

Usmernenia



**Usmernenia 1/2020 k spracúvaniu osobných údajov
v súvislosti s prepojenými vozidlami a aplikáciami týkajúcimi
sa mobility**

Verzia 2.0

Prijaté 9. marca 2021

Postupnosť verzií

Verzia 2.0	9. marca 2021	Prijatie usmernení po verejnej konzultácii
Verzia 1.0	28. januára 2020	Prijatie usmernení na účely verejnej konzultácie

Obsah

1	ÚVOD.....	4
1.1	Súvisiace práce	5
1.2	Uplatniteľné právo	6
1.3	Rozsah pôsobnosti.....	8
1.4	Vymedzenie pojmov.....	11
1.5	Riziká pre ochranu súkromia a údajov	13
2	VŠEOBECNÉ ODPORÚČANIA.....	15
2.1	Kategórie údajov	15
2.2	Účely.....	17
2.3	Relevantnosť a minimalizácia údajov	18
2.4	Špecificky navrhnutá a štandardná ochrana údajov	18
2.5	Informácie	21
2.6	Práva dotknutej osoby.....	23
2.7	Bezpečnosť	24
2.8	Poskytnutie osobných údajov tretím stranám	25
2.9	Prenos osobných údajov mimo EÚ/EHP.....	25
2.10	Používanie palubných technológií wi-fi.....	26
3	PRÍPADOVÉ ŠTÚDIE	26
3.1	Poskytnutie služby treťou stranou	26
3.2	Celoeurópsky systém eCall.....	30
3.3	Štúdie príčin a následkov nehôd	33
3.4	Boj proti krádežiam automobilov.....	35

Európsky výbor pre ochranu údajov

so zreteľom na článok 70 ods. 1 písm. e) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (ďalej len „všeobecné nariadenie o ochrane údajov“),

so zreteľom na Dohodu o EHP, a najmä na prílohu XI a protokol 37 k tejto dohode, ktoré boli zmenené rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 154/2018 zo 6. júla 2018¹,

so zreteľom na články 12 a 22 svojho rokovacieho poriadku,

PRIJAL TIETO USMERNENIA

1 ÚVOD

1. Automobil, symbol hospodárstva 20. storočia, je jedným z výrobkov bežnej spotreby, ktorý ovplyvnil celú spoločnosť. Autá, ktoré sa bežne spájajú s predstavou slobody, sa často považujú za čosi viac než len za dopravný prostriedok. V skutočnosti predstavujú súkromný priestor, v rámci ktorého sa môžu ľudia určitou formou samostatne rozhodovať bez zásahov zvonku. V súčasnosti vzhľadom na rozšírenie prepojených vozidiel už táto predstava nezodpovedá skutočnosti. Prepojiteľnosť vozidiel sa rýchlo rozširuje z luxusných modelov a značiek na modely strednej triedy vyrábané vo veľkých objemoch a z vozidiel sa stávajú masívne údajové strediská [data hubs]. A nielen vozidlá, ale aj vodiči a cestujúci sú čoraz viac prepojení. V skutočnosti veľa modelov, ktoré boli za posledných pár rokov uvedené na trh, má v sebe zabudované snímače a prepojené palubné jednotky, ktoré môžu zhromažďovať a zaznamenávať okrem iného údaje o výkone motora, jazdných návykoch, navštívených miestach či potenciálne aj o pohybe očí vodiča, o jeho tepe alebo biometrické údaje na individuálnu identifikáciu fyzickej osoby.²
2. Toto spracúvanie údajov prebieha v komplexnom ekosystéme, ktorý sa netýka iba tradičných subjektov v rámci automobilového priemyslu, ale utvárajú ho aj nové subjekty patriace do digitálneho hospodárstva. Tieto nové subjekty môžu ponúkať služby infozábavy, ako sú online hudobné služby a informácie o stave ciest a o doprave, alebo môžu poskytovať pomocné systémy riadenia a súvisiace služby, ako je softvér systému autopilota, aktualizované informácie o stave vozidla, poistenie na základe používania alebo dynamické mapovanie. Navyše, keďže sú vozidlá prepojené prostredníctvom elektronických komunikačných sietí, dôležitú úlohu, pokiaľ ide o prípadné spracovateľské operácie týkajúce sa osobných údajov vodičov a cestujúcich, zohrávajú aj manažéri cestnej infraštruktúry a telekomunikační operátori zapojení do tohto procesu.

¹ Odkazy na „členské štáty“ v tomto dokumente by sa mali chápať ako odkazy na „členské štáty EHP“.

² Informačná grafika *Data and the connected car* (Údaje a prepojený automobil) organizácie Future of Privacy Forum: https://fpf.org/wp-content/uploads/2017/06/2017_0627-FPF-Connected-Car-Infographic-Version-1.0.pdf.

3. Prepojené vozidlá okrem toho vytvárajú čoraz viac údajov, z ktorých väčšinu možno považovať za osobné údaje vzhľadom na to, že sa týkajú vodičov alebo cestujúcich. Aj keby údaje zhromažďované prepojeným automobилом neboli priamo spojené s menom, ale len s technickými aspektmi a prvkami vozidla, stále sa budú týkať vodiča automobilu alebo cestujúcich. Napríklad údaje súvisiace so štýlom jazdy alebo s prejdenou vzdialenosťou, údaje súvisiace s opotrebovaním častí vozidla, lokalizačné údaje alebo údaje získané z kamier sa môžu týkať správania vodiča a zároveň môže ísť o informácie o ďalších osobách, ktoré sa môžu nachádzať vo vozidle, alebo o míňajúcich dotknutých osobách. Tieto technické údaje vytvára fyzická osoba a umožňujú jej priamu alebo nepriamu identifikáciu prevádzkovateľom alebo inou osobou. Vozidlo možno považovať za terminál, ktorý môžu používať rôzni používatelia. Preto podobne ako v prípade osobných počítačov toto potenciálne množstvo používateľov nemá vplyv na osobnú povahu údajov.
4. Medzinárodná automobilová federácia (Fédération Internationale de l'Automobile – FIA) v roku 2016 usporiadala celoeurópsku kampaň *My Car My Data* (Moje auto – moje údaje), aby zistila názory Európanov na prepojené automobily.³ Hoci kampaň odhalila vysoký záujem vodičov o prepojitelnosť, poukázala aj na opatrnosť, ktorú treba uplatňovať v súvislosti s používaním údajov vytváraných vozidlami, ako aj na dôležitosť dodržiavania právnych predpisov na ochranu osobných údajov. Každá zainteresovaná strana tak čelí výzve, ako začleniť rozmer ochrany osobných údajov už do fázy navrhovania výrobku a ako zabezpečiť, že používatelia automobilov budú môcť využívať transparentnosť a kontrolu v súvislosti s ich údajmi v súlade s odôvodnením 78 všeobecného nariadenia o ochrane údajov. Tento prístup pomáha posilniť dôveru používateľov a tým aj dlhodobému rozvoju týchto technológií.

1.1 Súvisiace práce

5. Prepojené vozidlá sa v posledných desiatich rokoch stali zásadnou témou pre regulátorov, pričom v posledných rokoch došlo k veľkému zvýšeniu záujmu. Na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni preto bolo uverejnených viacero prác týkajúcich sa bezpečnosti a súkromia prepojených vozidiel. Cieľom týchto predpisov a iniciatív je doplnenie existujúcich rámcov ochrany osobných údajov a súkromia o pravidlá týkajúce sa tohto odvetvia alebo poskytnutie usmernení odborníkom.

1.1.1 Iniciatívy na európskej a medzinárodnej úrovni

6. Od 31. marca 2018 je vo všetkých nových vozidlách typu M1 a N1 (osobné automobily a ľahké vozidlá) povinný palubný systém eCall využívajúci službu tiesňovej linky 112.^{4,5} Pracovná skupina zriadená podľa článku 29 už v roku 2006 prijala pracovný dokument o ochrane údajov a o dôsledkoch systému eCall na ochranu súkromia.⁶ Ako už bolo uvedené, pracovná skupina zriadená podľa článku 29 okrem toho v októbri 2017 prijala aj stanovisko k spracovaniu osobných údajov v kontexte kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (C-ITS).

³ Kampaň *My Car My Data*: <http://www.mycarmydata.eu/>.

⁴ Interoperabilný systém eCall v celej EÚ: https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.

⁵ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 585/2014/EÚ z 15. mája 2014 o zavedení interoperabilnej služby eCall v celej EÚ Text s významom pre EHP: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0585>.

⁶ Pracovný dokument o ochrane údajov a o dôsledkoch systému eCall na ochranu súkromia: http://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2006/wp125_sk.pdf.

