és a megtett távolságra, valamint a járműalkatrészek kopására és elhasználódására vonatkozó adatok, a helymeghatározó adatok és a kamerák által gyűjtött adatok például a gépjárművezetői magatartásra és az egyéb, esetlegesen az utastérben lévő személyekkel, illetve az elhaladó érintettekkel kapcsolatos információkra is vonatkozhatnak. Az ilyen, természetes személyek által előállított technikai adatok lehetővé teszik az előállító személy adatkezelő vagy más személy általi közvetlen vagy közvetett azonosítást. A jármű olyan terminálnak tekinthető, amelyet különböző felhasználók is használhatnak. Ebből kifolyólag – a személyi számítógépekhez hasonlóan – ez a több felhasználó általi igénybevétel nincs hatással az adatok személyes jellegére.

4. 2016-ban a Nemzetközi Automobil Szövetség (Fédération Internationale de l'Automobile, FIA) egy egész Európára kiterjedő kampányt indított „My Car My Data” („Az én autóm, az én adataim”) címmel annak érdekében, hogy képet alkothasson az európaiak véleményéről a hálózatba kapcsolt autókról³. Bár kiderült, hogy a járművezetők nagy érdeklődést mutatnak a hálózati összekapcsoltság iránt, a kampány elővigyázatosságra int a járművek által szolgáltatott adatok felhasználásának vonatkozásában, valamint kiemeli a személyes adatok védelmére vonatkozó jogszabályoknak való megfelelés fontosságát is. Ezért a feladat minden érdekelt fél számára az, hogy a „személyes adatok védelmének” dimenzióját már a terméktervezési szakasztól kezdődően beépítsék a folyamatba, valamint hogy a gépjárműhasználók számára az általános adatvédelmi rendelet (78) preambulumbekzdésével összhangban biztosítsák a személyes adataikra vonatkozó átláthatóságot, illetve azok feletti rendelkezést. Ez a megközelítés hozzájárul a felhasználói bizalom erősítéséhez, és ezáltal e technológiák hosszú távú fejlődéséhez is.

1.1 Kapcsolódó munkák

5. A hálózatba kapcsolt járművek az elmúlt évtizedben jelentős témát szolgáltattak a szabályozó szerveknek, ami az elmúlt néhány évben erősen fokozódott. Ennek eredményeképpen különféle munkák jelentek meg nemzeti és nemzetközi szinten egyaránt a hálózatba kapcsolt járművek biztonságával és magánélet-védelmi vonatkozásaival kapcsolatban. E rendeletek és kezdeményezések célja, hogy a meglévő, adatvédelemmel és a magánélet védelmével kapcsolatos keretrendszereket ágazatspecifikus szabályokkal egészítsék ki, illetve hogy iránymutatást nyújtsanak a szakembereknek.

1.1.1 Európai szintű és nemzetközi kezdeményezések

6. 2018. március 31-től a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer megléte minden új M1 (személygépjármű) és N1 (könnyűgépjármű) kategóriájú járműben kötelező.^{4,5} A 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport 2006-ban már elfogadott egy, az eSegélyhívó kezdeményezés adatvédelmi és a magánélet tiszteletben tartását érintő vonatkozásairól szóló munkadokumentumot⁶. Emellett, a korábban említetteknek megfelelően, a 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport 2017 októberében elfogadott egy véleményt a személyes adatoknak a kooperatív intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS) keretében történő kezeléséről.

³ „My Car My Data” kampány; <http://www.mycarmydata.eu/>

⁴ The interoperable EU-wide eCall; https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 585/2014/EU határozata (2014. május 15.) az Európai Unió egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható e-segélyhívó szolgáltatás kiépítéséről (EGT-vonatkozású szöveg); <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0585>

⁶ Munkadokumentum az e-segélyhívó kezdeményezés adatvédelmi és a magánélet tiszteletben tartását érintő vonatkozásairól; http://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2006/wp125_hu.pdf

7. 2017 januárjában az Európai Unió Hálózat- és Információbiztonsági Ügynökség (ENISA) tanulmányt tett köze az intelligens autók kiberbiztonságáról és ellenálló képességéről, melyben említést tett az érzékeny eszközökről, valamint a kapcsolódó fenyegetésekről, kockázatokról, az azokat enyhítő tényezőkről, illetve a lehetséges, végrehajtandó biztonsági intézkedésekről⁷. 2017 szeptemberében az adatvédelmi és a magánélet védelmével foglalkozó biztosok nemzetközi konferenciáján (ICDPPC) pedig egy, a hálózatba kapcsolt járművekre vonatkozó állásfoglalás került elfogadásra⁸. Végezetül, a távközlés adatvédelmi kérdéseivel foglalkozó nemzetközi munkacsoport (IWGDPT) 2018 áprilisában szintén elfogadott egy munkadokumentumot a hálózatba kapcsolt járművekről⁹.

1.1.2 Az Európai Adatvédelmi Testület (EDPB) tagjainak nemzeti kezdeményezései

8. 2016 januárjában a német szövetségi és állami adatvédelmi hatóságok konferenciája, valamint a Német Gépjárműipari Szövetség (VDA) közös nyilatkozatot tett közzé a hálózatba kapcsolt, illetve nem kapcsolt járművekre vonatkozó adatvédelmi elvekről¹⁰. 2017 augusztusában az Egyesült Királyság hálózatba kapcsolt és önvezető járművekkel foglalkozó központja (CCAV) kiadott egy olyan útmutatót, amely a hálózatba kapcsolt és automatizált járművekre vonatkozó kiberbiztonsági elveket rögzít annak érdekében, hogy felhívja a gépjárműipar figyelmét a témára¹¹. 2017 októberében a francia adatvédelmi hatóság, a Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) egy, a hálózatba kapcsolt autókra vonatkozó megfelelési csomagot adott ki abból a célból, hogy segítséget nyújtson az érdekelt feleknek a beépített és alapértelmezett adatvédelem integrálásához, lehetővé téve az érintettek számára, hogy tényleges ellenőrzést gyakorolhassanak adataik felett¹².

1.2 Alkalmazandó jog

9. A vonatkozó uniós jogi keretet az általános adatvédelmi rendelet adja. A rendelet minden olyan esetben alkalmazandó, amikor a hálózatba kapcsolt járművekkel összefüggésben végzett adatkezelés az egyének személyes adatainak kezelésével jár.
10. Az általános adatvédelmi rendeleten túlmenően a 2009/136/EK irányelvvel módosított 2002/58/EK irányelv (a továbbiakban: elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv) **egy konkrét, minden olyan szereplőre érvényes szabványt határoz meg, aki az Európai Gazdasági Térségen (EGT) belüli előfizetők vagy felhasználók végberendezésén található információkat kíván tárolni vagy azokhoz hozzá kíván férni.**
11. Amennyiben ugyanis az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv rendelkezéseinek többsége (6. cikk, 9. cikk stb.) kizárólag a nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatások szolgáltatóira, valamint a nyilvános hírközlő hálózatok szolgáltatóira alkalmazandó, az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése általános rendelkezésnek minősül. Nem csupán az elektronikus hírközlési szolgáltatásokra vonatkozik, hanem minden olyan köz- vagy magánjogi jogalanyra is érvényes, amely

⁷ Cyber security and resilience of smart cars; <https://www.enisa.europa.eu/publications/cyber-security-and-resilience-of-smart-cars>

⁸ Resolution on data protection in automated and connected vehicles; https://edps.europa.eu/sites/edp/files/publication/resolution-on-data-protection-in-automated-and-connected-vehicles_en_1.pdf

⁹ Working paper on connected vehicles; <https://www.datenschutz-berlin.de/infotek-und-service/veroeffentlichungen/working-paper/>

¹⁰ Data protection aspects of using connected and non-connected vehicles; https://www.lida.bayern.de/media/dsk_joint_statement_vda.pdf

¹¹ Principles of cyber security for connected and automated vehicles; <https://www.gov.uk/government/publications/principles-of-cyber-security-for-connected-and-automated-vehicles>

¹² Compliance package for a responsible use of data in connected cars; <https://www.cnil.fr/en/connected-vehicles-compliance-package-responsible-use-data>

végberendezésen helyez el, illetve onnan hív le adatokat, függetlenül a tárolt vagy hozzáfért adatok természetétől.

12. A „végberendezés” fogalmának meghatározását a 2008/63/EK irányelv¹³ tartalmazza. Az 1. cikk a) pontjában meghatározott definíció szerint a végberendezés „*olyan, információk küldésére, feldolgozására vagy vételére szolgáló berendezés, amely valamely nyilvános távközlési hálózat interfészéhez közvetlenül vagy közvetve kapcsolódik; mind közvetlen, mind közvetett csatlakozások esetében az összeköttetés vezetékes, száloptikás vagy elektromágneses módszerrel építhető ki; közvetett csatlakozás esetében a végberendezés és a nyilvános hálózati interfész között még egy berendezés helyezkedik el; b) a műholdas földiállomás-berendezések*”.
13. Következésképpen, feltéve, hogy a fent említett kritériumok teljesülnek, a hálózatba kapcsolt járművet és a hozzá kapcsolt eszközt „végberendezésnek” kell tekinteni (a számítógépekhez, az okostelefonokhoz és az okostelevíziókhoz hasonlóan), és adott esetben az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikke (3) bekezdésének rendelkezéseit kell alkalmazni.
14. Amint azt az Európai Adatvédelmi Testület 5/2019. számú, az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv¹⁴ és az általános adatvédelmi rendelet közötti kölcsönhatásról szóló véleményében kifejti, az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése alapvetően úgy rendelkezik, – mely alól az alábbi, 17. bekezdésben említettek kivételt képeznek –, hogy az információ tárolásához, illetve az előfizető vagy felhasználó végberendezésén már tárolt információ eléréséhez előzetes hozzájárulás szükséges. Amennyiben a végfelhasználó eszközén tárolt információ személyes adatnak minősül, az ilyen információ tárolására vagy az ahhoz való hozzáférésre irányuló tevékenységek tekintetében az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése elsőbbséget élvez az általános adatvédelmi rendelet 6. cikkével szemben¹⁵. A fent említett adatkezelési műveleteket követően végzett személyesadat-kezelési műveleteknek – ideértve a végberendezésen tárolt információkhoz való hozzáférés révén megszerzett személyes adatok kezelését is – az általános adatvédelmi rendelet 6. cikke értelmében vett jogalappal kell rendelkezniük ahhoz, hogy jogszerűek legyenek¹⁶.
15. Mivel az adatkezelőnek, amikor az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése értelmében hozzájárulást kér az információk tárolásához vagy az azokhoz való hozzáféréshez, az érintettet az adatkezelés valamennyi céljáról – beleértve a fent említett műveleteket követő bármely adatkezelést (azaz a „későbbi adatkezelést”) is – tájékoztatnia kell, általában az adatvédelmi rendelet 6. cikke értelmében vett hozzájárulás szolgál a legmegfelelőbb jogalapként a személyes adatok ilyen műveleteket követő kezeléséhez (amennyiben az érintett hozzájárulása magában foglalja a következő adatkezelés célját, lásd az alábbi, 53–54. bekezdést). Ennélfogva valószínűsíthetően a hozzájárulás képezi majd a már tárolt információk tárolásának és az azokhoz való hozzáférésnek, valamint a személyes adatok későbbi kezelésének jogalapját is¹⁷. Az általános adatvédelmi rendelet 6. cikkének

¹³ A Bizottság 2008/63/EK irányelve (2008. június 20.) a távközlési végberendezések piacán folyó versenyről (kodifikált változat) (EGT-vonatkozású szöveg); <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0063>

¹⁴ Európai Adatvédelmi Testület, 5/2019. számú vélemény az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv és az általános adatvédelmi rendelet közötti kölcsönhatásról, különösen az adatvédelmi hatóságok illetékessége, feladatai és hatásköre tekintetében, az elfogadás időpontja: 2019. március 12. (a továbbiakban: 5/2019 sz. vélemény), 40. bekezdés.

¹⁵ Ugyanott, 40. bekezdés.

¹⁶ Ugyanott, 41. bekezdés.

¹⁷ Az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdésében előírt hozzájárulás, valamint az ugyanabból a konkrét célból történő adatkezelés jogalapjául szolgáló hozzájárulás (az általános adatvédelmi

való megfelelés értékelésekor ugyanis figyelembe kell venni, hogy az adatkezelés egésze olyan konkrét tevékenységeket is magában foglal, amelyekre vonatkozóan az uniós jogalkotó további védelmet kívánt biztosítani¹⁸. Az adatkezelőknek ezenkívül a megfelelő jogalapnak a méltányosság elvének tiszteletben tartása érdekében történő meghatározása során figyelembe kell venniük az érintettek jogaira gyakorolt hatást is¹⁹. A leglényegesebb az, hogy az adatkezelők nem hivatkozhatnak az általános adatvédelmi rendelet 6. cikkére az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése által biztosított kiegészítő védelem csökkentése érdekében.

16. Az Európai Adatvédelmi Testület emlékeztet arra, hogy az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelvben szereplő hozzájárulás fogalma továbbra is azonos az általános adatvédelmi rendeletben szereplő hozzájárulás fogalmával, és eleget kell tennie az általános adatvédelmi rendelet 4. cikkének (11) bekezdésében és 7. cikkében a hozzájárulás tekintetében előírt valamennyi követelményeknek.
17. Mindazonáltal, bár a hozzájárulás az alap, az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése lehetővé teszi, hogy az adattárolás, illetve a végberendezésen tárolt adatokhoz való hozzáférés megszerzésének tevékenysége mentesüljön a tájékoztatáson alapuló hozzájárulás követelménye alól, amennyiben az megfelel az alábbi kritériumok valamelyikének:
 -) **1. mentesség:** amennyiben a kizárólagos cél az elektronikus hírközlő hálózaton keresztül történő közléstovábbítás;
 -) **2. mentesség:** amennyiben az az előfizető vagy felhasználó által kifejezetten kért, információs társadalommal összefüggő szolgáltatás szolgáltató általi nyújtásához feltétlenül szükséges.
18. Az ilyen esetekben a személyes adatok – a végberendezésen található információkhoz való hozzáférés révén megszerzett személyes adatokat is ideértve – kezelése az általános adatvédelmi rendelet 6. cikkében meghatározott jogalapok egyikén alapul. Nincs szükség például hozzájárulásra, amennyiben az adatkezelés az érintett által kért GPS navigációs szolgáltatások nyújtásához szükséges, és az ilyen szolgáltatások az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásnak minősíthetők.

1.3 Hatály

19. Az Európai Adatvédelmi Testület hangsúlyozni kívánja, hogy ennek az iránymutatásnak a célja az, hogy elősegítse a tevékenységüket ebben a környezetben végző érdekelt felek széles köre által végzett személyesadat-kezelés megfelelőségét. Nem célja azonban, hogy az ebben az összefüggésben előforduló lehetséges használat valamennyi esetét lefedje, vagy, hogy iránymutatást nyújtson minden lehetséges, konkrét helyzetre vonatkozóan.
20. E dokumentum hatálya különösen a hálózatba kapcsolt járművek érintettek (pl. a járművezetők, az utasok, a járműtulajdonosok, más úthasználók stb.) általi, nem szakmai célból történő használatával kapcsolatos személyesadat-feldolgozásra irányul. Konkrétabb értelemben pedig az olyan személyes adatokkal foglalkozik, amelyek i. a járművön belül kerülnek kezelésre; ii. a jármű és a hozzá csatlakoztatott személyes eszközök (pl. felhasználó okostelefonja) között kerülnek kicserélésre; vagy iii. helyileg, a járműben kerülnek gyűjtésre,

rendelet 6. cikke) egyidejűleg is megszerezhető (például egy olyan jelölőnégyzet bejelölésével, amely egyértelműen jelzi, hogy az érintett mihez adja a hozzájárulását).

¹⁸ 5/2019. sz. vélemény, 41. bekezdés.

¹⁹ Európai Adatvédelmi Testület, 2/2019 iránymutatás a személyes adatoknak az általános adatvédelmi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti kezeléséről az érintettek részére nyújtott online szolgáltatások összefüggésében, 2.0 változat, 2019. október 8., (1) bekezdés.

majd külső szervezetekhez (pl. járműgyártókhöz, infrastruktúra-működtetőkhöz, biztosítótársaságokhoz, gépjárműjavítókhöz) kerülnek további adatkezelés céljából.

