

# Gairės



## **Gairės 01/2020 dėl asmens duomenų tvarkymo naudojant susietąsias transporto priemones ir su judumu susijusias taikomasias programas**

**2.0 versija**

**Priimta 2021 m. kovo 9 d.**

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

## Versijų rengimo etapai

2.0 versija	2021 m. kovo 9 d.	Gairių priėmimas po viešų konsultacijų
1.0 versija	2020 m. sausio 28 d.	Gairių priėmimas viešoms konsultacijoms

1	ĮVADAS.....	4
1.1	Susijęs darbas .....	5
1.2	Taikoma teisė .....	6
1.3	Taikymo sritis.....	8
1.4	Sąvokų apibrėžtys.....	11
1.5	Privatumui ir duomenų apsaugai kylantys pavojai.....	13
2	BENDROSIOS REKOMENDACIJOS .....	15
2.1	Duomenų kategorijos .....	15
2.2	Tikslai.....	17
2.3	Adekvatumas ir duomenų kiekio mažinimas.....	17
2.4	Pritaikytoji ir standartizuotoji duomenų apsauga .....	17
2.5	Informavimas.....	20
2.6	Duomenų subjekto teisės.....	22
2.7	Saugumas .....	23
2.8	Asmens duomenų perdavimas trečiosioms šalims .....	24
2.9	Asmens duomenų perdavimas už ES ir (arba) EEE .....	24
2.10	Transporto priemonėje integruotų belaidžio tinklo technologijų taikymas .....	25
3	ATVEJŲ TYRIMAI .....	25
3.1	Trečiosios šalies teikiama paslauga .....	25
3.2	„eCall“ .....	29
3.3	Avarijų tyrimai .....	31
3.4	Automobilių vagysčių aiškinimasis .....	33

atsižvelgdama į 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (toliau – BDAR) 70 straipsnio 1 dalies e punktą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės (EEE) susitarimą, ypač į jo XI priedą ir 37 protokolą, su pakeitimais, padarytais 2018 m. liepos 6 d. EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 154/2018<sup>1</sup>,

atsižvelgdama į savo Darbo tvarkos taisyklių 12 ir 22 straipsnius,

## PRIĖMĖ ŠIAS GAIRES

### 1 ĮVADAS

1. XX a. ekonomikos simbolis automobilis yra vienas iš visai visuomenei įtakos turinčių masinio vartojimo gaminių. Paprastai su laisvės sąvoka siejamas automobilis dažnai laikomas daugiau nei vien transporto priemone. Iš tikrųjų jis yra privati erdvė, kurioje žmogus gali priimti sprendimus savarankiškai, netrukdomas iš išorės. Dabar, vis labiau populiarėjant susietosioms transporto priemonėms, ši vizija nebėra tikroviška. Integruotosios transporto priemonių sąsajumo galimybės sparčiai plečiasi persikeldamos nuo prabangių modelių ir aukščiausios klasės prekių ženklų į dideliu mastu gaminamus vidutinės rinkos modelius, o transporto priemonės tampa didžiuliais duomenų centrais. Vis labiau susisieja ne tik transporto priemonės, bet ir vairuotojai bei keleiviai. Iš tikrųjų daugelyje pastaraisiais metais rinkoje pasirodžiusių modelių integruoti jutikliai ir susietieji automobilio vidaus įrenginiai, kuriais galima rinkti ir registruoti informaciją, be kita ko, apie variklio darbą, vairavimo pobūdį, lankytas vietas ir galbūt net vairuotojo akių judesius, pulsą ar biometrinius duomenis, pagal kuriuos galima vienareikšmiškai nustatyti fizinio asmens tapatybę.<sup>2</sup>
2. Šie duomenys tvarkomi sudėtingoje ekosistemoje, kurioje veikia ne tik įprastiniai automobilių pramonės atstovai, bet ir randasi naujų skaitmeninės ekonomikos dalyvių. Šie nauji dalyviai gali pasiūlyti informacinių pramoginių paslaugų, pvz., suteikti galimybę klausytis muzikos internetu, informuoti apie kelių sąlygas ir eismą arba teikti vairavimo pagalbos sistemas bei paslaugas, pvz., autopilotavimo programinę įrangą, naujausią informaciją apie transporto priemonės būklę, naudojimu grindžiamą draudimą arba dinaminį žemėlapių sudarymą. Be to, kadangi transporto priemonės susiejamos elektroninių ryšių tinklais, svarbus vaidmuo vykdant galimas vairuotojų ir keleivių asmens duomenų tvarkymo operacijas taip pat tenka šiame procese dalyvaujantiems kelių infrastruktūros valdytojams ir telekomunikacijų tinklų operatoriams.
3. Be to, susietosiose transporto priemonėse generuojama vis daugiau duomenų, kurių daugumą galima laikyti asmens duomenimis, nes jie yra susiję su vairuotojais arba keleiviais. Ir net jei susietuoju automobiliu renkami duomenys tiesiogiai susiję ne su vardu ir pavarde, bet su techniniais transporto priemonės aspektais ir savybėmis, jie yra susiję su automobilio vairuotoju arba keleiviais. Pavyzdžiui, su vairavimo įpročiais arba atstumu, transporto priemonių dalių nusidėvėjimu, buvimo vieta susiję duomenys arba vaizdo kameromis renkami duomenys gali būti susiję su vairuotojo elgsena ir informacija apie kitus transporto

---

<sup>1</sup> Šiame dokumente daromos nuorodos į valstybes nares turėtų būti suprantamos kaip nuorodos į EEE valstybes nares.

<sup>2</sup> Forumo *Future of Privacy Forum* infografikas *Data and the connected car*, [https://fpf.org/wp-content/uploads/2017/06/2017\\_0627-FPF-Connected-Car-Infographic-Version-1.0.pdf](https://fpf.org/wp-content/uploads/2017/06/2017_0627-FPF-Connected-Car-Infographic-Version-1.0.pdf).

priemonėje galbūt esančius asmenis arba pro šalį judančius duomenų subjektus. Šiuos techninius duomenis sukuria fizinis asmuo ir pagal juos duomenų valdytojas arba kitas asmuo gali tiesiogiai arba netiesiogiai nustatyti šio fizinio asmens tapatybę. Transporto priemonė gali būti laikoma galiniu įrenginiu, kuriuo gali naudotis įvairūs naudotojai. Todėl ši galima naudotojų įvairovė, kaip ir asmeninio kompiuterio atveju, nedaro poveikio asmeniniam duomenų pobūdžiui.

4. 2016 m. Tarptautinė automobilių federacija (pranc. *Fédération Internationale de l'Automobile*, FIA), Europoje vykdė kampaniją *My Car My Data* (*Mano automobilis, mano duomenys*), siekdama sužinoti, ką europiečiai mano apie susietuosius automobilius.<sup>3</sup> Paaiškėjo, kad sąsajumas vairuotojus labai domina, bet taip pat atkreiptas dėmesys į tai, kad naudojant transporto priemonėmis generuojamus duomenis reikia būti budriems ir kad svarbu laikytis asmens duomenų apsaugos teisės aktų. Todėl, kaip nurodyta BDAR 78 konstatuojamojoje dalyje, kiekvieno suinteresuotojo subjekto užduotis yra įtraukti asmens duomenų apsaugos aspektą nuo gaminio kūrimo etapo ir užtikrinti automobilių naudotojams su jų duomenimis susijusį skaidrumą bei galimybes valdyti savo duomenis. Laikantis šio požiūrio, lengviau didinti naudotojų pasitikėjimą ir kartu užtikrinti ilgalaikę šių technologijų plėtrą.

## 1.1 Susijęs darbas

5. Praėjusį dešimtmetį, ypač pastaraisiais metais, susietosios transporto priemonės reguliavimo institucijoms tapo labai svarbiu klausimu. Nacionaliniu ir tarptautiniu lygmenimis paskelbta įvairių su susietųjų transporto priemonių saugumu ir privatumu susijusių dokumentų. Šiais teisės aktais ir iniciatyvomis siekiama papildyti esamas duomenų apsaugos ir privatumo sistemas, nustatant konkrečioms sektoriams skirtas taisykles arba pateikiant specialistams skirtų gairių.

### 1.1.1 Europos lygmens ir tarptautinės iniciatyvos

6. Nuo 2018 m. kovo 31 d. visų naujų M1 ir N1 klasių tipų transporto priemonėse (lengvuosiuose automobiliuose ir lengvuosiuose krovininiuose automobiliuose) privaloma transporto priemonėje montuojama numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistema.<sup>4, 5</sup> 2006 m. 29 straipsnio darbo grupė jau buvo priėmusi darbo dokumentą dėl duomenų apsaugos ir privatumo klausimų įgyvendinant „eCall“ iniciatyvą<sup>6</sup>. Be to, kaip nurodyta pirmiau, 29 straipsnio darbo grupė 2017 m. spalio mėn. taip pat priėmė nuomonę dėl asmens duomenų tvarkymo sąveikiosiose intelektinėse transporto sistemose (angl. C-ITS).
7. 2017 m. sausio mėn. Europos Sąjungos tinklų ir informacijos apsaugos agentūra (ENISA) paskelbė tyrimą, kuriame daug dėmesio skiriama išmaniųjų automobilių kibernetiniam saugumui bei atsparumui ir išvardyti pažeidžiami objektai bei susijusi grėsmė, pavojai, jų mažinimo veiksniai ir galimos įgyvendintinos apsaugos priemonės<sup>7</sup>. 2017 m. rugsėjo mėn. Tarptautinė duomenų apsaugos ir privatumo priežiūros pareigūnų konferencija (angl. ICDPPC) priėmė rezoliuciją dėl susietųjų transporto priemonių<sup>8</sup>. Galiausiai 2018 m.

<sup>3</sup> Kampanija *My Car My Data*, <http://www.mycarmydata.eu/>.

<sup>4</sup> *The interoperable EU-wide eCall (Sąveiki visos ES pagalbos iškvietos paslauga „eCall“)*; [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/ecall\\_lt](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_lt).

<sup>5</sup> 2014 m. gegužės 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 585/2014/ES dėl sąveikios visos ES pagalbos iškvietos paslaugos „eCall“ diegimo, tekstas svarbus EEE, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0585>.

<sup>6</sup> Darbo dokumentas dėl duomenų apsaugos ir privatumo klausimų įgyvendinant *eCall* iniciatyvą, [http://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2006/wp125\\_lt.pdf](http://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2006/wp125_lt.pdf).

<sup>7</sup> *Cyber security and resilience of smart cars (Išmaniųjų automobilių kibernetinis saugumas ir atsparumas)*, <https://www.enisa.europa.eu/publications/cyber-security-and-resilience-of-smart-cars>.

<sup>8</sup> *Resolution on data protection in automated and connected vehicles (Rezoliucija dėl duomenų apsaugos automatizuotose ir susietosiose transporto priemonėse)*,

balandžio mėn. Tarptautinė duomenų apsaugos telekomunikacijose darbo grupė (TDATDG) taip pat priėmė darbinį dokumentą dėl susietųjų transporto priemonių<sup>9</sup>.

### 1.1.2 Europos duomenų apsaugos valdybos (EDAV) narių nacionalinės iniciatyvos

8. 2016 m. sausio mėn. Vokietijos federalinių ir žemių duomenų apsaugos institucijų konferencija ir Vokietijos automobilių pramonės asociacija (vok. *Verband der Automobilindustrie*, VDA) paskelbė bendrą pareiškimą dėl duomenų apsaugos principų laikymosi susietosiose ir nesusietosiose transporto priemonėse<sup>10</sup>. 2017 m. rugpjūčio mėn. Jungtinės Karalystės Susietųjų ir autonominių transporto priemonių centras (angl. *Centre for Connected and Autonomous Vehicles*, CCAV), paskelbė vadovą, kuriame išdėstė susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių kibernetinio saugumo principus<sup>11</sup>, siekdamas padidinti automobilių sektoriaus atstovų informuotumą šiuo klausimu. 2017 m. spalio mėn. Prancūzijos duomenų apsaugos institucija *Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés* (pranc. CNIL), paskelbė susietųjų automobilių atitikties užtikrinimo dokumentų rinkinį, kad padėtų suinteresuotiesiems subjektams integruoti pritaikytą ir standartizuotą duomenų apsaugą, sudarant duomenų subjektams sąlygas veiksmingai valdyti savo duomenis<sup>12</sup>.

## 1.2 Taikoma teisė

9. Susijęs ES teisinis pagrindas yra BDAR. Jis taikomas visais atvejais, kai, tvarkant su susietosiomis transporto priemonėmis susijusius duomenis, tvarkomi asmens duomenys.
10. Be BDAR, Direktyvoje 2002/58/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva 2009/136/EB, (toliau – E. privatumo direktyva) **nustatytas konkretus standartas, taikomas visiems dalyviams, norintiems saugoti informaciją arba susipažinti su informacija, kuri saugoma abonento arba naudotojo galiniame įrenginyje Europos ekonominėje erdvėje (EEE)**.
11. Iš tikrųjų dauguma E. privatumo direktyvos nuostatų (6, 9 straipsniai ir kitos nuostatos) taikomos tik viešai prieinamų elektroninių ryšių paslaugų teikėjams ir viešųjų ryšių tinklų teikėjams, bet E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalis yra bendroji nuostata. Ji taikoma ne tik elektroninių ryšių paslaugų teikėjams, bet kiekvienam – privačiam arba viešajam – subjektui, kuris išsaugo informaciją galiniame įrenginyje arba nuskaito galiniame įrenginyje saugomą informaciją, kad ir koks būtų duomenų, kurie saugomi arba su kuriais susipažįstama, pobūdis.
12. Sąvokos „galiniai įrenginiai“ apibrėžtis pateikta Direktyvoje 2008/63/EB<sup>13</sup>. 1 straipsnio a punkte galiniai įrenginiai apibrėžiami kaip *telekomunikacijų įrenginiai, tiesiogiai arba netiesiogiai prijungti prie galinio viešojo telekomunikacijų tinklo sąsajos informacijai perduoti, apdoroti arba priimti; abiem atvejais (tiesioginiu ir netiesioginiu) galiniai įrenginiai prie telekomunikacijų tinklo prijungiami laidais, optinėmis skaidulomis arba elektromagnetiniu būdu; prijungimas prie telekomunikacijų tinklo vadinamas netiesioginiu,*

---

[https://edps.europa.eu/sites/edp/files/publication/resolution-on-data-protection-in-automated-and-connected-vehicles\\_en\\_1.pdf](https://edps.europa.eu/sites/edp/files/publication/resolution-on-data-protection-in-automated-and-connected-vehicles_en_1.pdf).

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

<sup>10</sup> *Data protection aspects of using connected and non-connected vehicles*, [https://www.lda.bayern.de/media/dsk\\_joint\\_statement\\_vda.pdf](https://www.lda.bayern.de/media/dsk_joint_statement_vda.pdf).

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

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

<sup>13</sup> 2008 m. birželio 20 d. Komisijos direktyva 2008/63/EB dėl konkurencijos telekomunikacijų galinių įrenginių rinkose (kodifikuota redakcija) (tekstas svarbus EEE), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0063>.

13. Taigi, jei įvykdyti pirmiau nurodyti kriterijai, susietoji transporto priemonė ir prie jos prijungtas prietaisas turėtų būti laikomi galiniais įrenginiais (kaip ir kompiuteris, išmanusis telefonas arba išmanusis televizorius), todėl atitinkamais atvejais taikoma E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalis.
14. Kaip EDAV yra nurodžiusi savo Nuomonėje 5/2019 dėl E. privatumo direktyvos ir BDAR tarpusavio sąveikos<sup>14</sup>, E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad paprastai, laikantis toliau 17 punkte nurodytų išimčių, išankstinio sutikimo reikalaujama informacijos saugojimui arba susipažinimui su abonento ar naudotojo galinėje įrangoje jau saugoma informacija. Jeigu galutinio naudotojo įrenginyje saugoma informacija yra asmens duomenys, E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalis turi viršenybę prieš BDAR 6 straipsnį, kiek tai susiję su šios informacijos saugojimo ar prieigos prie šios informacijos veikla<sup>15</sup>. Visos asmens duomenų tvarkymo operacijos, atliekamos po pirmiau nurodytų tvarkymo operacijų, įskaitant asmens duomenų, kurie buvo gauti naudojantis prieiga prie galinėje įrangoje esančios informacijos, tvarkymą, kad būtų teisėtos, turi turėti teisinį pagrindą pagal BDAR 6 straipsnį<sup>16</sup>.
15. Kadangi prašydamas sutikimo dėl informacijos saugojimo arba prieigos prie jos pagal E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalį duomenų valdytojas turės informuoti duomenų subjektą apie visus tvarkymo tikslus – įskaitant tvarkymą po pirmiau nurodytų operacijų (t. y. „tolesnį tvarkymą“) – sutikimas pagal BDAR 6 straipsnį apskritai bus tinkamiausias teisinis pagrindas, apimantis asmens duomenų tvarkymą po šių operacijų (jei duomenų subjekto sutikimas apima tolesnio tvarkymo tikslą, žr. toliau išdėstytus 53–54 punktus). Taigi, tikėtina, kad sutikimas bus tiek informacijos saugojimo ir prieigos prie jau saugomos informacijos, tiek tolesnio asmens duomenų apdorojimo teisinis pagrindas<sup>17</sup>. Iš tikrųjų vertinant atitiktį BDAR 6 straipsniui atsižvelgtina į tai, kad tvarkymas kaip visuma apima konkrečią veiklą, kurios atžvilgiu ES teisės aktų leidėjas siekė suteikti papildomą apsaugą<sup>18</sup>. Be to, kad galėtų laikytis sąžiningumo principo, nustatydami tinkamą teisinį pagrindą, duomenų valdytojai privalo atsižvelgti į poveikį duomenų subjekto teisėms<sup>19</sup>. Svarbiausia tai, kad duomenų valdytojai negali remtis BDAR 6 straipsniu, siekdami sumažinti papildomą E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje nustatytą apsaugą.
16. EDAV primena, kad E. privatumo direktyvoje vartojama sutikimo sąvoka tebėra Bendrajame duomenų apsaugos reglamente vartojama sutikimo sąvoka ir turi atitikti visus BDAR 4 straipsnio 11 dalyje ir 7 straipsnyje nustatytus sutikimui taikomus reikalavimus.
17. Vis dėlto, nors sutikimo paprastai reikia, pagal E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalį informacijos saugojimo arba prieigos prie galinėje įrangoje jau saugomos informacijos atveju leidžiama pasinaudoti reikalavimo gauti informuoto asmens duoto sutikimo išimtimi, jei šis saugojimas arba prieiga atitinka kurį nors iš toliau išvardytų kriterijų:

---

<sup>14</sup> Europos duomenų apsaugos valdyba, Nuomonė 5/2019 dėl E. privatumo direktyvos ir BDAR tarpusavio sąveikos, visų pirma kiek tai susiję su duomenų apsaugos institucijų kompetencija, užduotimis ir įgaliojimais, priimta 2019 m. kovo 12 d., (toliau – Nuomonė 5/2019”), 40 punktas.