7. V januári 2017 Agentúra Európskej únie pre sieťovú a informačnú bezpečnosť (ENISA) uverejnila štúdiu zameranú na kybernetickú bezpečnosť a odolnosť inteligentných automobilov, v ktorej sa vymenúvajú citlivé aktíva, ako aj súvisiace hrozby, riziká, zmierňujúce faktory a prípadné bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú zaviesť.⁷ V septembri 2017 Medzinárodná konferencia splnomocnencov pre ochranu údajov a súkromia prijala uznesenie o prepojených vozidlách.⁸ A napokon medzinárodná pracovná skupina pre ochranu údajov v telekomunikáciách v apríli 2018 takisto prijala pracovný dokument o prepojených vozidlách.⁹

1.1.2 Vnútroštátne iniciatívy členov Európskeho výboru pre ochranu údajov (EDPB)

8. V januári 2016 Konferencia nemeckých orgánov pre ochranu údajov spolkovej vlády a vlád spolkových krajín a Zväz nemeckého automobilového priemyslu (VDA) zverejnili spoločné vyhlásenie o zásadách ochrany osobných údajov v prepojených a neprepojených vozidlách.¹⁰ V auguste 2017 Stredisko pre prepojené a autonómne vozidlá (Centre for Connected and Autonomous Vehicles – CCAV) Spojeného kráľovstva vydalo usmernenia, ktorými sa stanovujú zásady kybernetickej bezpečnosti prepojených a automatizovaných vozidiel, s cieľom zvýšiť informovanosť v tejto oblasti v rámci automobilového odvetvia.¹¹ Francúzsky orgán pre ochranu údajov Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) v októbri 2017 vydal balík opatrení týkajúcich sa dodržiavania predpisov pre prepojené vozidlá s cieľom poskytnúť pomoc zainteresovaným stranám, pokiaľ ide o to, ako majú spojiť špecificky navrhnutú a štandardnú ochranu údajov tak, aby dotknuté osoby získali účinnú kontrolu nad svojimi údajmi.¹²

1.2 Uplatniteľné právo

9. Príslušným právnym rámcom EÚ je všeobecné nariadenie o ochrane údajov. Toto nariadenie sa uplatňuje vo všetkých prípadoch, keď sa spracúvanie údajov v súvislosti s prepojenými vozidlami týka spracúvania osobných údajov jednotlivcov.
10. Okrem všeobecného nariadenia o ochrane údajov **sa osobitná norma pre všetky subjekty, ktoré by chceli ukladať informácie v koncovom zariadení účastníka alebo používateľa v Európskom hospodárskom priestore (EHP) alebo získať prístup k týmto informáciám stanovuje** v smernici 2002/58/ES zmenenej smernicou 2009/136/ES (ďalej len „smernica o súkromí a elektronických komunikáciách“).
11. Pokiaľ sa väčšina ustanovení smernice o súkromí a elektronických komunikáciách (články 6, 9 atď.) vzťahuje iba na poskytovateľov verejne dostupných elektronických komunikačných služieb a na poskytovateľov verejných komunikačných sietí, článok 5 ods. 3 smernice

⁷ Kybernetická bezpečnosť a odolnosť inteligentných automobilov:

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

⁸ Uznesenie o ochrane osobných údajov v automatizovaných a prepojených vozidlách:

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

⁹ Pracovný dokument o prepojených vozidlách: <https://www.datenschutz-berlin.de/infothek-und-service/veroeffentlichungen/working-paper/>.

¹⁰ *Data protection aspects of using connected and non-connected vehicles* (Aspekty ochrany osobných údajov v súvislosti s používaním prepojených a neprepojených vozidiel):

https://www.lida.bayern.de/media/dsk_joint_statement_vda.pdf.

¹¹ *Principles of cyber security for connected and automated vehicles* (Zásady kybernetickej bezpečnosti týkajúce sa prepojených a automatizovaných vozidiel): <https://www.gov.uk/government/publications/principles-of-cyber-security-for-connected-and-automated-vehicles>.

¹² Balík opatrení týkajúcich sa dodržiavania predpisov, pokiaľ ide o zodpovedné používanie údajov v prepojených vozidlách): <https://www.cnil.fr/en/connected-vehicles-compliance-package-responsible-use-data>.

o súkromí a elektronických komunikáciách je všeobecné ustanovenie. Nevzťahuje sa totiž len na elektronické komunikačné služby, ale aj na každý subjekt, súkromný či verejný, ktorý umiestňuje informácie na koncové zariadenie alebo ich z neho načítava bez ohľadu na povahu údajov, ktoré sa ukladajú alebo ku ktorým má prístup.

12. Pokiaľ ide o pojem *koncové zariadenie* [terminal equipment], jeho vymedzenie sa nachádza v smernici 2008/63/ES¹³. Koncové zariadenie sa v článku 1 písm. a) vymedzuje ako „*zariadenie priamo alebo nepriamo pripojené k rozhraniu verejnej telekomunikačnej siete na vysielanie, spracovanie alebo prijatie informácií; v oboch prípadoch (priamom alebo nepriamom) pripojenie môže byť urobené vodičom, optickým vláknom alebo elektromagneticky; pripojenie je nepriame, ak je zariadenie umiestnené medzi terminál a rozhranie verejnej siete; b) pozemná družicová stanica*“.
13. V dôsledku toho a pod podmienkou splnenia uvedených kritérií by sa prepojené vozidlo a zariadenie k nemu pripojené mali považovať za „*koncové zariadenie*“ (podobne ako počítač, smartfón alebo hybridná televízia) a ustanovenia článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách sa uplatňujú v relevantných prípadoch.
14. Ako uviedol EDPB vo svojom stanovisku 5/2019 týkajúcom sa vzájomného pôsobenia medzi smernicou o súkromí a elektronických komunikáciách a všeobecným nariadením o ochrane údajov,¹⁴ v článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách sa stanovuje, že na ukladanie informácií alebo na získanie prístupu k informáciám uloženým v koncovom zariadení účastníka alebo užívateľa je spravidla, a s výhradou výnimiek z tohto pravidla uvedených v bode 17, potrebný predchádzajúci súhlas. V rozsahu, v akom informácie uložené v zariadeniach koncových používateľov predstavujú osobné údaje, má článok 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách prednosť pred článkom 6 všeobecného nariadenia o ochrane údajov, pokiaľ ide o činnosť ukladania alebo získavania prístupu k týmto informáciám.¹⁵ Všetky spracovateľské operácie osobných údajov nasledujúce po uvedených spracovateľských operáciách vrátane spracúvania osobných údajov získaných prístupom k informáciám v koncovom zariadení musia mať, aby boli zákonné, právny základ podľa článku 6 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.¹⁶
15. Keďže prevádzkovateľ v záujme získania súhlasu s ukladáním informácií alebo získaním prístupu k nim v súlade s článkom 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách musí informovať dotknutú osobu o všetkých účeloch spracúvania – vrátane každého spracúvania, ktoré sa uskutoční po uvedených operáciách (teda „následného spracúvania“) – súhlas podľa článku 6 všeobecného nariadenia o ochrane údajov bude vo všeobecnosti predstavovať najvhodnejší právny základ pre spracúvanie osobných údajov po týchto operáciách (pokiaľ je účel ďalšieho spracúvania zahrnutý v súhlase dotknutej osoby, pozri body 53 a 54). Súhlas teda môže predstavovať právny základ pre ukladanie informácií a získavanie prístupu k informáciám,

¹³ Smernica Komisie 2008/63/ES z 20. júna 2008 o hospodárskej súťaži na trhoch s koncovými telekomunikačnými zariadeniami (kodifikované znenie) (Text s významom pre EHP): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=CELEX:32008L0063>.

¹⁴ Európsky výbor pre ochranu údajov, Stanovisko 5/2019 týkajúce sa vzájomného pôsobenia medzi smernicou o súkromí a elektronických komunikáciách a všeobecným nariadením o ochrane údajov, najmä pokiaľ ide o príslušnosť, úlohy a právomoci orgánov pre ochranu osobných údajov, prijaté 12. marca 2019 (ďalej len „stanovisko 5/2019“), bod 40.

¹⁵ Tamže, bod 40.

¹⁶ Tamže, bod 41.

ktoré už boli uložené, ako aj pre následné spracúvanie osobných údajov¹⁷. Samozrejme, pri posudzovaní súladu s článkom 6 všeobecného nariadenia o ochrane údajov by sa malo zohľadniť, že spracúvanie ako celok zahŕňa osobitné činnosti, v prípade ktorých sa zákonodarca EÚ snažil stanoviť dodatočnú ochranu.¹⁸ Prevádzkovatelia okrem toho musia pri určovaní primeraného právneho základu zohľadniť vplyv na práva dotknutých osôb s cieľom dodržať zásadu spravodlivosti.¹⁹ Podstatné je, že prevádzkovatelia sa nemôžu opierať o článok 6 všeobecného nariadenia o ochrane údajov, aby znížili dodatočnú ochranu, ktorú poskytuje článok 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách.

16. EDPB pripomína, že pojem súhlas v smernici o súkromí a elektronických komunikáciách zodpovedá pojmu súhlas vo všeobecnom nariadení o ochrane údajov a musí spĺňať všetky požiadavky súhlasu stanovené v článku 4 bode 11 a článku 7 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.
17. Hoci však súhlas predstavuje zásadu, podľa článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách je možné ukladanie informácií alebo získavanie prístupu k informáciám, ktoré už boli uložené, v koncovom zariadení vyňať z požiadavky na informovaný súhlas, ak je splnené jedno z týchto kritérií:
 - **výnimka 1:** výhradne na účely výkonu prenosu [transmission] správy prostredníctvom elektronickej komunikačnej siete,
 - **výnimka 2:** ak je to nevyhnutne potrebné na to, aby poskytovateľ služieb informačnej spoločnosti, ktoré si účastník alebo používateľ výslovne vyžiadal, mohol tieto služby poskytnúť.
18. V týchto prípadoch je spracúvanie osobných údajov vrátane osobných údajov získaných prístupom k informáciám v koncovom zariadení založené na jednom z právnych základov stanovených v článku 6 všeobecného nariadenia o ochrane údajov. Súhlas sa napríklad nevyžaduje, keď je spracúvanie údajov potrebné na poskytovanie služieb GPS navigácie, ktoré si vyžiadala dotknutá osoba, ak takéto služby možno považovať za služby informačnej spoločnosti.