21. A hálózatba kapcsolt jármű fogalmát ebben a dokumentumban tágan kell értelmezni. Olyan járműként határozható meg, amely számos, a járműfedélzeti hálózaton keresztül összekapcsolt elektronikus vezérlőegységgel (ECU), valamint olyan csatlakozási eszközökkel rendelkezik, amelyek lehetővé teszik, hogy adatokat osszon meg egyéb, a járművön belül, illetve kívül található készülékekkel. Ennek köszönhetően a jármű és a hozzá kapcsolódó személyes eszközök közötti adatcsere jöhet létre, lehetővé téve például a mobilalkalmazásoknak az autó beépített információs és szórakoztató egységére való tükrözését. Emellett a dokumentum hatálya kiterjed a gépjárműtől független, önálló (például az okostelefon kizárólagos használatára támaszkodó), vezetőt segítő mobilalkalmazások fejlesztésére is, mivel – habár önmagukban érdemben nem támaszkodnak a járművön keresztül történő adattovábbításra – hozzájárulnak a jármű hálózatbakapcsolási lehetőségeihez. A hálózatba kapcsolt járművek alkalmazásai sokfélék és változatosak lehetnek, és az alábbiakat foglalhatják magukban²⁰:
22. *Mobilitásmenedzsment*: olyan funkciók, amelyek lehetővé teszik a járművezetők számára a célállomás gyors és költséghatékony elérését azáltal, hogy naprakész információkat biztosítanak a GPS-navigációról, az esetlegesen veszélyes környezeti tényezőkről (pl. jeges utak), a forgalmi torlódásokról és útépitési munkálatokról, a parkolókról és garázsokról, az optimalizált üzemanyag-fogyasztásról, valamint az útdíjakról.
23. *Járműmenedzsment*: olyan funkciók, amelyeknek célja, hogy segítsék a járművezetőket a működési költségek csökkentésében, és megkönnyítsék számukra a járműhasználatot. Ide tartoznak például a jármű állapotára vonatkozó értesítések és a szervizemlékeztetők, a használati adatok továbbítása (pl. járműjavítási szolgáltatások érdekében), a személyre szabott, használatalapú gépjármű-biztosítások („Pay As/How You Drive”), a távoli műveletek (pl. fűtési rendszer) és a profilbeállítások (pl. ülésbeállítás).
24. *Közúti közlekedésbiztonság*: olyan funkciók, amelyek figyelmeztetik a járművezetőt a külső veszélyekre és a belső válaszreakciókra. Ilyen például az ütközésvédelem, a veszélyre figyelmeztető jelzés, a sávelhagyásra figyelmeztető jelzés, a fáradtságfigyelő, a segélyhívás (e-segélyhívó) vagy az ütközésvizsgálati „feketedobozok” (eseményadat-rögzítők).
25. *Szórakoztatás*: a járművezetőnek és az utasoknak információkat biztosító, és szórakoztatásukat is magukban foglaló funkciók. Ilyenek például az okostelefon-interfészek (kézhasználat nélküli telefonhívások, hangalapú szöveges üzenetek), a WLAN-hotspotok, a zenék, a videók, az internet, a közösségi média, a mobil iroda vagy az „intelligens otthon” szolgáltatások.
26. *Vezetéstámogatás*: részleges vagy teljes automatizált vezetést magukban foglaló funkciók, mint például az operatív segítségnyújtás vagy robotpilóta alkalmazása csúcsforgalomban, parkolás során vagy az autópályán való közlekedéskor.
27. *Jólét*: olyan funkciók, amelyek figyelemmel kísérik a járművezető kényelmét, valamint vezetésre való képességét és alkalmasságát. Ilyen például fáradtságjelző vagy az orvosi segítségnyújtás.
28. Ennélfogva a járművek természetes módon is csatlakozhatnak, a személyes adatok pedig számos módon gyűjthetők, ideértve: i. a jármű érzékelőit; ii. a telematikai dobozokat és iii. a mobilalkalmazásokat (pl. a járművezetőhöz tartozó eszközről). A mobilalkalmazások abban az esetben tartozhatnak e dokumentum hatálya alá, amennyiben a vezetési környezethez kapcsolódnak. A GPS-navigációs alkalmazások például ebbe a körbe tartoznak. Azok az

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

alkalmazások azonban, amelyeknek funkciói csupán érdeklődésére számot tartó helyeket (éttermeket, történelmi műemlékeket stb.) javasolnak a járművezetők számára, nem tartoznak ezen iránymutatás hatálya alá.

29. A hálózatba kapcsolt járművek által generált adatok nagy része azonosított vagy azonosítható természetes személyre vonatkozik, és így személyes adatnak minősül. Az adatok például lehetnek közvetlenül azonosíthatók (pl. a járművezető teljes személyazonossága), illetve közvetve azonosíthatók, mint például a megtett utak részletei, a járműhasználatra vonatkozó adatok (pl. a vezetési stílusra vagy a megtett távolságra vonatkozó adatok) vagy a jármű műszaki adatai (pl. a járműalkatrészek kopására és elhasználódására vonatkozó adatok), amelyek más fájlokkal és különösen a jármű-azonosító számmal való egyeztetés révén természetes személyekre is vonatkoztathatók. A hálózatba kapcsolt járművekben tárolt személyes adatok metaadatokat is tartalmazhatnak, például a jármű karbantartási állapotát. Másképp fogalmazva: ezért bármilyen olyan adat, amely természetes személyhez köthető, e dokumentum hatálya alá tartozik.
30. A hálózatba kapcsolt járművek ökoszisztémája az érdekelt felek széles körét lefedi. Konkrétabban fogalmazva az ökoszisztéma a gépjárműipar hagyományos szereplőit, valamint a digitális ipar új szereplőit egyaránt magában foglalja. Ezért ez az iránymutatás a gépjárműgyártókat, a berendezésgyártókat és a gépjármű-beszállítókat, az autószerelőket, a gépjármű-értékesítőket, a járműszolgáltatókat, a flottakezelőket, a gépjármű-biztosítótársaságokat, a szórakoztató szolgáltatásokat nyújtókat, a távközlési szolgáltatókat, a közútiinfrastruktúra-kezelőket és a hatóságokat, valamint az érintetteket célozza meg. Az Európai Adatvédelmi Testület hangsúlyozza, hogy az érintettek kategóriái szolgáltatásonként eltérnek egymástól (pl. járművezetők, tulajdonosok, utasok stb.). Ez a felsorolás nem teljes körű, mivel az ökoszisztéma a szolgáltatások széles skáláját foglalja magában, köztük olyanokat, amelyekhez közvetlen hitelesítésre vagy azonosításra van szükség, valamint olyanokat is, amelyeknél ez nem feltétel.
31. A természetes személyek által a járműben végzett bizonyos adatkezelési műveletek *„kizárólag személyes vagy otthoni tevékenységük keretében”* végzettnek minősülnek, és következésképpen nem tartoznak az általános adatvédelmi rendelet hatálya alá²¹. Ez különösen a személyes adatok járművön belüli, kizárólag azon érintettek általi felhasználására vonatkozik, akik ezeket az adatokat a jármű műszerfalán keresztül megadták. Az Európai Adatvédelmi Testület azonban emlékeztet arra, hogy az általános adatvédelmi rendelet – (18) preambulumbekzdésének értelmében – alkalmazandó *„azokra az adatkezelőkre és adatfeldolgozókra, akik a személyes adatok ilyen személyes vagy otthoni tevékenység keretében végzett kezeléséhez az eszközöket biztosítják”*.

1.3.1 Nem tartozik e dokumentum hatálya alá

32. Előfordulhat, hogy a dolgozóknak vállalati autókat biztosító munkáltatók szeretnék figyelemmel kísérni alkalmazottaik tevékenységét (pl. az alkalmazottak, termékek vagy járművek biztonságának garantálása, az erőforrások elosztása, egy adott szolgáltatás nyomon követése és számlázása, vagy a munkaidő ellenőrzése érdekében). Ebben az összefüggésben a munkáltatók által végzett adatkezelés specifikus, a foglalkoztatással kapcsolatos megfontolásokat vet fel, melyek olyan nemzeti szintű munkajogi törvények szabályozása alá eshetnek, amelyeknek részletes bemutatására a jelen iránymutatásban nincs lehetőség²².
33. Habár a szakmai célokra használt haszongépjárművekkel (például tömegközlekedés), a megosztott közlekedéssel, valamint a mobilitási szolgáltatásokra épülő (MaaS) megoldással

²¹ Lásd az általános adatvédelmi rendelet 2. cikke (2) bekezdésének c) pontját.

²² A 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport a munkahelyi adatfeldolgozásról szóló 2/2017 sz. véleményében (WP249) részletesen foglalkozott ezzel a témával; https://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610169

összefüggésben végzett adatkezelés olyan specifikus megfontolásokat vethet fel, amelyek nem tartoznak ezen általános iránymutatás hatálya alá, az itt meghatározott alapelvek és ajánlások közül számos az ilyen típusú adatkezelések tekintetében is alkalmazandó.

34. A hálózatba kapcsolt járművek – rádióvételre alkalmas rendszerként – olyan passzív nyomkövetésnek is ki vannak téve, mint például a wifi- vagy a Bluetooth-alapú nyomkövetés. Ebben az értelemben nem különböznek a többi, hálózatba kapcsolt eszköztől, és a jelenleg felülvizsgálat alatt álló elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv hatálya alá tartoznak. Ez ebből kifolyólag egyúttal kizárja a wifivel felszerelt járművek²³ közös okostelefonos helymeghatározó szolgáltatásokat használó, közelben tartózkodó személyek sűrű hálózata általi, széles körű nyomon követését. Ezek a szolgáltatások rendszeresen értesítik a központi kiszolgáltatókat valamennyi látható wifihálózatról. Mivel a beépített wifi másodlagos járműazonosítónak tekinthető²⁴, ez magában hordozza a járművek teljes mozgásprofiljai folyamatos és szisztematikus gyűjtésének kockázatát.
35. A járműveket egyre gyakrabban szerelik fel képrögzítő eszközökkel (pl. parkolókamera-rendszerekkel vagy menetrögzítő kamerákkal). Mivel ezeknek alkalmazása a nyilvános helyekről való filmfelvétel készítésének kérdését érinti, amely az egyes tagállamokban meghatározott konkrét, vonatkozó jogi keret értékelését kívánja meg, az adatkezelés e típusa nem tartozik a jelen iránymutatás hatálya alá.
36. A 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport külön véleményben²⁵ foglalkozik a 2010/40/EU²⁶ irányelvben meghatározott, kooperatív intelligens közlekedési rendszereket (C-ITS) lehetővé tevő adatok kezelésével. Habár a C-ITS fogalmának az irányelvben szereplő meghatározása nem fogalmaz meg műszaki leírást, a 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport véleménye a rövid hatótávolságú, azaz a hálózatüzemeltetői beavatkozását nem igénylő kommunikációra irányul. Konkrétabban fogalmazva, elemzést nyújt a kezdeti telepítésre vonatkozó, konkrét felhasználási esetekről, és vállalja, hogy egy későbbi szakaszban foglalkozik majd azokkal az új kérdésekkel, amelyek kétséget kizáróan felmerülnek a magasabb szintű automatizálás megvalósításakor. Mivel a C-ITS-ekkel összefüggő adatvédelmi vonatkozások nagyon specifikusak (a helymeghatározó adatok eddig nem tapasztalt mértéke, a személyes adatok folyamatos továbbítása, a járművek és más közúti infrastrukturális létesítmények közötti adatcsere stb.), és európai szinten még mindig egyeztetés tárgyát képezik, a személyes adatok ebben az összefüggésben történő kezelésére ez az iránymutatás nem terjed ki.
37. Végezetül, e dokumentumnak nem célja a hálózatba kapcsolt járművek kapcsán felmerülő valamennyi lehetséges probléma és kérdés kezelése, ezért nem tekinthető kimerítő jellegűnek.

1.4 Fogalommeghatározások

38. A személyes adatok **kezelése** minden, személyes adatot érintő műveletet magában foglal, így a gyűjtést, rögzítést, rendszerezést, tagolást, tárolást, átalakítást vagy megváltoztatást,

²³ További részletekért lásd: <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 és Gerd Nolden: Vehicle Identifier – Analysis, and Measurements in Proceedings, VEHICULAR 2017, The Sixth International Conference on Advances in Vehicular Systems, Technologies and Applications, Nizza, Franciaország, 2017. július 23–27., 32–37. o.

²⁵ A 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport 03/2017. sz. véleménye a személyes adatok kooperatív intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS) keretében történő kezeléséről; http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610171

²⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2020. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0040>

lekérdezést, betekintést, felhasználást, közzétovábbítást vagy egyéb módon történő hozzáférhetővé tétel útján, összehangolást vagy összekapcsolást, korlátozást, törlést, illetve megsemmisítést stb.²⁷

39. Az **érintett** az a természetes személy, akire az adatkezelés tárgyát képező adatok vonatkoznak. A hálózatba kapcsolt járművek esetében érintettnek minősülhet különösen a járművezető (állandó vagy alkalmi), az utas vagy a jármű tulajdonosa²⁸.
40. Az **adatkezelő** az a személy, aki a személyes adatok hálózatba kapcsolt járművekben történő kezelésének céljait és eszközeit meghatározza²⁹. Az adatkezelők közé tartozhatnak a jármű adatait a forgalmi tájékoztatások, a környezetkímélő vezetéssel kapcsolatos üzenetek, illetve a jármű működéssel kapcsolatos figyelmeztetések járművezető részére való biztosítása érdekében kezelő szolgáltatók, az útarányos gépjármű-biztosítási („Pay as You Drive”) szerződéseket kínáló biztosítótársaságok, és a jármű minőségének javítása érdekében a járműalkatrészek kopására és elhasználódására vonatkozó adatokat gyűjtő járműgyártók. Az általános adatvédelmi rendelet 26. cikke értelmében az adatkezelés céljait és eszközeit két vagy több adatkezelő közösen is meghatározhatja, mely esetben közös adatkezelőknek minősülnek. Ebben az esetben egyértelműen meg kell határozniuk a rájuk háruló kötelezettségeket, különösen az érintettek jogainak gyakorlására és az általános adatvédelmi rendelet 13. és 14. cikkében említett tájékoztatásra vonatkozóan.
41. **Adatfeldolgozó** bármely olyan személy, aki az adatkezelő nevében és megbízásából személyes adatokat kezel³⁰. Az adatfeldolgozó az adatkezelő utasításai alapján gyűjti és kezeli az adatokat anélkül, hogy azokat saját céljaira használná fel. A berendezésgyártók és a gépjármű-beszállítók például számos esetben kezelhetnek adatokat a járműgyártók nevében (ami nem jelenti azt, hogy más célokból nem járhatnak el adatkezelőként). Az általános adatvédelmi rendelet 28. cikke amellelt, hogy előírja az adatfeldolgozók számára, hogy a kockázatokhoz igazított biztonsági szint garantálása érdekében megfelelő technikai és szervezési intézkedéseket hajtsanak végre, meghatározza az adatfeldolgozók kötelezettségeit is.
42. A **címzett** az a természetes vagy jogi személy, közhatalmi szerv, ügynökség vagy bármely egyéb szerv, akivel vagy amellyel a személyes adatot közlik, függetlenül attól, hogy harmadik félre³¹. A személyes adatok címzettjének tekinthető például a szolgáltató egy olyan kereskedelmi partnere, akinek a szolgáltató a járműből származó személyes adatokat továbbít. Függetlenül attól, hogy új adatkezelőként vagy adatfeldolgozóként járnak el, meg kell felelniük az általános adatvédelmi rendeletben előírt valamennyi kötelezettségnek.
43. Azon közhatalmi szervek azonban, amelyek egy egyedi vizsgálat keretében az uniós vagy a tagállami joggal összhangban férhetnek hozzá személyes adatokhoz, nem minősülnek címzettnek³²; az említett adatok e közhatalmi szervek általi kezelése meg kell, hogy feleljen az adatkezelés céljainak megfelelően az alkalmazandó adatvédelmi szabályoknak. Amennyiben például a bűnüldöző hatóságok az európai uniós vagy tagállami joggal összhangban, egy nyomozás keretében személyes adatokat kérnek, engedéllyel rendelkező harmadik feleknek minősülnek.