<sup>15</sup> Ten pat, 40 punktas.

<sup>16</sup> Ten pat, 41 punktas.

<sup>17</sup> Sutikimas, kurio reikalaujama E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje, ir sutikimas, kurio reikia kaip duomenų tvarkymo teisinio pagrindo, (BDAR 6 straipsnis) tuo pačiu konkrečiu tikslu gali būti gaunami tuo pačiu metu (pvz., kai pažymimas langelis, kuriuo aiškiai nurodoma, su kuo duomenų subjektas sutinka).

<sup>18</sup> Nuomonės 5/2019 41 punktas.

<sup>19</sup> Europos duomenų apsaugos valdyba, Gairės 2/2019 dėl asmens duomenų tvarkymo pagal Bendrojo duomenų apsaugos reglamento 6 straipsnio 1 dalies b punktą, kai duomenų subjektams teikiamos internetinės paslaugos, versija 2.0, 2019 m. spalio 8 d., 1 punktas.

- ) **1 išimtis** – siekiama tik atlikti pranešimo perdavimą elektroninių ryšių tinklu;
- ) **2 išimtis** – jo (jos) būtinais reikiama, kad informacinės visuomenės paslaugų teikėjas galėtų teikti paslaugas, kurių aiškiai paprašo abonentas ar naudotojas.
18. Šiais atvejais asmens duomenų, įskaitant asmens duomenis, kurie buvo gauti naudojantis prieiga prie galinėje įrangoje esančios informacijos, tvarkymas grindžiamas vienu iš BDAR 6 straipsnyje nurodytų teisinių pagrindų. Pavyzdžiui, sutikimo nereikia, jei tvarkyti duomenis būtina, kad būtų galima teikti duomenų subjekto paprašytas GPS navigacijos paslaugas, o šias paslaugas galima priskirti prie informacinės visuomenės paslaugų.

### 1.3 Taikymo sritis

19. EDAV norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad šios gairės parengtos siekiant padėti įvairiems šioje aplinkoje veikiantiems suinteresuotiesiems subjektams laikytis asmens duomenų tvarkymo reikalavimų. Vis dėlto jose nesiekama aprašyti visų šioje srityje galimų naudojimo atvejų arba pateikti gairių dėl kiekvienos galimos konkrečios situacijos.
20. Šiame dokumente pirmiausia aprašomas asmens duomenų tvarkymas, susijęs su neprofesionalių duomenų subjektų, pvz., vairuotojų, keleivių, transporto priemonių savininkų ir kitų kelių naudotojų, naudojimusi susietosiomis transporto priemonėmis. Konkrečiai jame nagrinėjami asmens duomenys: i) kurie tvarkomi transporto priemonės viduje, ii) kuriais keičiamasi tarp transporto priemonės ir su ja susietų asmeninių prietaisų (pvz., naudotojo išmaniojo mobiliojo telefono) arba iii) kurie renkami vietoje transporto priemonėje ir perduodami išorės subjektams (pvz., transporto priemonės gamintojui, infrastruktūros valdytojui, draudimo bendrovei, automobilių remonto meistrams) tvarkyti toliau.
21. Susietoji transporto priemonė šiame dokumente turėtų būti suprantama plačiai. Ją galima apibrėžti kaip transporto priemonę, kurioje įrengta daug elektroninių valdymo blokų (EVB), tarpusavyje susietų transporto priemonėje integruotu tinklu ir sąsajumo įrenginiais, sudarančiais sąlygas dalytis informacija su kitais transporto priemonės viduje ir išorėje esančiais prietaisais. Taigi, tarp transporto priemonės ir su ja susietų asmeninių prietaisų galima keistis duomenimis, pvz., perteikti mobiliųjų programėlių informaciją automobilio prietaisų skydelio informacijoje ir pramogų bloke. Į šio dokumento taikymo sritį taip pat patenka atskirų, t. y. nuo transporto priemonės nepriklausomų, vairavimą palengvinančių mobiliųjų programėlių (pvz., kuriomis naudojama vien išmaniuoju telefonu) kūrimas, nes jomis didinamos transporto priemonių sąsajumo galimybės, nors iš tikrųjų gali nereikėti perduoti su pačia transporto priemone susijusių duomenų. Susietosioms transporto priemonėms skirtos taikomosios programos yra gausios bei įvairios ir gali apimti, pvz., šias sritis<sup>20</sup>:
22. *judumo valdymą* – funkcijas, kuriomis naudodamiesi vairuotojai gali greitai ir ekonomiškai efektyviai pasiekti tikslą, nes jomis laiku suteikiama informacija apie GPS navigaciją, galbūt pavojingas aplinkos sąlygas (pvz., apledėjusius kelius), eismo spūstis arba keliuose vykdomus statybos darbus, teikiama pagalba statant transporto priemonę stovėjimo vietoje arba garaže, informacija apie optimalų degalų suvartojimą arba kelių mokesčius;
23. *transporto priemonės valdymą* – funkcijas, kurios turėtų padėti vairuotojams sumažinti eksploataavimo sąnaudas ir palengvinti naudojimąsi, pvz., pranešimą apie transporto priemonės būklę ir priminimus apie techninę priežiūrą, naudojimo duomenų perdavimą (pvz., transporto priemonių remonto tarnyboms), pritaikytą, principu *Mokėk tiek, kiek ir kaip važiuoji* grindžiamą draudimą, nuotolinius veiksmus (pvz., šildymo sistemos) arba profilio sąranką (pvz., sėdynės padėtį);

<sup>20</sup> PwC 2014 m. strategija *In the fast lane. The bright future of connected cars*, [https://www.strategyand.pwc.com/media/file/Strategyand\\_In-the-Fast-Lane.pdf](https://www.strategyand.pwc.com/media/file/Strategyand_In-the-Fast-Lane.pdf).



24. *saugumą kelyje* – funkcijas, kuriomis vairuotojas įspėjamas apie išorės pavojus, ir vidaus atsaką, pvz., apsaugą nuo susidūrimo, įspėjimus apie pavojus ir išvažiavimą iš juostos, vairuotojo mieguistumo nustatymą, skubios pagalbos skambutį („eCall“ iškvietą) arba susidūrimų tyrimų „juodasis dėžes“ (įvykių duomenų registratorius);
25. *pramogas* – funkcijas, kuriomis vairuotojui ir keleiviams teikiama informacija ir siūlomos pramogos, pvz., išmaniųjų telefonų sąsajas (telefono skambučius laisvomis rankomis, tekstinių pranešimų perskaitymą), vietinio belaidžio tinklo viešosios interneto prieigos taškus, muziką, vaizdo įrašus, internetą, socialinius tinklus, mobilųjį biurą arba išmaniųjų namų paslaugas;
26. *vairavimo pagalbą* – funkcijas, susijusias su iš dalies arba visiškai automatizuotu vairavimu, pvz., naudojimo pagalbą arba autopilotavimą esant intensyviai eismui, stovėjimo aikštelėse arba greitkeliuose;
27. *gerovę* – funkcijas, kuriomis stebimas vairuotojo komfortas, gebėjimas ir tinkamumas vairuoti, pvz., nustatant nuovargį arba medicininės pagalbos poreikį.
28. Taigi, transporto priemonės gali būti susietosios arba ne, o asmens duomenis galima rinkti įvairiomis priemonėmis, be kita ko: i) transporto priemonės jutikliais, ii) telematikos įrenginiais arba iii) mobiliosiomis programėlėmis (pvz., naudojantis jomis vairuotojui priklausančiu prietaisu). Kad patektų į šio dokumento taikymo sritį, mobiliosios programėlės turi būti susijusios su vairavimo aplinka. Pavyzdžiui, GPS navigacijos programėlės į jo taikymo sritį patenka. Tačiau programėlės, kurių funkcijomis vairuotojams tik siūlomos lankytinos vietos (restoranai, istoriniai paminklai ir pan.), į šių gairių taikymo sritį nepatenka.
29. Daugelis susietosiomis transporto priemonėmis generuojamų duomenų susiję su fiziniu asmeniu, kurio tapatybė yra nustatyta arba gali būti nustatoma, todėl yra asmens duomenys. Pavyzdžiui, tai tokie duomenys, pagal kuriuos tapatybę galima nustatyti tiesiogiai (pvz., išsamūs vairuotojo tapatybės duomenys) ir netiesiogiai, pvz., informacija apie keliones, transporto priemonės naudojimo duomenys (pvz., su vairavimo būdu arba nuvažiuotu atstumu susiję duomenys) arba techniniai transporto priemonės duomenys (pvz., duomenys, susiję su transporto priemonės dalių nusidėvėjimu), kuriuos pagal kryžmines nuorodas į kitus duomenų rinkinius, ypač į transporto priemonės identifikavimo numerį (angl. VIN), galima susieti su fiziniu asmeniu. Asmens duomenis susietosiose transporto priemonėse taip pat gali sudaryti metaduomenys, pvz., transporto priemonės techninės priežiūros būseną. Taigi, kitaip tariant, į šio dokumento taikymo sritį patenka bet kokie duomenys, kuriuos galima susieti su fiziniu asmeniu.
30. Susietųjų transporto priemonių ekosistemoje veikia labai įvairūs suinteresuotieji subjektai. Tiksliau tariant, ši sistema apima įprastinius automobilių pramonės atstovus ir naujai atsirandančius skaitmeninės pramonės dalyvius. Taigi, šios gairės skiriamos transporto priemonių gamintojams, įrangos gamintojams ir automobilių pramonės tiekėjams, automobilių remonto meistrams, prekybos atstovybėms, transporto priemonių techninės priežiūros paslaugų teikėjams, transporto priemonių parkų valdytojams, variklinių transporto priemonių draudimo bendrovėms, pramogų sektoriaus paslaugų teikėjams, telekomunikacijų tinklų operatoriams, kelių infrastruktūros valdytojams, viešojo sektoriaus institucijoms ir duomenų subjektams. EDAV pabrėžia, kad, atsižvelgiant į konkrečią paslaugą, duomenų subjektų kategorijos skiriasi (pvz., vairuotojai, savininkai, keleiviai ir pan.). Šis sąrašas nėra neišsamus, nes ekosistemoje teikiamos labai įvairios paslaugos, įskaitant paslaugas, kurioms reikia tiesiogiai nustatyti tapatumą arba tapatybę, ir paslaugas, kurioms to nereikia.

31. Kai kuriuos duomenis fiziniai asmenys transporto priemonėje tvarko užsiimdami išimtinai asmenine ar namų ūkio veikla, todėl jie į BDAR taikymo sritį nepatenka<sup>21</sup>. Tai pirmiausia taikoma tais atvejais, kai asmens duomenis transporto priemonėje naudoja vien duomenų subjektai, pateikę šiuos duomenis į transporto priemonės prietaisų skydelį. Vis dėlto EDV primena, kad Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas pagal jo 18 konstatuojamąją dalį taikomas duomenų valdytojams arba duomenų tvarkytojams, kurie suteikia priemonės asmens duomenų tvarkymui vykdant tokią asmeninę ar namų ūkio priežiūros veiklą.

### 1.3.1 Kas nepatenka į šio dokumento taikymo sritį?

32. Darbdaviai, kurie suteikia savo darbuotojams įmonės automobilius, gali norėti stebėti savo darbuotojų veiksmus (pvz., norėdami užtikrinti darbuotojo, prekių arba transporto priemonių saugą, paskirstyti išteklius, stebėti paslaugą, įtraukti ją į apskaitą arba tikrinti darbo laiką). Šiomis aplinkybėmis konkretūs su darbo sritimi susiję klausimai, kurių kyla darbdaviams tvarkant duomenis, gali būti reglamentuojami nacionaliniu lygmeniu darbo teisės aktais, kurių šiose gairėse išsamiai aprašyti neįmanoma<sup>22</sup>.
33. Dėl duomenų tvarkymo, susijusio su profesiniais tikslais naudojamomis komercinėmis transporto (pvz., viešojo transporto) priemonėmis, bendrai naudojamomis transporto priemonėmis ir paslauginio judumo (angl. *MaaS*) sprendimais, gali kilti konkrečių į šių bendrųjų gairių taikymo sritį nepatenkančių klausimų, bet daugelis šiame dokumente nustatytų principų bei rekomendacijų taikomi ir šių tipų duomenų tvarkymui.
34. Susietosios transporto priemonės yra radijo ryšį galinčios naudoti sistemos, todėl yra sekamos pasyviai, pvz., belaidžiu arba *Bluetooth* ryšiu. Šiuo atžvilgiu jos nesiskiria nuo kitų susietųjų prietaisų ir patenka į šiuo metu peržiūrimos E. privatumo direktyvos taikymo sritį. Todėl į šio dokumento taikymo sritį taip pat nepatenka plataus masto transporto priemonių, kuriose įrengtas belaidis tinklas, sekimas<sup>23</sup> tankiame įprastinėmis išmaniųjų telefonų buvimo vietos nustatymo paslaugomis besinaudojančių pašalinių asmenų tinkle. Paprastai jie apie visus matomus belaidžio ryšio tinklus praneša į centrinius serverius. Kadangi integruotąjį belaidį tinklą galima laikyti antriniu transporto priemonės identifikatoriumi<sup>24</sup>, kyla pavojus, kad naudojantis šiuo tinklu gali būti nuolat sistemingai renkami duomenys apie visus transporto priemonių judėjimo profilius.
35. Transporto priemonėse vis dažniau įrengiami vaizdo fiksavimo prietaisai (pvz., transporto priemonės pastatymo kamerų sistemos arba nuolatinio priekinio vaizdo filmavimo kameros). Kadangi tai susiję su filmavimo viešosiose erdvėse klausimu, kurį nagrinėjant reikia įvertinti atitinkamą kiekvienos konkrečios valstybės narės teisės sistemą, šis duomenų tvarkymas į šių gairių taikymo sritį nepatenka.
36. Duomenų tvarkymui naudojant Direktyvoje 2010/40/ES<sup>25</sup> apibrėžtas sąveikiąsias intelektines transporto sistemas (C-ITS) skirta speciali 29 straipsnio darbo grupės nuomonė<sup>26</sup>. Nors į direktyvoje pateiktą C-ITS sąvokos apibrėžtį techninių specifikacijų

<sup>21</sup> Žr. BDAR 2 straipsnio 2 dalies c punktą.

<sup>22</sup> Šiuo klausimu 29 straipsnio darbo grupė yra parengusi Nuomonę 2/2017 dėl duomenų tvarkymo darbe, WP249, [https://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item\\_id=610169](https://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610169).

<sup>23</sup> Daugiau informacijos pateikta adresu <https://www.datenschutzzentrum.de/artikel/1269-Location-Services-can-Systematically-Track-Vehicles-with-WiFi-Access-Points-at-Large-Scale.html>.

<sup>24</sup> Markus Ullmann, Tobias Franz ir Gerd Nolden. *Vehicle Identification Based on Secondary Vehicle Identifier -- Analysis, and Measurements, in Proceedings. VEHICULAR 2017, The Sixth International Conference on Advances in Vehicular Systems, Technologies and Applications*. Nica, Prancūzija, 2017 m. liepos 23–27 d., p. 32–37.

<sup>25</sup> 2020 m. liepos 7 d. Direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0040>.