1.3 Rozsah pôsobnosti

19. EDPB by chcel upozorniť na skutočnosť, že účelom týchto usmernení je podporiť dodržiavanie predpisov pri spracúvaní osobných údajov, ktoré vykonáva široký okruh zainteresovaných strán pôsobiacich v tomto prostredí. Nie sú však určené na opis všetkých prípadov použitia, ktoré sú v tomto kontexte možné, ani na poskytnutie pokynov pre každú možnú konkrétnu situáciu.
20. Rozsah pôsobnosti tohto dokumentu je zameraný najmä na spracúvanie osobných údajov v súvislosti s neprofesionálnym používaním prepojených vozidiel dotknutými osobami: napr. vodičmi, cestujúcimi, majiteľmi vozidla, inými účastníkmi cestnej premávky atď. Konkrétnejšie sa zaoberá osobnými údajmi: i) ktoré sa spracúvajú vo vozidle, ii) ktorých výmena prebieha medzi vozidlom a osobnými zariadeniami prepojenými s vozidlom (napr. používateľov smartfón) alebo iii) ktoré sa získavajú lokálne vo vozidle a exportujú na ďalšie spracúvanie externým subjektom (napr. výrobcami vozidiel, manažérmi infraštruktúry, poisťovňami, autoopravovňami).

¹⁷ Súhlas vyžadovaný podľa článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách a súhlas potrebný ako právny základ pre spracúvanie osobných údajov (článok 6 všeobecného nariadenia o ochrane údajov) na ten istý konkrétny účel sa môžu získať naraz (napríklad označením políčka, pri ktorom sa jednoznačne uvádza, na čo dáva dotknutá osoba súhlas).

¹⁸ Stanovisko 5/2019, bod 41.

¹⁹ Európsky výbor pre ochranu údajov, Usmernenia 2/2019 o spracúvaní osobných údajov podľa článku 6 ods. 1 písm. b) všeobecného nariadenia o ochrane údajov v súvislosti s poskytovaním on-line služieb dotknutým osobám, verzia 2.0, 8. októbra 2019, bod 1.

21. Vymedzenie pojmu prepojené vozidlo sa v tomto dokumente musí chápať ako široký pojem. Možno ho vymedziť ako vozidlo vybavené množstvom elektronických riadiacich jednotiek [electronic control units – ECU], ktoré sú navzájom prepojené prostredníctvom palubnej siete, ako aj zariadeniami zabezpečujúcimi prepojitelnosť, čo vozidlu umožňuje výmenu informácií s inými zariadeniami vo vozidle aj mimo neho. Výmena údajov ako taká môže prebiehať medzi vozidlom a osobnými zariadeniami prepojenými s vozidlom, umožňujúcimi napríklad zrkadlenie mobilných aplikácií na informačnej a zábavnej jednotke prístrojovej dosky automobilu. Do rozsahu pôsobnosti tohto dokumentu je zahrnutý aj vývoj samostatných mobilných aplikácií, čiže aplikácií nezávislých od vozidla (napríklad používaných výhradne prostredníctvom smartfónu), ktoré pomáhajú vodičom, pretože prispievajú k prepojitelnosti vozidla, hoci v skutočnosti nemusia využívať prenos údajov so samotným vozidlom. Existuje veľký počet rozmanitých aplikácií pre prepojené vozidlá, napríklad²⁰:
22. *Riadenie mobility* [mobility management]: funkcie umožňujúce vodičom dosiahnuť cieľ rýchlo a úsporne, a to tak, že im poskytujú včasné informácie o GPS navigácii, o potenciálne nebezpečných podmienkach prostredia (napr. zľadovatená vozovka), o preťaženiach dopravy alebo o stavebných prácach na cestách, o parkoviskách alebo autoservisoch, optimalizovanej spotrebe paliva alebo spoplatnení ciest.
23. *Správa vozidla* [vehicle management]: funkcie, ktoré majú vodičom pomáhať pri znižovaní prevádzkových nákladov a zjednodušení používania, ako je oznámenie o stave vozidla a servisné pripomienky, prenos údajov o používaní (napr. pre služby opráv vozidiel), prispôbené poistenie *Pay As/How You Drive* (poistné podľa najazdenej vzdialenosti/spôsobu jazdy), diaľkové operácie (napr. vykurovací systém) alebo profilové nastavenia (napr. poloha sedadla).
24. *Bezpečnosť cestnej premávky*: funkcie, ktoré vodiča upozorňujú na vonkajšie nebezpečenstvá a vnútorné reakcie, ako je ochrana pri náraze, výstražné svetlá, výstraha pred vybočením z jazdného pruhu, detegovanie ospalosti vodiča, tiesňové volanie (eCall) alebo tzv. čierne skrinky na vyšetrovanie nehôd (zariadenie na záznam údajov o udalostiach).
25. *Zábava*: funkcie poskytujúce informácie vodičovi a cestujúcim a súvisiace s ich zábavou, ako sú rozhrania smartfónov (telefónne volania bez použitia rúk, hlasom ovládané písanie textových správ), prístupové body bezdrôtovej miestnej počítačovej siete (WLAN), hudobné, audiovizuálne, internetové služby, služby sociálnych médií, mobilné kancelárske služby alebo služby tzv. inteligentnej domácnosti.
26. *Podpora vodiča*: funkcie týkajúce sa čiastočne alebo plne automatizovanej jazdy, ako je prevádzková pomoc alebo autopilot v hustej premávke, pri parkovaní alebo na diaľniciach.
27. *Pohoda vodiča*: funkcie monitorovania pohodlia vodiča, jeho schopnosti a spôsobilosti riadiť vozidlo, ako je zisťovanie únavy alebo zdravotná pomoc.
28. Vozidlá teda môžu, ale nemusia byť prirodzene prepojené a osobné údaje sa môžu zhromažďovať prostredníctvom viacerých prostriedkov vrátane: i) snímačov vozidla, ii) telematických zariadení alebo iii) mobilných aplikácií (napr. ku ktorým sa pristupuje z vodičovho zariadenia). Ak majú mobilné aplikácie patriť do rozsahu pôsobnosti tohto dokumentu, musia mať súvislosť s prostredím riadenia, napríklad navigačné aplikácie GPS

²⁰ PwC Strategy 2014. *In the fast lane. The bright future of connected cars* (V rýchlom pruhu. Svetlá budúcnosť prepojených automobilov): https://www.strategyand.pwc.com/media/file/Strategyand_In-the-Fast-Lane.pdf.

patria do rozsahu pôsobnosti. Na aplikácie, ktorých funkcie vodičom iba navrhujú zaujímavé miesta (reštaurácie, historické pamiatky atď.), sa však tieto usmernenia nevzťahujú.

29. Väčšina údajov, ktoré prepojené vozidlo vytvára, sa týka fyzickej osoby, ktorá je identifikovaná alebo identifikovateľná, a tak predstavujú osobné údaje. Napríklad údaje obsahujú priamo identifikovateľné informácie (napr. úplnú totožnosť vodiča), ako aj nepriamo identifikovateľné informácie, ako sú údaje o uskutočnených jazdách, údaje o používaní vozidla (napr. údaje týkajúce sa štýlu jazdy alebo prejdenej vzdialenosti) alebo technické údaje o vozidle (napr. údaje týkajúce sa opotrebovania častí vozidla), ktoré možno prostredníctvom krížového porovnania s inými súbormi, a najmä s identifikačným číslom vozidla (VIN), spojiť s fyzickou osobou. Osobné údaje v prepojených vozidlách môžu zahŕňať aj metaúdaje, ako je stav údržby vozidla. Inými slovami, všetky údaje, ktoré je možné spojiť s fyzickou osobou, teda patria do rozsahu pôsobnosti tohto dokumentu.
30. Ekosystém prepojených vozidiel zahŕňa široké spektrum zainteresovaných strán. Presnejšie, súčasťou tohto ekosystému sú tradičné subjekty automobilového priemyslu, ako aj nové subjekty z digitálneho odvetvia. Tieto usmernenia sú teda zamerané na výrobcov vozidiel, výrobcov zariadení a dodávateľov pre automobilový priemysel, autoopravovne, predajne automobilov, poskytovateľov služieb autoservisov, správcov vozového parku, poisťovne poskytujúce poistenie vozidiel, poskytovateľov zábavných služieb, telekomunikačných operátorov, manažérov cestnej infraštruktúry a orgány verejnej moci, ako aj na dotknuté osoby. EDPB zdôrazňuje, že kategórie dotknutých osôb sa medzi jednotlivými službami líšia (napr. vodiči, majitelia, cestujúci atď.). Toto nie je úplný zoznam, keďže ekosystém zahŕňa široký okruh služieb vrátane služieb, pri ktorých je potrebné priame overovanie alebo priama identifikácia, a služieb, pri ktorých to potrebné nie je.
31. Časť spracúvania údajov fyzickými osobami vo vozidle je v rámci „*výlučne osobnej alebo domácej činnosti*“, a preto nepatrí do rozsahu pôsobnosti všeobecného nariadenia o ochrane údajov²¹. To sa týka najmä používania osobných údajov vo vozidlách tými dotknutými osobami, ktoré tieto údaje vložili do prístrojovej dosky vozidla. EDPB však pripomína, že podľa odôvodnenia 18 všeobecného nariadenia o ochrane údajov sa toto nariadenie „*vzťahuje na prevádzkovateľov alebo sprostredkovateľov, ktorí poskytujú prostriedky na spracúvanie osobných údajov na takéto osobné alebo domáce činnosti*“.