²⁷ Lásd az általános adatvédelmi rendelet 4 cikkének (2) bekezdését.

²⁸ Lásd az általános adatvédelmi rendelet 4 cikkének (1) bekezdését.

²⁹ Lásd az általános adatvédelmi rendelet 4. cikkének (7) bekezdését és az Európai Adatvédelmi Testület [07/2020. sz. iránymutatását az adatkezelő és az adatfeldolgozó általános adatvédelmi rendeletben szereplő fogalmáról](#) (a továbbiakban: 07/2020. sz. iránymutatás).

³⁰ Lásd az általános adatvédelmi rendelet 4. cikkének (8) bekezdését és a 07/2020. sz. iránymutatást.

³¹ Lásd az általános adatvédelmi rendelet 4. cikkének (9) bekezdését és a 07/2020. sz. iránymutatást.

³² Az általános adatvédelmi rendelet 4. cikkének (9) bekezdése és (31) preambulumbekendése.

1.5 A magánélet és az adatok védelmére jelentett kockázatok

44. A 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport már több olyan aggályának is hangot adott a dolgok internete (IoT-) rendszereket illetően, amelyek a hálózatba kapcsolt járművek esetében is érvényesek lehetnek³³. A dolgok internetével kapcsolatban már hangsúlyozott adatbiztonsági és ellenőrzési kérdések a hálózatba kapcsolt járművek vonatkozásában még kényesebbek, mivel ebben az esetben a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos aggályok is felmerülnek – és a járművezető testi épségére is hatással lehetnek – egy olyan környezet vonatkozásában, amelyet hagyományosan elszigeteltnek és külső beavatkozástól védettnek tartanak.
45. A hálózatba kapcsolt járművek emellett jelentős, az adatvédelemmel és a magánélet védelmével összefüggő aggályokat vetnek fel a helymeghatározó adatok kezelése kapcsán, mivel annak egyre tolaodóbbjellege veszélyt jelent a névtelenség megőrzésének jelenlegi lehetőségeire. Az Európai Adatvédelmi Testület különös hangsúlyt kíván fektetni és fel kívánja hívni az érdekelt felek figyelmét arra, hogy az egyének megfigyelésének és az adatokkal való visszaélés megelőzése érdekében a helymeghatározó technológiák alkalmazása konkrét biztosítékok bevezetését kívánja meg.

1.5.1 Az ellenőrzés hiánya és az információs aszimmetria

46. Előfordulhat, hogy a járművek vezetői és az utasok nem minden esetben kapnak megfelelő tájékoztatást az adatok hálózatba kapcsolt járművekben vagy járműveken keresztül történő kezeléséről. Lehetséges, hogy a tájékoztatást kizárólag a jármű tulajdonosa kapja meg, aki nem biztos, hogy azonos a jármű vezetőjével, és az információ átadása sem feltétlenül a megfelelő időben történik. Fennáll tehát a veszélye annak, hogy nem áll rendelkezésre elegendő funkció vagy lehetőség az érintett személyek számára az adatvédelemhez és a magánülethez való jogaik érvényesítéséhez szükséges ellenőrzés gyakorlásához. Ez a szempont azért lényeges, mert a járműveknek élettartamuk alatt egynél több tulajdonosa is lehet, akár értékesítés miatt, akár pedig azért, mert a járművet megvásárlás helyett lízingelik.
47. A járművön belüli kommunikáció automatikusan és alapértelmezésben is aktiválható az egyén tudomása nélkül. A jármű és a csatlakoztatott berendezés interakciójára gyakorolt hatékony ellenőrzés lehetőségének hiányában a felhasználó számára rendkívül nehézé válik az adatok áramlásának felügyelete. Az adatok későbbi felhasználásának ellenőrzése, és ezáltal a funkciók esetleges terjeszkedésének megelőzése pedig még ennél is nehezebb lesz.

1.5.2 A felhasználó hozzájárulásának minősége

48. Az Európai Adatvédelmi Testület hangsúlyozza, hogy amennyiben az adatkezelés hozzájáruláson alapul, az érvényes hozzájárulás valamennyi elemének teljesülnie kell, azaz a hozzájárulásnak önkéntesnek, konkrétan és tájékoztatáson alapulónak kell lennie, valamint egyértelműen ki kell nyilvánítania az érintett akaratát, az Európai Adatvédelmi Testület hozzájárulásról szóló iránymutatása értelmezésének megfelelően³⁴. Az adatkezelőknek különös figyelmet kell fordítaniuk az érvényes hozzájárulások különböző résztvevőktől, például gépjármű-tulajdonosoktól vagy -használóktól való megszerzésének módjára. A hozzájárulást különállóan és konkrét célokra kell megadni, és az az új gépkocsi megvásárlására vagy lízingjére vonatkozó szerződéssel nem kapcsolható össze. A hozzájárulás ugyanolyan könnyen visszavonható kell, hogy legyen, mint ahogy megadható.

³³ A 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport 8/2014. számú véleménye a dolgok internetének legújabb fejleményeiről; https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp223_hu.pdf

³⁴ Európai Adatvédelmi Testület: 05/2020 sz. iránymutatás az (EU) 2016/679 rendelet szerinti hozzájárulásról, 1.1. verzió, 2020. május 4. (a továbbiakban: 05/2020. sz. iránymutatás).

49. Ugyanez alkalmazandó abban az esetben is, ha az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelvnek való megfeleléshez van szükség hozzájárulásra, például akkor, ha adattárolás megy végbe vagy a járműben tárolt információhoz való hozzáférés történik, ahogyan azt elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése bizonyos esetekre vonatkozóan előírja. A hozzájárulást ebben a vonatkozásban, a fentiekkel összhangban, az általános adatvédelmi rendelet fényében kell értelmezni.
50. Számos esetben előfordulhat, hogy a felhasználó nincs tudatában a járművében végzett adatkezelésnek. Az ilyen információhiány jelentős akadályt jelent az általános adatvédelmi rendelet értelmében vett érvényes hozzájárulás bizonyításában, mivel a hozzájárulásnak tájékoztatáson alapulónak kell lennie. Az ilyen esetekben a hozzájárulásra nem lehet az általános adatvédelmi rendelet értelmében vett, adott adatkezelés jogalapjaként hagyatkozni.
51. Az egyének hozzájárulásának megszerzésére irányuló hagyományos mechanizmusok alkalmazása a hálózatba kapcsolt járművek vonatkozásában nehézségekbe ütközhet, aminek eredményeképpen hiányos információkon alapuló, „gyenge minőségű” hozzájárulás születhet, illetve a gyakorlatban lehetetlenné válhat az egyének kifejezett preferenciáinak megfelelő, részletezett hozzájárulás megadása. A gyakorlatban a hozzájárulás megszerzése azon járművezetők és utasok tekintetében is nehéz lehet, akik nem állnak kapcsolatban a jármű tulajdonosával a használt, lízingelt, bérelt vagy kölcsönzött járművek esetében.
52. Amennyiben az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv nem írja elő az érintett hozzájárulását, az adatkezelő felelőssége, hogy az általános adatvédelmi rendelet 6. cikke értelmében azon jogalapot válassza, amely a személyes adatok kezelésének adott esetére vonatkozóan a legmegfelelőbb.

1.5.3 A személyes adatok további kezelése

53. Amennyiben az adatokat az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdésében előírt hozzájárulás alapján vagy az 5. cikk (3) bekezdésében foglalt kivételek egyike alapján gyűjtik, és azt követően az általános adatvédelmi rendelet 6. cikkével összhangban kezelik, az adatok további kezelése csak abban az esetben valósulhat meg, ha az adatkezelő további hozzájárulást kér e másik célt illetően, vagy bizonyítani tudja, hogy az az általános adatvédelmi rendelet 23. cikkének (1) bekezdésében említett célkitűzések védelme érdekében történik, és uniós vagy tagállami jogon alapul³⁵. Az Európai Adatvédelmi Testület úgy véli, hogy ilyen esetekben az általános adatvédelmi rendelet 6. cikkének (4) bekezdése értelmében vett összeegyeztethetőségi ellenőrzés alapján történő további adatkezelés nem lehetséges, mivel az aláásná az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv által meghatározott adatvédelmi szintet. A hozzájárulásnak, amennyiben azt az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv előírja, konkrétan és tájékoztatáson alapulónak kell lennie, azaz az érintetteknek minden egyes adatkezelési céllal tisztában kell lenniük, és jogukban kell, hogy álljon megtagadni az egyes célokat³⁶. Az a megállapítás, miszerint az általános adatvédelmi rendelet 6. cikkének (4) bekezdése értelmében vett összeegyeztethetőségi ellenőrzés alapján történő további adatkezelés lehetséges, magát a hozzájárulásra vonatkozó követelmények jelenlegi irányelvben előírt alapelvét kerülné meg.
54. Az Európai Adatvédelmi Testület emlékeztet arra, hogy az eredeti hozzájárulás soha nem legitimálhatja a további adatkezelést, mivel az érvényes hozzájárulásnak konkrétan kell lennie és tájékoztatáson kell alapulnia.

³⁵ Lásd még az Európai Adatvédelmi Testület az általános adatvédelmi rendelet 23. cikke szerinti korlátozásokról szóló 10/2020. sz. iránymutatását.

³⁶ 05/2020. sz. iránymutatás, 3.2. és 3.3. szakasz.

55. A gépjármű használata során, karbantartási célból gyűjtött telemetriai adatok például nem továbbíthatók gépjármű-biztosítótársaságoknak a felhasználók hozzájárulása nélkül abból a célból, hogy gépjárművezetői profilokat hozzanak létre járművezetési magatartáson alapuló biztosítások nyújtásához.
56. A hálózatba kapcsolt járművek által gyűjtött adatokat továbbá a bűnüldöző hatóságok is kezelhetik gyorsajtás vagy egyéb jogsértések felderítése céljából, ha és amennyiben a bűnüldözésben érvényesítendő adatvédelemről szóló irányelvben fogalt konkrét feltételek teljesülnek. Ebben az esetben az ilyen adatok a büntetőjogi felelősség megállapítására vonatkozó határozatokra és bűncselekményekre vonatkozó személyes adatoknak minősülnek az általános adatvédelmi rendelet 10. cikkében és bármely alkalmazandó nemzeti jogszabályban meghatározott feltételek szerint. Amennyiben teljesülnek az ilyen adatkezelés konkrét feltételei, a gyártók ezeket az adatokat a bűnüldöző hatóságok rendelkezésére bocsáthatják. Az Európai Adatvédelmi Testület rámutat, hogy a személyes adatok kizárólag a bűnüldöző hatóságok kérelmeinek teljesítése céljából történő kezelése nem minősül az általános adatvédelmi rendelet 5. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett meghatározott, egyértelmű és jogszerű célnak. Jogszabály általi felhatalmazás esetén a bűnüldöző hatóságok az általános adatvédelmi rendelet 4. cikkének (10) bekezdése értelmében vett harmadik félnek minősülhetnek, mely esetben a gyártók jogosultak bármilyen, a rendelkezésükre álló adatot átadni számukra az egyes tagállamok vonatkozó jogi keretrendszerének tiszteletben tartásával.

1.5.4 Túlzott mértékű adatgyűjtés

57. Mivel a hálózatba kapcsolt járművek egyre több érzékelővel vannak felszerelve, nagyon nagy a kockázata annak, hogy a cél eléréséhez szükségeshez viszonyítva túlzott mértékű adatgyűjtésre kerül sor.
58. Az új funkciók, és különösen a gépi tanulási algoritmusokon alapuló funkciók kifejlesztéséhez nagy mennyiségű, hosszú időn keresztül gyűjtött adatra lehet szükség.

1.5.5 A személyes adatok biztonsága

59. A hálózatba kapcsolt járművek által kínált funkciók, szolgáltatások és interfészek (pl. web, USB, RFID, wifi) pluralitása növeli a támadási felületet, és így azon lehetséges biztonsági rések számát, amelyeknek révén a személyes adatok veszélybe kerülhetnek. A dolgok internetének legtöbb eszközétől eltérően a hálózatba kapcsolt járművek kritikus rendszereknek minősülnek, ahol a biztonság megsértése a felhasználók és a körülöttük tartózkodók életét is veszélyeztetheti. Ezért kiemelten fontos annak a kockázatnak a kezelése, amelyet a hackereknek a hálózatba kapcsolt járművek biztonsági réseinek kihasználására irányuló próbálkozásai jelentenek.
60. Ezenkívül a járművekben és/vagy külső helyeken (pl. felhőalapú számítástechnikai infrastruktúrákban) tárolt személyes adatokat is megfelelő védelemmel kell ellátni az engedély nélküli hozzáféréssel szemben. Példaként, a karbantartás során a jármű egy olyan szerelőhöz kerül, akinek hozzáférésre van szüksége a jármű bizonyos műszaki adataihoz. Habár a szerelőnek a műszaki adatokhoz kell hozzáférnie, előfordulhat, hogy a járműben tárolt valamennyi adathoz megkísérel hozzáférni.

2 ÁLTALÁNOS AJÁNLÁSOK

61. A fentiekben említett, érintettekre jelentett kockázatok csökkentése érdekében a jármű- és berendezésgyártóknak, szolgáltatóknak vagy bármely más, a hálózatba kapcsolt járművek vonatkozásában esetlegesen adatkezelőként vagy adatfeldolgozóként eljáró érdekelt félnek az alábbi általános ajánlásokat kell követnie.

2.1 Az adatok kategóriái

62. Amint azt a bevezetésben megjegyeztük, a hálózatba kapcsolt járművekhez köthető legtöbb adat személyes adatnak minősül, amennyiben összekapcsolható egy vagy több azonosítható személlyel. Ez magában foglalja a jármű mozgására (pl. sebesség, megtett távolság), valamint a jármű állapotára (pl. motorhűtőközeg-hőmérséklet, motorfordulatszám, gumiabroncsnyomás) vonatkozó műszaki adatokat is. A hálózatba kapcsolt járművek által generált bizonyos adatok, tekintettel érzékenységükre és/vagy az érintettek jogaira és érdekeire gyakorolt lehetséges hatásukra, szintén különös figyelmet érdemelnek. Az Európai Adatvédelmi Testület ez idáig a személyes adatok három olyan kategóriáját jelölte meg, amelyek a jármű- és berendezésgyártók, a szolgáltatók és egyéb adatkezelők részéről különös figyelmet érdemelnek: a helymeghatározó adatokat, a biometrikus adatokat (és az általános adatvédelmi rendelet 9. cikkében meghatározott bármely különleges adatkategóriát), valamint az olyan adatokat, amelyek bűncselekményeket vagy közlekedési szabálysértéseket fedhetnek fel.

2.1.1 Helymeghatározó adatok

63. A személyes adatok gyűjtése során a jármű- és berendezésgyártóknak, a szolgáltatóknak és egyéb adatkezelőknek szem előtt kell tartaniuk, hogy a helymeghatározó adatok különösen sokat elárulnak az érintettek életviteli szokásairól. A megtett utak nagyon jellemzőek ebben a tekintetben, mivel következtetni lehet belőlük a munkahelyre, a lakóhelyre és a járművezető érdeklődésére számot tartó (szabadidős) helyszínekre, valamint esetlegesen olyan érzékeny információkat is feltárhatnak, mint például a vallás (a vallásgyakorlás helyszíne révén) vagy a szexuális irányultság (a felkeresett helyek alapján). Ennek megfelelően a jármű- és berendezésgyártóknak, a szolgáltatóknak és egyéb adatkezelőknek különösen ügyelniük kell arra, hogy kizárólag abban az esetben gyűjtsenek helymeghatározó adatokat, amennyiben az az adatkezelés céljához feltétlenül szükséges. Amennyiben például az adatkezelés a jármű mozgásának észlelését foglalja magában, a funkció ellátásához a giroszkóp is elegendő, és nincs szükség helymeghatározó adatok gyűjtésére.