<sup>26</sup> 29 straipsnio darbo grupė. Nuomonė Nr. 03/2017 dėl asmens duomenų tvarkymo, naudojant sąveikiąsias intelektines transporto sistemas (C-ITS); [http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item\\_id=610171](http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610171).

nejtraukta, 29 straipsnio darbo grupės nuomonėje daugiausia dėmesio skiriama nedidelio nuotolio ryšiams, t. y. ryšiams, kuriuose nedalyvauja tinklo operatorius. Konkrečiai joje analizuojami konkretūs naudojimo pradinio diegimo etape atvejai ir įsipareigota vėlesniame etape nagrinėti naujus klausimus, kurių neabejotinai kils įdiegus aukštesnio lygio automatizaciją. Kadangi su C-ITS susiję duomenų apsaugos klausimai yra labai specifiniai (beprecedentis buvimo vietos duomenų kiekis, nuolatinis asmens duomenų transliavimas, keitimasis duomenimis tarp transporto priemonių ir kitų kelio infrastruktūros įrenginių ir pan.) ir dar aptariami Europos lygmeniu, šios srities asmens duomenų tvarkymas į šių gairių taikymo sritį nepatenka.

37. Galiausiai pažymėtina, kad šis dokumentas nėra skirtas visoms galimoms su susietosiomis transporto priemonėmis susijusioms problemoms ir klausimams nagrinėti, todėl negali būti laikomas išsamiu.

#### 1.4 Sąvokų apibrėžtys

38. Asmens duomenų **tvarkymas** apima bet kokią su asmens duomenimis susijusią operaciją, pvz., rinkimą, įrašymą, rūšiavimą, sisteminiimą, saugojimą, adaptavimą ar keitimą, išgavą, susipažinimą, naudojimą, atskleidimą persiunčiant, platinant ar kitu būdu sudarant galimybę jais naudotis, taip pat sugretinimą ar sujungimą su kitais duomenimis, apribojimą, ištrynimą arba sunaikinimą<sup>27</sup>.
39. **Duomenų subjektas** – fizinis asmuo, su kuriuo susiję tvarkomi duomenys. Kalbant apie susietąsias transporto priemones, tai pirmiausia gali būti vairuotojas (pagrindinis arba vairuojantis kartkartėmis), keleivis arba transporto priemonės savininkas<sup>28</sup>.
40. **Duomenų valdytojas** – asmuo, nustatantis susietosiose transporto priemonėse vykdomo duomenų tvarkymo tikslus ir priemones<sup>29</sup>. Duomenų valdytojai gali būti paslaugų teikėjai, tvarkantys transporto priemonės duomenis, kad galėtų siųsti vairuotojui eismo informaciją, ekologiško vairavimo pranešimus arba įspėjimus dėl transporto priemonės veikimo, draudimo bendrovės, siūlančios principu *Mokėk tiek, kiek važiuoji* grindžiamas sutartis, arba transporto priemonių gamintojai, renkantys duomenis apie transporto priemonės dalių nusidėvėjimą, siekdami pagerinti transporto priemonės kokybę. Pagal BDAR 26 straipsnį du arba daugiau duomenų valdytojų tvarkymo tikslus ir priemones gali nustatyti kartu, todėl gali būti laikomi bendrais duomenų valdytojais. Šiuo atveju jie turi aiškiai apibrėžti atitinkamas savo prievoles, ypač susijusias su duomenų subjektų naudojimusi savo teisėmis ir BDAR 13 ir 14 straipsniuose nustatytos informacijos pateikimu.
41. **Duomenų tvarkytojas** – bet kuris asmuo, tvarkantis asmens duomenis už duomenų valdytoją ir jo vardu<sup>30</sup>. Duomenų tvarkytojas renka ir tvarko duomenis duomenų valdytojo nurodymu, nenaudodamas šių duomenų savo tikslais. Pavyzdžiui, įrangos gamintojai ir automobilių sektoriaus tiekėjai dažnai gali tvarkyti duomenis transporto priemonių gamintojų vardu (tačiau tai nereiškia, kad jie negali būti duomenų valdytojai kitais tikslais). BDAR 28 straipsnyje ne tik reikalaujama, kad duomenų tvarkytojai, siekdami užtikrinti prie rizikos pritaikytą saugumo lygį, įgyvendintų tinkamas technines ir organizacines priemones, bet ir nustatomos duomenų tvarkytojų prievolės.

---

<sup>27</sup> Žr. BDAR, 4 straipsnio 2 punktą.

<sup>28</sup> Žr. BDAR, 4 straipsnio 1 punktą.

<sup>29</sup> Žr. BDAR 4 straipsnio 7 punktą ir Europos duomenų apsaugos valdybos gaires *Guidelines 07/2020 on the concepts of controller and processor in the GDPR (Gairės 07/2020 dėl duomenų valdytojo ir tvarkytojo sąvokų Bendrajame duomenų apsaugos reglamente)* (toliau – Gairės 07/2020).

<sup>30</sup> Žr. BDAR 4 straipsnio 8 punktą ir Gaires 07/2020.

42. **Duomenų gavėjas** – tai fizinis arba juridinis asmuo, valdžios institucija, agentūra ar kita įstaiga, kuriai atskleidžiami asmens duomenys, nesvarbu, ar tai trečioji šalis ar ne<sup>31</sup>. Pavyzdžiui, komercinis paslaugų teikėjo partneris, gaunantis iš paslaugų teikėjo transporto priemonėje generuotus asmens duomenis, yra asmens duomenų gavėjas. Jis, kad ir kaip veiktų – kaip naujasis duomenų valdytojas ar duomenų tvarkytojas –, turi įvykdyti visas Bendrajame duomenų apsaugos reglamente nustatytas prievolės.
43. Vis dėlto valdžios institucijos, kurios pagal Sąjungos arba valstybės narės teisę gali gauti asmens duomenis vykdydamos konkretų tyrimą, nelaikomos duomenų gavėjais<sup>32</sup>; tvarkydamos tuos duomenis, tos valdžios institucijos laikosi taikomų duomenų tvarkymo tikslus atitinkančių duomenų apsaugos taisyklių. Pavyzdžiui, teisėsaugos institucijos, kurios prašo duomenų vykdydamos tyrimą pagal Europos Sąjungos arba valstybės narės teisę, yra įgaliosios trečiosios šalys.

---

<sup>31</sup> Žr. BDAR 4 straipsnio 9 punktą ir Gaires 07/2020.

<sup>32</sup> BDAR 4 straipsnio 9 punktą ir 31 konstatuojamoji dalis.

## 1.5 Privatumui ir duomenų apsaugai kylantys pavojai

44. 29 straipsnio darbo grupė jau ne kartą yra išreiškusi susirūpinimą dėl daiktų interneto (DI) sistemų, kurios taip pat gali būti taikomos susietosioms transporto priemonėms<sup>33</sup>. Su duomenų saugumu ir valdymu susiję klausimai, į kuriuos jau atkreiptas dėmesys kalbant apie DI, dar svarbesni susietųjų transporto priemonių atžvilgiu, nes yra susiję su kelių eismo saugumo klausimais – ir gali daryti poveikį fizinei vairuotojo neliečiamybei – aplinkoje, kuri tradiciškai laikoma izoliuota ir apsaugota nuo išorės trukdžių.
45. Susietosios transporto priemonės taip pat kelia didelį duomenų apsaugos ir privatumo susirūpinimą dėl buvimo vietos duomenų tvarkymo, nes vis labiau braunantis į privatumo sferą, gali būti apribotos dabartinės galimybės išlikti anonimiškiems. EDAV norėtų itin pabrėžti ir padidinti suinteresuotųjų subjektų informuotumą apie tai, kad naudojantis su buvimo vieta susijusiomis technologijomis reikia įgyvendinti specialias apsaugos priemones, siekiant užkirsti kelią asmenų stebėjimui ir netinkamam duomenų naudojimui.

### 1.5.1 Valdymo stoka ir informacijos asimetrija

46. Transporto priemonių vairuotojai ir keleiviai ne visada gali būti tinkamai informuoti apie susietojoje transporto priemonėje arba ja naudojantis atliekamą duomenų tvarkymą. Informacija gali būti pateikiama tik transporto priemonės savininkui, kuris galbūt nėra vairuotojas, ir gali būti pateikiama ne laiku. Todėl kyla pavojus, kad susijusiems asmenims gali būti pasiūlyta nepakankamai kontrolės vykdymo funkcijų arba galimybių pasinaudoti savo duomenų apsaugos ir privatumo teisėmis. Šis aspektas svarbus, nes transporto priemonės per savo naudojimo laikotarpį gali priklausyti daugiau nei vienam savininkui, jei yra parduodamos arba ne perkamos, bet išsinuojamos.
47. Be to, ryšys transporto priemonėje gali užsimegsti automatiškai ir pagal numatytąsias nuostatas, asmeniui to nežinant. Neturint galimybės veiksmingai valdyti transporto priemonės ir jos susietosios įrangos tarpusavio sąsajos, naudotojas neišvengiamai susiduria su itin dideliais duomenų srauto valdymo sunkumais. Dar sunkiau valdyti tolesnį duomenų naudojimą ir taip užkirsti kelią galimam nemotyvuotam nukrypimui nuo sistemos funkcijų.

### 1.5.2 Naudotojo sutikimo kokybė

48. EDAV pabrėžia, kad, kaip išaiškinta EDAV gairėse dėl sutikimo<sup>34</sup>, jei duomenų tvarkymas grindžiamas sutikimu, būtina užtikrinti visus galiojančio sutikimo elementus, t. y. sutikimas turi būti laisva valia duotas, konkretus ir nedviprasmiškas tinkamai informuoto duomenų subjekto valios išreiškimas. Duomenų valdytojai turi atidžiai atsižvelgti į galiojančio įvairių dalyvių, pvz., automobilių savininkų arba automobilių naudotojų, sutikimo gavimo sąlygas. Toks sutikimas turi būti duodamas atskirai, konkrečiais tikslais ir negali būti susietas su naujo automobilio pirkimo arba išperkamosios nuomos sutartimi. Sutikimą turi būti taip pat lengva atšaukti, kaip ir duoti.
49. Tai taikoma ir tuo atveju, kai sutikimo reikia laikantis E. privatumo direktyvos, pvz., jei saugoma informacija arba gaunama prieiga prie informacijos, kuri jau saugoma transporto priemonėje, kaip reikalaujama tam tikrais atvejais pagal E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalį. Iš tikrųjų, kaip nurodyta pirmiau, sutikimas šiomis aplinkybėmis turi būti aiškinamas atsižvelgiant į BDAR.
50. Naudotojas dažnai gali nežinoti apie duomenų tvarkymą jo transporto priemonėje. Dėl šio informacijos trūkumo sunku įrodyti galiojantį sutikimą pagal BDAR, nes sutikimas turi būti

<sup>33</sup> 29 straipsnio darbo grupė, Nuomonė 8/2014 dėl pastarojo meto tendencijų, susijusių su daiktų internetu, [https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp223\\_lt.pdf](https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp223_lt.pdf).

<sup>34</sup> Europos duomenų apsaugos valdyba, Gairės 05/2020 dėl sutikimo pagal Reglamentą 2016/679, 1.1 versija, 2020 m. gegužės 4 d. (toliau – Gairės 05/2020).

pagrįstas informacija. Šiomis aplinkybėmis sutikimu kaip atitinkamo duomenų tvarkymo teisiniu pagrindu pagal BDAR remtis negalima.

51. Be to, tradicines asmens sutikimo gavimo sistemas gali būti sunku taikyti susietųjų transporto priemonių srityje, todėl gautas sutikimas gali būti „nekokybiškas“ dėl informacijos stokos arba gauti tikslaus sutikimo pagal asmenų išreikštus pageidavimus gali būti faktiškai neįmanoma. Praktiškai sutikimą taip pat gali būti sudėtinga gauti iš vairuotojų ir keleivių, kurie nėra susiję su transporto priemonės savininku tais atvejais, kai transporto priemonės perkamos naudotos, pagal išperkamosios nuomos sutartį, išsinuomojamos arba pasiskolinamos.
52. Jei pagal E. privatumo direktyvą nereikalaujama duomenų subjekto sutikimo, duomenų valdytojui vis tiek tenka pareiga pagal BDAR 6 straipsnį pasirinkti asmens duomenų tvarkymo atvejui tinkamiausią teisinį pagrindą.

### 1.5.3 Tolesnis asmens duomenų tvarkymas

53. Jei duomenys renkami remiantis E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje reikalaujama sutikimu arba nurodyta išimtimi ir toliau tvarkomi pagal BDAR 6 straipsnį, tolesnis jų tvarkymas galimas tik duomenų valdytojui paprašius papildomo sutikimo dėl šio kito tikslo arba jei duomenų valdytojas gali įrodyti, kad šis tvarkymas grindžiamas Sąjungos arba valstybės narės teise, siekiant apsaugoti BDAR 23 straipsnio 1 dalyje nurodytus tikslus<sup>35</sup>. EDAV mano, kad tolesnis tvarkymas remiantis suderinamumo patikrinimu pagal BDAR 6 straipsnio 4 dalį šiais atvejais negalimas, nes pažeistų E. privatumo direktyvos duomenų apsaugos standartą. Iš tikrųjų sutikimas, jei jo reikalaujama pagal E. privatumo direktyvą, turi būti konkretus ir pagrįstas informacija, todėl duomenų subjektai turi žinoti apie kiekvieną duomenų tvarkymo tikslą ir turėti teisę atsakyti sutikti su konkrečiais tikslais<sup>36</sup>. Laikant, kad tolesnis duomenų tvarkymas remiantis suderinamumo patikra pagal BDAR 6 straipsnio 4 dalį yra galimas, būtų apeinamas pagrindinis dabartinėje direktyvoje nustatytų sutikimo reikalavimų principas.
54. EDAV primena, kad pirminis sutikimas niekada nepateisina tolesnio duomenų tvarkymo, nes galioja tik informacija pagrįstas ir konkretus sutikimas.
55. Pavyzdžiui, telemetrijos duomenų, kurie techninės priežiūros tikslais renkami naudojant transporto priemonę, be naudotojų sutikimo negalima atskleisti variklinių transporto priemonių draudimo bendrovėms vairuotojų profilių kūrimo tikslu, siekiant pasiūlyti vairavimo pobūdžiu grindžiamą draudimą.
56. Be to, įvykdžius tam tikras Teisėsaugos direktyvoje nustatytas sąlygas, susietosiomis transporto priemonėmis surinktus duomenis gali tvarkyti teisėsaugos institucijos, siekdamos nustatyti greičio viršijimo arba kitus pažeidimus. Šiuo atveju šie duomenys BDAR 10 straipsnyje ir kituose taikomuose nacionalinės teisės aktuose nustatytais sąlygomis bus laikomi susijusiais su apkaltinamaisiais nuosprendžiais ir nusikalstamomis veikomis. Įvykdžius konkrečias šio tvarkymo sąlygas, gamintojai šiuos duomenis gali pateikti teisėsaugos institucijoms. EDAV atkreipia dėmesį į tai, kad asmens duomenų tvarkymas siekiant tik įvykdyti teisėsaugos institucijų pateiktus prašymus, nėra nustatytas, aiškiai apibrėžtas ir teisėtas tikslas pagal BDAR 5 straipsnio 1 dalies b punktą. Jei teisėsaugos institucijos yra įgaliotos teisės aktais, jos galėtų būti BDAR 4 straipsnio 10 punkte apibrėžtos trečiosios šalys; šiuo atveju gamintojai turėtų teisę pateikti jiems visus turimus duomenis, laikydamiesi atitinkamos kiekvienoje valstybėje narėje galiojančios teisinės sistemos.

---

<sup>35</sup> Taip pat žr. Europos duomenų apsaugos valdybos gaires *Guidelines 10/2020 on restrictions under Article 23 GDPR (Gairės 10/2020 dėl apribojimų pagal BDAR 23 straipsnį)*.

<sup>36</sup> Gairių 05/2020 3.2 ir 3.3 skirsniai.

#### 1.5.4 Perteklinis duomenų rinkimas

57. Susietosiose transporto priemonėse naudojant vis daugiau jutiklių, kyla pavojus surinkti per daug duomenų, t. y. ne tiek, kiek būtina tikslui pasiekti.
58. Kuriant naujas funkcijas, ypač mašinų mokymosi algoritmais grindžiamas funkcijas, gali prireikti daug per ilgą laikotarpį surinktų duomenų.

#### 1.5.5 Asmens duomenų saugumas

59. Kadangi susietosiose transporto priemonėse siūloma daugybė funkcijų, paslaugų ir sąsajų (pvz., žiniatinklio, USB, RFID, belaidžio tinklo), didėja išpuolių galimybės, o kartu ir galimų silpnųjų vietų, dėl kurių galėtų kilti pavojus asmens duomenims. Susietosios transporto priemonės, kitaip nei dauguma DI prietaisų, yra kritinės svarbos sistemos, kuriose saugumo pažeidimas gali sukelti pavojų jų naudotojų ir aplinkinių žmonių gyvybei. Todėl dar svarbiau atsižvelgti į pavojų dėl galimų programišių bandymų išnaudoti silpnąsias susietųjų transporto priemonių vietas.
60. Be to, transporto priemonėse ir (arba) išorės vietose (pvz., debesijos kompiuterijos infrastruktūroje) saugomus asmens duomenis būtina tinkamai apsaugoti nuo neteisėtos prieigos. Pavyzdžiui, atliekant techninę priežiūrą, transporto priemonę reikia perduoti meistrui, kuriam reikės prieigos prie kai kurių techninių transporto priemonės duomenų. Nors meistrui reikia prieigos prie techninių duomenų, gali būti, kad jis bandys prieti prie visų transporto priemonėje saugomų duomenų.