1.3.1 Čo je mimo rozsah pôsobnosti tohto dokumentu

32. Zamestnávateľia, ktorí svojim zamestnancom poskytujú služobné vozidlá, môžu chcieť sledovať ich konanie (napr. v záujme zabezpečenia bezpečnosti zamestnanca, tovaru alebo vozidiel, na pridelenie prostriedkov, na sledovanie a zaúčtovanie služby alebo na kontrolu pracovného času). Spracúvanie údajov vykonávané zamestnávateľmi v tejto súvislosti vyvoláva špecifické otázky v oblasti zamestnávania, ktoré môžu byť predmetom regulácie pracovného práva na vnútroštátnej úrovni, čím sa nie je možné podrobne zaoberať v týchto usmerneniach²².
33. Hoci spracúvanie osobných údajov v kontexte úžitkových vozidiel používaných na profesionálne účely (napr. na účely verejnej dopravy) a v rámci zdieľanej dopravy a riešenia mobility ako služby môže vyvolávať špecifické otázky, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti

²¹ Pozri článok 2 ods. 2 písm. c) všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

²² Pracovná skupina zriadená podľa článku 29 sa tejto problematike venovala vo svojom stanovisku 2/2017 k spracúvaniu údajov v práci (WP 249): https://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610169.

týchto všeobecných usmernení, mnohé zo zásad a odporúčaní uvedených v tomto dokumente sa vzťahujú aj na tieto druhy spracúvania.

34. Prepojené vozidlá sú systémy využívajúce rádiový signál, sú tiež vystavené pasívnemu sledovaniu, ako je sledovanie prostredníctvom wi-fi alebo bluetooth. V tomto zmysle sa nijako nelíšia od iných prepojených zariadení a patria do rozsahu pôsobnosti smernice o súkromí a elektronických komunikáciách, ktorá sa v súčasnosti reviduje. To teda vylučuje aj rozsiahle sledovanie vozidiel vybavených technológiou wi-fi²³ hustou sieťou okolostojacich používajúcich bežné lokalizačné služby v smartfónoch. Tieto služby bežne poskytujú ústredným serverom údaje o všetkých viditeľných sieťach wi-fi. Keďže zabudované wi-fi zariadenie sa môže považovať za sekundárny identifikátor vozidla²⁴, hrozí riziko systematického priebežného zhromažďovania úplných profilov pohybu vozidla.
35. Vozidlá bývajú čoraz častejšie vybavené zariadeniami na vyhotovovanie obrazových záznamov (napr. parkovacie kamerové systémy alebo palubné kamery do auta). Keďže ide o otázku filmovania verejných priestorov, ktorá si vyžaduje posúdenie príslušného legislatívneho rámca, ktorý je pre každý členský štát iný, toto spracúvanie údajov nepatrí do rozsahu pôsobnosti týchto usmernení.
36. Spracúvaním údajov, ktoré umožňuje fungovanie kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (C-ITS), ako sa vymedzujú v smernici 2010/40/EÚ²⁵, sa zaoberá osobitné stanovisko pracovnej skupiny zriadenej podľa článku 29²⁶. Hoci vymedzenie pojmu kooperatívnych inteligentných dopravných systémov v smernici neobsahuje žiadne technické špecifikácie, pracovná skupina zriadená podľa článku 29 sa vo svojom stanovisku zamerala na komunikáciu na krátke vzdialenosti, t. j. na komunikáciu, ktorá si nevyžaduje zásah prevádzkovateľa siete. Konkrétne pracovná skupina v stanovisku poskytuje analýzu konkrétnych prípadov použitia systémov vyrobených na počiatočné zavedenie a zaväzuje sa, že v neskoršom štádiu posúdi nové otázky, ktoré sa nepochybne otvoria po zavedení vyšších úrovní automatizácie. Keďže dôsledky na spracúvanie údajov v kontexte kooperatívnych inteligentných dopravných systémov sú veľmi špecifické (bezprecedentné množstvo lokalizačných údajov, nepretržité vysielanie osobných údajov, výmena údajov medzi vozidlami a inými zariadeniami cestnej infraštruktúry atď.) a keďže sú stále predmetom diskusií na európskej úrovni, spracúvanie osobných údajov v tomto kontexte nie je predmetom týchto usmernení.
37. A napokon cieľom tohto dokumentu nie je zaoberať sa všetkými možnými záležitosťami a otázkami vznikajúcimi v súvislosti s prepojenými vozidlami, a preto sa tieto usmernenia nemôžu považovať za vyčerpávajúce.

1.4 Vymedzenie pojmov

38. **Spracúvanie** osobných údajov je akákoľvek operácia, ktorá sa týka osobných údajov, napr. získavanie, zaznamenávanie, usporadúvanie, štruktúrovanie, uchovávanie, prepracúvanie

²³ Pre viac informácií pozri: <https://www.datenschutzzentrum.de/artikel/1269-Location-Services-can-Systematically-Track-Vehicles-with-WiFi-Access-Points-at-Large-Scale.html>.

²⁴ Markus Ullmann, Tobias Franz, a Gerd Nolden, *Vehicle Identification Based on Secondary Vehicle Identifier -- Analysis, and Measurements* (Identifikácia vozidla na základe sekundárneho identifikátora vozidla), In Proceedings, VEHICULAR 2017, The Sixth International Conference on Advances in Vehicular Systems, Technologies and Applications, Nice, Francúzsko, 23. až 27. júla 2017, s. 32 – 37.

²⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0040>.

²⁶ Pracovná skupina zriadená podľa článku 29 – Stanovisko 3/2017 k spracovaniu osobných údajov v kontexte kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (C-ITS): http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610171.

alebo zmena, vyhľadávanie, prehliadanie, využívanie, poskytovanie prenosom, šírením alebo poskytovaním iným spôsobom, preskupovanie alebo kombinovanie, obmedzenie, vymazanie alebo likvidácia atď.²⁷

39. **Dotknutá osoba** je fyzická osoba, ktorej sa týkajú údaje, ktoré sú predmetom spracúvania. V kontexte prepojených vozidiel môže ísť najmä o vodiča (hlavného alebo príležitostného), o cestujúceho alebo o majiteľa vozidla.²⁸
40. **Prevádzkovateľ** je osoba, ktorá určí účely a prostriedky spracúvania, ktoré prebieha v prepojených vozidlách.²⁹ Prevádzkovateľmi môžu byť poskytovatelia služieb, ktorí spracúvajú údaje z vozidiel a posielajú vodičom dopravné informácie, správy o ekologickom spôsobe jazdy alebo upozornenia týkajúce sa fungovania vozidla, poisťovne ponúkajúce poistenie typu *Pay As You Drive* (poistné podľa najazdenej vzdialenosti) alebo výrobcovia vozidiel zhromažďujúci údaje o opotrebovaní častí vozidla s cieľom zlepšiť kvalitu vozidiel. Podľa článku 26 všeobecného nariadenia o ochrane údajov môžu dvaja alebo viacerí prevádzkovatelia spoločne určiť účely a prostriedky spracúvania, a tak sa považujú za spoločných prevádzkovateľov. V tomto prípade musia jasne vymedziť povinnosti každého z nich, a to najmä pokiaľ ide o výkon práv dotknutých osôb a o poskytovanie informácií uvedených v článkoch 13 a 14 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.
41. **Sprostredkovateľ** je každá osoba, ktorá spracúva osobné údaje pre prevádzkovateľa a v jeho mene.³⁰ Sprostredkovateľ zhromažďuje a spracúva údaje na pokyn prevádzkovateľa bez toho, aby tieto údaje používal na vlastné účely. Napríklad v niektorých prípadoch výrobcovia zariadení a dodávatelia pre automobilový priemysel môžu spracúvať údaje v mene výrobcov vozidiel (čo neznamena, že nemôžu byť prevádzkovateľmi na iné účely). V článku 28 všeobecného nariadenia o ochrane údajov sa okrem požiadavky, aby sprostredkovatelia prijali primerané technické a organizačné opatrenia s cieľom zaručiť úroveň bezpečnosti prispôsobenú riziku, uvádzajú povinnosti sprostredkovateľov.
42. **Príjemca** je fyzická alebo právnická osoba, orgán verejnej moci, agentúra alebo iný subjekt, ktorému sa osobné údaje poskytujú bez ohľadu na to, či je treťou stranou.³¹ Napríklad obchodný partner poskytovateľa služieb, od ktorého dostáva osobné údaje pochádzajúce z vozidla, je príjemca osobných údajov. Bez ohľadu, či sa príjemca správa ako nový prevádzkovateľ alebo ako sprostredkovateľ, musí dodržiavať povinnosti, ktoré mu ukladá všeobecné nariadenie o ochrane údajov.
43. Orgány verejnej moci, ktoré môžu prijať osobné údaje v rámci konkrétneho zisťovania v súlade s právom Únie alebo právom členského štátu, sa však nepovažujú za príjemcov³²; spracúvanie uvedených údajov uvedenými orgánmi verejnej moci sa uskutočňuje v súlade s uplatniteľnými pravidlami ochrany údajov v závislosti od účelov spracúvania. Napríklad orgány presadzovania práva sa považujú za oprávnené tretie strany vtedy, keď si vyžadujú osobné údaje v rámci vyšetrovania v súlade s právom Európskej únie alebo členského štátu.