64. Általánosságban véve a helymeghatározó adatok gyűjtésének az alábbi alapelveknek is meg kell felelnie:

- Z az összegyűjtött helymeghatározó adatokhoz való hozzáférés gyakoriságának és az adatok részletességének megfelelő mértéke az adatkezelés céljához viszonyítva. Az időjárás alkalmazások például nem férhetnek hozzá másodpercenként a jármű helyzetéhez, még akkor sem, ha ahhoz az érintett hozzájárulását adja,
- Z pontos információkat kell szolgáltatni a feldolgozás céljáról (pl.: A helymeghatározási előzmények tárolásra kerülnek? Amennyiben igen, mi célból?),
- Z amennyiben az adatkezelés hozzájáruláson alapul, érvényes (önkéntes, konkrét és tájékoztatáson alapuló), az általános szerződési értékesítési vagy használati feltételektől elkülönülő hozzájárulás megszerzése, például a fedélzeti számítógépen,
- Z a helymeghatározás csak abban az esetben kerül aktiválásra, ha a felhasználó olyan funkciót működtet, amelyhez szükség van a jármű helyzetének ismeretére, és az autó beindításával nem alapértelmezetten, illetve folyamatosan fut,
- Z a felhasználó tájékoztatása – főleg ikonokkal (pl. a képernyőn mozgó nyíl segítségével) – arról, hogy a helymeghatározás aktiválódott,
- Z lehetőség a helymeghatározás tetszőleges időben történő deaktiválására,
- Z korlátozott tárolási időtartam megadása.

2.1.2 Biometrikus adatok

65. A hálózatba kapcsolt járművek vonatkozásában a természetes személyek egyedi azonosítására szolgáló biometrikus adatok az általános adatvédelmi rendelet 9. cikke,

valamint a nemzeti kivételek értelmében kezelhetők, többek között a járműhöz való hozzáférés lehetővé tétele, a járművezető/járműtulajdonos hitelesítése, és/vagy a járművezető profilbeállításaihoz és személyes beállításaihoz való hozzáférés lehetővé tétele céljából. A biometrikus adatok alkalmazásának megfontolása esetében az érintett számára az adatai feletti teljes körű rendelkezés garantálása egyrészt magában foglalja egy további korlátozásoktól mentes, nem biometrikus alternatíva (pl. fizikai kulcs vagy kód használata) biztosítását (azaz a biometrikus adatok használata nem lehet kötelező jellegű), másrészt pedig azt, hogy a biometrikus sablon tárolása és összevetése kódolt formában, kizárólag helyi szinten, a biometrikus adatok külső leolvasó/összehasonlító terminál általi kezelése nélkül valósul meg.

66. A biometrikus adatok³⁷ esetében fontos annak biztosítása, hogy a biometrikus hitelesítési megoldás kellően megbízható legyen, ami főként az alábbi alapelveknek való megfelelés révén valósul meg:

- Z az alkalmazott biometrikus megoldás korrekciója (pl. fals pozitív és fals negatív eredmények aránya) a szükséges hozzáférés-ellenőrzés biztonsági szintjéhez igazodik,
- Z az alkalmazott biometrikus megoldás egy olyan érzékelőre épül, amely ellenálló a támadásokkal szemben (például síknyomtatással készült nyomat használata ujjlenyomat-felismeréshez),
- Z a hitelesítési kísérletek száma korlátozott,
- Z a biometrikus sablon/modell a járműben tárolódik titkosított formában, a legkorszerűbb technológiának megfelelő titkosítási algoritmus és kulcskezelés alkalmazásával,
- Z a biometrikus sablon elkészítéséhez és a felhasználói hitelesítéshez használt nyers adatokat valós időben kezelik, és azok soha nem kerülnek tárolásra, még helyben sem.

2.1.3 Bűncselekményeket vagy egyéb jogsértéseket felfedő adatok

67. Az általános adatvédelmi rendelet 10. cikke értelmében vett, esetleges bűncselekményekhez kapcsolódó adatok kezeléséhez az Európai Adatvédelmi Testület helyi adatkezelést javasol, amennyiben az érintett teljes körű felügyelettel rendelkezik a szóban forgó adatkezelés felett (lásd a helyi adatkezelésre vonatkozó részt a 2.4. szakaszban). Néhány kivételtől eltekintve (lásd a lenti 3.3. szakaszban bemutatott, baleseti vizsgálatokról szóló esettanulmányt) a bűncselekményeket vagy egyéb jogsértéseket felfedő adatok külső kezelése ugyanis tilos. Ebből kifolyólag, az adatok érzékenységének megfelelően, a 2.7. szakaszban leírtakhoz hasonló, szigorú biztonsági intézkedéseket kell bevezetni ezen adatok jogosulatlan hozzáféréssel, módosítással és törlésével szembeni védelme érdekében.

68. A hálózatba kapcsolt járművekből származó személyes adatok egyes kategóriái ugyanis felfedhetik, hogy bűncselekmény vagy egyéb jogsértés történt, illetve történik („bűncselekménnyel kapcsolatos adatok”), és ezért különleges korlátozások alá esnek (pl. olyan adatok, amelyek arra utalnak, hogy a jármű áthajtott a fehér vonalon, a jármű pillanatnyi sebessége összekapcsolva a pontos helymeghatározó adatokkal). Az adatvédelmi rendelet 10. cikkében előírt biztosítékok különösen abban az esetben alkalmazandók, ha az ilyen adatokat az illetékes nemzeti hatóságok bűnügyi nyomozás, illetve vádeljárás lefolytatása céljából kezelik.

2.2 Célok

69. A személyes adatok a hálózatba kapcsolt járművek kapcsán sokféle célból kezelhetők, ideértve a járművezető biztonságát, a biztosítást, a hatékony közlekedést vagy a

³⁷ Az általános adatvédelmi rendelet 9. cikkének (1) bekezdésében megfogalmazott tilalom csak a „természetes személyek egyedi azonosítását célzó genetikai és biometrikus adatokra” vonatkozik.

szórakoztató és tájékoztatói szolgáltatásokat. Az adatkezelőknek, az általános adatvédelmi rendelettel összhangban biztosítaniuk kell, hogy céljaik „meghatározottak, egyértelműek és jogszerűek” legyenek, hogy ne történjen a megadott célokkal össze nem egyeztethető további adatkezelés, valamint hogy az adatkezelés érvényes jogalappal rendelkezzen az általános adatvédelmi rendelet 5. cikkében előírtak szerint. Az iránymutatás III. része bemutat néhány, a hálózatba kapcsolt járművekkel összefüggésben tevékenykedő adatkezelők által alkalmazható célokra vonatkozó, konkrét példát, valamint az egyes adatkezelési típusokra vonatkozó konkrét ajánlásokat is megfogalmaz.

2.3 Relevancia és adattakarékosság

70. Az adattakarékosság elvének³⁸ való megfelelés érdekében a jármű- és berendezésgyártóknak, szolgáltatóknak és egyéb adatkezelőknek kiemelt figyelmet kell fordítaniuk a hálózatba kapcsolt járművekből származó, számukra szükséges adatkategóriákra, mivel kizárólag olyan személyes adatokat gyűjthetnek, amelyek az adatkezelés szempontjából relevánsak és szükségesek. A helymeghatározó adatok például különösen mélyrehatóak, és sokat elárulhatnak az érintettek életviteli szokásairól. Az iparági szereplőknek ennek megfelelően különösen ügyelniük kell arra, hogy kizárólag abban az esetben gyűjtsenek helymeghatározó adatokat, amennyiben az az adatkezelés céljához feltétlenül szükséges. (lásd a helymeghatározó adatokról részt a fenti 2.1. szakaszban).

2.4 Beépített és alapértelmezett adatvédelem

71. Figyelembe véve a hálózatba kapcsolt járművek által előállított személyes adatok mennyiségét és sokféleségét, az Európai Adatvédelmi Testület megjegyzi, hogy az adatkezelőknek biztosítaniuk kell, hogy a hálózatba kapcsolt járművekkel összefüggésben alkalmazott technológiák konfigurálása az általános adatvédelmi rendelet 25. cikkében előírt, beépített és alapértelmezett adatvédelemre vonatkozó kötelezettségek alkalmazása révén tiszteletben tartja az egyének magánéletét. A technológiáknak kialakításuk révén minimalizálniuk kell a személyes adatok gyűjtését, a magánélet védelmét szolgáló alapértelmezett beállításokat kell meghatározniuk, és biztosítaniuk kell, hogy az érintettek jól tájékozottak legyenek, és lehetőségük legyen a személyes adataikhoz kapcsolódó beállítások egyszerű módosítására. Az arra vonatkozó konkrét iránymutatás megfogalmazása, hogy a gyártók és a szolgáltatók miként valósíthatják meg a beépített és alapértelmezett adatvédelmet, előnyös lehet az iparág és a harmadik fél alkalmazásszolgáltatók számára is.

72. Egyes, az alábbiakban ismertetett általános gyakorlatok szintén hozzájárulhatnak a természetes személyek jogaira és szabadságaira jelentett, hálózatba kapcsolt járművekkel kapcsolatos kockázatok mérsékléséhez³⁹.

2.4.1 A személyes adatok helyi kezelése

73. Általánosságban véve a jármű- és berendezésgyártóknak, szolgáltatóknak és egyéb adatkezelőknek lehetőség szerint olyan folyamatokat kell alkalmazniuk, amelyek nem érintenek személyes adatokat, és nem járnak a személyes adatok járművön kívülre történő továbbításával (azaz a belső adatkezelés valósul meg). A hálózatba kapcsolt járművek természete azonban olyan kockázatokat rejt magában, mint például a helyi adatkezelést érintő, külső szereplők által elkövetett támadások lehetősége, vagy a gépjárműalkatrészek értékesítése révén kiszivárgó helyi adatok. Ennek okán kellő odafigyelésre és biztonsági intézkedésekre van szükség annak biztosítása érdekében, hogy a helyi adatkezelés helyi szintű maradjon. E megoldás előnye, hogy a felhasználó számára a személyes adatai feletti kizárólagos és teljes körű ellenőrzést biztosít, és ebből kifolyólag „beépítetten” kisebb

³⁸ Az általános adatvédelmi rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja.

³⁹ Lásd még az Európai Adatvédelmi Testület [a 25. cikk szerinti beépített és alapértelmezett adatvédelemről szóló, 4/2019. számú iránymutatását](#) (2.0 változat, elfogadás időpontja: 2020. október 20.) (a továbbiakban: 4/2019. sz. iránymutatás).

adatvédelmi kockázatot jelent, különösen annak köszönhetően, hogy megtilt minden olyan érdekelt felek általi adatkezelést, amelyről az érintettnek nincs tudomása. Lehetővé teszi továbbá a különleges adatok, például biometrikus adatok, bűncselekményekkel vagy egyéb jogsértésekkel kapcsolatos adatok, valamint részletes helymeghatározó adatok kezelését, amelyekre egyébként szigorúbb szabályok vonatkoznának (lásd lentebb). A megoldás ehhez hasonlóan alacsonyabb kiberbiztonsági kockázattal és kis késleltetéssel jár, ami különösen alkalmassá teszi az automatizált vezetéstámogató funkciókkal való használatra. Az ilyen típusú megoldások közé tartozhatnak például a következők:

- Z olyan környezetkímélő vezetési alkalmazások, amelyek a járműben kezelnek adatokat annak érdekében, hogy a fedélzeti képernyőn valós időben jeleníthessenek meg a környezetkímélő vezetéssel kapcsolatos tanácsokat,
- Z olyan alkalmazások, amelyek egy, a felhasználó teljes ellenőrzése alatt álló eszközre, például okostelefonra továbbítanak személyes adatokat (pl. Bluetooth- vagy wifikapcsolaton keresztül), és amelyeknek esetében a jármű adatai nem kerülnek továbbításra az alkalmazásszolgáltatók vagy a járműgyártók felé; ide tartozhat például az okostelefonok párosítása a gépjármű kijelzőjének, multimédia-rendszereinek, mikrofonjainak (vagy más érzékelőinek) telefonhívásokhoz stb. történő használata érdekében, amennyiben az összegyűjtött adatok továbbra is az érintett ellenőrzése alatt maradnak, és azok kizárólag az általa kért szolgáltatás biztosításához kerülnek felhasználására,
- Z a fedélzeti biztonság fokozására szolgáló alkalmazások, mint például azok, amelyek hangjelzésekkel vagy a kormánykerék rezgésével jelzik, ha a járművezető indexelés nélkül előz vagy záróvonalon halad át, illetve figyelmeztető jelzéseket küld a jármű állapotára vonatkozóan (pl. a tárcsaféketétek kopására és elhasználódására figyelmeztető jelzést),
- Z olyan alkalmazások, amelyek a járművezető járműben tárolt biometrikus adatait (pl. arc- vagy hangmintákat, illetve az ujjlenyomat-jellemzők [minutiae]) használják fel a kinyitáshoz, beindításhoz és/vagy a jármű egyes parancsainak aktiválásához.

74. A fentiekhez hasonló alkalmazások természetes személyek általi, kizárólag személyes tevékenységek végzése céljából történő (azaz a személyes adatok adatkezelőnek vagy adatfeldolgozónak történő továbbítása nélküli) adatkezelést foglalnak magukban. Ezért, az általános adatvédelmi rendelet 2. cikkének (2) bekezdésével összhangban, **ezek az alkalmazások nem tartoznak az általános adatvédelmi rendelet hatálya alá.**

75. Azonban ha az általános adatvédelmi rendelet nem is alkalmazandó a természetes személyek kizárólag személyes vagy otthoni tevékenységük keretében végzett személyesadat-kezelésére, az általános adatvédelmi rendelet (18) preambulumbekkezdésével összhangban alkalmazandó azokra az adatkezelőkre és adatfeldolgozókra, akik a személyes adatok ilyen személyes vagy otthoni tevékenység keretében végzett kezeléséhez az eszközöket biztosítják (gépjárműgyártók, szolgáltatók stb.). Ezért nekik, adatkezelőként vagy adatfeldolgozóként eljárva biztonságos fedélzeti alkalmazásokat kell kialakítaniuk, tiszteletben tartva a beépített és alapértelmezett adatvédelem elvét. Bármilyen esetről legyen is szó, az általános adatvédelmi rendelet (78) preambulumbekkezdése szerint *„Az olyan alkalmazások, szolgáltatások és termékek kifejlesztésekor, tervezésekor, kiválasztásakor és felhasználásakor, amelyek személyes adatok kezelésén alapulnak vagy rendeltetésük teljesítéséhez személyes adatokat kezelnek, a termékek, szolgáltatások és alkalmazások előállítóit arra kell ösztönözni, hogy e termékek, szolgáltatások és alkalmazások kifejlesztésekor és tervezésekor szem előtt tartsák a személyes adatok védeleméhez való jogot, és a tudomány és technológia állását kellően figyelembe véve gondoskodjanak arról, hogy az adatkezelők és az adatfeldolgozók*

adatvédelmi kötelezettségeiknek eleget tegyenek”⁴⁰. Ez egyrészt elősegíti a felhasználóközpontú szolgáltatások kifejlesztését, másrészt pedig megkönnyíti és biztonságossá tesz minden olyan további, jövőbeni felhasználást, amely újból az általános adatvédelmi rendelet hatálya alá kerülhet. Konkrétabb értelemben, az Európai Adatvédelmi Testület egy olyan biztonságos, fedélzeti alkalmazásplatform létrehozását javasolja, amely fizikailag elkülönül a biztonságot érintő járműfunkcióktól annak érdekében, hogy a gépjárműadatokhoz való hozzáférés ne legyen a szükségtelen külső, felhőalapú szolgáltatások kapacitásának függvénye.

76. Az autógyártóknak és szolgáltatóknak a felhőalapú kezelés potenciális, a 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport számítási felhőről szóló véleményében⁴¹ is hangsúlyozott kockázatainak csökkentése érdekében lehetőség szerint fontolóra kell venniük a helyi adatkezelés alkalmazását.