## 2 BENDROSIOS REKOMENDACIJOS

61. Siekdami sumažinti pirmiau nurodytus duomenų subjektams kylančius pavojus, transporto priemonių ir įrangos gamintojai, paslaugų teikėjai ir visi kiti suinteresuotieji subjektai, kurie susietųjų transporto priemonių atžvilgiu gali veikti kaip duomenų valdytojai arba duomenų tvarkytojai, turėtų laikytis toliau pateiktų bendrųjų rekomendacijų.

### 2.1 Duomenų kategorijos

62. Kaip nurodyta įvade, dauguma su susietosiomis transporto priemonėmis susijusių duomenų laikomi asmens duomenimis, jei juos galima susieti su vienu arba keliais asmenimis, kurių tapatybę galima nustatyti. Jie apima techninius duomenis, susijusius su transporto priemonės judėjimu (pvz., greičiu, nuvažiuotu atstumu) ir būkle (pvz., variklio aušinimo skysčio temperatūra, variklio sūkais per minutę, padangų slėgiu). Į tam tikrus susietųjų transporto priemonių generuojamus duomenis taip pat reikia atkreipti ypatingą dėmesį, atsižvelgiant į jų neskelbtinumą ir (arba) galimą poveikį duomenų subjektų teisėms bei interesams. Kol kas EDAV yra nustačiusi tris asmens duomenų kategorijas, į kurias transporto priemonių ir įrangos gamintojai, paslaugų teikėjai ir kiti duomenų valdytojai turi atkreipti ypatingą dėmesį: buvimo vietos duomenys, biometriniai duomenys (ir visos specialios BDAR 9 straipsnyje apibrėžtos duomenų kategorijos) ir duomenys, galintys atskleisti nusikalstamas veikas arba eismo pažeidimus.

#### 2.1.1 Buvimo vietos duomenys

63. Rinkdami asmens duomenis transporto priemonių ir įrangos gamintojai, paslaugų teikėjai ir kiti duomenų valdytojai turėtų atminti, kad buvimo vietos duomenys suteikia labai daug informacijos apie duomenų subjektų gyvenimo įpročius. Tai itin pasakytina apie kelionių maršrutus, nes iš jų galima sužinoti darbo ir gyvenamąją vietą, vairuotojo pomėgius (laisvalaikį) ir galbūt neskelbtiną informaciją, pvz., apie religiją, sprendžiant pagal religinės praktikos vietą, arba seksualinę orientaciją, sprendžiant pagal lankytas vietas. Todėl transporto priemonių ir įrangos gamintojai, paslaugų teikėjai ir kiti duomenų valdytojai turėtų būti labai atidžiai stengtis nerinkti buvimo vietos duomenų, nebent jie tikrai būtini tvarkymo tikslu. Pavyzdžiui, jei duomenys tvarkomi siekiant nustatyti transporto priemonės



judėjimą, šiai funkcijai įvykdyti pakanka giroskopo, o rinkti buvimo vietos duomenų nebūtina.

64. Apskritai renkant buvimo vietos duomenis reikia laikytis šių principų:

- Z tinkamai nustatyti prieigos prie renkamų buvimo vietos duomenų dažnumą ir išsamumą, atsižvelgiant į tvarkymo tikslą. Pavyzdžiui, orų taikomoji programa neturėtų galėti pasiekti transporto priemonės buvimo vietos duomenų kas sekundę, net gavus duomenų subjekto sutikimą;
- Z pateikti tikslią informaciją apie tvarkymo tikslą (pvz., ar išsaugomos ankstesnės buvimo vietos; jei taip, koku tikslu);
- Z jei tvarkymas grindžiamas sutikimu, gauti galiojantį (laisva valia duotą, konkretų ir informacija pagrįstą) sutikimą, kuris skiriasi nuo bendrųjų, pvz., transporto priemonėje esančio kompiuterio, pardavimo arba naudojimo sąlygų;
- Z aktyvuoti buvimo vietos nustatymą tik naudotojui įjungus funkciją, kuriai reikia žinoti transporto priemonės buvimo vietą, o ne pagal numatytąsias nuostatas ir nuolat, užvedus automobilį;
- Z informuoti naudotoją, kad aktyvuotas buvimo vietos nustatymas, ypač naudojant piktogramas (pvz., ekranu judančią rodyklę);
- Z nustatyti galimybę bet kada deaktyvuoti buvimo vietos nustatymą;
- Z nustatyti ribotą saugojimo laikotarpį.

#### 2.1.2 Biometriniai duomenys

65. Susietųjų transporto priemonių naudojimo srityje, siekiant vienareikšmiškai nustatyti fizinio asmens tapatybę, vadovaujantis BDAR 9 straipsniu ir nacionalinėmis išimtimis, gali būti tvarkomi biometriniai duomenys, be kita ko, kad būtų galima patekti į transporto priemonę, nustatyti vairuotojo ir (arba) savininko tapatumą ir (arba) gauti prieigą prie vairuotojo profilio nuostatų bei parinkčių. Svarstant galimybę naudoti biometrinius duomenis, reikia užtikrinti, kad duomenų subjektas galėtų visapusiškai valdyti savo duomenis, suteikti galimybę naudotis su biometriniais duomenimis nesusijusia alternatyva (pvz., naudoti fizinį raktą arba kodą) netaikant papildomų apribojimų (t. y. biometrinių duomenų naudojimas negali būti privalomas), o biometrinis šablonas užšifruota forma gali būti saugomas ir palyginamas tik vietoje, t. y. biometriniai duomenys negali būti nuskaitomi ir (arba) palyginami išorės galiniame įrenginyje.

66. Naudojant biometrinius duomenis<sup>37</sup> svarbu užtikrinti, kad biometrinio tapatumo nustatymo sprendimas būtų pakankamai patikimas, ypač laikantis šių principų:

- Z naudojamas biometrinis sprendimas (pvz., klaidingai teigiamų ir klaidingai neigiamų rezultatų dažnis) pritaikytas atsižvelgiant į reikiamos prieigos kontrolės saugumo lygį;
- Z biometrinis sprendimas grindžiamas jutikliu, kuris yra atsparus išpuoliams (pvz., pirštų atspaudams atpažinti naudojant plokščiojo spausdinimo atspaudą);
- Z ribotas tapatumo nustatymo bandymų skaičius;
- Z biometrinis šablonas / modelis saugomas transporto priemonėje užšifruota forma, taikant techninių galimybių išsivystymo lygį atitinkančius kriptografinį algoritmą ir raktų valdymą;

---

<sup>37</sup> BDAR 9 straipsnio 1 dalyje nustatytas draudimo principas susijęs tik su *biometriniais duomenimis, siekiant konkrečiai nustatyti fizinio asmens tapatybę*.



Z neapdoroti duomenys, kurie naudojami biometriniais šablonams sudaryti ir naudotojų tapatumui nustatyti, tvarkomi tikruoju laiku, jų neišsaugant, net vietoje.

### 2.1.3 Duomenys, kurie atskleidžia nusikalstamas veikas ir kitus pažeidimus

67. Tvarkant BDAR 10 straipsnyje nurodytus su galimomis nusikalstamomis veikomis susijusius duomenis EDAV rekomenduoja tvarkyti duomenis vietoje, užtikrinant visapusišką duomenų subjekto kontrolę atitinkamo duomenų tvarkymo atžvilgiu (žr. 2.4 skirsnyje aprašytą vietinį duomenų tvarkymą). Iš tikrųjų, išorinis duomenų, atskleidžiančių nusikalstamas veikas ir kitus pažeidimus, tvarkymas draudžiamas, išskyrus kelias išimtis (žr. toliau 3.3 skirsnyje aprašytą su avarijų tyrimais susijusį atvejo tyrimą). Todėl, atsižvelgiant į duomenų neskelbtinumą, būtina taikyti patikimas apsaugos priemonės, pvz., aprašytąsias 2.7 skirsnyje, siekiant užtikrinti apsaugą nuo neteisėtos prieigos prie šių duomenų, jų pakeitimo ir ištrynimo.
68. Iš tikrųjų kai kurių kategorijų asmens duomenys iš susietųjų transporto priemonių galėtų atskleisti, kad yra padaryta arba daroma nusikalstama veika arba kitas pažeidimas („su nusikalstama veika susiję duomenys“), todėl jiems gali būti taikomi specialūs apribojimai (pvz., duomenims, rodantiems, kad transporto priemonė kirto baltą liniją, akimirksniui greičiui, susietam su tiksliais buvimo vietos duomenimis). Būtent todėl, kad šiuos duomenis tvarkytų kompetentingos nacionalinės institucijos nusikalstamų veikų tyrimo ir baudžiamojo persekiojimo tikslais, turėtų būti taikomos BDAR 10 straipsnyje nurodytos apsaugos priemonės.

## 2.2 Tikslai

69. Susietųjų transporto priemonių srityje asmens duomenys gali būti tvarkomi labai įvairiais tikslais, įskaitant vairuotojo saugą, draudimą, veiksmingą pervežimą, pramogas arba informacines paslaugas. Pagal Bendrąjį duomenų apsaugos reglamentą duomenų valdytojai privalo užtikrinti, kad jų tikslai būtų „nustatyti, aiškiai apibrėžti ir teisėti“, kad duomenys nebūtų toliau tvarkomi su šiais tikslais nesuderinamu būdu ir kad būtų remiamasi galiojančiu teisiniu tvarkymo pagrindu, kaip reikalaujama BDAR 5 straipsnyje. Keli konkretūs tikslų, kurių gali siekti susietųjų transporto priemonių srityje veikiančios duomenų valdytojai, pavyzdžiai aprašyti šių gairių III skyriuje, kartu pateikiant konkrečias su kiekvienu tvarkymo tipu susijusias rekomendacijas.

## 2.3 Adekvatumas ir duomenų kiekio mažinimas

70. Siekdami laikytis duomenų kiekio mažinimo principo<sup>38</sup>, transporto priemonių ir įrangos gamintojai, paslaugų teikėjai ir kiti duomenų valdytojai turėtų atkreipti ypatingą dėmesį į tai, kokių duomenų kategorijų jiems reikia iš susietosios transporto priemonės, nes jie turi rinkti tik adekvačius ir būtinus tvarkyti asmens duomenis. Pavyzdžiui, buvimo vietos duomenys yra labai asmeniški ir gali atskleisti daug duomenų subjekto gyvenimo įpročių. Todėl pramonės dalyviai turėtų itin atidžiai stengtis nerinkti buvimo vietos duomenų, nebent juos rinkti tikrai būtina tvarkymo tikslu (žr. pirmiau išdėstytą 2.1 skirsnį apie buvimo vietos duomenis).

## 2.4 Pritaikytoji ir standartizuotoji duomenų apsauga

71. Atsižvelgdama į susietosiomis transporto priemonėmis generuojamų asmens duomenų kiekį ir įvairovę, EDAV atkreipia dėmesį į tai, kad duomenų valdytojai privalo užtikrinti tokią susietųjų transporto priemonių srityje diegiamų technologijų sąranką, kad šiomis technologijomis būtų paisoma asmenų privatumo, vykdant BDAR 25 straipsnyje reikalaujamas pritaikytosios ir standartizuotosios duomenų apsaugos prievoles. Technologijos turėtų būti sukurtos taip, kad būtų renkama kuo mažiau asmens duomenų, užtikrinamos numatytosios privatumo apsaugos nuostatos ir užtikrinama, kad duomenų subjektai būtų gerai informuoti ir turėtų galimybę lengvai pakeisti su savo asmens duomenimis susijusią sąranką. Būtų pravartu parengti pramonės atstovams ir trečiųjų šalių

<sup>38</sup> BDAR 5 straipsnio 1 dalies c punktas.

taikomųjų programų teikėjams skirtas specialias gaires apie tai, kaip gamintojai ir paslaugų teikėjai galėtų laikytis pritaikytosios ir standartizuotosios duomenų apsaugos reikalavimų.

72. Sumažinti su susietosiomis transporto priemonėmis susijusioms fizinių asmenų teisėms ir laisvėms kylančius pavojus taip pat gali būti lengviau laikantis tam tikros toliau aprašytos bendrosios praktikos<sup>39</sup>.

#### 2.4.1 Vietinis asmens duomenų tvarkymas

73. Transporto priemonių ir įrangos gamintojai, paslaugų teikėjai ir kiti duomenų valdytojai paprastai turėtų taikyti tokius procesus, per kuriuos asmens duomenys nebūtų naudojami arba perduodami už transporto priemonės (t. y. duomenys būtų tvarkomi viduje). Vis dėlto, atsižvelgiant į susietųjų transporto priemonių pobūdį, kyla pavojų, pvz., dėl galimų išorės subjektų išpuolių vietinio tvarkymo atžvilgiu arba vietos duomenų nutekėjimo parduodant transporto priemonės dalis. Todėl, siekiant užtikrinti, kad vietinis duomenų tvarkymas tikrai būtų atliekamas vietoje, jam reikia skirti pakankamai dėmesio ir taikyti atitinkamas apsaugos priemones. Šis scenarijus pranašus tuo, kad naudotojui užtikrinama galimybė vienam pačiam visapusiškai valdyti savo asmens duomenis, todėl jis pasižymi „integruotosiomis“ savybėmis, dėl kurių kyla mažiau pavojų privatumui, ypač uždraudžiant suinteresuotiesiems subjektams tvarkyti duomenis be duomenų subjektų žinios. Jį taikant, taip pat galima tvarkyti neskelbtinus duomenis, pvz., biometrinius duomenis arba duomenis, susijusius su nusikalstamomis veikomis arba kitais pažeidimais, taip pat išsamius buvimo vietos duomenis, kuriems šiaip būtų taikomos griežtesnės taisyklės (žr. toliau). Kartu šis scenarijus kelia mažiau pavojų kibernetiniam saugumui ir pasižymi nedidele delsa, todėl itin tinka automatizuotoms vairavimo pagalbos funkcijoms. Keli šio tipo sprendimo pavyzdžiai galėtų būti šie:

- Z ekologiško vairavimo taikomosios programos, kuriomis duomenys tvarkomi transporto priemonėje, kad ekologiško vairavimo patarimus tikruoju laiku būtų galima rodyti transporto priemonėje įrengtame ekrane;
  - Z taikomosios programos, kuriomis asmens duomenys perduodami į tokius prietaisus, kaip išmanusis telefonas, kurį naudotojas gali visapusiškai valdyti (pvz., naudojantis *Bluetooth* ryšiu arba belaidžiu tinklu), neperduodant transporto priemonės duomenų taikomųjų programų teikėjams arba transporto priemonių gamintojams; tai būtų, pvz., sujungimas su išmaniaisiais telefonais, kad būtų galima naudoti automobilio ekraną, multimedijos sistemas, mikrofoną (arba kitus jutiklius) telefono skambučiams ir panašioms funkcijoms, užtikrinant, kad surinktus duomenis ir toliau galėtų valdyti duomenų subjektas ir kad jie būtų naudojami tik duomenų subjekto prašyti paslaugai teikti;
  - Z transporto priemonėje įdiegtos saugumą didinančios taikomosios programos, pvz., teikiančios akustinius signalus arba vibracinius vairo signalus, kai vairuotojas kerta baltą liniją nerodydamas posūkio arba važiuodamas netiesiai, arba kuriomis teikiami įspėjimai, susiję su transporto priemonės būkle (pvz., įspėjimas dėl nusidėvėjimo, turinčio įtakos stabdžių trinkelėms);
  - Z taikomosios programos, kuriomis atrakinamos, paleidžiamos ir (arba) aktyvuojamos tam tikros transporto priemonės komandos, naudojant transporto priemonėje saugomus vairuotojo biometrinius duomenis (pvz., veido arba balso modelius arba pirštų atspaudų detales).
74. Tokios taikomosios programos, kaip nurodyta pirmiau, susijusios su duomenų tvarkymu, kurį atlieka fizinis asmuo užsiimdamas vien asmenine veikla (t. y. asmens duomenų

---

<sup>39</sup> Taip pat žr. Europos duomenų apsaugos valdybos [Gaires 4/2019 dėl 25 straipsnio Pritaikytoji ir standartizuotoji duomenų apsauga](#), 2.0 versija, priimta 2020 m. spalio 20 d. (toliau – Gairės 4/2019).

neperduodant duomenų valdytojui arba tvarkytojui). Todėl pagal BDAR 2 straipsnio 2 dalį šios taikomosios programos į BDAR taikymo sritį nepatenka.