²⁷ Pozri článok 4 bod 2 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

²⁸ Pozri článok 4 bod 1 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

²⁹ Pozri článok 4 bod 7 všeobecného nariadenia o ochrane údajov a Európsky výbor pre ochranu údajov, Usmernenia 7/2020 k pojmom prevádzkovateľ a sprostredkovateľ vo všeobecnom nariadení o ochrane údajov (ďalej len „usmernenia 7/2020“).

³⁰ Pozri článok 4 bod 8 všeobecného nariadenia o ochrane údajov a usmernenia 7/2020.

³¹ Pozri článok 4 bod 9 všeobecného nariadenia o ochrane údajov a usmernenia 7/2020.

³² Článok 4 bod 9 všeobecného nariadenia o ochrane údajov a odôvodnenie 31.

1.5 Riziká pre ochranu súkromia a údajov

44. Pracovná skupina zriadená podľa článku 29 už vyjadrila niekoľko obáv týkajúcich sa systémov internetu vecí [Internet of Things – IoT], ktoré sa môžu vzťahovať aj na prepojené vozidlá.³³ Závažnosti týkajúce sa bezpečnosti osobných údajov a kontroly nad nimi, na ktoré pracovná skupina poukázala už v súvislosti s internetom vecí, sú ešte citlivejšie v kontexte prepojených vozidiel, keďže sa týkajú otázok bezpečnosti cestnej premávky – a môžu mať vplyv na fyzickú integritu vodiča – v prostredí, ktoré sa tradične vníma ako izolované od vonkajších vplyvov a chránené pred nimi.
45. Prepojené vozidlá okrem toho vyvolávajú značné obavy o ochranu osobných údajov a súkromia v súvislosti so spracúvaním lokalizačných údajov, keďže ich čoraz viac rušivý charakter môže vyvíjať tlak na súčasné možnosti zachovania anonymity. EDPB by chcel osobitne zdôrazniť a upriamiť pozornosť zainteresovaných strán na skutočnosť, že používanie lokalizačných technológií si vyžaduje zavedenie špecifických bezpečnostných opatrení s cieľom zabrániť sledovaniu osôb a zneužívaniu týchto údajov.

1.5.1 Nedostatočná kontrola a informačná asymetria

46. Vodiči vozidiel a cestujúci nie sú vždy primerane informovaní o spracúvaní údajov, ktoré prebieha v prepojenom vozidle alebo jeho prostredníctvom. Informácie môžu byť poskytnuté iba majiteľovi vozidla, ktorý nemusí byť vodičom, a takisto nemusia byť poskytnuté včas. Existuje teda riziko, že nebudú ponúknuté dostatočné funkcie alebo možnosti na výkon kontroly potrebné na to, aby dotknutí jednotlivci mohli využiť svoje práva na ochranu osobných údajov a súkromia. Táto skutočnosť je dôležitá, keďže počas svojej životnosti môžu vozidlá patriť viacerým majiteľom, a to buď z dôvodu predaja, alebo pretože sa namiesto predaja prenajímajú formou lízingu.
47. Komunikačné zariadenia vo vozidle sa takisto môžu spustiť automaticky, ako aj v rámci štandardného nastavenia bez toho, aby o tom daná osoba vedela. Bez možnosti účinnej kontroly nad tým, ako spolu vozidlo a jeho prepojené zariadenie komunikujú, musí byť pre používateľa mimoriadne náročné mať kontrolu nad tokom údajov. Ešte ťažšie bude kontrolovať ich následné použitie, a tým zabrániť ich prípadnému využitiu na neplánované účely [functional creep].

1.5.2 Kvalita súhlasu používateľa

48. EDPB zdôrazňuje, že v prípade, keď je spracúvanie údajov založené na súhlase, splnené musia byť všetky prvky platného súhlasu, čo znamená, že súhlas musí byť slobodne daný, konkrétny, informovaný a jednoznačný prejav vôle dotknutej osoby podľa výkladu v usmerneniach EDPB k súhlasu.³⁴ Prevádzkovatelia musia venovať osobitnú pozornosť formám získania platného súhlasu jednotlivých účastníkov, ako sú majitelia alebo používatelia automobilu. Súhlas sa musí poskytnúť samostatne na jednotlivé účely a nesmie byť spájaný s plnením zmluvy na nákup nového automobilu alebo jeho prenájmom formou lízingu. Súhlas musí byť možné odvolať rovnako jednoducho, ako bol poskytnutý.
49. To isté musí platiť v prípade, keď sa súhlas vyžaduje na účely súladu so smernicou o súkromí a elektronických komunikáciách, napríklad ak dochádza k ukladaniu informácií alebo k získavaniu prístupu k informáciám, ktoré už boli uložené, vo vozidle, ako sa vyžaduje v určitých prípadoch

³³ Pracovná skupina zriadená podľa článku 29 – Stanovisko 8/2014 k najnovšiemu vývoju v oblasti internetu vecí: https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp223_sk.pdf.

³⁴ Európsky výbor pre ochranu údajov, Usmernenia 5/2020 k súhlasu podľa nariadenia 2016/679, verzia 1.1, 4. mája 2020 (ďalej len „usmernenia 5/2020“).

podľa článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách. Ako už bolo uvedené, súhlas v tomto kontexte sa musí vykladať so zreteľom na všeobecné nariadenie o ochrane údajov.

50. V mnohých prípadoch používateľ nemusí vedieť o tom, že v jeho vozidle prebieha spracúvanie údajov. Takýto nedostatok informácií predstavuje značnú prekážku pre preukázanie platného súhlasu podľa všeobecného nariadenia o ochrane údajov vzhľadom na to, že súhlas musí byť informovaný. V takýchto situáciách súhlas nemožno považovať za právny základ pre príslušné spracúvanie údajov podľa všeobecného nariadenia o ochrane údajov.
51. V prípade prepojených vozidiel môže byť ťažké uplatniť klasické mechanizmy používané na získanie súhlasu jednotlivcov, čoho dôsledkom je súhlas „nízkej kvality“ založený na nedostatku informácií alebo praktická nemožnosť poskytnúť vylepšený súhlas v súlade s vyjadrenými preferenciami jednotlivcov. V praxi takisto môže byť ťažké získať súhlas od vodičov a cestujúcich, ktorí nie sú spriaznení s majiteľom vozidla v prípade ojazdených vozidiel, vozidiel prenajatých formou lízingu, prenajatých alebo požičaných vozidiel.
52. Aj keď podľa smernice o súkromí a elektronických komunikáciách nie je potrebný súhlas dotknutej osoby, prevádzkovateľ má jednako povinnosť vybrať právny základ podľa článku 6 všeobecného nariadenia o ochrane údajov, ktorý je najviac primeraný danému prípadu spracúvania osobných údajov.

1.5.3 Ďalšie spracúvanie osobných údajov

53. Ak sa údaje zhromažďujú na základe súhlasu podľa článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách alebo na základe jednej z výnimiek článku 5 ods. 3 a následne sa spracúvajú v súlade s článkom 6 všeobecného nariadenia o ochrane údajov, k ich ďalšiemu spracúvaniu môže dôjsť iba vtedy, keď prevádzkovateľ buď požiada o dodatočný súhlas na tento ďalší účel, alebo keď môže prevádzkovateľ preukázať, že je tento účel založený na práve Únie alebo členského štátu, aby sa zabezpečili ciele uvedené v článku 23 ods. 1 všeobecného nariadenia o ochrane údajov³⁵. EDPB sa domnieva, že v týchto prípadoch ďalšie spracúvanie na základe testu zlučiteľnosti [compatibility test] v súlade s článkom 6 ods. 4 všeobecného nariadenia o ochrane údajov nie je možné, pretože by sa tým oslabila úroveň ochrany osobných údajov podľa smernice o súkromí a elektronických komunikáciách. V skutočnosti, ak sa podľa smernice o súkromí a elektronických komunikáciách vyžaduje súhlas, tento súhlas musí byť konkrétny a informovaný, čo znamená, že dotknutá osoba musí vedieť o každom účele spracúvania údajov a musí mať nárok odmietnuť konkrétne účely³⁶. Ak by ďalšie spracúvanie na základe testu zlučiteľnosti v súlade s článkom 6 ods. 4 všeobecného nariadenia o ochrane údajov bolo možné, obchádzalo by samotnú zásadu požiadaviek spojených so súhlasom stanovených v tejto smernici.
54. EDPB pripomína, že prvotný súhlas nikdy nemôže oprávňovať ďalšie spracúvanie, keďže súhlas musí byť informovaný a konkrétny, aby bol platný.
55. Napríklad telemetrické údaje, ktoré sa zhromažďujú pri používaní vozidla na účely údržby, sa nesmú poskytovať poisťovníam poskytujúcim poistenie vozidiel bez súhlasu používateľov na účely vytvorenia profilov vodičov s cieľom ponúkať poisťné zmluvy založené na spôsobe jazdy.
56. Navyše údaje zhromažďované prepojenými vozidlami môžu spracúvať orgány presadzovania práva s cieľom odhaľovať prekročenie rýchlosti alebo iné priestupky, ak sú splnené osobitné