77. Általánosságban véve a felhasználóknak képesnek kell lenniük adataik járműben történő gyűjtése és kezelése módjának ellenőrzésére:

- Z az adatkezelésre vonatkozó információkat a járművezető nyelvén kell megadni (kézikönyv, beállítások stb.),
- Z az Európai Adatvédelmi Testület azt javasolja, hogy alapértelmezés szerint kizárólag a jármű működéséhez feltétlenül szükséges adatok kerüljenek kezelésre. Az érintettek számára lehetővé kell tenni, hogy minden egyéb cél és adatkezelő/adatfeldolgozó vonatkozásában képesek legyenek aktiválni, illetve deaktiválni az adatkezelést, valamint hogy törölhessék az érintett adatokat, figyelembe véve az adatkezelés célját és jogalapját,
- Z az adatok nem továbbíthatók harmadik felek részére (azaz a felhasználó kizárólagos hozzáféréssel rendelkezik az adatokhoz),
- Z az adatok csak addig őrizhetők meg, amíg az a szolgáltatás nyújtásához szükséges, vagy amíg azt az uniós vagy tagállami jogszabályok egyébként előírják,
- Z az érintettek számára lehetővé kell tenni, hogy a járművek értékesítése előtt minden személyes adatot véglegesen törölhessenek,
- Z az érintettek számára, amennyiben lehetséges, közvetlen hozzáférést kell biztosítani az ezen alkalmazások által generált adatokhoz.

78. Végezetül, bár előfordulhat, hogy nem minden felhasználás esetében lehetséges helyi adatkezelést igénybe venni, gyakran alkalmazható „hibrid adatkezelés”. A használatalapú biztosítás keretében például a járművezetői magatartásra vonatkozó személyes adatok (például a fékpedálra gyakorolt erő, a megtett kilométerek száma stb.) a járművön belül, vagy a biztosítótársaság nevében eljáró telematikai szolgáltató (adatkezelő) által is kezelhetők az olyan számszerűsített eredmények generálása érdekében, amelyek meghatározott alapon (pl. havi rendszerességgel) továbbításra kerülnek a biztosítótársaság felé. A biztosítótársaság ily módon a magatartásra vonatkozó nyers adatokhoz nem, hanem csupán az adatkezelés eredményeként kapott összesített eredményhez fér hozzá. Ez biztosítja, hogy az adattakarékosság elve beépítetten valósuljon meg. Egyúttal azt is jelenti, hogy a felhasználóknak adataik más felek általi tárolása esetén képesnek kell lenniük jogaik gyakorlására: a felhasználónak például képesnek kell lennie arra, hogy az általános adatvédelmi rendelet 17. cikkének feltételei szerint törölhesse a gépjárműszervizek- vagy kereskedések rendszereiben tárolt adatokat.

⁴⁰ A beépített és az alapértelmezett adatvédelemre vonatkozó további ajánlásokért lásd még a 4/2019 sz. iránymutatást.

⁴¹ A 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport 5/2012. sz. véleménye a számítási felhőről;
https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2012/wp196_hu.pdf

2.4.2 Anonimizálás és álnevesítés

79. A személyes adatok járművön kívüli továbbítását megelőzően mérlegelni kell azok továbbítás előtti anonimizálását. Az adatkezelőnek az anonimizálás során minden olyan érintett adatkezelést figyelembe kell vennie, amely esetlegesen az ilyen adatok anonim jellegének megszüntetéséhez vezethet, például a helyben anonimizált adatok továbbítását. Az Európai Adatvédelmi Testület emlékeztet arra, hogy az adatvédelem elvei nem alkalmazhatók az anonim információkra, vagyis az olyan információkra, amelyek nem azonosított vagy azonosítható természetes személyre vonatkoznak, valamint az olyan személyes adatokra, amelyeket olyan módon anonimizáltak, amelynek következtében az érintett nem vagy többé nem azonosítható⁴². Amennyiben egy adatkészletet ténylegesen anonimizáltak, és az egyének már nem azonosíthatók, az európai adatvédelmi jog már nem alkalmazandó. Következésképpen az anonimizálás adott esetben jó stratégia lehet a hálózatba kapcsolt járművekkel kapcsolatos előnyök fenntartására és kockázatok csökkentésére.
80. Amint azt a 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport anonimizálási technikákról szóló véleménye kifejti, az adatok anonimizálásának megvalósításához különböző módszerek alkalmazhatók – néha egymással kombinálva⁴³.
81. Más technikák, például az álnevesítés⁴⁴, is segíthetnek minimalizálni az adatkezelésből eredő kockázatokat, figyelembe véve, hogy a legtöbb esetben nincs szükség közvetlenül azonosítható adatokra az adatkezelés céljának eléréséhez. Az álnevesítés – amennyiben biztonsági garanciák erősítik – a visszaélések kockázatának csökkentésével javítja a személyes adatok védelmét. Az anonimizálással ellentétben az álnevesítés visszafordítható, és az álnevesített adatok az általános adatvédelmi rendelet hatálya alá tartozó személyes adatoknak minősülnek.

2.4.3 Adatvédelmi hatásvizsgálatok

82. Tekintettel a hálózatba kapcsolt járművek által generálható személyes adatok terjedelmére és érzékenységre; valószínű, hogy az adatkezelés – különösen az olyan helyzetekben, amikor a személyes adatok kezelése a járművön kívül történik – sok esetben nagy kockázattal jár az egyének jogaira és szabadságaira nézve. Ebben az esetben az iparági szereplők kötelesek adatvédelmi hatásvizsgálatot végezni a kockázatok azonosítása és mérséklése érdekében az általános adatvédelmi rendelet 35. és 36. cikkében foglaltak szerint. Az adatvédelmi hatásvizsgálatnak a tervezési folyamat lehető legkorábbi szakaszában történő elvégzése még azokban az esetekben is bevált gyakorlatnak minősül, amikor a hatásvizsgálat végrehajtása nem előírás. Ez lehetővé teszi az iparági szereplők számára, hogy az új technológiák bevezetését megelőzően a vizsgálat eredményeit figyelembe vegyék tervezési döntések során.

2.5 Tájékoztatás

83. A személyes adatok kezelését megelőzően az érintettet tájékoztatni kell az adatkezelő kilétéről (pl. jármű- és berendezésgyártó vagy szolgáltató), az adatkezelés céljáról, az adatok

⁴² Lásd az általános adatvédelmi rendelet 4. cikkének (1) bekezdését és (26) preambulumbekendését.

⁴³ A 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport 05/2014. számú véleménye az anonimizálási technikákról; https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_hu.pdf

⁴⁴ Az általános adatvédelmi rendelet 4. cikkének (5) bekezdése. Az Európai Unió Kiberbiztonsági Ügynökség (ENISA) 2019. december 3-i jelentése: <https://www.enisa.europa.eu/publications/pseudonymisation-techniques-and-best-practices>

címzettjeiről, az adatok tárolásának időtartamáról, valamint az érintettnek az általános adatvédelmi rendelet értelmében vett jogairól⁴⁵.

84. Emellett a jármű- és berendezésgyártónak, a szolgáltatónak vagy egyéb adatkezelőnek egyértelmű, egyszerű és könnyen hozzáférhető módon kell tájékoztatnia az érintettet a következőkről:

- Z az adatvédelmi tisztviselő elérhetőségéről,
- Z a személyes adatok tervezett kezelésének céljáról, valamint az adatkezelés jogalapjáról,
- Z kifejezett említést kell tenni az adatkezelő vagy harmadik fél jogos érdekeiről, amennyiben ezek a jogos érdekek képezik az adatkezelés jogalapját,
- Z a személyes adatok címzettjeiről, illetve a címzettek kategóriáiról, ha van ilyen,
- Z a személyes adatok tárolásának időtartamáról, vagy ha ez nem lehetséges, ezen időtartam meghatározásának szempontjairól,
- Z az érintett azon jogáról, hogy kérelmezheti az adatkezelőtől a rá vonatkozó személyes adatokhoz való hozzáférést, azok helyesbítését, törlését vagy kezelésének korlátozását, és tiltakozhat az ilyen személyes adatok kezelése ellen, valamint az érintett adathordozhatósághoz való jogáról,
- Z hozzájáruláson alapuló adatkezelés esetén a hozzájárulás bármely időpontban történő visszavonásához való jogról, amely nem érinti a visszavonás előtt a hozzájárulás alapján végrehajtott adatkezelés jogszerűségét,
- Z adott esetben annak tényéről, hogy az adatkezelő valamely harmadik országba vagy valamely nemzetközi szervezet részére kívánja továbbítani a személyes adatokat, valamint az adatok továbbítására alkalmazott garanciákról,
- Z arról, hogy a személyes adat szolgáltatása jogszabályon vagy szerződéses kötelezettségen alapul, vagy szerződés kötésének előfeltétele-e, valamint hogy az érintett köteles-e a személyes adatokat megadni, továbbá hogy milyen lehetséges következményekkel járhat az adatszolgáltatás elmaradása,
- Z az automatizált döntéshozatal tényéről, ideértve az olyan profilalkotást is, amely az érintettre nézve joghatással jár vagy őt hasonlóképpen jelentős mértékben érinti, az alkalmazott logikára vonatkozó érthető információkról, valamint arról, hogy az ilyen adatkezelés milyen jelentőséggel, és az érintettre nézve milyen várható következményekkel bír. Ez különösen jellemző lehet az egyéneknek szolgáltatott, használat alapú biztosítások esetében,
- Z a valamely felügyeleti hatósághoz címzett panasz benyújtásának jogáról,
- Z a további adatkezelésre vonatkozó információkról,
- Z közös adatkezelés esetén egyértelmű és teljes körű információkat kell szolgáltatni az egyes adatkezelők felelősségi köreiről.

85. Egyes esetekben a személyes adatokat nem közvetlenül az érintett egyéntől gyűjtik. A jármű- és berendezésgyártó például a gépjármű-kereskedő segítségével is gyűjthet adatokat a jármű tulajdonosáról annak érdekében, hogy vészhelyzetekben közúti segítségnyújtási szolgáltatást nyújthasson. Amennyiben az adatgyűjtésre nem közvetlen módon került sor, a jármű- és berendezésgyártónak, a szolgáltatónak vagy egyéb adatkezelőnek a fent említett

⁴⁵ Az általános adatvédelmi rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja és (13) preambulumbekzdése. Lásd még a 29. cikk alapján létrehozott munkacsoportnak az [\(EU\) 2016/679 rendelet szerinti átláthatóságról szóló iránymutatását](#) (wp260rev.01) – az Európai Adatvédelmi Testület által jóváhagyva.

információkon kívül meg kell jelölnie az érintett személyes adatok kategóriáit, azt a forrást, amelyből a személyes adatok származnak, és adott esetben azt is, hogy ezek az adatok nyilvánosan hozzáférhető forrásokból származnak-e. Ezt az információt az adatkezelőnek az általános adatvédelmi rendelet 14. cikkének (3) bekezdésével összhangban a személyes adatok megszerzésétől számított észszerű határidőn belül, de legkésőbb **az alábbiakban megadott első dátumig** kell rendelkezésre bocsátania: i. a személyes adatok kezelésének konkrét körülményeit tekintetbe véve, a személyes adatok megszerzésétől számított egy hónapon belül; ii. az érintettel való első kapcsolatfelvétel alkalmával; vagy iii. amennyiben harmadik fél részére is továbbítják az adatokat, az adatok továbbítását megelőzően.

86. Amennyiben az érintettek új adatkezelőhöz kerülnek, előfordulhat, hogy új információkat kell a rendelkezésükre bocsátani. Különböző adatkezelők is nyújthatnak hálózatba kapcsolt járművekkel együttműködő közúti segítségnyújtási szolgáltatásokat attól függően, hogy melyik országban vagy régióban van szükség segítségnyújtásra. Az új adatkezelőknek a kívánt információkat akkor kell az érintettek rendelkezésére bocsátaniuk, amikor azok átlépi a határt, és az új adatkezelők a hálózatba kapcsolt járművekkel együttműködő szolgáltatásokat nyújtanak.
87. Az érintettek felé irányuló tájékoztatás több szinten⁴⁶ is biztosítható, azaz az információk két szintjének elkülönítésével: az első szintű információkéval, amelyek a legfontosabbak az érintettek szempontjából, másrészt pedig azon információkéval, amelyek egy későbbi szakaszban feltehetően hasznosnak lesznek. Az alapvető fontosságú, első szintű tájékoztatás az adatkezelő személyén kívül magában foglalja az adatkezelés célját és az érintett jogainak leírását, valamint minden, az érintettre leginkább hatással lévő és az érintett számára esetleg meglepő adatkezelésre vonatkozó további információt. Az Európai Adatvédelmi Testület azt javasolja, hogy a hálózatba kapcsolt járművekkel összefüggésben az érintettet tájékoztassák az információk első szintjének valamennyi címzettjéről. Amint azt a 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport átláthatóságról szóló iránymutatása is rögzíti, az adatkezelőknek az érintettek számára leginkább releváns információkat kell rendelkezésre bocsátaniuk a címzettekkel kapcsolatban. A gyakorlatban ez általában a megnevezett címzetteket jelenti, hogy az érintettek pontosan tudják, ki rendelkezik a személyes adataikkal. Ha az adatkezelők nem tudják megadni a címzettek nevét, az információnak a lehető legkonkrétabbnak kell lennie, és magában kell foglalnia a címzett típusát (pl. az általa végzett tevékenységekre való utalással), az érintett szakmát, az ágazatot és aláágazatot, valamint a címzettek tartózkodási helyét.
88. Az érintettek tömör és könnyen érthető rendelkezések formájában a jármű adásvételi szerződésében vagy a szolgáltatási szerződésben, és/vagy bármilyen írásos formában, külön dokumentumok alkalmazásával (pl. a jármű szerviz- vagy kézikönyve), illetve a fedélzeti számítógépen keresztül tájékoztathatók.
89. A szükséges információk mellett szabványosított ikonok is használhatók – az általános adatvédelmi rendelet 13. és 14. cikkében előírtaknak megfelelően –, így elősegítve az átláthatóságot az érintetteknek bemutatott, nagy mennyiségű írásos tájékoztatás szükségességének lehetséges csökkentése révén. Ezeket láthatóvá kell tenni a járművekben annak érdekében, hogy a tervezett adatkezelésről megfelelő, érthető és jól olvasható áttekintést nyújtsanak. Az Európai Adatvédelmi Testület hangsúlyozza az ikonok szabványosításának fontosságát annak érdekében, hogy a felhasználó a jármű márkájától vagy modelljétől függetlenül ugyanazokkal a szimbólumokkal találkozzon. Amennyiben például bizonyos típusú adatok gyűjtése történik, például helyadatok, a járművek

⁴⁶ Lásd a 29. cikk alapján létrehozott munkacsoportnak az [\(EU\) 2016/679 rendelet szerinti átláthatóságról szóló iránymutatását](#) (wp260rev.01) – az Európai Adatvédelmi Testület által jóváhagyva.

egyértelmű fedélzeti jelzéssel (például a járművön belüli világító jelzéssel) tájékoztathatják az utasokat az adatgyűjtésről.