75. Vis dėlto, nors BDAR netaikomas fizinio asmens atliekamam asmens duomenų tvarkymui užsiimant vien asmenine arba namų ūkio veikla, pagal BDAR 18 konstatuojamąją dalį šis reglamentas taikomas duomenų valdytojams ir tvarkytojams (automobilių gamintojams, paslaugų teikėjams ir pan.), kurie teikia asmens duomenų tvarkymo priemones šiai asmeninei arba namų ūkio veiklai vykdyti. Todėl, jei jie veikia kaip duomenų valdytojai arba duomenų tvarkytojai, jie privalo sukurti saugias automobilyje montuojamas taikomąsias programas ir tinkamai atsižvelgti į pritaikytosios bei standartizuotosios privatumo apsaugos principą. Bet kuriuo atveju, remiantis BDAR 78 konstatuojamąja dalimi, *plėtojant, kuriant, atrenkant ir naudojant taikomąsias programas, paslaugas ir produktus, kurie grindžiami asmens duomenų tvarkymu arba kurių atveju asmens duomenys yra tvarkomi siekiant įvykdyti tam tikrą užduotį, tokių produktų, paslaugų ir taikomųjų programų gamintojai, kurdami tokius produktus, paslaugas ir taikomąsias programas, turėtų būti skatinami atsižvelgti į teisę į duomenų apsaugą ir, tinkamai atsižvelgiant į techninių galimybių išsivystymo lygį, turėtų būti skatinami užtikrinti, kad duomenų valdytojai ir duomenų tvarkytojai galėtų vykdyti savo duomenų apsaugos prievoles*<sup>40</sup>. Viena vertus, tai paskatins kurti į naudotojus orientuotas paslaugas, o kita vertus – palengvins ir apsaugos kitą būsimą naudojimą, kuris gali vėl patekti į BDAR taikymo sritį. EDAV konkrečiai rekomenduoja sukurti saugią automobilyje integruotą taikomosios programos platformą, kuri būtų fiziškai atskirta nuo su sauga susijusių automobilio funkcijų, kad prieiga prie automobilių duomenų nepriklausytų nuo nereikalingų išorės debesijos pajėgumų.
76. Automobilių gamintojai ir paslaugų teikėjai, jei įmanoma, turėtų apsvarstyti vietinio duomenų tvarkymo galimybę, siekdami sumažinti galimus pavojus duomenų tvarkymo debesijoje, kaip pabrėžta 29 straipsnio darbo grupės paskelbtoje Nuomonėje dėl nuotolinių kompiuterinių išteklių paslaugų<sup>41</sup>.
77. Paprastai naudotojai turėtų galėti valdyti transporto priemonėje vykdomą savo duomenų rinkimą ir tvarkymą:
- Z su tvarkymu susijusi informacija (vadovas, nuostatos ir pan.) turi būti pateikiama vairuotojo kalba;
  - Z EDAV rekomenduoja standartizuotai tvarkyti tik tuos duomenis, kurių būtinai reikia transporto priemonės veikimui. Duomenų subjektai turėtų turėti galimybę aktyvuoti arba deaktivuoti duomenų tvarkymą kiekvienu tikslu bei duomenų valdytoją / tvarkytoją ir galimybę ištrinti susijusius duomenis, atsižvelgiant į tikslą ir teisinį duomenų tvarkymo pagrindą;
  - Z duomenys neturėtų būti perduodami trečiosioms šalims (t. y. prieigą prie duomenų turi turėti tik naudotojas);
  - Z duomenys turėtų būti saugomi tik tol, kol būtina paslaugai teikti, arba kitą Sąjungos arba valstybių narių teisės aktuose reikalaujamą laikotarpį;
  - Z duomenų subjektai turėtų turėti galimybę, prieš pateikiant transporto priemones parduoti, visam laikui ištrinti visus asmens duomenis;
  - Z duomenų subjektai, jei įmanoma, turėtų turėti tiesioginę prieigą prie šiomis taikomosiomis programomis sugeneruotų duomenų.

<sup>40</sup> Daugiau rekomendacijų apie pritaikytąją ir standartizuotąją privatumo apsaugą taip pat pateikta Gairėse 4/2019.

<sup>41</sup> 29 straipsnio darbo grupė, Nuomonė Nr. 5/2012 dėl nuotolinių kompiuterinių išteklių paslaugų, [https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2012/wp196\\_lt.pdf](https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2012/wp196_lt.pdf).

78. Galiausiai, kadangi tvarkyti duomenų vietoje ne visada gali būti įmanoma, dažnai galima taikyti mišrųjį tvarkymo metodą. Pavyzdžiui, dėl naudojimo grindžiamo draudimo su vairavimo elgsena susiję duomenys (pvz., stabdžio pedalo spaudimo jėga, rida ir pan.) galėtų būti tvarkomi transporto priemonėje arba juos draudimo bendrovės (duomenų valdytojo) vardu galėtų tvarkyti telematikos paslaugų teikėjas, siekdamas apskaičiuoti skaitinius balus, kurie nustatytais intervalais (pvz., kas mėnesį) būtų perduodami draudimo bendrovei. Todėl draudimo bendrovė neturėtų prieigos prie neapdorotų vairavimo pobūdžio duomenų ir gautų tik juos tvarkant gautą apibendrintą balą. Taip, taikant pritaikytą apsaugą, užtikrinamas duomenų kiekio mažinimo principų laikymasis. Šiuo atžvilgiu naudotojai taip pat turi turėti galimybę pasinaudoti savo teise, kai duomenis saugo kitos šalys: pvz., naudotojas turėtų turėti galimybę BDAR 17 straipsnio sąlygomis ištrinti automobilių techninės priežiūros centro arba prekybos atstovybės sistemose saugomus duomenis.

#### 2.4.2 Nuasmeninimas ir pseudoniminimas

79. Jei numatyta perduoti asmens duomenis už transporto priemonės, reikėtų apsvarstyti galimybę duomenis, prieš perduodant, nuasmeninti. Nuasmenindamas duomenis, duomenų valdytojas turėtų atsižvelgti į visą susijusį tvarkymą, dėl kurio gali būti atkurama su duomenimis susijusi tapatybė, pvz., į vietoje nuasmenintų duomenų perdavimą. EDAV primena, kad duomenų apsaugos principai netaikomi anonimiškai informacijai, t. y. informacijai, nesusijusiai su fiziniu asmeniu, kurio tapatybė yra nustatyta arba gali būti nustatyta, arba asmens duomenims, kurių anonimiškumas užtikrintas taip, kad duomenų subjekto tapatybė negali arba nebegali būti nustatyta<sup>42</sup>. Visiškai nuasmeninus duomenų rinkinį ir panaikinus galimybę nustatyti asmens tapatybę, tokiems duomenims Europos Sąjungos duomenų apsaugos teisės aktai nebetaikomi. Taigi, atitinkamais atvejais nuasmeninimas gali būti tinkama strategija, siekiant išsaugoti pranašumus ir sumažinti su susietosiomis transporto priemonėmis susijusius pavojus.

80. Kaip išsamiai aprašyta 29 straipsnio darbo grupės nuomonėje dėl nuasmeninimo metodų, duomenims nuasmeninti galima taikyti įvairius metodus, o kartais šiuos metodus galima derinti<sup>43</sup>.

81. Kitais, pvz., pseudoniminimo<sup>44</sup>, metodais gali būti lengviau sumažinti tvarkant duomenis kylančius pavojus, atsižvelgiant į tai, kad duomenys, pagal kuriuos galima tiesiogiai nustatyti tapatybę, tvarkymo tikslui pasiekti nėra būtini. Apsaugos priemonėmis sustiprintas pseudoniminimas gerina asmens duomenų apsaugą, nes mažina netinkamo jų naudojimo pavojus. Pseudoniminimą, kitaip nei nuasmeninimą, galima anuliuoti, todėl pseudoniminti duomenys laikomi asmens duomenimis, kuriems taikomas BDAR.

#### 2.4.3 Poveikio duomenų apsaugai vertinimai

82. Atsižvelgiant į asmens duomenų, kuriuos galima generuoti susietosiomis transporto priemonėmis, mastą ir neskelbtinumą, tikėtina, kad juos tvarkant – ypač jei jie tvarkomi už transporto priemonės ribų – dažnai kils didelė rizika asmenų teisėms ir laisvėms. Šiais atvejais pramonės dalyviai, siekdami nustatyti ir sumažinti pavojus, turi atlikti BDAR 35 ir 36 straipsniuose nurodytą poveikio duomenų apsaugai vertinimą (PDAV). Laikantis geriausios patirties, PDAV reikėtų atlikti kuo ankstesniame projektavimo proceso etape, net tais atvejais, kai jo nereikalaujama. Jį atlikę, pramonės dalyviai gali atsižvelgti į šios analizės rezultatus priimdami projektavimo sprendimus, prieš diegdami naujas technologijas.

## 2.5 Informavimas

<sup>42</sup> Žr. BDAR 4 straipsnio 1 punktą ir 26 konstatuojamąją dalį.

<sup>43</sup> WP29, Nuomonė 05/2014 dėl nuasmeninimo metodų, [https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216\\_lt.pdf](https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_lt.pdf).

<sup>44</sup> BDAR 4 straipsnio 5 dalis. 2019 m. gruodžio 3 d. ENISA ataskaita, <https://www.enisa.europa.eu/publications/pseudonymisation-techniques-and-best-practices>.

83. Prieš pradėdant tvarkyti asmens duomenis, duomenų subjektas turi būti informuojamas nurodant duomenų valdytojo (pvz., transporto priemonės ir įrangos gamintojo arba paslaugos teikėjo) tapatybę, tvarkymo tikslą, duomenų gavėjus, duomenų saugojimo laikotarpį ir duomenų teises pagal BDAR<sup>45</sup>.

84. Be to, transporto priemonės ir įrangos gamintojas, paslaugos teikėjas arba kitas duomenų valdytojas duomenų subjektui taip pat turėtų aiškiai, paprastai ir lengvai prieinama forma pateikti šią informaciją:

- Z duomenų apsaugos pareigūno kontaktinius duomenis;
- Z duomenų tvarkymo tikslus, kuriais ketinama tvarkyti asmens duomenis, ir duomenų tvarkymo teisinį pagrindą;
- Z aiškiai nurodytus teisėtus duomenų valdytojo arba trečiosios šalies interesus, jei šie interesai yra teisinis tvarkymo pagrindas;
- Z jei jos yra, asmens duomenų gavėjus arba asmens duomenų gavėjų kategorijas;
- Z asmens duomenų saugojimo laikotarpį arba, jei tai neįmanoma, kriterijus, taikomus tam laikotarpiui nustatyti;
- Z teisę prašyti, kad duomenų valdytojas leistų susipažinti su duomenų subjekto asmens duomenimis ir juos ištaisyti arba ištrinti, arba apribotų duomenų tvarkymą, arba teisę nesutikti, kad duomenys būtų tvarkomi, taip pat teisę į duomenų perkeliamumą;
- Z teisę bet kada atšaukti sutikimą nedarant poveikio sutikimu grindžiamo tvarkymo iki sutikimo atšaukimo teisėtumui, jei tvarkymas grindžiamas sutikimu;
- Z jei taikoma, tai, kad duomenų valdytojas ketina perduoti asmens duomenis trečiajai šaliai arba tarptautinei organizacijai, ir juos perduodant taikomas apsaugos priemonės;
- Z tai, ar asmens duomenų pateikimas yra teisės aktais arba sutartyje numatytas reikalavimas, ar reikalavimas, kurį būtina įvykdyti norint sudaryti sutartį, taip pat tai, ar duomenų subjektas privalo pateikti asmens duomenis, ir informaciją apie galimas tokių duomenų nepateikimo pasekmes;
- Z tai, kad sprendimai priimami automatizuotu būdu, įskaitant profiliavimą, dėl kurio duomenų subjektui kyla teisinės pasekmės arba kuris jam panašiu būdu daro didelį poveikį, ir, bent tais atvejais, prasmingą informaciją apie loginį jo pagrindimą, taip pat tokio duomenų tvarkymo reikšmę ir numatomas pasekmes duomenų subjektui. Pirmiausia tai gali būti taikoma tais atvejais, kai asmenims teikiamos naudojimu grindžiamos draudimo paslaugos;
- Z teisę pateikti skundą priežiūros institucijai;
- Z informaciją apie tolesnį tvarkymą;
- Z jei duomenis bendrai valdo keli duomenų valdytojai, aiškiai ir išsamią informaciją apie kiekvieno duomenų valdytojo atsakomybę.

85. Kai kada asmens duomenys renkami ne tiesiai iš susijusio asmens. Pavyzdžiui, kad galėtų pasiūlyti skubios pagalbos kelyje paslaugą, transporto priemonės ir įrangos gamintojas, gali pasitelkti prekybos atstovą, kad jis surinktų informaciją apie transporto priemonės savininką. Jei duomenys surinkti netiesiogiai, transporto priemonės ir įrangos gamintojas, paslaugos teikėjas arba kitas duomenų valdytojas, be pirmiau nurodytos informacijos, taip

---

<sup>45</sup> BDAR 5 straipsnio 1 dalies a punktas ir 13 straipsnis. Taip pat žr. 29 straipsnio darbo grupės gaires *Guidelines on Transparency under Regulation 2016/679 (Gairės dėl skaidrumo pagal Reglamentą 2016/679)* (wp260rev.01), patvirtintas EDAV.

pat turi nurodyti atitinkamų asmens duomenų kategorijas, šaltinį, iš kurio gauti asmens duomenys, ir, jei taikoma, ar šie duomenys gauti iš viešai prieinamų šaltinių. Šią informaciją duomenų valdytojas pagal BDAR 14 straipsnio 3 dalį privalo pateikti per pagrįstą laikotarpį nuo duomenų gavimo, bet **ne vėliau kaip iki ankstesniosios iš toliau nurodytų datų**: i) per vieną mėnesį nuo duomenų gavimo, atsižvelgiant į konkrečias asmens duomenų tvarkymo aplinkybes, ii) pirmą kartą susisiekdamas su duomenų subjektu arba iii) jei šie duomenys perduodami trečiajai šaliai – iki duomenų perdavimo.

86. Naują informaciją taip pat gali prireikti pateikti duomenų subjektams, jei duomenis ima prižiūrėti naujas duomenų valdytojas. Su susietosiomis transporto priemonėmis sąveikaujančią pagalbą gali teikti įvairūs duomenų valdytojai, atsižvelgiant į tai, kurioje šalyje arba kuriame regione reikia pagalbos. Nauji duomenų valdytojai turėtų pateikti duomenų subjektams reikiamą informaciją, kai duomenų subjektai kerta sienas, o su susietosiomis transporto priemonėmis sąveikaujančias paslaugas teikia nauji duomenų valdytojai.
87. Duomenų subjektams skirta informacija gali būti pateikiama lygmenimis<sup>46</sup>, t. y. atskiriant du informacijos lygmenis: pirmojo lygmens informaciją, kuri yra svarbiausia duomenų subjektams, ir informaciją, kuri, kaip tikėtina, bus svarbi vėlesniame etape. Svarbiausia pirmojo lygmens informacija, be duomenų valdytojo tapatybės, apima tvarkymo tikslą ir duomenų subjekto teisių aprašymą, taip pat papildomą informaciją apie tvarkymą, kuris daro didžiausią poveikį duomenų subjektui ir kurio tvarkymas galėtų jį nustebinti. Susietųjų transporto priemonių srityje EDAV rekomenduoja visus gavėjus duomenų subjektams nurodyti pirmojo lygmens informacijoje. Kaip nurodyta 29 straipsnio darbo grupės gairėse dėl skaidrumo, duomenų valdytojai turėtų pateikti tą informaciją apie gavėjus, kuri duomenų subjektams yra svarbiausia. Paprastai, kad duomenų subjektai tiksliai žinotų, kas turi jų asmens duomenis, gavėjus reikia konkrečiai įvardyti. Jei duomenų valdytojai negali nurodyti gavėjų vardų, pavardžių ir (arba) pavadinimų, reikėtų pateikti kuo konkretesnę informaciją, nurodant gavėjų pobūdį (pvz., jų vykdomą veiklą), pramonės šaką, sektorių ir subsektorius, taip pat vietą, kurioje gavėjai yra.
88. Duomenų subjektas gali būti informuojamas pateikiant glaustas ir lengvai suprantamas sąlygas, išdėstytas transporto priemonės pirkimo-pardavimo sutartyje, paslaugų teikimo sutartyje ir (arba) bet kokioje rašytinėje laikmenoje, naudojant atskirus dokumentus (pvz., transporto priemonės techninės priežiūros įrašų žurnalą arba vadovą) arba transporto priemonėje įrengtame kompiuteryje.
89. Siekiant padidinti skaidrumą ir galbūt sumažinti būtinybę pateikti duomenų subjektui pernelyg daug rašytinės informacijos, be būtinos pagal BDAR 13 ir 14 straipsnius reikalaujamos informacijos, būtų galima naudoti standartizuotas piktogramas. Jos turėtų būti matomos transporto priemonėse, kad būtų galima pateikti gerą suprantamą ir aiškiai matomą apžvalgą apie planuojamą duomenų tvarkymą. EDAV atkreipia dėmesį į šių piktogramų standartizavimo svarbą, kad naudotojai galėtų rasti tuos pačius simbolius, neatsižvelgiant į transporto priemonės prekių ženklą arba modelį. Pavyzdžiui, jei renkami tam tikrų rūšių, pvz., buvimo vietos, duomenys, transporto priemonėse turėtų būti duodamas aiškus signalas (pvz., lempuote transporto priemonės viduje), kad keleiviai būtų informuojami apie duomenų rinkimą.