³⁵ Pozri aj Európsky výbor pre ochranu údajov, Usmernenia 10/2020 k obmedzeniam podľa článku 23 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

³⁶ Usmernenia 5/2020, oddiely 3.2 a 3.3.

podmienky v smernici o presadzovaní práva. V tomto prípade sa uvedené údaje budú považovať za údaje týkajúce sa uznania viny za trestné činy a priestupky podľa podmienok stanovených v článku 10 všeobecného nariadenia o ochrane údajov a vo všetkých uplatniteľných vnútroštátnych právnych predpisoch. Výrobcovia môžu tieto údaje poskytovať orgánom presadzovania práva, ak sú splnené osobitné podmienky takéhoto spracúvania. EDPB poukazuje na to, že spracúvanie osobných údajov výlučne na účely splnenia požiadaviek vznesených orgánmi presadzovania práva nepredstavuje konkrétne určené, výslovne uvedené a legitímne účely v zmysle článku 5 ods. 1 písm. b) všeobecného nariadenia o ochrane údajov. Keď sú orgány presadzovania práva zo zákona oprávnené, mohli by sa považovať za tretie strany v zmysle článku 4 bodu 10 všeobecného nariadenia o ochrane údajov, v takom prípade majú výrobcovia právo poskytnúť im k dispozícii všetky údaje za predpokladu súladu s príslušným právnym rámcom v každom členskom štáte.

1.5.4 Nadmerné zhromažďovanie údajov

57. Vzhľadom na čoraz väčší počet snímačov zavádzaných v prepojených vozidlách existuje veľmi vysoké riziko nadmerného zhromažďovania údajov v porovnaní s tým, čo je nevyhnutné na dosiahnutie účelu.
58. Vývoj nových funkcií, a najmä funkcií založených na algoritmoch strojového učenia, si môže vyžadovať veľké množstvo zhromažďovaných údajov v dlhšom časovom úseku.

1.5.5 Bezpečnosť osobných údajov

59. Množstvo funkcií, služieb a rozhraní (napr. web, USB, RFID, wi-fi) ponúkaných v prepojených vozidlách rozširuje priestor na útoky, a tým aj počet potenciálnych zraniteľností, v rámci ktorých by sa mohli ohroziť osobné údaje. Prepojené vozidlá na rozdiel od väčšiny zariadení internetu vecí predstavujú kritické systémy, pri ktorých môže narušenie bezpečnosti viesť k ohrozeniu života ich používateľov a ľudí naokolo. Je teda čoraz dôležitejšie riešiť riziko útokov hekerov, ktorí sa pokúšajú zneužívať zraniteľnosti prepojených vozidiel.
60. Okrem toho sa osobné údaje uložené vo vozidlách a/alebo vo vonkajších lokalitách (napr. v rámci infraštruktúr súvisiacich s cloud computingom) musia primerane zabezpečiť proti neoprávnenému prístupu. Napríklad počas údržby sa vozidlo musí prenechať technikovi, ktorý bude potrebovať prístup k niektorým technickým údajom o vozidle. Kým technik potrebuje mať prístup k technickým údajom, existuje aj možnosť, že by sa mohol pokúsiť získať prístup k všetkým údajom uloženým vo vozidle.

2 VŠEOBECNÉ ODPORÚČANIA

61. Výrobcovia vozidiel a zariadení, poskytovatelia služieb a všetky ostatné zainteresované strany, ktoré môžu v súvislosti s prepojenými vozidlami vystupovať vo funkcii prevádzkovateľa alebo sprostredkovateľa, by sa v záujme zmiernenia rizík pre dotknuté osoby uvedených v predchádzajúcej časti textu mali riadiť týmito všeobecnými odporúčaniami.

2.1 Kategórie údajov

62. Ako sa konštatovalo v úvode, väčšina údajov súvisiacich s prepojenými vozidlami sa bude považovať za osobné údaje v takej miere, v akej je možné tieto údaje spojiť aspoň s jednou identifikovateľnou osobou. To zahŕňa technické údaje týkajúce sa pohybu vozidla (napr. rýchlosť, najazdená vzdialenosť) a stavu vozidla (napr. teplota chladiacej kvapaliny motora, otáčky motora, tlak v pneumatikách). Určité údaje pochádzajúce z prepojených vozidiel si môžu

vyžadovať osobitnú pozornosť vzhľadom na ich citlivosť a/alebo možný vplyv na práva a záujmy dotknutých osôb. EDPB v súčasnosti určil tri kategórie osobných údajov, ktoré si zasluhujú osobitnú pozornosť výrobcov vozidiel a zariadení, poskytovateľov služieb a iných prevádzkovateľov: lokalizačné údaje, biometrické údaje (a všetky osobitné kategórie údajov vymedzené v článku 9 všeobecného nariadenia o ochrane údajov) a údaje, ktoré môžu viesť k odhaleniu priestupkov [offences] alebo porušení pravidiel cestnej premávky.

2.1.1 Lokalizačné údaje

63. Výrobcovia vozidiel a zariadení, poskytovatelia služieb a ostatní prevádzkovatelia by pri zhromažďovaní údajov mali pamätať na to, že lokalizačné údaje jednoznačne odrážajú životné návyky dotknutých osôb. Uskutočnené jazdy sú značne charakteristické v tom, že je z nich možné vyvodiť závery týkajúce sa miesta výkonu práce alebo pobytu, ako aj centier záujmu vodiča (voľný čas), a môžu prípadne odrážať citlivé informácie, ako je náboženské vyznanie na základe miest bohoslužieb alebo sexuálna orientácia na základe navštívených miest. Výrobca vozidiel a zariadení, poskytovateľ služieb a iní prevádzkovatelia by preto mali byť mimoriadne opatrní, aby nezhrmažďovali lokalizačné údaje okrem prípadov, keď je to absolútne nevyhnutné na účely spracúvania. Napríklad keď spracúvanie spočíva v zisťovaní pohybu vozidla, na splnenie tejto funkcie stačí gyroskop bez toho, aby bolo potrebné zhromažďovať lokalizačné údaje.

64. Vo všeobecnosti zhromažďovanie lokalizačných údajov musí takisto spĺňať tieto zásady:

- primerané nastavenie frekvencie prístupu k zhromažďovaným lokalizačným údajom a úroveň podrobnosti týchto údajov so zreteľom na účel spracúvania. Napríklad meteorologická aplikácia by nemala mať prístup k údajom o polohe vozidla každú sekundu, a to ani so súhlasom dotknutej osoby,
- poskytovanie presných informácií o účele spracúvania (napr. ukladá sa záznam polohy? Ak áno, na aký účel?),
- keď je spracúvanie založené na súhlase, musí sa získať platný (slobodný, konkrétny a informovaný) súhlas, ktorý sa jasne odlišuje od všeobecných podmienok predaja alebo použitia, napríklad v prípade palubného počítača,
- určovanie polohy sa aktivuje iba vtedy, keď používateľ zapne funkciu, pre ktorú je potrebné poznať polohu vozidla, a nie štandardne a nepretržite po naštartovaní automobilu,
- používateľ musí byť informovaný o aktivácii určovania polohy, konkrétne použitím ikon (napr. šípka, ktorá sa pohybuje po obrazovke),
- možnosť kedykoľvek vypnúť určovanie polohy,
- musí sa stanoviť obmedzené obdobie uchovávanía údajov.

2.1.2 Biometrické údaje

65. V súvislosti s prepojenými vozidlami sa biometrické údaje používané na individuálnu identifikáciu fyzickej osoby môžu spracúvať v rozsahu pôsobnosti článku 9 všeobecného nariadenia o ochrane údajov a v rámci vnútroštátnych výnimiek okrem iného s cieľom umožniť prístup do vozidla, overiť vodiča/majiteľa a/alebo poskytnúť prístup k nastaveniam a preferenciám profilu vodiča. V rámci úvah o použití biometrických údajov tak, aby dotknutá osoba mala záruku úplnej kontroly nad svojimi údajmi, sa na jednej strane musí zabezpečiť existencia alternatívneho riešenia, pri ktorom sa biometrické údaje nevyžadujú (napr. použitie fyzického kľúča alebo kódu), a to bez ďalších obmedzení (čo znamená, že

používanie biometrických údajov nemá byť povinné), a na druhej strane musí byť uchovávanie a porovnávanie biometrického vzoru v šifrovanej forme výlučne lokálne a biometrické údaje nesmie spracúvať externé čítacie/porovnávacie koncové zariadenie.