2.6 Az érintett jogai

90. A jármű- és berendezésgyártóknak, a szolgáltatóknak és egyéb adatkezelőknek olyan konkrét eszközök alkalmazásával kell elősegíteniük, hogy az érintettek az adatkezelés teljes időtartama alatt ellenőrzést gyakorolhassanak adataik felett, melyek hatékony joggyakorlást biztosítanak, különösen a hozzáférési, helyesbítési, törlési, az adatkezelés korlátozásához való, valamint – az adatkezelés jogalapjától függően – az adathordozhatósághoz és a tiltakozáshoz való jog vonatkozásában.
91. A beállítások módosításának megkönnyítése érdekében egy profilkezelő rendszer bevezetése szükséges, amellyel elmenthető az ismert járművezetők személyes beállításai, és amelynek segítségével a járművezetők bármikor, könnyedén módosíthatják adatvédelmi beállításait. A profilkezelő rendszernek minden egyes adatkezelés vonatkozásában központosítania kell az összes adatkészletet, különösen a járműrendszerekből származó személyes adatok érintett kérésére történő törlésének, eltávolításának, hordozhatóságának és az azokhoz való hozzáférésnek a megkönnyítése érdekében. A járművezetők számára lehetővé kell tenni, hogy bármikor, ideiglenesen vagy véglegesen leállíthassák bizonyos típusú adatok gyűjtését, kivéve, ha létezik olyan konkrét jogalap, amelyre hivatkozva az adatkezelő az adott adatok gyűjtését folytathatja. A járművezetői magatartáson alapuló, személyre szabott ajánlatot tartalmazó szerződések esetében ez azt jelentheti, hogy a felhasználóra következképpen ismét a szerződés általános feltételei lesznek érvényesek. Ezeket a funkciókat a járművön belül kell megvalósítani, ugyanakkor további eszközök (pl. speciális alkalmazások) révén is biztosíthatók az érintettek számára. Annak érdekében továbbá, hogy az érintettek gyorsan és könnyedén távolíthassák el a gépkocsi műszerfalán keresztül tárolható személyes adatokat (például GPS-navigációs előzmények, webböngészés stb.), az Európai Adatvédelmi Testület azt javasolja, hogy a gyártók biztosítsanak egy erre szolgáló, egyszerű funkciót (például törlés gombot).
92. A hálózatba kapcsolt járművek értékesítésének és az azt követő tulajdonosváltásnak szintén maga után kell vonnia azoknak a személyes adatoknak a törlését, amelyekre a korábbiakban meghatározott célokból már nincs szükség, és az érintettek számára lehetővé kell tenni, hogy gyakorolhassák az adathordozhatósághoz való jogukat.

2.7 Biztonság

93. A jármű- és berendezésgyártóknak, a szolgáltatóknak és egyéb adatkezelőknek olyan intézkedéseket kell hozniuk, amelyek garantálják a kezelt adatok biztonságát és bizalmas kezelését, és minden célravezető óvintézkedést meg kell tenniük annak megakadályozása érdekében, hogy az adatokkal illetéktelen személy rendelkezessen. Az iparági szereplőknek különösen az alábbi intézkedések bevezetését kell fontolóra venniük:
- Z a kommunikációs csatornák titkosítását korszerű algoritmus segítségével,
 - Z egy olyan titkosítási kulcsokat kezelő rendszer bevezetését, amely minden jármű esetben egyedi, nem pedig modellalapú,
 - Z távoli adattárolás esetén az adatok titkosítását korszerű algoritmusok segítségével,
 - Z a titkosítási kulcsok rendszeres megújítását,
 - Z a titkosítási kulcsok védelmét a közzététellel szemben,
 - Z az adatvevő eszközök hitelesítését,
 - Z az adatok integritásának biztosítását (pl. kivonatolással),

Z megbízható felhasználóhitelesítési technikák (jelszó, elektronikus tanúsítvány stb.) alkalmazása a személyes adatokhoz való hozzáférés feltételeként.

94. A járműgyártók konkrétabb vonatkozásában, az Európai Adatvédelmi Testület az alábbi biztonsági intézkedések végrehajtását javasolja:

Z az alapvető járműfunkciók elkülönítése a folyamatos telekommunikációs kapacitásra támaszkodó funkcióktól (pl. szórakoztatva tájékoztatás),

Z olyan műszaki intézkedések végrehajtása, amelyek lehetővé teszik a járműgyártók számára, hogy a biztonsági réseket gyorsan kijavíthassák a jármű teljes élettartama alatt,

Z az alapvető járműfunkciók terén a kifejezetten a közlekedést szolgáló, biztonságos kommunikációs eszközök használatának lehető legnagyobb mértékű előnyben részesítése,

Z a járműrendszert célzó támadások esetében riasztást küldő rendszer telepítése, amely csökkentett üzemmódban való működést is lehetővé tesz⁴⁷,

Z a jármű információs rendszeréhez való hozzáférések naplólélményeinek tárolása (pl. legfeljebb hat hónapos időtartamig) annak érdekében, hogy fel lehessen tárni az esetleges támadások forrását, valamint rendszeresen felül lehessen vizsgálni a naplózott információkat, így feltárva a lehetséges anomáliákat.

95. Ezeket az általános ajánlásokat egyedi követelményekkel is ki kell egészíteni az adott adatkezelés jellemzőinek és céljának tükrében.

2.8 Személyes adatok továbbítása harmadik felek részére

96. Elviekben csak az adatkezelő és az érintett férhet hozzá a hálózatba kapcsolt járművek által generált adatokhoz. Az adatkezelő azonban továbbíthat személyes adatokat kereskedelmi partnerek (címezett) részére is, amennyiben az ilyen adattovábbítás jogszerűen hivatkozik az általános adatvédelmi rendelet 6. cikkében meghatározott jogalapok valamelyikére.

97. Tekintettel a járműhasználati adatok (pl. megtett utak, vezetési stílus) esetlegesen érzékeny jellegére, az Európai Adatvédelmi Testület azt javasolja, hogy az adatok adatkezelőként eljáró kereskedelmi partnerek részére történő továbbítását megelőzően az érintett hozzájárulását szisztematikus módon szerezzék be (például egy előre be nem jelölt jelölőnégyzet bejelölésével, vagy – amennyiben technikailag kivitelezhető – olyan fizikai vagy logikai eszköz alkalmazásával, amelyhez az érintett a járműből hozzáférhet). A kereskedelmi partner ugyanakkor felelőssé válik a kapott adatokért, és az általános adatvédelmi rendelet valamennyi rendelkezésének hatálya alá kerül.

98. A járműgyártónak, szolgáltatónak, illetve egyéb adatkezelőnek lehetősége van személyes adatokat továbbítani az érintettnek történő szolgáltatásnyújtásban való részvételre kiválasztott adatfeldolgozó számára, feltéve, hogy az adatfeldolgozó ezeket az adatokat saját céljaira nem használja fel. Az adatkezelőknek és az adatfeldolgozóknak szerződés vagy egyéb jogi dokumentum keretében kell meghatározniuk az egyes felek kötelezettségeit, valamint rögzíteniük az általános adatvédelmi rendelet 28. cikkének rendelkezéseit.

2.9 Személyes adatok továbbítása az EU-n/EGT-n kívülre

99. A személyes adatok Európai Gazdasági Térségen kívülre történő továbbítása esetén különleges garanciákat kell alkalmazni annak biztosítása érdekében, hogy az adatok védelme a továbbítás során is érvényesüljön.

⁴⁷ A csökkentett üzemmód a jármű olyan üzemmódja, amely biztosítja a jármű biztonságos működése szempontjából alapvető funkciók (azaz a biztonsági minimumkövetelmények) garantált működését, még abban az esetben is, ha más, kevésbé fontos funkciók kikapcsolásra kerülnek (a geonavigációs eszközök működése például nem tekinthető alapvető fontosságúnak, míg a fékrendszeré igen).

100. Következésképpen az adatkezelő csak abban az esetben továbbíthat személyes adatokat a címzettnek, ha az adattovábbítás összhangban áll az általános adatvédelmi rendelet V. fejezetében meghatározott követelményekkel.

101. A mobiltechnológia fejlődése lehetővé tette az internet könnyű útközbeni használatát. Bár egy okostelefon hotspotjának használatával vagy megfelelő eszköz (OBD-II-kulcs, vezeték nélküli modem vagy router stb.) segítségével a járműben is van lehetőség wifikapcsolatra, a legtöbb gyártó manapság olyan modelleket kínál, amelyek beépített mobil adatkapcsolattal rendelkeznek, és wifihálózatok létrehozására is képesek. Az adott esettől függően, többféle szempontot kell figyelembe venni:

ZA wifikapcsolatot egy közlekedésben dolgozó szakember szolgáltatásként kínálja fel, például egy taxisofőr biztosíthatja utasai számára. Ebben az esetben a szakember, illetve annak vállalata internetszolgáltatónak tekinthető, és ezért ügyfelei személyes adatainak kezelése tekintetében meghatározott kötelezettségek és korlátozások érvényesek rá.

ZA wifikapcsolat létrehozásának célja a járművezető általi kizárólagos használat (a járművezető és utasai kizárásával). Ebben az esetben a személyes adatok kezelése az általános adatvédelmi rendelet 2. cikke (2) bekezdésének c) pontjával és (18) preambulumbekendésével összhangban kizárólag személyes vagy otthoni tevékenységnek minősül.

102. A wifin keresztüli internetkapcsolati interfészek elterjedése általánosságban véve nagyobb kockázatot jelent a magánélet sérthetlenségére nézve. A felhasználók ugyanis járműveik révén folyamatos műsorszórákká válnak, és így azonosíthatók, illetve nyomon követhetők. A nyomon követés megelőzése érdekében ezért a jármű- és berendezésgyártóknak olyan könnyen kezelhető letiltási („opt-out”) lehetőségeket kell bevezetniük, amelyek biztosítják, hogy a fedélzeti wifihálózat szolgáltatáskészlet-azonosítójának (SSID) gyűjtésére ne kerülhessen sor.

3 ESETTANULMÁNYOK

103. Ez a szakasz a hálózatba kapcsolt járművekkel összefüggésben végzett adatkezelés öt olyan, konkrét példáját mutatja be, amelyeknek eseteivel az ágazat érdekelt felei is valószínűsíthetően szembe találják magukat. A példák közé tartoznak az adatkezelés olyan típusai is, amelyekhez a járműben helyileg nem mobilizálható számítási teljesítmény, és/vagy személyes adatok harmadik félnek további elemzés elvégzése vagy további funkciók távolról történő biztosítása céljából történő továbbítása szükséges. A dokumentum minden egyes adatkezelési típusra vonatkozóan meghatározza a tervezett célokat, a gyűjtött adatok kategóriáit, az adatok megőrzésének időtartamát, az érintettek jogait, a végrehajtandó biztonsági intézkedéseket és az információk címzettjeit. Amennyiben e területek némelyikét az alábbiak nem ismertetnék, az előző részben ismertetett általános ajánlások alkalmazandók.
104. A kiválasztott példák nem teljes körűek, és céljuk, hogy rámutassanak az adatkezelés. jogalapok, szereplők stb. azon különféle típusaira, amelyek/akik a hálózatba kapcsolt járművek vonatkozásában szereppel bírhatnak.

3.1 Harmadik fél által nyújtott szolgáltatás

105. Az érintettek a járműjükkel kapcsolatos, hozzáadott értéket képviselő szolgáltatások igénybevétele céljából szerződést köthetnek szolgáltatókkal. Az érintett például olyan használatalapú biztosítási szerződést köthet, amelynek értelmében alacsonyabb biztosítási díj fizetendő kevesebb járművezetés (útarányos gépjármű-biztosítás, „Pay As You Drive”) vagy helyes járművezetői magatartás (vezetési stílus alapú gépjármű-biztosítás, „Pay How You Drive”) esetén, és amelynek következtében szükségessé válik, hogy a biztosítótársaság nyomon kövesse a vezetési szokásokat. Az érintett szerződést köthet olyan vállalattal is, amely a jármű lerobbanása esetén közúti segítséget nyújt, mely magában foglalja a jármű

tartózkodási helyének a vállalathoz történő továbbítását, vagy egy szolgáltatóval a jármű működésével kapcsolatos üzenetek, illetve figyelmeztetések (pl. a fékkopásra vonatkozó figyelmeztetés vagy a műszaki vizsga időpontjára vonatkozó emlékeztető) fogadása céljából.

3.1.1 Használat alapú biztosítás

106. Az útarányos gépjármű-biztosítás („Pay As You Drive”) egyfajta használatalapú biztosítás, amely a járművezető által megtett távolságot és/vagy a járművezető vezetési szokásait nyomon követve differenciál, és a biztonságosan vezetőket alacsonyabb mértékű biztosítás díjfizetéssel jutalmazza. A biztosító egy olyan beépített telematikai szolgáltatás, illetve mobilalkalmazás telepítését, vagy gyártáskor beépített modul aktiválását írja elő a járművezető számára, amely nyomon követi a biztosított által megtett távolságot és/vagy járművezetői magatartását (fékezés mintázat, hirtelen gyorsulás stb.). A telematikai eszköz használatával összegyűjtött információk alapján a járművezetőhöz pontszámokat rendelnek az általa a biztosítótársaságra nézve jelentett kockázatok elemzéséhez.
107. Mivel a használatalapú biztosításhoz az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett hozzájárulásra van szükség, az Európai Adatvédelmi Testület kiemeli, hogy a biztosítottnak választási lehetőséget kell biztosítani arra nézve is, hogy olyan biztosítást kössön, amely nem használaton alapul. Ellenkező esetben a hozzájárulás nem tekinthető önkéntesnek, mivel a szerződés teljesítése a hozzájárulás függvénye. Az általános adatvédelmi rendelet 7. cikkének (3) bekezdése továbbá előírja, hogy az érintettnek biztosítani kell a jogot arra, hogy visszavonhassa hozzájárulását.

3.1.1.1 Jogalap

108. Amennyiben az adatokat nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatásokon keresztül gyűjtik (például a telematikai eszközben található SIM-kártyán keresztül), az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése értelmében a már a járműben tárolt adatokhoz való hozzáféréshez hozzájárulásra van szükség. Ugyanis az említett rendelkezések által biztosított mentességek egyike sem alkalmazható ebben az összefüggésben: az adatkezelésnek nem kizárólagos célja az elektronikus hírközlő hálózaton keresztül történő közléstovábbítás, és az előfizető vagy felhasználó által kifejezetten kért, információs társadalommal összefüggő szolgáltatás nyújtásához sem kapcsolódik. A hozzájárulás a szerződés megkötésének időpontjában is beszerezhető.
109. Az adattárolást, illetve a végfelhasználó végberendezéséhez való hozzáférést követő személyes adat-kezelés vonatkozásában a biztosítótársaság ebben a konkrét összefüggésben az általános adatvédelmi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontjára hivatkozhat, feltéve, hogy bizonyítani tudja, hogy az adatkezelésre az érintettel kötött érvényes szerződés keretében kerül sor, valamint hogy az adatkezelésre az érintettel kötött konkrét szerződés teljesítéséhez van szükség. Amennyiben az adatkezelés az érintettel kötött szerződés teljesítéséhez objektív szempontból szükséges, az Európai Adatvédelmi Testület úgy véli, hogy az általános adatvédelmi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontjára való hivatkozás ebben a konkrét esetben nem jár az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdésében biztosított kiegészítő védelem szintjének csökkenésével. Ez a jogalap az érintett és a biztosítótársaság közötti szerződésben nyilvánul meg.

3.1.1.2 A gyűjtött adatok

110. A személyes adatok két típusát kell figyelembe venni:

- Z a kereskedelmi és a tranzakciós adatokat:** az érintett azonosító adatait, a tranzakcióval kapcsolatos adatokat, a fizetési módra vonatkozó adatokat stb.,
- Z a használati adatokat:** a jármű által generált személyes adatokat, vezetési szokásokat, helymeghatározást stb.

111. Az Európai Adatvédelmi Testület azt ajánlja, hogy amennyiben lehetséges, és tekintettel arra, hogy fennáll annak a kockázata, hogy a telematikai dobozon keresztül gyűjtött adatokkal visszaélve pontosan leképezik a járművezető mozgásprofilját, a vezetési magatartásra vonatkozó nyers adatokat a következő módok valamelyikén kell kezelni:
- Z a jármű belsejében, a telematikai dobozokon vagy a felhasználó okostelefonján belül, hogy a biztosító kizárólag az eredményként kapott adatokhoz (pl. vezetési szokásokra vonatkozó pontszámhoz) férjen hozzá, a részletes nyers adatokhoz pedig ne (lásd a 2.1. szakaszt),
 - Z vagy az adatkezelő (a biztosítótársaság) nevében eljáró telematikai szolgáltató által olyan számszerűsített eredmények generálása céljából, amelyek meghatározott alapon továbbításra kerülnek a biztosítótársaság felé. Ebben az esetben a nyers adatokat és a közvetlenül a járművezető személyazonosságára vonatkozó adatokat külön kell választani. Ez azt jelenti, hogy a telematikai szolgáltató megkapja ugyan a valós idejű adatokat, de nem ismeri a biztosítottak nevét, rendszámát stb. Másrészt a biztosító ismeri ugyan a biztosítottak nevét, de csak a pontszámokat és a megtett kilométerek számát kapja meg, a pontszámok megállapításához használt nyers adatokhoz azonban nem jut hozzá.
112. Meg kell jegyezni továbbá, hogy amennyiben a szerződés teljesítéséhez csupán a futásteljesítmény ismerete szükséges, a helymeghatározó adatok nem gyűjthetők.