## 2.6 Duomenų subjekto teisės

90. Transporto priemonių ir įrangos gamintojai, paslaugų teikėjai ir kiti duomenų valdytojai turėtų sudaryti duomenų subjektams palankias sąlygas valdyti savo duomenis per visą tvarkymo laikotarpį, įgyvendindami konkrečias priemones, kuriomis suteikiama galimybė

---

<sup>46</sup> Žr. 29 straipsnio darbo grupės gaires *Guidelines on Transparency under Regulation 2016/679 (Gairės dėl skaidrumo pagal Reglamentą 2016/679)* (wp260rev.01), patvirtintas EDAV.

veiksmingai naudotis savo teisėmis, ypač teise susipažinti su duomenimis, juos ištaisyti, ištrinti, teise apriboti tvarkymą ir, atsižvelgiant į teisinį tvarkymo pagrindą, – teise į duomenų perkeliamumą ir teise nesutikti.

91. Kad būtų lengviau keisti nuostatas, reikėtų įgyvendinti profilių valdymo sistemą, kuria naudojantis būtų galima išsaugoti žinomų vairuotojų parinktis ir padėti jiems bet kada lengvai pasikeisti privatumo nuostatas. Profilių valdymo sistemoje turėtų būti centralizuojama kiekviena su kiekvienu duomenų tvarkymu susijusi duomenų nuostata, ypač siekiant palengvinti galimybes susipažinti su asmens duomenimis, juos ištrinti, pašalinti ir perkelti iš transporto priemonės sistemų, jei to prašo duomenų subjektas. Vairuotojams turėtų būti sudaromos sąlygos bet kada laikinai arba visam laikui sustabdyti tam tikrų rūšių duomenų rinkimą, nebent esama tam tikro teisinio pagrindo, kuriuo duomenų valdytojas gali pagrįsti tolesnį konkrečių duomenų rinkimą. Todėl sutarties, pagal kurią teikiamas prie asmeninių poreikių pritaikytas vairavimo pobūdžiu grindžiamas pasiūlymas, atveju tai galėtų reikšti, kad naudotojui turėtų būti vėl taikomos standartinės tos sutarties sąlygos. Šios funkcijos turėtų būti įdiegiamos transporto priemonės viduje, nors jas duomenų subjektams taip pat būtų galima pateikti kitomis priemonėmis (pvz., specialia taikomąja programa). Be to, kad duomenų subjektai greitai ir paprastai galėtų pašalinti asmens duomenis, kurie gali būti saugomi automobilio prietaisų skydelyje (pvz., GPS navigacijos praeitį, saityno naršymo duomenis ir pan.), EDAV rekomenduoja, kad gamintojai pateiktų paprastą funkciją (pvz., ištrynimo mygtuką).
92. Parduodant susietąją transporto priemonę ir kartu pasikeičiant jos savininkui, taip pat turėtų būti ištrinami visi asmens duomenys, kurių nebereikia pirmiau nurodytais tikslais, ir duomenų subjektas turėtų galėti pasinaudoti savo teise į duomenų perkeliamumą.

## 2.7 Saugumas

93. Transporto priemonių ir įrangos gamintojai, paslaugų teikėjai ir kiti duomenų valdytojai turėtų įgyvendinti priemones, kuriomis užtikrinamas tvarkomų duomenų saugumas ir konfidencialumas, ir imtis visų tikslingų atsargumo priemonių, kad duomenų valdymo negalėtų perimti neįgalios asmuo. Pramonės atstovai pirmiausia turėtų apsvarstyti galimybę imtis šių priemonių:

- Z užšifruoti ryšio kanalus techninių galimybių išsivystymo lygį atitinkančiu algoritmu;
  - Z taikyti unikalią kiekvienai transporto priemonei, o ne kiekvienam modeliui skirtą kriptografinių raktų valdymo sistemą;
  - Z jei duomenys saugomi nuotolinėje vietoje, – užšifruoti duomenis techninių galimybių išsivystymo lygį atitinkančiais algoritmais;
  - Z reguliariai atnaujinti kriptografinius raktus;
  - Z apsaugoti kriptografinius raktus nuo atskleidimo;
  - Z nustatyti duomenis gaunančių prietaisų tapatumą;
  - Z užtikrinti duomenų vientisumą (pvz., maišos metodu);
  - Z prieigai prie asmens duomenų taikyti patikimus naudotojų tapatumo nustatymo metodus (slaptažodį, elektroninį sertifikatą ir pan.).
94. Konkrečiai transporto priemonių gamintojams EDAV rekomenduoja įgyvendinti šias apsaugos priemones:
- Z atskirti esmines transporto priemonės funkcijas nuo tų funkcijų, kurios visada grindžiamos telekomunikacijų pajėgumais (pvz., informacinių pramoginių funkcijų);



- Z įgyvendinti technines priemones, kuriomis naudodamiesi transporto priemonių gamintojai galėtų greitai užpildyti saugumo spragas per visą transporto priemonės naudojimo laikotarpį;
  - Z esminėms transporto priemonių funkcijoms, kiek įmanoma, pirmiausia naudoti saugias specialiai transportui skirtas ryšio priemones;
  - Z įrengti įspėjimo sistemą, kuri signalizuotų apie išpuolius prieš transporto priemonių sistemas, ir nustatyti galimybę veikti paprastesniu režimu<sup>47</sup>;
  - Z saugoti kiekvienos priegigos prie transporto priemonės informacinės sistemos istorijos žurnalą, pvz., daugiausia šešių mėnesių praeities duomenis, kad būtų galima išsiaiškinti kiekvieno galimo išpuolio šaltinį ir periodiškai peržiūrėti užregistruotą informaciją, siekiant nustatyti galimas anomalijas.
95. Šios bendrosios rekomendacijos turėtų būti papildomos konkrečiais reikalavimais, atsižvelgiant į kiekvieno duomenų tvarkymo ypatybes ir tikslą.

## 2.8 Asmens duomenų perdavimas trečiosioms šalims

96. Iš esmės prieigą prie susietosios transporto priemonės duomenų turi tik duomenų valdytojas ir duomenų subjektas. Vis dėlto duomenų valdytojas gali perduoti asmens duomenis komerciniam partneriui (gavėjui), jei šis perdavimas teisėtai grindžiamas kuriuo nors iš BDAR 6 straipsnyje nurodytų teisinių pagrindų.
97. Atsižvelgdama į galimą su transporto priemonės naudojimu susijusių duomenų (pvz., apie keliones, vairavimo pobūdį) neskelbtinumą, EDAV rekomenduoja sistemingai prašyti sutikimo iš duomenų subjekto, prieš perduodant jo duomenis komerciniam partneriui, kuris veikia kaip duomenų valdytojas (pvz., pažymint iš anksto nepažymėtą langelį arba, jei techniškai įmanoma, naudojant fizinį arba loginį prietaisą, kuriuo šis asmuo galėtų naudotis transporto priemonėje). Komercinis partneris savo ruožtu tampa atsakingu už gaunamus duomenis ir jam taikomos visos BDAR nuostatos.
98. Transporto priemonės gamintojas, paslaugos teikėjas arba kitas duomenų valdytojas gali perduoti asmens duomenis pasirinktam duomenų tvarkytojui, dalyvaujančiam teikiant paslaugą duomenų subjektui, su sąlyga, kad duomenų tvarkytojas šių duomenų nenaudos savo reikmėms. Duomenų valdytojai ir duomenų tvarkytojai turi parengti sutartį arba kitą teisinį dokumentą, kuriame nurodytos kiekvienos šalies prievolės ir išdėstytos BDAR 28 straipsnio nuostatos.

## 2.9 Asmens duomenų perdavimas už ES ir (arba) EEE

99. Perduodant asmens duomenis už Europos ekonominės erdvės ribų, numatomos specialios apsaugos priemonės, užtikrinančios apsaugos perkėlimą kartu su duomenimis.
100. Todėl duomenų valdytojas gali perduoti asmens duomenis gavėjui tik jei šis perdavimas atitinka BDAR V skyriuje nustatytus reikalavimus.

---

<sup>47</sup> Paprastesnis režimas – tai transporto priemonės veikimo režimas, kuriuo užtikrinamos saugiam transporto priemonės veikimui būtinos funkcijos (t. y. būtinieji saugos reikalavimai), net deaktyvavus kitas mažiau svarbias funkcijas (pvz., geografiniais duomenimis grindžiamas nuorodas teikiančio prietaiso veikimas, kitaip nei stabdymo sistemos veikimas, gali būti laikomas neesminiu).



## 2.10 Transporto priemonėje integruotų belaidžio tinklo technologijų taikymas

101. Išplėtojus korinio tinklo technologiją, sudarytos sąlygos lengvai naudotis internetu kelyje. Nors prisijungti prie belaidžio tinklo ryšio transporto priemonėje galima per išmaniojo telefono viešosios interneto prieigos tašką arba naudojantis specialiu prietaisu (OBD-II saugumo raktu, belaidžio ryšio modemu arba maršrutizatoriumi ir pan.), daugelis gamintojų dabar siūlo modelius, kuriuose integruotas transporto priemonėje įdiegtas korinis duomenų ryšys ir kurie taip pat gali kurti belaidžio ryšio tinklus. Kiekvienu konkrečiu atveju būtina atsižvelgti į įvairius aspektus:

Zbelaidžio tinklo ryšį kaip paslaugą siūlo kelių transporto profesionalai, pvz., taksi vairuotojas savo klientams. Šiuo atveju profesionalas arba jo įmonė gali būti laikomas (-a) interneto paslaugos teikėju (-a) ir todėl jam (jai) taikomos konkrečios su jo (jos) klientų asmens duomenimis susijusios pareigos ir apribojimai;

Zbelaidžio tinklo ryšys suteikiamas naudoti tik vairuotojui (nesuteikiant jo keleiviams). Šiuo atveju asmens duomenų tvarkymas laikomas vien asmenine arba namų ūkio veikla pagal BDAR 2 straipsnio 2 dalies c punktą ir 18 konstatuojamąją dalį.

102. Apskritai interneto ryšių sąsajų dauginimas naudojantis belaidžiu ryšiu kelia didesnių pavojų asmenų privatumui. Iš tikrųjų per savo transporto priemones naudotojai tampa nuolatiniams transliuotojais, todėl galima nustatyti jų tapatybę ir juos sekti. Todėl, siekdami užkirsti kelią sekimui, transporto priemonių ir įrangos gamintojai turėtų įdiegti lengvai naudojamas atsisakymo funkcijas, kuriomis būtų užtikrinama, kad transporto priemonėje integruotu belaidžio ryšio tinklu nebūtų renkamas paslaugų rinkinio identifikatorius (angl. SSID).

## 3 ATVEJŲ TYRIMAI

103. Šiame skyriuje pristatomi penki konkretūs su susietosiomis transporto priemonėmis susijusio duomenų tvarkymo pavyzdžiai. Juose aprašyti scenarijai, su kuriais tikriausiai susidurs suinteresuotieji šio sektoriaus subjektai. Pavyzdžiai susiję su duomenų tvarkymu, kai reikia apskaičiuoti galią ir to negalima padaryti vietoje transporto priemonėje, ir (arba) asmens duomenų siuntimu trečiajai šaliai, kad ji atliktų tolesnę analizę arba nuotoliniu būdu suteiktų kitą funkciją. Aprašant kiekvieno tipo duomenų tvarkymą, šiame dokumente nurodytas numatomi tikslai, renkamų duomenų kategorijos, šių duomenų saugojimo laikotarpis, duomenų subjektų teisės, įgyvendintinos apsaugos priemonės ir informacijos gavėjai. Jei kuri nors iš šių sričių toliau neaprašyta, taikomos pirmiau išdėstyame skyriuje pateiktos bendrosios rekomendacijos.
104. Pasirinkti pavyzdžiai nėra išsamūs – jie pateikiami kaip orientyrai, siekiant parodyti įvairius duomenų tvarkymo, teisinių pagrindų, subjektų ir panašių aspektų, kurie gali būti susiję su susietosiomis priemonėmis, tipus.

### 3.1 Trečiosios šalies teikiama paslauga

105. Duomenų subjektai su paslaugų teikėjais gali sudaryti sutartis, kad galėtų naudotis su savo transporto priemone susijusiomis pridėtinės vertės paslaugomis. Pavyzdžiui, duomenų subjektas gali sudaryti naudojimu grindžiamą draudimo sutartį, pagal kurią siūlomos mažesnės draudimo įmokos, jei važiuojama mažiau (pagal principą *Mokėk tiek, kiek važiuoji*) arba važiuojama gerai (pagal principą *Mokėk tiek, kaip važiuoji*), ir dėl kurios draudimo bendrovei reikia stebėti vairavimo įpročius. Duomenų subjektas taip pat galėtų sudaryti sutartį su įmone, siūlančia pagalbą kelyje įvykus gedimui, pagal kurią transporto priemonės buvimo vietos duomenys būtų perduodami įmonei arba paslaugos teikėjui, kad būtų galima gauti pranešimus arba įspėjimus, susijusius su transporto priemonės veikimu (pvz., įspėjimą dėl stabdžių nusidėvėjimo būsenos arba priminimą apie techninės priežiūros datą).

### 3.1.1 Naudojimu grindžiamas draudimas

106. Principu *Mokėk tiek, kiek važiuoji* grindžiamas draudimas yra naudojimu grindžiamas draudimas, kuriuo atsižvelgiama į vairuotojo nuvažiuotą atstumą ir (arba) vairavimo įpročius, siekiant diferencijuoti ir sudaryti palankesnes sąlygas saugiams vairuotojams, nustatant jiems mažesnes draudimo įmokas. Draudikas reikalauja, kad vairuotojas įdiegtų integruotąją telematikos paslaugą, mobiliąją programėlę arba suaktyvuočių integruotąjį gamintojo modelį, kuria (-iuo) sekamas draudėjo nuvažiuotas atstumas ir (arba) vairavimo elgsena (stabdymo pobūdis, staigus greitėjimas ir pan.). Naudojantis telematikos prietaisu surinkta informacija, vairuotojui skiriami balai, siekiant išanalizuoti, kokią riziką jis gali kelti draudimo bendrovei.
107. Kadangi naudojimu grindžiamam draudimui reikia sutikimo pagal E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalį, EDAV pabrėžia, kad draudėjas turi turėti galimybę užsisakyti tokį draudimą, kuris nebūtų grindžiamas naudojimu. Kitaip sutikimas nebūtų laikomas duotu laisva valia, nes sutartis būtų vykdoma tik davus sutikimą. Be to, kaip reikalaujama BDAR 7 straipsnio 3 dalyje, duomenų subjektas turi turėti teisę sutikimą atšaukti.

#### 3.1.1.1 Teisinis pagrindas

108. Jei duomenys renkami naudojantis viešai prieinama elektroninių ryšių paslauga (pvz., telematikos prietaise esančia SIM kortele), siekiant gauti prieigą prie informacijos, kuri jau saugoma transporto priemonėje, reikia gauti E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą sutikimą. Iš tikrųjų šiomis aplinkybėmis negali būti taikoma nė viena iš šiose nuostatose nurodytų išimčių, nes duomenų tvarkymas nėra atliekamas siekiant tik atlikti pranešimo perdavimą elektroninių ryšių tinklu ir nėra susijęs su informacinės visuomenės paslauga, kurios aiškiai paprašė abonentas arba naudotojas. Sutikimo būtų galima prašyti sudarant sutartį.
109. Dėl asmens duomenų tvarkymo po išsaugojimo arba prieigos prie galutinio naudotojo galinės įrangos pažymėtina, kad šiomis konkrečiomis aplinkybėmis draudimo įmonė gali remtis BDAR 6 straipsnio 1 dalies b punktu, jei gali įrodyti, kad tvarkymas vyksta pagal galiojančią sutartį su duomenų subjektu ir yra būtinas, kad būtų galima vykdyti konkrečią su duomenų subjektu sudarytą sutartį. Jei tvarkyti duomenis objektyviai būtina, kad būtų galima vykdyti sutartį su duomenų subjektu, EDAV mano, kad šiuo konkrečiu atveju, remiantis BDAR 6 straipsnio 1 dalies b punktu, E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje nustatyta papildoma apsauga nesumažėtų. Šis teisinis pagrindas sukuriama duomenų subjektui pasirašant sutartį su draudimo bendrove.

#### 3.1.1.2 Renkami duomenys

110. Reikia atsižvelgti į dviejų rūšių asmens duomenis:

- Z **komercinius ir su sandoriu susijusius duomenis** – informaciją, pagal kurią nustatoma duomenų subjekto tapatybė, su sandoriu susijusius duomenis, su mokėjimo priemone susijusius duomenis ir pan.;
- Z **naudojimo duomenis** – transporto priemone surinktus asmens duomenis, informaciją apie vairavimo įpročius, buvimo vietą ir pan.