66. V prípade biometrických údajov³⁷ je dôležité zabezpečiť, aby riešenia biometrického overenia [authentication] boli dostatočne spoľahlivé, najmä tým, že budú v súlade s týmito zásadami:

- nastavenie použitého biometrického riešenia (napr. miera falošne pozitívnych a falošne negatívnych výsledkov) sa prispôsobí úrovni bezpečnosti požadovaného riadenia prístupu,
- použité biometrické riešenie je založené na snímači, ktorý je odolný voči útokom (ako je napríklad použitie plochej tlačky na rozpoznanie odtlačkov prstov),
- počet pokusov overovania je obmedzený,
- biometrický vzor je uložený vo vozidle v šifrovanej podobe s použitím systému na správu kryptografického algoritmu a kľúča, ktorý je v súlade s najnovšími technológiami,
- nespracované údaje [raw data] použité na vytvorenie biometrického vzoru a na overenie používateľa sa spracúvajú v reálnom čase bez ukladania, a to ani lokálne.

2.1.3 Údaje odhaľujúce trestné činy alebo iné priestupky

67. EDPB v záujme spracúvania údajov týkajúcich sa potenciálnych trestných činov v zmysle článku 10 všeobecného nariadenia o ochrane údajov odporúča vybrať lokálne spracúvanie údajov v prípadoch, keď má dotknutá osoba plnú kontrolu nad dotknutým spracúvaním (pozri argumentáciu o lokálnom spracúvaní v oddiele 2.4). V skutočnosti je externé spracúvanie údajov odhaľujúce trestné činy alebo iné priestupky [other infractions], až na určité výnimky (pozri prípadovú štúdiu týkajúcu sa štúdií príčin a následkov nehôd uvedenú v oddiele 3.3), zakázané. V závislosti od citlivosti údajov sa teda musia zaviesť silné bezpečnostné opatrenia, ako sú opatrenia opísané v oddiele 2.7, s cieľom poskytnúť ochranu proti neoprávnenému prístupu k týmto údajom, ich zmene alebo vymazaniu.

68. Určité kategórie osobných údajov z prepojených vozidiel by skutočne mohli odhaliť spáchanie alebo aktuálne páchanie trestnej činnosti alebo iných priestupkov [other infractions] (tzv. údaje súvisiace s trestným činom) [offence-related data], a preto podliehajú osobitným obmedzeniam (napr. údaje, z ktorých vyplýva, že vozidlo prešlo plnú čiaru, okamžitá rýchlosť vozidla v spojení s presnými lokalizačnými údajmi). Najmä v prípade, že tieto údaje budú spracúvať príslušné vnútroštátne orgány na účely vyšetrovania a stíhania trestného činu, sa uplatnia záruky stanovené v článku 10 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

2.2 Účely

69. Osobné údaje sa môžu spracúvať na široké spektrum účelov v súvislosti s prepojenými vozidlami vrátane bezpečnosti vodiča, poistenia, efektívnej dopravy, zábavy alebo informačných služieb. Prevádzkovatelia musia v súlade so všeobecným nariadením o ochrane údajov zabezpečiť, že ich účely sú „konkrétne určené, výslovne uvedené a legitímne“, že ich ďalšie spracúvanie je zlučiteľné s týmito účelmi a že na spracúvanie existuje platný právny základ uvedený v článku 5 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

³⁷ Zásada zákazu stanovená v článku 9 ods. 1 všeobecného nariadenia o ochrane údajov sa týka iba „biometrických údajov na individuálnu identifikáciu fyzickej osoby“.

Niektorými konkrétnymi príkladmi účelov, ktorých plneniu sa môžu venovať prevádzkovatelia pôsobiaci v kontexte prepojených vozidiel, sa zaoberá časť III týchto usmernení spoločne s osobitnými odporúčaniami pre každý typ spracúvania.

2.3 Relevantnosť a minimalizácia údajov

70. Výrobcovia vozidiel a zariadení, poskytovatelia služieb a iní prevádzkovatelia by v záujme dodržania zásady minimalizácie údajov³⁸ mali venovať osobitnú pozornosť kategóriám údajov, ktoré potrebujú z prepojeného vozidla, keďže zhromažďujú iba tie osobné údaje, ktoré sú relevantné a potrebné na spracúvanie. Napríklad lokalizačné údaje sú mimoriadne intruzívne a môžu odrážať množstvo životných návykov dotknutých osôb. Subjekty z odvetvia by preto mali byť mimoriadne opatrné, aby nezhrmažďovali lokalizačné údaje okrem prípadov, keď je to absolútne nevyhnutné na účely spracúvania (pozri argumentáciu o lokalizačných údajoch v odseku 2.1).

2.4 Špecificky navrhnutá a štandardná ochrana údajov

71. Vzhľadom na množstvo a rozmanitosť osobných údajov pochádzajúcich z prepojených vozidiel EDPB konštatuje, že prevádzkovatelia musia zabezpečiť také nastavenie technológií zavedených v kontexte prepojených vozidiel, aby bolo rešpektované súkromie jednotlivcov, a to uplatňovaním povinností špecificky navrhutej a štandardnej ochrany údajov, ako sa vyžaduje v článku 25 všeobecného nariadenia o ochrane údajov. Technológie by mali byť navrhnuté tak, aby sa minimalizovalo zhromažďovanie osobných údajov, aby poskytovatelia štandardné nastavenia ochraňujúce súkromie a aby sa nimi zabezpečilo, že dotknuté osoby budú riadne informované a budú mať možnosť ľahko meniť nastavenia spojené s ich osobnými údajmi. Osobitné usmernenia týkajúce sa spôsobu, akým výrobcovia a poskytovatelia služieb môžu dosiahnuť špecificky navrhnutú a štandardnú ochranu údajov, by boli prínosom pre odvetvie a poskytovateľov aplikácií tretích strán.

72. Určité všeobecné postupy opísané ďalej by takisto mohli pomôcť zmierniť riziká pre práva a slobody fyzických osôb súvisiace s prepojenými vozidlami³⁹.

2.4.1 Lokálne spracúvanie osobných údajov

73. Vo všeobecnosti by výrobcovia vozidiel a zariadení, poskytovatelia služieb a ostatní prevádzkovatelia mali vždy, keď je to možné, používať postupy, ktoré nezahŕňajú osobné údaje ani ich prenos mimo vozidla (napr. údaje sa spracúvajú vo vozidle). Charakter prepojených vozidiel však predstavuje riziká, ako je možnosť útokov na lokálne spracúvanie vonkajšími aktérmi alebo možnosť úniku lokálnych údajov predajom častí vozidla. V záujme zabezpečenia, že lokálne spracúvanie ostane lokálne, by sa preto na to mala zamerať primeraná pozornosť a bezpečnostné opatrenia. Tento scenár ponúka výhodu záruky pre používateľa, že bude mať výhradnú a úplnú kontrolu nad svojimi osobnými údajmi, a ako taký už z podstaty návrhu predstavuje menšie riziká pre súkromie, najmä tým, že sa zainteresovaným stranám zakazuje akékoľvek spracúvanie osobných údajov bez vedomia dotknutej osoby. Okrem toho umožňuje spracúvanie citlivých údajov, ako sú biometrické údaje alebo údaje týkajúce sa trestných činov alebo iných priestupkov [other infractions], ako aj podrobných lokalizačných údajov, ktoré by inak podliehali prísnejším pravidlám (pozri ďalej). V rovnakom zmysle predstavuje menšie riziká

³⁸ Článok 5 ods. 1 písm. c) všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

³⁹ Pozri aj Európsky výbor pre ochranu údajov, Usmernenia 4/2019 k článku 25 Špecificky navrhnutá a štandardná ochrana údajov, verzia 2.0, prijaté 20. októbra 2020 (ďalej len „usmernenia 4/2019“).

pre kybernetickú bezpečnosť a zahŕňa mierne oneskorenie, vďaka čomu je mimoriadne vhodný pre asistenčné funkcie automatizovanej jazdy. Medzi príklady tohto typu riešenia by mohli patriť:

- aplikácie na ekologické jazdenie, ktoré spracúvajú údaje vo vozidle s cieľom v reálnom čase zobrazovať na palubnej obrazovke oznámenia týkajúce sa ekologického spôsobu jazdy,
- aplikácie, ktoré sa týkajú prenosu osobných údajov do zariadenia, ako je smartfón, nad ktorým má používateľ úplnú kontrolu (napríklad prostredníctvom technológií bluetooth alebo wi-fi), a v rámci ktorých sa údaje o vozidle neprenášajú poskytovateľom aplikácie alebo výrobcom vozidiel; to by znamenalo napríklad spárovanie smartfónov s cieľom používať displej automobilu, jeho multimediálne systémy, mikrofón (alebo iné snímače) na telefonické hovory atď. v takom rozsahu, že zhromaždené údaje ostanú pod kontrolou dotknutej osoby a že sa budú používať výlučne na poskytovanie služby, ktorú táto osoba požaduje,
- aplikácie na zvýšenie bezpečnosti vo vozidle, ako sú napríklad aplikácie, ktoré vydávajú zvukové signály alebo rozvibrujú volant, keď vodič predbehne automobil bez toho, aby vyslal signál, alebo keď prejde cez plnú čiaru, alebo ktoré poskytujú výstražné signály v súvislosti so stavom vozidla (napr. výstraha o opotrebovaní brzdových doštičiek),
- aplikácie na odomýkanie a štartovanie vozidla a/alebo na aktiváciu určitých pokynov vozidla s použitím biometrických údajov vodiča, ktoré sú uložené vo vozidle (napríklad vzory tváre alebo hlasu či podrobné údaje týkajúce sa odtlačkov prstov).