3.1.1.3 Az adatmegőrzés időtartama

113. A szerződés teljesítése (azaz szolgáltatás nyújtása) céljából végzett adatkezelés vonatkozásában fontos, hogy különbséget tegyünk két adattípus között, mielőtt meghatároznák azok megőrzésének időtartamát:
- Z **kereskedelmi és a tranzakciós adatok:** ezek az adatok aktív adatbázisban a szerződés teljes időtartama alatt tárolhatók. A szerződés lejártakor fizikailag (külön adathordozón: DVD-n stb.) vagy logikai úton (engedélykezelés révén) archiválhatók arra az esetre, ha jogvita merülne fel. Ezt követően, a törvényes elévülési idő végeztével az adatokat törölni kell vagy anonimizálni kell,
 - Z **használati adatok:** a használati adatok nyers és összesített adatokra bonthatók. Amennyiben lehetséges, az adatkezelők és -feldolgozók – a fentiekkel összhangban – lehetőség szerint ne kezeljenek nyers adatokat. A nyers adatok szükség esetén kizárólag addig őrizhetők meg, amíg az az összesített adatok kidolgozásához, valamint az összesítési folyamat érvényességének ellenőrzéséhez indokolt. Az összesített adatok addig őrizhetők meg, amíg az a szolgáltatás nyújtásához szükséges, vagy amíg azt az uniós vagy tagállami jogszabályok egyébként megkövetelik.

3.1.1.4 Az érintettek tájékoztatása és jogai

114. A személyes adatok kezelését megelőzően az érintettet az általános adatvédelmi rendelet 13. cikkének megfelelően, átlátható és érthető módon kell tájékoztatni. A tájékoztatásnak elsősorban a személyes adatok tárolásának időtartamára, vagy ha ez nem lehetséges, ezen időtartam meghatározásának szempontjaira kell kiterjednie. Utóbbi esetben az Európai Adatvédelmi Testület pedagógiai megközelítés alkalmazását javasolja a nyers adatok és az azoknak alapján kapott pontszám közötti különbség hangsúlyozására, kiemelve, hogy – adott esetben – a biztosító csak szükség esetén gyűjti a pontszám eredményét.
115. Amennyiben az adatok kezelése nem a járműben történik, hanem azt egy, az adatkezelő (biztosítótársaság) nevében eljáró telematikai szolgáltató hajtja végre, a tájékoztatásban hasznos megemlíteni, hogy ebben az esetben a szolgáltató nem fér hozzá a közvetlenül a járművezető személyazonosságára vonatkozó adatokhoz (például nevek, rendszámok stb.). Figyelembe véve az érintettek személyes adataik kezelésének következményeiről való tájékoztatásának fontosságát, valamint azt, hogy az érintetteket nem érheti meglepetésként a személyes adataik kezelése, az Európai Adatvédelmi Testület azt ajánlja, hogy az érintettet

tájékoztatassák a profilalkotás tényéről és annak következményeiről, még akkor is, ha az nem jár együtt az általános adatvédelmi rendelet 22. cikkében említett automatizált döntéshozatallal.

116. Jogaiknak vonatkozásában az érintetteket külön tájékoztatni kell a hozzáférésre, helyesbítésre, korlátozásra és törlésre vonatkozó joguk gyakorlásához rendelkezésre álló eszközökről. Mivel az ebben az összefüggésben gyűjtött nyers adatokat az érintett bocsátja rendelkezésre (meghatározott formában vagy tevékenysége révén), és azok az általános adatvédelmi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja (szerződés teljesítése) alapján kerülnek kezelésre, az érintett jogosult az adathordozhatósághoz való jogának gyakorlására. Amint azt az adathordozhatósághoz való jogról szóló iránymutatás is hangsúlyozza, az Európai Adatvédelmi Testület határozottan ajánlja, hogy „az adatkezelők fejtssék ki egyértelműen, hogy az érintett milyen típusú adatokat kaphat meg a hozzáférési joga, és milyeneket az adathordozhatósághoz való joga keretében”⁴⁸.
117. A tájékoztatás a szerződés aláírásakor is megadható.

3.1.1.5 Címzett

118. Az Európai Adatvédelmi Testület azt ajánlja, hogy a jármű használati adatainak kezelése lehetőség szerint közvetlenül a telematikai dobozokban történjen annak érdekében, hogy a biztosító kizárólag az eredményként kapott adatokhoz (pl. pontszámhoz) férjen hozzá, ne pedig a részletes nyers adatokhoz.
119. Amennyiben egy telematikai szolgáltató az adatkezelő (biztosítótársaság) nevében gyűjt adatokat számszerűsített eredmények generálása céljából, a szolgáltatónak nem szükséges ismernie a biztosított járművezetők személyazonosságát (például neveket, rendszámokat stb.).

3.1.1.6 Biztonság

120. Az általános ajánlások alkalmazandók. Lásd a 2.7. szakaszt.

3.1.2 Parkolóhely bérlete és foglalása

121. Egy parkolóhelyet a tulajdonosa bérbe kíván adni. Ennek érdekében regisztrálja a helyet egy webes alkalmazásban, és meghatározza a díjat. Miután a parkolóhely felkerült az oldalra, az alkalmazás értesíti a tulajdonost, ha egy járművezető le kívánja foglalni azt. A járművezető kiválaszthat egy célállomást, majd több kritérium alapján kereshet rendelkezésre álló parkolóhelyeket. A tulajdonos jóváhagyását követően a tranzakció megerősítésre kerül, és a szolgáltató lebonyolítja a fizetési műveletet, majd navigáció alkalmazásával a helyszínrre vezet.

3.1.2.1 Jogonalap

122. Amennyiben az adatokat nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatáson keresztül gyűjtik, az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése alkalmazandó.
123. Mivel ebben az esetben információs társadalommal összefüggő szolgáltatásról van szó, az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése nem ír elő hozzájárulást a szolgáltatás előfizető általi kifejezett kérelmezésének időpontjában már a járműben tárolt adatokhoz való hozzáférésre vonatkozóan.
124. A személyes adatok kezelésére és kizárólag az azon szerződés teljesítéséhez szükséges adatokra vonatkozóan, amelyben az érintett az egyik fél, az általános adatvédelmi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja szolgál jogonalpként.

⁴⁸ A 29. cikk alapján létrehozott munkacsoport iránymutatása az (EU) 2016/676 rendelet szerinti adathordozhatósághoz való jogról, WP242 rev.01, az Európai Adatvédelmi Testület által elfogadva, 13. o.

3.1.2.2 A gyűjtött adatok

125. A kezelt adatok magukban foglalják a járművezető elérhetőségét (név, e-mail-cím, telefonszám), a járműtípust (pl. személygépkocsi, tehergépjármű, motorkerékpár), a rendszámot, a parkolási időszakot, a fizetési adatokat (pl. hitelkártya-információk), valamint a navigációs adatokat.

3.1.2.3 Az adatmegőrzés időtartama

126. Az adatok csak addig őrizhetők meg, amíg az a parkolási szerződés teljesítéséhez szükséges, vagy amíg azt az uniós vagy tagállami jogszabályok egyébként előírják. Ezt követően az adatokat anonimizálják vagy törlik.

3.1.2.4 Az érintettek tájékoztatása és jogai

127. A személyes adatok kezelését megelőzően az érintettet az általános adatvédelmi rendelet 13. cikkének megfelelően, átlátható és érthető módon kell tájékoztatni.
128. Az érintetteket külön tájékoztatni kell a hozzáférésre, helyesbítésre, korlátozásra és törlésre vonatkozó joguk gyakorlásához rendelkezésre álló eszközökről. Mivel az ebben az összefüggésben gyűjtött adatokat az érintett bocsátja rendelkezésre (meghatározott formában vagy tevékenysége révén), és azok az általános adatvédelmi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja (szerződés teljesítése) alapján kerülnek kezelésre, az érintett jogosult az adathordozhatósághoz való jogának gyakorlására. Amint azt az adathordozhatósághoz való jogról szóló iránymutatás is hangsúlyozza, az Európai Adatvédelmi Testület határozottan ajánlja, hogy *„az adatkezelők fejtssék ki egyértelműen, hogy az érintett milyen típusú adatokat kaphat meg a hozzáférési joga, és milyeneket az adathordozhatósághoz való joga keretében”*.

3.1.2.5 Címzett

129. Elviekben csak az adatkezelő és az érintett férhet hozzá az adatokhoz.

3.1.2.6 Biztonság

130. Az általános ajánlások alkalmazandók. Lásd a 2.7. szakaszt.

3.2 E-segélyhívás

131. Az Európai Unióban bekövetkező súlyos baleset esetén a jármű automatikusan e-segélyhívást indít a 112-es, uniós segélyhívó számra (további részletekért lásd az 1.1. szakaszt), amely lehetővé teszi, hogy a 112-es segélyhívó szolgáltatáson alapuló fedélzeti e-segélyhívó rendszer kiépítésével összefüggő típus-jóváhagyási követelményekről és a 2007/46/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/758 rendelet (a továbbiakban: (EU) 2015/758 rendelet) értelmében haladéktalanul mentőautót küldjenek a baleset helyszínére.
132. A jármű belsejében felszerelt, nyilvános, mobil, vezeték nélküli távközlési hálózaton keresztüli adatátvitelt lehetővé tevő e-segélyhívás-indító segélyhívást kezdeményez, amelyet a jármű érzékelői automatikusan, vagy a jármű utasai, kizárólag baleset esetén, manuálisan indíthatnak el. A hangátviteli csatorna aktiválásán túl a baleset által automatikusan kiváltott második lépésben generálódnak a minimálisan előírt adatok, amelyek továbbításra kerülnek a közbiztonsági válaszpont (segélyszolgálati állomás) felé.

3.2.1 Jogalap

133. Az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv alkalmazását illetően két rendelkezést kell figyelembe venni:
- Z a forgalmi adatokon kívüli helymeghatározó adatokról szóló 9. cikket, amely kizárólag elektronikus hírközlési szolgáltatásokra vonatkozóan alkalmazandó,
 - Z az 5. cikk (3) bekezdését a járműben telepített hívásindítóban tárolt információkhoz való hozzáférés tekintetében.

134. Annak ellenére, hogy az említett rendelkezések elviekben az érintett hozzájárulását írják elő, az (EU) 2015/758 rendelet jogi kötelezettséget jelent az adatkezelőre nézve (az érintettnek nincs tényleges vagy szabad választása, és nem tagadhatja meg adatainak kezelését). Ezért az (EU) 2015/758 rendelet felülírja a járművezető hozzájárulásának szükségességét a helymeghatározó adatok és minimálisan előírt adatok kezelésének vonatkozásában⁴⁹.
135. Ezen adatok kezelésének jogalapja az általános adatvédelmi rendelet (azaz az (EU) 2015/758 rendelet) 6. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt jogi kötelezettség teljesítése.

3.2.2 A gyűjtött adatok

136. Az (EU) 2015/578 rendelet előírja, hogy a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer által elküldött adatok csak az EN 15722:2015 szabványban („Intelligens közlekedési rendszerek – E-biztonság – Az e-segélyhívó rendszer által küldött minimálisan előírt adatok [MSD]”) említett minimális információt tartalmazhatják, beleértve a következőket:
- Z az, hogy az e-segélyhívást manuálisan vagy automatikusan kezdeményezték-e,
 - Z a járműtípust,
 - Z a jármű-azonosító számot (VIN),
 - Z a jármű meghajtásának típusát,
 - Z a kezdeti adatüzenet létrejöttének az adott e-segélyhívási eseményen belüli időbélyegzőjét,
 - Z a jármű utolsó ismert, földrajzi szélességben és hosszúságban megadott helyét az üzenet létrehozása előtti lehető legkésőbbi időpontban meghatározva,
 - Z a jármű utolsó ismert, tényleges haladási irányát az üzenet létrehozása előtti lehető legkésőbbi időpontban meghatározva (csak a jármű utolsó három tartózkodási helye).

3.2.3 Az adatmegőrzés időtartama

137. Az (EU) 2015/758 rendelet előírja, hogy az adatok kizárólag a vészhelyzetek kezeléséhez szükséges ideig őrizhetők meg. A szóban forgó adatokat maradéktalanul törölni kell, mielőtt azok az adott célhoz már nem szükségesek. Továbbá, az e-segélyhívó rendszer belső memóriájából az adatoknak folyamatosan és automatikusan törlődniük kell. Kizárólag a jármű utolsó három tartózkodási helye tárolható, amennyiben az feltétlenül szükséges a jármű aktuális helyének, valamint az esemény bekövetkezésének időpontjában való menetirányának meghatározásához.

3.2.4 Az érintettek tájékoztatása és jogai

138. Az (EU) 2015/758 rendelet 6. cikke előírja, hogy a gyártóknak a felhasználói kézikönyvben világos és átfogó tájékoztatást kell nyújtaniuk a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszeren keresztül történő adatkezelésről. Ezeket az információkat még a rendszer használatát megelőzően, a felhasználói kézikönyvben kell rendelkezésre bocsátani, külön a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer és a harmadik fél szolgáltató által kezelt e-segélyhívó rendszerek vonatkozásában. A tájékoztatás az alábbiakat foglalja magában:
- Z hivatkozást a feldolgozás jogalapjára,

⁴⁹ Meg kell jegyezni, hogy az elektronikus hírközlési adatvédelmi rendeletre irányuló javaslatra vonatkozó tanácsi tárgyalási megbízás 8. cikke (1) bekezdésének f) pontja külön mentességet biztosít e-segélyhívások vonatkozásában, mivel nincs szükség hozzájárulásra amennyiben „a végfelhasználó az egységes európai 112-es segélyhívási számra vagy egy nemzeti segélyhívó számra indított segélyhívási célú kommunikációja esetén a végberendezés helyének meghatározására van szükség a 13. cikk (3) bekezdésével összhangban”.

- Z tájékoztatást arról, hogy a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer alapértelmezetten működésbe lép,
 - Z a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer által végzett adatfeldolgozás részletes szabályait,
 - Z az e-segélyhívó általi adatfeldolgozás konkrét célját, amely az (EU) 2015/758 rendelet 5. cikk (2) bekezdésének első albekezdésében említett vészhelyzetekre korlátozódik,
 - Z a gyűjtött és feldolgozott adatok típusait és ezen adatok címzettjeit,
 - Z az adatok 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszerben való megőrzésének maximális időtartamát,
 - Z tájékoztatást arról, hogy a járműveket nem követik nyomon folyamatosan,
 - Z az érintettek jogainak gyakorlására vonatkozó részletes szabályokat, valamint a hozzáférési kérelmek kezelése tekintetében illetékes kapcsolattartó szolgálatot,
 - Z minden szükséges további információt a személyes adatoknak valamely harmadik fél szolgáltató által kezelt e-segélyhívással és/vagy egyéb hozzáadott értéket képviselő szolgáltatással összefüggésben történő visszakövethetőségéről, nyomon követéséről és feldolgozásáról, aminek feltétele a tulajdonos kifejezett beleegyezése és az általános adatvédelmi rendeletnek való megfelelés. Kiemelt figyelmet kell fordítani arra, hogy különbségek lehetnek a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszeren és a harmadik fél szolgáltató által kezelt fedélzeti e-segélyhívó rendszereken vagy egyéb, hozzáadott értéket képviselő szolgáltatásokon keresztül elvégzett adatfeldolgozás között.
139. A szolgáltató továbbá köteles átlátható és érthető módon tájékoztatni az érintetteket az általános adatvédelmi rendelet 13. cikkével összhangban. Különösen tájékoztatni kell őket a személyes adatok tervezett kezelésének céljáról, valamint arról, hogy a személyes adatok kezelésének jogalapja egy, az adatkezelőre vonatkozó jogi kötelezettség.
140. Ezen túlmenően, figyelembe véve az adatkezelés jellegét, a személyes adatok címzettjeire vagy a címzettek kategóriáira vonatkozó információknak egyértelműeknek kell lenniük, és az érintetteket tájékoztatni kell arról, az adatokhoz az e-segélyhívás aktiválása előtt a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszeren kívül semmilyen szervezet nem férhet hozzá.
141. Az érintettek jogait illetően meg kell jegyezni, hogy mivel az adatkezelés jogi kötelezettségen alapul, a tiltakozáshoz való jog és a hordozhatósághoz való jog nem alkalmazható.