111. Jei kyla pavojus, kad telematikos įrenginiu surinkti duomenys gali būti naudojami netinkamai, siekiant sukurti tikslų vairuotojo judėjimo profilį, EDAV rekomenduoja, jei įmanoma, neapdorotus su vairavimo elgsena susijusius duomenis tvarkyti taip:

- Z tvarkyti juos transporto priemonės viduje esančiuose telematikos įrenginiuose arba naudotojo išmaniajame telefone, kad draudikas galėtų gauti tik rezultatų duomenis (pvz., su vairavimo įpročiais susijusį balą), o ne išsamius neapdorotus duomenis (žr. 2.1 skirsnį);
- Z arba pavesti, kad juos duomenų valdytojo (draudimo bendrovės) vardu tvarkytų telematikos paslaugų teikėjas, kuris nustatytų skaitinius balus ir nustatytais intervalais perduotų juos

draudimo bendrovei. Šiuo atveju būtina atskirti neapdorotus duomenis ir tiesiogiai su vairuotojo tapatybe susijusius duomenis. Todėl telematikos paslaugų teikėjas gauna tikralaikius duomenis, bet negali sužinoti draudėjų vardų ir pavardžių, valstybinių numerių ir panašios informacijos. O draudikas žino draudėjų vardus ir pavardes, bet gauna tik balus ir iš viso nuvažiuotų kilometrų skaičių, o ne neapdorotus duomenis, kurie buvo naudojami apskaičiuojant šiuos balus.

112. Be to, pažymėtina, kad, jei sutarčiai vykdyti būtina žinoti tik ridą, buvimo vietos duomenų rinkti negalima.

#### 3.1.1.3 Saugojimo laikotarpis

113. Jei duomenys tvarkomi, kad būtų galima vykdyti sutartį (t. y. teikti paslaugą), prieš nustatant atitinkamus duomenų saugojimo laikotarpius, svarbu atskirti dvi duomenų rūšis:

- Z komercinius ir su sandoriu susijusius duomenis** – šiuos duomenis aktyvioje duomenų bazėje galima saugoti visą sutarties galiojimo trukmę. Sutarčiai nustojus galioti, jie gali būti archyvuojami naudojantis fizinėmis priemonėmis (atskiroje laikmenoje, pvz., DVD ir pan.) arba loginėmis priemonėmis (leidimų valdymo priemonėmis), jei jų prireiktų dėl galimo ieškinio. Paskui, pasibaigus teisės aktuose nustatytiems senaties laikotarpiams, duomenys turi būti ištrinami arba nuasmeninami;
- Z naudojimo duomenis** – naudojimo duomenis galima suskirstyti į neapdorotus duomenis ir apibendrintus duomenis. Kaip nurodyta pirmiau, jei įmanoma, duomenų valdytojai arba tvarkytojai neturėtų tvarkyti neapdorotų duomenų. Jei neapdorotus duomenis tvarkyti būtina, jie turėtų būti saugomi tik tol, kol jų reikia apibendrintiems duomenims parengti arba apibendrinimo tinkamumui patikrinti. Apibendrinti duomenys turėtų būti saugomi tol, kol būtina paslaugai teikti, arba kitą Sąjungos arba valstybių narių teisės aktuose reikalaujamą laikotarpį.

#### 3.1.1.4 Duomenų subjektų informavimas ir teisės

114. Prieš tvarkant asmens duomenis, duomenų subjektą reikia skaidriai ir suprantamai informuoti pagal BDAR 13 straipsnį. Ypač jį reikia informuoti apie asmens duomenų saugojimo laikotarpį, o jei jo nurodyti neįmanoma, – šiam laikotarpiui nustatyti taikomus kriterijus. Pastaruoju atveju EDAV rekomenduoja vadovautis pedagogine metodika, siekiant atkreipti dėmesį į neapdorotų duomenų ir jais remiantis apskaičiuoto balo skirtumą, pabrėžiant, kad, jei taikoma, draudikas prireikis gaus tik apskaičiuotą balą.
115. Jei duomenys tvarkomi ne transporto priemonės viduje, bet juos tvarko telematikos paslaugų teikėjas duomenų valdytojo (draudimo bendrovės) vardu, informacijoje būtų tikslinga nurodyti, kad šiuo atveju paslaugos teikėjas neturi prieigos prie tiesiogiai su vairuotojo tapatybe susijusių duomenų (pvz., vardo ir pavardės, valstybinio numerio ir pan.). Be to, atsižvelgdama į tai, kad svarbu informuoti duomenų subjektus apie jų asmens duomenų tvarkymo pasekmes, ir į tai, kad duomenų subjektai neturėtų būti nustebinti, kad tvarkomi jų asmens duomenys, EDAV rekomenduoja informuoti duomenų subjektus apie atliekamą profiliavimą ir jo pasekmes, net jei jį atliekant nepriimami BDAR 22 straipsnyje nurodyti automatizuoti sprendimai.
116. Dėl duomenų subjektų teisių pažymėtina, kad jie turi būti konkrečiai informuojami apie esamas priemones pasinaudoti savo teise susipažinti su duomenimis, juos ištaisyti, apriboti ir ištrinti. Kadangi šiomis aplinkybėmis renkamus neapdorotus duomenis teikia duomenų subjektas (pateikdamas specialias formas arba atlikdamas tam tikrą veiksmą) ir jie tvarkomi remiantis BDAR 6 straipsnio 1 dalies b punktu (sutarties vykdymas), duomenų subjektas gali pasinaudoti savo teise į duomenų perkeliamumą. Kaip pabrėžta gairėse dėl teisės į duomenų perkeliamumą, EDAV labai rekomenduoja, kad *duomenų valdytojai išsamiai paaiškintų, kuo*

117. Šią informaciją galima pateikti pasirašant sutartį.

#### 3.1.1.5 Gavėjas

118. EDAV rekomenduoja tvarkyti transporto priemonės naudojimo duomenis, jei įmanoma, tiesiogiai telematikos įrenginiuose, kad draudikas galėtų susipažinti tik su rezultatu duomenimis (pvz., balu), o ne su išsamiais neapdorotais duomenimis.

119. Jei telematikos paslaugų teikėjas renka duomenis duomenų valdytojo (draudimo bendrovės) vardu, kad galėtų parengti skaitinius balus, jam draudimo sutartį sudariusio vairuotojo tapatybės (pvz., vardo ir pavardės, valstybinio numerio ir pan.) žinoti nereikia.

#### 3.1.1.6 Saugumas

120. Taikomos bendrosios rekomendacijos. Žr. 2.7 skirsni.

#### 3.1.2 Automobilio stovėjimo vietos nuoma ir rezervavimas

121. Automobilio stovėjimo vietos savininkas gali norėti savo stovėjimo vietą išnuomoti. Šiuo tikslu jis įtraukia automobilio stovėjimo vietą į saityno taikomojoje programoje pateiktą sąrašą ir nustato stovėjimo vietos kainą. Paskui, kai stovėjimo vieta įtraukta į sąrašą ir vairuotojas nori ją rezervuoti, savininkas gauna taikomosios programos pranešimą. Vairuotojas gali pasirinkti kelionės tikslą ir pagal kelis kriterijus ieškoti laisvų stovėjimo vietų. Gavus savininko patvirtinimą, sandoris patvirtinamas, paslaugos teikėjas tvarko mokėjimo sandorį ir tada vairuotojas, naudodamasis navigacija, važiuoja į tą vietą.

#### 3.1.2.1 Teisinis pagrindas

122. Jei duomenys renkami naudojantis viešai prieinamu elektroniniu ryšiu, taikoma E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalis.

123. Kadangi tai informacinės visuomenės paslauga, sutikimo leisti prieiti prie informacijos, kuri jau saugoma transporto priemonėje, jei šios paslaugos aiškiai prašė abonentas, pagal E. privatumo 5 straipsnio 3 dalį gauti nereikia.

124. Asmens duomenų – tik tų duomenų, kurie būtini su duomenų subjektu sudarytai sutarčiai vykdyti – tvarkymo teisinis pagrindas bus BDAR 6 straipsnio 1 dalies b punktas.

#### 3.1.2.2 Renkami duomenys

125. Tvarkomus duomenis sudaro vairuotojo kontaktinė informacija (vardas ir pavardė, el. pašto adresas, telefono numeris, transporto priemonės tipas (pvz., lengvasis, krovininis automobilis, motociklas), valstybinis numeris, stovėjimo laikotarpis, mokėjimo informacija (pvz., kredito kortelės informacija) ir navigacijos duomenys.

#### 3.1.2.3 Saugojimo laikotarpis

126. Duomenys turėtų būti saugomi tik tol, kol būtina automobilio stovėjimo sutarčiai įvykdyti, arba kitą Sąjungos arba valstybės narės teisės aktuose nurodytą laikotarpį. Paskui duomenys nuasmeninami arba ištrinami.

#### 3.1.2.4 Duomenų subjektų informavimas ir teisės

127. Prieš tvarkant asmens duomenis, duomenų subjektas turėtų būti skaidriai ir suprantamai informuojamas pagal BDAR 13 straipsnį.

128. Duomenų subjektas turėtų būti konkrečiai informuojamas apie esamas priemones pasinaudoti savo teise susipažinti su duomenimis, juos ištaisyti, apriboti ir ištrinti. Kadangi šiomis aplinkybėmis renkamus duomenis teikia duomenų subjektas (pateikdamas specialias

---

<sup>48</sup> 29 straipsnio darbo grupės gairės *Guidelines on the right to data portability under Regulation 2016/676* (Gairės dėl teisės į duomenų perkeliavimą pagal Reglamentą 2016/676), WP242 rev.01, patvirtintos EDAV, p. 13.

formas arba atlikdamas tam tikrą veiksmą) ir jie tvarkomi remiantis BDAR 6 straipsnio 1 dalies b punktu (sutarties vykdymas), duomenų subjektas gali pasinaudoti savo teise į duomenų perkeliamumą. Kaip pabrėžta gairėse dėl teisės į duomenų perkeliamumą, EDAV labai rekomenduoja, kad *duomenų valdytojai išsamiai paaiškintų, kuo skiriasi duomenų, kuriuos duomenų subjektas gali gauti naudodamasis savo priegigos ir duomenų perkeliamumo teisėmis, rūšys.*

#### 3.1.2.5 Gavėjas

129. Iš esmės priegią prie duomenų turi tik duomenų valdytojas ir duomenų tvarkytojas.

#### 3.1.2.6 Saugumas

130. Taikomos bendrosios rekomendacijos. Žr. 2.7 skirsinį.

### 3.2 „eCall“

131. Europos Sąjungoje įvykus rimtai avarijai, transporto priemonė visoje ES veikiančiu pagalbos numeriu 112 automatiškai išsiunčia „eCall“ iškvietą (daugiau informacijos pateikta 1.1 skirsnyje), todėl pagal 2015 m. balandžio 29 d. Reglamentą (ES) 2015/758 dėl tipo patvirtinimo reikalavimų transporto priemonėse montuojamos numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistemos įdiegimo atžvilgiu, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2007/46/EB (toliau – Reglamentas (ES) 2015/758) greitosios pagalbos tarnybai galima skubiai išsiųsti avarijos vietos duomenis.

132. Iš tikrųjų pagalbos skambutį inicijuoja transporto priemonėje įrengtas „eCall“ generatorius, kuriuo galima siųsti pranešimą viešuoju belaidžio judriojo ryšio tinklu. Šis skambutis aktyvuojamas automatiškai transporto priemonių jutikliais arba jį rankiniu būdu aktyvuoja transporto priemonėje esantis asmenys tik avarijos atveju. Garso ryšio aktyvavimą papildoma antrasis įvykus avarijai automatiškai aktyvuojamas įvykis – būtinųjų duomenų rinkinio (BDR) sudarymas ir išsiuntimas į bendrąjį pagalbos centrą (BPC).

#### 3.2.1 Teisinis pagrindas

133. Dėl E. privatumo direktyvos taikymo pažymėtina, kad reikia atsižvelgti į dvi nuostatas:

Z 9 straipsnį dėl buvimo vietos duomenų, kurie nėra srauto duomenys, taikomą tik elektroninių ryšių paslaugoms;

Z 5 straipsnio 3 dalį dėl priegigos prie informacijos, saugomos transporto priemonės viduje įrengtame generatoriuje.

134. Nors šiose nuostatose iš esmės reikalaujama duomenų subjekto sutikimo, Reglamentu (ES) 2015/758 nustatyta duomenų valdytojui taikoma teisinė prievolė (duomenų subjektas neturi tikro arba laisvo pasirinkimo ir negali nesutikti su jo duomenų tvarkymu). Todėl Reglamentas (ES) 2015/758 panaikina būtinybę gauti vairuotojo sutikimą dėl buvimo vietos duomenų ir BDR tvarkymo<sup>49</sup>.

135. Šių duomenų tvarkymo teisinis pagrindas bus BDAR 6 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytas teisinės prievolės vykdymas (t. y. Reglamentas (ES) 2015/758).

#### 3.2.2 Renkami duomenys

136. Reglamente (ES) 2015/758 nurodyta, kad transporto priemonėje montuojama numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistema siunčiami duomenys gali apimti tik būtiniausias

---

<sup>49</sup> Pažymėtina, kad Tarybos derybų įgaliojimų dėl pasiūlymo priimti E. privatumo reglamentą 8 straipsnio 1 dalies f punkte nurodyta konkrečiai „eCall“ iškvietai taikoma išimtis, nes sutikimo nereikia, jei *pagal 13 straipsnio 3 dalį būtina nustatyti galinio įrenginio vietą, galutiniam naudotojui užmezgus skubios pagalbos ryšį Europos bendruoju pagalbos telefono numeriu 112 arba nacionaliniu pagalbos telefono numeriu.*

informaciją, kaip nurodyta standarte EN 15722:2015 „Intelektinės transporto sistemos. El. sauga. Elektroninės iškviestos mažiausias duomenų rinkinys“, įskaitant:

- Z nuorodą, kaip buvo aktyvuota „eCall“ iškviesta: rankiniu būdu ar automatiškai;
- Z transporto priemonės tipą;
- Z transporto priemonės identifikavimo numerį (VIN);
- Z transporto priemonės varymo sistemos tipą;
- Z pradinio duomenų pranešimo sudarymo įvykus aktualiam „eCall“ incidentui laiko žymą;
- Z paskiausią žinomą transporto priemonės platumos ir ilgumos padėtį, nustatytą vėliausiu įmanomu momentu prieš sudarant pranešimą;
- Z paskutinę žinomą tikrąją transporto priemonės kelionės kryptį, nustatytą vėliausiu įmanomu momentu prieš sudarant pranešimą (tik trys paskiausios transporto priemonės buvimo vietos).

### 3.2.3 Saugojimo laikotarpis

137. Reglamente (ES) 2015/758 nurodyta, kad duomenys negali būti saugomi ilgiau, nei reikia reaguojant į skubios pagalbos situacijas. Šie duomenys turi būti visiškai ištrinami, kai jų šių tikslu nebereikia. Be to, „eCall“ iškviestos sistemos vidinėje atmintyje duomenys turi būti nuolat ištrinami automatiškai. Gali būti išsaugomos tik trys paskiausios transporto priemonės buvimo vietos, jei jų būtina reikia dabartinei transporto priemonės padėčiai ir kelionės kryptčiai įvykio metu nustatyti.

### 3.2.4 Duomenų subjektų informavimas ir teisės

138. Reglamento (ES) 2015/758 6 straipsnyje nurodyta, kad gamintojas turi pateikti aiškią ir išsamią informaciją apie naudojantis „eCall“ iškviestos sistema tvarkomus duomenis. Ši informacija prieš naudojantis sistema turi būti pateikiama savininko vadove, atskirai dėl transporto priemonėje montuojamos numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškviestos sistemos ir trečiųjų šalių paslaugomis remiamų „eCall“ iškviestos sistemų. Šią informaciją sudaro:

- Z nuoroda į tvarkymo teisinį pagrindą;
- Z tai, kad transporto priemonėje montuojama numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškviestos sistema yra aktyvuojama pagal numatytuosius nustatymus;
- Z transporto priemonėje montuojamos numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškviestos sistemos atliekamo duomenų tvarkymo tvarka;
- Z konkretus duomenų tvarkymo naudojant „eCall“ iškviestos sistemą, atliekamo tik Reglamento (ES) 2015/758 5 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje nurodytose skubios pagalbos situacijose, tikslas;
- Z renkamų ir tvarkomų duomenų rūšys ir tų duomenų gavėjai;
- Z duomenų saugojimo transporto priemonėje montuojamoje numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškviestos sistemoje terminas;
- Z tai, kad transporto priemonė nėra nuolat sekama;
- Z naudojimosi duomenų subjektų teisėmis tvarka ir informacija apie kontaktinę tarnybą, atsakingą už priegigos prašymų tvarkymą;
- Z visa būtina papildoma informacija, susijusi su asmens duomenų atsekamumu, sekimu ir tvarkymu teikiant trečiųjų šalių paslaugomis grindžiamą „eCall“ iškviestą ir (arba) kitas pridėtinės vertės paslaugas, dėl kurių savininkas duoda aiškų sutikimą ir kurios turi atitikti BDAR. Ypatingas dėmesys atkreipiamas į tai, kad gali būti transporto priemonėje montuojamos



numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistemos ir trečiųjų šalių paslaugomis grindžiamų transporto priemonėje montuojamų „eCall“ iškvietos sistemų ar kitų pridėtinės vertės paslaugų atliekamo duomenų tvarkymo skirtumų.