3.2.5 Címzett

142. Az adatokhoz az e-segélyhívás aktiválása előtt a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszeren kívül semmilyen szervezet nem férhet hozzá.
143. Az aktiválást követően (akár az utasok általi, manuális, akár pedig egy súlyos ütközés járművön belüli érzékelő általi észlelését követő, automatikus aktiválásról legyen is szó) az e-segélyhívó rendszer hangkapcsolatot hoz létre a megfelelő segélyszolgálati állomással, és a minimálisan előírt adatok továbbítódnak a segélyszolgálati állomás diszpécseréhez.
144. Ezenkívül, a 112-es hívószámú fedélzeti e-segélyhívó rendszer által továbbított és a segélyszolgálati állomások által kezelt adatok az 585/2014/EU határozatban említett sürgősségi segélyszolgálatok és szolgáltató partnerek részére – az említett határozatban foglalt feltételek mellett – csak e-segélyhívással kapcsolatos események esetében továbbíthatók, és azokat kizárólag az említett határozat célkitűzéseinek megvalósítása céljából lehet felhasználni. A segélyszolgálati állomások által a 112-es hívószámú fedélzeti e-

segélyhívó rendszeren keresztül kezelt adatok az érintett kifejezett, előzetes hozzájárulása nélkül nem továbbíthatók semmilyen más harmadik fél részére.

3.2.6 Biztonság

145. Az (EU) 2015/758 rendelet előírja, hogy az e-segélyhívó rendszerbe a magánélet védelmét erősítő technológiákat kell beépíteni, amelyek megfelelő mértékben védik a felhasználók magánéletét, valamint kellő biztosítékot jelentenek a megfigyelés és a visszaélés megelőzésére. Emellett a gyártóknak biztosítaniuk kell, hogy a 112-es hívószámú e-segélyhívó rendszer és a harmadik fél szolgáltatók által kezelt e-segélyhívó szolgáltatást vagy hozzáadott értéket képviselő szolgáltatásokat nyújtó egyéb rendszerek úgy legyenek kialakítva, hogy közöttük semmiképpen ne kerülhessen sor személyes adatok cseréjére.
146. A segélyszolgálati állomások vonatkozásában a tagállamoknak különösen biztosítaniuk kell a személyes adatok visszaélés – azon belül jogellenes hozzáférés, módosítás vagy adatvesztés – elleni védelmét, valamint a személyes adatok tárolásával, megőrzési idejével, kezelésével és védelmével kapcsolatos protokollok megfelelő szintű kialakítását és tiszteletben tartását.

3.3 Balesettani tanulmányok

147. Az érintettek önkéntesen beleegyezhetnek abba, hogy a közúti balesetek okainak jobb megértését és általánosabb tudományos célokat szolgáló balesettani tanulmányokban vesznek részt.

3.3.1 Jogonalap

148. Amennyiben az adatokat nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatás keresztül gyűjtik, az adatkezelőnek a már a járműben tárolt adatokhoz való hozzáféréshez be kell szereznie az érintett hozzájárulását az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése értelmében. Ugyanis az említett rendelkezések által biztosított mentességek egyike sem alkalmazható ebben az összefüggésben: az adatkezelésnek nem kizárólagos célja az elektronikus hírközlő hálózaton keresztül történő közléstovábbítás, és az előfizető vagy felhasználó által kifejezetten kért, információs társadalommal összefüggő szolgáltatás nyújtásához sem kapcsolódik.
149. A személyes adatok kezelését illetően, valamint figyelembe véve a balesettani tanulmányokhoz szükséges személyes adatok sokféleségét és mennyiségét, az Európai Adatvédelmi Testület azt ajánlja, hogy az adatkezelés az érintett előzetes hozzájárulásán alapuljon az általános adatvédelmi rendelet 6. cikkének megfelelően. Ezt az előzetes hozzájárulást meghatározott nyomtatványon kell megadni, amelynek értelmében az érintett önkéntesen vállalja, hogy részt vesz a vizsgálatban, és engedélyezi, hogy személyes adatait e célból feldolgozzák. A hozzájárulásnak annak a személynek az önkéntes, konkrét és tájékoztatáson alapuló akaratát kell kifejeznie, akinek az adatait kezelik (pl. például egy előre be nem jelölt jelölőnégyzet bejelölésével vagy a fedélzeti számítógép a járműben egy adott funkciót aktiváló beállításával). A hozzájárulást különállóan és konkrét célokra kell megadni, az az új gépkocsi megvásárlására vagy lízingjére vonatkozó szerződéssel nem kapcsolható össze, valamint ugyanolyan könnyen visszavonható kell, hogy legyen, mint ahogy megadható. A hozzájárulás visszavonásának az adatkezelés leállítását kell maga után vonnia. Az adatokat ezt követően az aktív adatbázisból törölni, vagy anonimizálni kell.
150. Az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdésében előírt, valamint az adatkezelés jogalapjaként szükséges hozzájárulás egyidejűleg is megszerezhető (például egy olyan jelölőnégyzet bejelölésével, amely egyértelműen jelzi, hogy az érintett mihez adja a hozzájárulását).
151. Meg kell jegyezni, hogy az adatkezelés feltételeitől függően (az adatkezelő jellege stb.) jogszerűen választható másik jogalap is, amennyiben az nem csökkenti az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése által biztosított kiegészítő

védelem szintjét (lásd a 15. bekezdést). Amennyiben az adatkezelés eltérő jogalapot vesz igénybe, például a közérdekű feladat ellátásának jogalapját (az általános adatvédelmi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének e) pontja), az Európai Adatvédelmi Testület azt ajánlja, hogy az érintetteket önkéntes alapon vonják be a vizsgálatba.

3.3.2 A gyűjtött adatok

152. Az adatkezelő csak az adatkezeléshez feltétlenül szükséges személyes adatokat gyűjthet.

153. Az adatok két típusát kell figyelembe venni:

Z a résztvevőkre és a járművekre vonatkozó adatokat,

Z a járművekből származó műszaki adatokat (pillanatnyi sebesség stb.).

154. A pillanatnyi sebesség adatának gyűjtését a balesettanhoz kapcsolódó tudományos kutatások indokolják, ideértve az azon jogi személyek általi adatgyűjtést is, akik szigorú értelemben véve nem látnak el közszolgálatot.

155. Amint azt fentebb megjegyeztük, az Európai Adatvédelmi Testület úgy véli, hogy a balesettani tanulmány keretében gyűjtött, pillanatnyi sebességre vonatkozó adat rendeltetése szerint nem minősül bűncselekménnyel kapcsolatos adatnak (vagyis nem bűncselekménnyel kapcsolatos nyomozás vagy vádeljárás lefolytatása céljából gyűjtik), ami indokoltá teszi, hogy az adatgyűjtést olyan jogi személyek végezzék, akik szigorú értelemben véve nem látnak el közszolgálatot.

3.3.3 Az adatmegőrzés időtartama

156. Fontos különbséget tenni az adatok két típusa között. Először is, a résztvevőkre és a járművekre vonatkozó adatok megőrizhetők a vizsgálat ideje alatt. Másodszor, a járművekből származó műszaki adatokat a lehető legrövidebb ideig kell megőrizni e célból. E tekintetben a tanulmány befejezésétől számított öt év észszerű időtartamnak tekinthető. Ezt az időszakot követően az adatokat törölni vagy anonimizálni kell.

3.3.4 Az érintettek tájékoztatása és jogai

157. A személyes adatok kezelését megelőzően az érintettet az általános adatvédelmi rendelet 13. cikkének megfelelően, átlátható és érthető módon kell tájékoztatni. A pillanatnyi sebességre vonatkozó adat gyűjtése esetén az érintetteket különös tekintettel, külön kell tájékoztatni adatgyűjtéséről. Mivel az adatkezelés hozzájáruláson alapul, az érintettet külön tájékoztatni kell a hozzájárulás bármely időpontban történő visszavonásához való jogról, amely nem érinti a visszavonás előtt a hozzájárulás alapján végrehajtott adatkezelés jogszerűségét. Ráadásul, mivel az ebben az összefüggésben a gyűjtött adatokat az érintett bocsátja rendelkezésre (meghatározott formában vagy tevékenysége révén), és azok az általános adatvédelmi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének a) pontja (hozzájárulás) alapján kerülnek kezelésre, az érintett jogosult az adathordozhatósághoz való jogának gyakorlására. Amint azt az adathordozhatósághoz való jogról szóló iránymutatás is hangsúlyozza, az Európai Adatvédelmi Testület határozottan ajánlja, hogy „az adatkezelők fejtsék ki egyértelműen, hogy az érintett milyen típusú adatokat kaphat meg a hozzáférési joga, és milyeneket az adathordozhatósághoz való joga keretében”. Következésképpen az adatkezelőnek egyszerű módot kell biztosítania a hozzájárulás önkéntes, bármilyen időpontban történő visszavonására, valamint ki kell dolgoznia azokat az eszközöket, amelyeknek segítségével megválaszolhatja az adathordozhatósági kérelmeket.

158. Ezt az információt meg lehet adni a balesettani tanulmányhoz való részvételhez hozzájáruló nyomtatvány aláírásakor.

3.3.5 Címzett

159. Elviekben csak az adatkezelő és az érintett férhet hozzá az adatokhoz.

3.3.6 Biztonság

160. A bevezetett biztonsági intézkedéseket, a fentieknek megfelelően, az adatok érzékenységének szintjéhez kell igazítani. Amennyiben egy balesettani tanulmány részeként például a pillanatnyi sebességre vonatkozó adatot (illetve bármilyen más, a büntetőjogi felelősség megállapítására vagy bűncselekményekre vonatkozó adatot) gyűjtene, az Európai Adatvédelmi Testület határozottan javasolja olyan szigorú biztonsági intézkedések bevezetését, mint például:
- Z az álnevesítésre irányuló intézkedések végrehajtása (pl. az olyan adatok titkos kulccsal történő kivonatolása, mint például az érintett vezeték- és utóneve vagy a sorozatszám),
 - Z a pillanatnyi sebességgel és a helymeghatározással kapcsolatos adatok külön adatbázisokban történő tárolása (pl. a legkorszerűbb titkosítási mechanizmus alkalmazásával, külön kulcsokkal és jóváhagyási mechanizmusokkal),
 - Z és/vagy a helymeghatározó adatoknak a referenciaesemény vagy -eseménysor minősítését (pl. az út típusa, nappal/éjszaka) követő azonnali törlése, valamint a közvetlen azonosítást lehetővé tevő adatok olyan külön adatbázisban történő tárolása, amelyhez csak kevés személy férhet hozzá.

3.4 Gépkocsilopások kezelése

161. Előfordulhat, hogy az érintettek lopás esetén helymeghatározás alkalmazásával kísérhetnek meg megtalálni járműveiket. A helymeghatározó adatok felhasználása a nyomozás szigorú értelemben vett szükségleteire, valamint az eset illetékes hatóságok által végzett értékelésére korlátozódik.

3.4.1 Jogalap

162. Amennyiben az adatokat nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatáson keresztül gyűjtik, az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése alkalmazandó.
163. Mivel ebben az esetben információs társadalommal összefüggő szolgáltatásról van szó, az elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése nem ír elő hozzájárulást a szolgáltatás előfizető általi kifejezett kérelmezésének időpontjában már a járműben tárolt adatokhoz való hozzáférésre vonatkozóan.
164. A személyes adatok kezelését illetően a helymeghatározó adatok kezelésének jogalapja a jármű tulajdonosának hozzájárulása, vagy adott esetben a szerződés teljesítése (kizárólag az azon szerződés teljesítéséhez szükséges adatokra vonatkozóan, amelyben a jármű tulajdonosa az egyik fél).
165. A hozzájárulásnak annak a személynek az önkéntes, konkrét és tájékoztatáson alapuló akaratát kell kifejeznie, akinek az adatait kezelik (pl. például egy előre be nem jelölt jelölőnégyzet bejelölésével vagy a fedélzeti számítógép a járműben egy adott funkciót aktiváló beállításával). A hozzájárulás megadásának szabadsága magában foglalja a hozzájárulás bármely időpontban történő visszavonásának lehetőségét is, amelyről az érintettet kifejezetten tájékoztatni kell. A hozzájárulás visszavonásának az adatkezelés leállítását kell maga után vonnia. Az adatokat ezt követően az aktív adatbázisból törölni, anonimizálni vagy archiválni kell.

3.4.2 A gyűjtött adatok

166. A helymeghatározó adatok csak a lopás bejelentését követően továbbíthatók, egyébként pedig nem gyűjthetők folyamatosan.

3.4.3 Az adatmegőrzés időtartama

167. A helymeghatározó adatok kizárólag az eset illetékes igazságügyi hatóságok által végzett értékelésének időtartama alatt, illetve az olyan, kétségek elosztatására irányuló eljárás végéig őrizhetők meg, amely nem zárul le a jármű eltulajdonítása tényének megerősítésével.

3.4.4 Az érintettek tájékoztatása

168. A személyes adatok kezelését megelőzően az érintettet az általános adatvédelmi rendelet 13. cikkének megfelelően, átlátható és érthető módon kell tájékoztatni. Az Európai Adatvédelmi Testület konkrétan azt ajánlja, hogy az adatkezelő hangsúlyozza, hogy a járműveket nem követik nyomon folyamatosan, valamint hogy a helymeghatározó adatok csak a lopás bejelentését követően gyűjthetők és továbbíthatók. Az adatkezelőnek ezenkívül tájékoztatnia kell az érintettet azon ténnyel kapcsolatban is, miszerint az adatokhoz csak a távfelügyeleti platform jóváhagyott tisztviselői és a jogi értelemben jóváhagyott hatóságok férhetnek hozzá.
169. Az érintettek jogait illetően, amennyiben az adatkezelés hozzájáruláson alapul, az érintettet külön tájékoztatni kell a hozzájárulás bármely időpontban történő visszavonásához való jogról, amely nem érinti a visszavonás előtt a hozzájárulás alapján végrehajtott adatkezelés jogszerűségét. Ezenkívül, amennyiben az ebben az összefüggésben gyűjtött adatokat az érintettek bocsátják rendelkezésre (meghatározott formában vagy tevékenységeik révén), és azok az általános adatvédelmi rendelet 6. cikke (1) bekezdésének a) pontja (hozzájárulás) vagy 6. cikke (1) bekezdésének b) pontja (szerződés teljesítése) alapján kerülnek kezelésre, az érintett jogosult az adathordozhatósághoz való jogának gyakorlására. Amint azt az adathordozhatósághoz való jogról szóló iránymutatás is hangsúlyozza, az Európai Adatvédelmi Testület határozottan ajánlja, hogy „az adatkezelők fejtsék ki egyértelműen, hogy az érintett milyen típusú adatokat kaphat meg a hozzáférési joga, és milyeneket az adathordozhatósághoz való joga keretében”.
170. Következésképpen az adatkezelőnek egyszerű módot kell biztosítania a hozzájárulás (kizárólag, amennyiben a jogalapot a hozzájárulás alkotja) önkéntes, bármilyen időpontban történő visszavonására, valamint ki kell dolgoznia azokat az eszközöket, amelyeknek segítségével megválaszolhatja az adathordozhatósági kérelmeket.
171. A tájékoztatás a szerződés aláírásakor is megadható.

3.4.5 Címzettek

172. Lopás bejelentése esetében a helymeghatározó adatok i. a távfelügyeleti platform jóváhagyott tisztviselői és ii. a jogi értelemben jóváhagyott hatóságok felé továbbíthatók.

3.4.6 Biztonság

173. Az általános ajánlások alkalmazandók. Lásd a 2.7. szakaszt