139. Be to, paslaugos teikėjas duomenų subjektams taip pat turi skaidriai ir suprantamai pateikti informaciją pagal BDAR 13 straipsnį. Pirmiausia duomenų subjektas turi būti informuojamas apie duomenų tvarkymo tikslus, kuriems skirti asmens duomenys, ir apie tai, kad asmens duomenų tvarkymas grindžiamas duomenų valdytojui taikoma teisine prievole.
140. Be to, atsižvelgiant į tvarkymo pobūdį, turėtų būti pateikiama aiški informacija apie asmens duomenų gavėjus arba gavėjų kategorijas ir duomenų subjektai turėtų būti informuojami apie tai, kad, kol neaktyvuojama „eCall“ iškvietos sistema, už transporto priemonėje montuojamos numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistemos ribų su duomenimis negali susipažinti jokie subjektai.
141. Dėl duomenų subjektų teisių pažymėtina, kad duomenų tvarkymas grindžiamas teisine prievole, todėl teisė nesutikti ir teisė į perkeliamumą netaikomos.

### 3.2.5 Gavėjas

142. Prieš aktyvuojant „eCall“ iškvietą, už transporto priemonėje montuojamos numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistemos ribų duomenys negali būti prieinami jokiems subjektams.
143. Kai ji aktyvuojama (ją rankiniu būdu aktyvuoja transporto priemonėje esantis asmenys arba ji aktyvuojasi automatiškai, transporto priemonėje įrengtam jutikliui nustačius rimtą susidūrimą), „eCall“ iškvietos sistema užmezga balso ryšį su atitinkamu BPC ir BPC operatoriui išsiunčiamas BDR.
144. Be to, transporto priemonėje montuojama numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistema perduodami ir BPC tvarkomi duomenys gali būti perduodami Sprendime Nr. 585/2014/ES nurodytoms skubios pagalbos tarnyboms ir tarnybų partneriams tik įvykių, kurių atveju aktyvuojama „eCall“ iškvietos sistema, atveju ir tame sprendime nustatytais sąlygomis, ir jie turi būti naudojami tik tame sprendime nustatytiems tikslams pasiekti. Duomenys, kuriuos naudodamasis transporto priemonėje montuojama numeriu 112 grindžiamos „eCall“ iškvietos sistema tvarko BPC, trečiosioms šalims perduodami tik tuo atveju, jei duomenų subjektas yra iš anksto davęs aiškų sutikimą.

### 3.2.6 Saugumas

145. Reglamente (ES) 2015/758 nurodyta, kad į „eCall“ iškvietos sistemą reikia įtraukti technologijas, kuriomis didinama privatumo apsauga, kad naudotojams būtų suteikta tinkamo lygio privatumo apsauga ir garantijos, kurių reikia siekiant užkirsti kelią asmenų stebėjimui ir netinkamam duomenų naudojimui. Be to, gamintojai turėtų užtikrinti, kad numeriu 112 grindžiama „eCall“ iškvietos sistema ir visos kitos „eCall“ iškvietos funkciją teikiančios sistemos, kurios tvarkomos teikiant trečiųjų šalių paslaugas arba pridėtinės vertės paslaugas, būtų suprojektuotos taip, kad tarp šių sistemų nebūtų galima keistis asmens duomenimis.
146. Dėl BPC valstybės narės turi užtikrinti, kad asmens duomenys nebūtų naudojami netinkamai, įskaitant neteisėtą prieigą prie duomenų, jų pakeitimą arba praradimą, ir kad tinkamu lygmeniu būtų nustatyti asmens duomenų saugojimo, laikymo trukmės, apdorojimo ir apsaugos protokolai ir kad tų protokolų būtų tinkamai laikomasi.

## 3.3 Avarijų tyrimai

147. Duomenų subjektai gali savanoriškai sutikti dalyvauti avarijų tyrimuose, vykdomuose siekiant geriau suprasti kelių eismo avarijų priežastis ir bendresniais moksliniais tikslais.

### 3.3.1 Teisinis pagrindas

148. Jei duomenys renkami naudojantis viešąja elektroninių ryšių paslauga, duomenų valdytojas turi gauti duomenų subjekto sutikimą dėl prieigos prie informacijos, kuri jau saugoma transporto priemonėje, kaip nurodyta E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje. Iš tikrųjų šiomis aplinkybėmis negali būti taikoma nė viena iš šiose nuostatose nurodytų išimčių: duomenų tvarkymas nėra atliekamas siekiant tik atlikti pranešimo perdavimą elektroninių ryšių tinklu ir nėra susijęs su informacinės visuomenės paslauga, kurios aiškiai paprašė abonentas arba naudotojas.
149. Dėl asmens duomenų tvarkymo, taip pat atsižvelgiant į avarijų tyrimams reikiamų asmens duomenų įvairovę ir kiekį, EDAV rekomenduoja grįsti duomenų tvarkymą išankstiniu duomenų subjekto sutikimu pagal BDAR 6 straipsnį. Šis išankstinis sutikimas turi būti pateikiamas specialioje formoje, pagal kurią duomenų subjektai savanoriškai dalyvauja tyrime ir pagal kurią šiuo tikslu tvarkomi jo duomenys. Sutikimas turi būti asmens, kurio duomenys tvarkomi, laisvos, konkrečios ir informacija pagrįstos valios išraiška (pvz., pažymint langelį, kuris nėra pažymėtas iš anksto, arba sukonfigūruojant transporto priemonėje sumontuotą kompiuterį taip, kad transporto priemonėje būtų galima aktyvuoti funkciją). Toks sutikimas turi būti duotas atskirai, konkrečiais tikslais, jo negalima susieti su naujo automobilio pirkimo ar nuomos sutartimi ir sutikimą turi būti taip pat lengva atšaukti, kaip ir duoti. Atšaukus sutikimą, duomenų tvarkymas turi būti sustabdomas. Paskui duomenis reikia ištrinti iš aktyvios duomenų bazės arba nuasmeninti.
150. Sutikimas, kurio reikalaujama E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje, ir sutikimas, kurio reikia kaip duomenų tvarkymo teisinio pagrindo, gali būti duodami tuo pačiu metu (pvz., pažymint langelį, kuriuo aiškiai nurodoma, su kuo duomenų subjektas sutinka).
151. Pažymėtina, kad, atsižvelgiant į duomenų tvarkymo sąlygas (duomenų valdytojo pobūdį ir pan.), gali būti teisėtai pasirenkamas kitas teisinis pagrindas, jei juo nesumažinama papildoma E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje nustatyta apsauga (žr. 15 punktą). Jei duomenų tvarkymas grindžiamas kitu teisiniu pagrindu, pvz., vykdant užduotį viešojo intereso labui (BDAR 6 straipsnio 1 dalies e punktas), EDAV rekomenduoja, kad subjektai dalyvauti tyrime būtų įtraukiami savanoriškai.

### 3.3.2 Renkami duomenys

152. Duomenų valdytojas turi rinkti tik tuos asmens duomenis, kuriuos tvarkyti būtinais reikiais.
153. Reikia atsižvelgti į dvejų rūšių duomenis:

**Z su dalyviais ir transporto priemonėmis susijusius duomenis;**

**Z techninius duomenis iš transporto priemonių (akimirkinį greitį ir pan.).**

154. Su avarijų tyrimais susiję moksliniai tyrimai pateisina akimirkinio greičio duomenų rinkimą, taip pat kai juos renka juridiniai asmenys, kurie neadministruoja viešosios paslaugos siaurąja prasme.
155. Iš tikrųjų, kaip nurodyta pirmiau, EDAV mano, kad atliekant avarijų tyrimą surinkti akimirkinio greičio duomenys, atsižvelgiant į siekiamą tikslą, nėra su nusikalstama veika susiję duomenys (t. y. jie nėra renkami siekiant tirti pažeidimą arba traukti už jį baudžiamojon atsakomybėn), ir tai pateisina, kad juos gali rinkti juridiniai asmenys, kurie neadministruoja viešosios paslaugos siaurąja prasme.

### 3.3.3 Saugojimo laikotarpis

156. Svarbu skirti dvi duomenų rūšis. Pirmą, su dalyviais ir transporto priemonėmis susijusius duomenis galima saugoti tol, kol vykdomas tyrimas. Antra, techniniai transporto priemonių duomenys turėtų būti saugomi kuo trumpiau, kol jų reikia atsižvelgiant į tikslą. Šiuo atžvilgiu



atrodo, kad pagrįstas laikotarpis būtų penkeri metai nuo tyrimo pabaigos datos. Pasibaigus šiam laikotarpiui, duomenys turi būti ištrinami arba nuasmeninami.

### 3.3.4 Duomenų subjektų informavimas ir teisės

157. Prieš tvarkant asmens duomenis, duomenų subjektą reikia skaidriai ir suprantamai informuoti pagal BDAR 13 straipsnį. Ypač, jei renkami akimirkinio greičio duomenys, duomenų subjektai turėtų būti konkrečiai informuojami apie duomenų rinkimą. Kadangi duomenų tvarkymas grindžiamas sutikimu, duomenų subjektą būtina konkrečiai informuoti apie esamą teisę sutikimą bet kada atšaukti, nedarant poveikio sutikimu pagrįsto duomenų tvarkymo teisėtumui iki sutikimo atšaukimo. Be to, kadangi šiomis aplinkybėmis renkamus duomenis teikia duomenų subjektas (pateikdamas specialias formas arba atlikdamas tam tikrą veiksmą) ir jie tvarkomi remiantis BDAR 6 straipsnio 1 dalies a punktu (sutikimas), duomenų subjektas gali pasinaudoti savo teise į duomenų perkeliamumą. Kaip pabrėžta gairėse dėl teisės į duomenų perkeliamumą, EDAV labai rekomenduoja, kad *duomenų valdytojai išsamiai paaiškintų, kuo skiriasi duomenų, kuriuos duomenų subjektas gali gauti naudodamasis savo priegigos ir duomenų perkeliamumo teisėmis, rūšys*. Todėl duomenų valdytojas turėtų užtikrinti jam lengvą būdą laisva valia ir bet kada atšaukti sutikimą ir sukurti priemones, kuriomis galėtų atsižvelgti į duomenų perkeliamumo prašymus.

158. Šią informaciją galima pateikti pasirašant sutikimo dalyvauti avarijų tyrimuose formą.

### 3.3.5 Gavėjas

159. Iš esmės priegią prie duomenų turi tik duomenų valdytojas ir duomenų tvarkytojas.

### 3.3.6 Saugumas

160. Kaip nurodyta pirmiau, taikomos apsaugos priemonės turi būti pritaikytos, atsižvelgiant į duomenų neskelbtinumo lygį. Pavyzdžiui, jei vykdant avarijų tyrimus renkami akimirkinio greičio duomenys (arba kiti su apkaltinamaisiais nuosprendžiais ir pažeidimais susiję duomenys), EDAV labai rekomenduoja įgyvendinti patikimas apsaugos priemones, pvz.:

- Z įgyvendinti pseudoniminimo priemones (pvz., privačiuoju raktu grindžiamą maišą taikyti tokiems duomenims kaip duomenų subjekto pavardė / vardas ir serijos numeris);
- Z su akimirkiniu greičiu ir buvimo vieta susijusius duomenis saugoti skirtingose duomenų bazėse (pvz., taikant techninių galimybių išsivystymo lygį atitinkantį šifravimo mechanizmą su atskirais raktais ir patvirtinimo mechanizmus);
- Z ir (arba) ištrinti buvimo vietos duomenis, kai tik susijęs įvykis arba seka suklasifikuojama (pvz., kelio tipas, diena / naktis), o duomenis, pagal kuriuos galima tiesiogiai nustatyti tapatybę, saugoti atskiroje duomenų bazėje, prie kurios galėtų prisijungti tik nedaugelis asmenų.

## 3.4 Automobilių vagysčių aiškinimasis

161. Duomenų subjektai gali norėti vagystės atveju bandyti surasti savo transporto priemonę pagal buvimo vietą. Buvimo vietos duomenis galima naudoti tik tiek, kiek būtina reikia tyrimui atlikti ir kad kompetentingos teisminės institucijos galėtų įvertinti atvejį.

### 3.4.1 Teisinis pagrindas

162. Jei duomenys renkami naudojantis viešai prieinama elektroninių ryšių paslauga, taikoma E. privatumo direktyvos 5 straipsnio 3 dalis.

163. Kadangi tai informacinės visuomenės paslauga, sutikimo leisti prieiti prie informacijos, kuri jau saugoma transporto priemonėje, jei šios paslaugos aiškiai prašė abonentas, pagal E. privatumo 5 straipsnio 3 dalį gauti nereikia.

164. Dėl asmens duomenų tvarkymo pažymėtina, kad buvimo vietos duomenų tvarkymo teisinis pagrindas bus transporto priemonės savininko sutikimas arba, jei taikoma, sutarties

vykdymas (tvarkant tik duomenis, būtinus sutarčiai, kurios šalis yra transporto priemonės savininkas, vykdyti).

165. Sutikimas turi būti asmens, kurio duomenys tvarkomi, laisvos, konkrečios ir informacija pagrįstos valios išraiška (pvz., pažymint langelį, kuris nėra iš anksto pažymėtas, arba sukonfigūruojant transporto priemonėje sumontuotą kompiuterį taip, kad transporto priemonėje būtų galima aktyvuoti funkciją). Laisvė duoti sutikimą apima galimybę bet kada jį atšaukti, apie kurią duomenų subjektą reikėtų aiškiai informuoti. Atšaukus sutikimą, duomenų tvarkymas turi būti sustabdomas. Paskui duomenys turėtų būti ištrinami iš aktyvios duomenų bazės, nuasmeninami arba archyvuojami.

#### 3.4.2 Renkami duomenys

166. Buvimo vietos duomenys gali būti perduodami tik nuo pranešimo apie vagystę – jie negali būti nuolat renkami kitu metu.

#### 3.4.3 Saugojimo laikotarpis

167. Buvimo vietos duomenis galima saugoti tik tol, kol kompetentingos teisminės institucijos vertina atvejį arba baigiasi abejonių išsklaidymo procedūra, kurios pabaigoje nepatvirtinama transporto priemonės vagystė.

#### 3.4.4 Duomenų subjektų informavimas

168. Prieš tvarkant asmens duomenis, duomenų subjektą reikėtų skaidriai ir suprantamai informuoti pagal BDAR 13 straipsnį. Konkrečiai EDAV rekomenduoja duomenų valdytojui pabrėžti, kad transporto priemonė nėra nuolat sekama ir kad buvimo vietos duomenys gali būti renkami ir perduodami tik nuo pranešimo apie vagystę. Be to, duomenų valdytojas turi pateikti duomenų subjektui informaciją, susijusią su tuo, kad prieigą prie duomenų turi tik patvirtinti nuotolinės stebėsenos platformos pareigūnai ir teisiškai patvirtintos institucijos.
169. Dėl duomenų subjektų teisių pažymėtina, kad, jei duomenų tvarkymas grindžiamas sutikimu, duomenų subjektas turėtų būti konkrečiai informuojamas apie esamą teisę sutikimą bet kada atšaukti, nedarant poveikio sutikimu pagrįsto duomenų tvarkymo teisėtumui iki sutikimo atšaukimo. Be to, jei šiomis aplinkybėmis renkamus duomenis teikia duomenų subjektas (pateikdamas specialias formas arba atlikdamas tam tikrus veiksmus) ir jie tvarkomi remiantis BDAR 6 straipsnio 1 dalies a punktu (sutikimas) arba 6 straipsnio 1 dalies b punktu (sutarties vykdymas), duomenų subjektas gali pasinaudoti savo teise į duomenų perkeliamumą. Kaip pabrėžta gairėse dėl teisės į duomenų perkeliamumą, EDAV labai rekomenduoja, kad *duomenų valdytojai išsamiai paaiškintų, kuo skiriasi duomenų, kuriuos duomenų subjektas gali gauti naudodamasis savo prieigos ir duomenų perkeliamumo teisėmis, rūšys*.
170. Todėl duomenų valdytojas turėtų užtikrinti jam lengvą būdą laisva valia bet kada atšaukti sutikimą (tik jei teisinis pagrindas yra sutikimas) ir sukurti priemones, kuriomis galėtų atsižvelgti į duomenų perkeliamumo prašymus.
171. Šią informaciją galima pateikti pasirašant sutartį.

#### 3.4.5 Gavėjai

172. Pranešimo apie vagystę atveju buvimo vietos duomenys gali būti perduodami: i) patvirtintiems nuotolinės stebėsenos platformos pareigūnams ir ii) teisiškai patvirtintoms institucijoms.

#### 3.4.6 Saugumas

173. Taikomos bendrosios rekomendacijos. Žr. 2.7 skirsnį.