74. Aplikácie, ako sú aplikácie uvedené v predchádzajúcom bode, využívajú spracúvanie realizované fyzickou osobou výlučne na výkon osobných činností (t. j. bez toho, aby dochádzalo k prenosu osobných údajov prevádzkovateľovi alebo sprostredkovateľovi). V súlade s článkom 2 ods. 2 všeobecného nariadenia o ochrane údajov preto **tieto aplikácie nepatria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.**

75. Ak sa však všeobecné nariadenie o ochrane údajov nevzťahuje na spracúvanie osobných údajov fyzickou osobou v priebehu výlučne osobnej alebo domácej činnosti, v súlade s odôvodnením 18 všeobecného nariadenia o ochrane údajov sa vzťahuje na prevádzkovateľov alebo sprostredkovateľov, ktorí poskytujú prostriedky na spracúvanie osobných údajov na takéto osobné alebo domáce činnosti (výrobcovia automobilov, poskytovatelia služieb atď.). Keď teda vystupujú v pozícii prevádzkovateľa alebo sprostredkovateľa, musia vytvoriť bezpečnú aplikáciu do automobilu, a to s náležitým zohľadnením zásady špecifickej a štandardnej ochrany súkromia. V každom prípade podľa odôvodnenia 78 všeobecného nariadenia o ochrane údajov „*pri vypracovaní, navrhovaní, výbere a používaní aplikácií, služieb a produktov, ktoré sú založené na spracúvaní osobných údajov alebo spracúvajú osobné údaje, aby splnili svoju úlohu, by sa výrobcovia týchto produktov, služieb a aplikácií mali vyzvať, aby pri vypracovaní a navrhovaní takýchto produktov, služieb a aplikácií zohľadnili právo na ochranu údajov, pričom náležito zohľadnia najnovšie poznatky, aby sa zabezpečilo, že prevádzkovatelia a sprostredkovatelia môžu plniť svoje povinnosti týkajúce sa ochrany údajov*“.⁴⁰ Na jednej strane sa tým posilní vývoj služieb zameraných na používateľa a na druhej strane sa uľahčia a zabezpečia všetky ďalšie použitia v budúcnosti, ktoré by mohli patriť do rozsahu pôsobnosti všeobecného nariadenia o ochrane údajov. EDPB konkrétne odporúča vytvoriť bezpečnú platformu aplikácií do automobilu, ktorá bude fyzicky oddelená od funkcií automobilu relevantných

⁴⁰ Ďalšie odporúčania v oblasti ochrany súkromia už v štádiu návrhu a štandardnej ochrany súkromia sa nachádzajú aj v usmerneniach 4/2019.

pre bezpečnosť, aby prístup k údajom o automobile nebol závislý od nadbytočných externých cloudových kapacít.

76. Výrobcovia automobilov a poskytovatelia služieb by vždy, keď je to možné, mali zvážiť lokálne spracúvanie údajov, aby sa zmiernili potenciálne riziká spracúvania v cloude, na ktoré upozorňuje pracovná skupina zriadená podľa článku 29 vo svojom stanovisku ku cloud computingu.⁴¹

77. Používatelia by vo všeobecnosti mali byť schopní kontrolovať, ako vozidlo zhromažďuje a spracúva ich údaje:

- informácie týkajúce sa spracúvania sa musia poskytovať v jazyku vodiča (príručka, nastavenia atď.),
- EDPB odporúča, aby sa štandardne spracúvali iba údaje, ktoré sú nevyhnutne potrebné na fungovanie vozidla. Dotknuté osoby by mali mať možnosť aktivovať alebo deaktivovať spracúvanie údajov na každý iný účel a pre každého prevádzkovateľa/sprostredkovateľa a mali by mať možnosť vymazať dotknuté údaje s ohľadom na účel a právny základ spracúvania údajov,
- údaje by sa nemali poskytnúť žiadnej tretej strane (t. j. používateľ má výlučný prístup k údajom),
- údaje by sa mali uchovávať iba tak dlho, ako je nevyhnutné na poskytovanie služby alebo ako sa vyžaduje v súlade s právom Únie alebo členského štátu,
- dotknuté osoby by mali byť schopné trvalo vymazať všetky osobné údaje pred tým, než sa vozidlá poskytnú na predaj,
- dotknuté osoby by v prípadoch, keď je to možné, mali mať priamy prístup k údajom vytvoreným týmito aplikáciami.

78. A napokon, hoci nie vždy je možné vybrať lokálne spracúvanie údajov v každom prípade použitia, často je možné zaviesť tzv. hybridné spracúvanie. Napríklad v kontexte poistenia na základe používania by sa osobné údaje týkajúce sa spôsobu jazdy (ako je sila vyvíjaná na brzdný pedál, počet prejdenných kilometrov atď.) mohli buď spracúvať vo vozidle, alebo by ich v mene poisťovne (prevádzkovateľa) mohol spracúvať poskytovateľ telematických služieb s cieľom vytvoriť číselné bodové hodnotenie, ktoré sa postúpi poisťovni stanoveným spôsobom (napr. každý mesiac). Takto poisťovňa nezíska prístup k nespracovaným údajom o správaní [raw behavioural data], ale len k súhrnnému bodovému hodnoteniu, ktoré je výsledkom spracúvania. Tým sa v štádiu návrhu zabezpečí dodržanie zásady minimalizácie údajov. Okrem toho to znamená, že používatelia musia byť schopní uplatňovať svoje práva pri ukladaní údajov inými stranami: napríklad používateľ by mal byť schopný vymazať údaje uložené v systémoch autoservisu alebo predajcu áut za podmienok podľa článku 17 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

2.4.2 Anonymizácia a pseudonymizácia

79. Ak sa predpokladá prenos osobných údajov mimo vozidla, mala by sa zvážiť možnosť ich anonymizácie pred prenosom. Prevádzkovateľ by mal pri anonymizácii zohľadniť všetky dotknuté prípady spracúvania, ktoré by mohli prípadne viesť k opätovnej identifikácii údajov, ako je prenos lokálne anonymizovaných údajov. EDPB pripomína, že zásady ochrany

⁴¹ Pracovná skupina zriadená podľa článku 29 – Stanovisko 5/2012 ku cloud computingu:
https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2012/wp196_sk.pdf.

údajov sa neuplatňujú na anonymné informácie, konkrétne na informácie, ktoré sa nevzťahujú na identifikovanú alebo identifikovateľnú fyzickú osobu, ani na osobné údaje, ktoré sa stali anonymnými takým spôsobom, že dotknutá osoba nie je alebo už nie je identifikovateľná⁴². Keď je súbor údajov skutočne anonymizovaný a jednotlivcov už nemožno identifikovať, právne predpisy EÚ na ochranu údajov sa už neuplatňujú. Anonymizácia teda v relevantných prípadoch môže predstavovať dobrú stratégiu na zachovanie prínosov a zmiernenie rizík súvisiacich s prepojenými vozidlami.

80. Ako sa podrobne uvádza v stanovisku pracovnej skupiny zriadenej podľa článku 29 k technikám anonymizácie, na dosiahnutie anonymizácie údajov sa môžu použiť rozličné spôsoby, niekedy ich kombinácia.⁴³
81. Iné techniky, napríklad pseudonymizácia⁴⁴, môžu pomôcť s minimalizovaním rizík vznikajúcich pri spracúvaní údajov vzhľadom na to, že vo väčšine prípadov priamo identifikovateľné údaje nie sú potrebné na dosiahnutie účelu spracúvania. Pseudonymizácia, ak je posilnená bezpečnostnými zárukami, zvyšuje ochranu osobných údajov tým, že znižuje riziká zneužitia. Pseudonymizácia je na rozdiel od anonymizácie vratná a pseudonymizované údaje sa považujú za osobné údaje podliehajúce všeobecnému nariadeniu o ochrane údajov.

2.4.3 Posúdenia vplyvu na ochranu údajov

82. Vzhľadom na rozsah a citlivosť osobných údajov, ktoré môžu vznikáť prostredníctvom prepojených vozidiel, je pravdepodobné, že spracúvanie, a to najmä v situáciách, keď sa osobné údaje spracúvajú mimo vozidla, často povedie k vysokému riziku pre práva a slobody jednotlivcov. V takomto prípade musia subjekty z odvetvia vypracovať posúdenie vplyvu na ochranu údajov s cieľom určiť a zmierniť riziká, ako sa uvádza v článkoch 35 a 36 všeobecného nariadenia o ochrane údajov. Aj v prípadoch, keď sa posúdenie vplyvu na ochranu údajov nevyžaduje, sa vykonanie takéhoto posúdenia čo najskôr v procese navrhovania považuje za najlepší postup. Posúdenie subjektom z odvetvia umožní zohľadniť výsledky tejto analýzy v ich rozhodnutiach týkajúcich sa návrhu pred zavedením nových technológií.

2.5 Informácie

83. Pred spracúvaním osobných údajov musí dotknutá osoba dostať informácie o totožnosti prevádzkovateľa (napr. výrobcu vozidiel a zariadení alebo poskytovateľa služieb), o účeloch spracúvania, o príjemcoch osobných údajov, o dobe uchovávaní osobných údajov a o právach dotknutej osoby, ktoré jej vyplývajú zo všeobecného nariadenia o ochrane údajov⁴⁵.
84. Výrobca vozidiel a zariadení, poskytovateľ služieb a iní prevádzkovatelia by navyše mali dotknutej osobe poskytnúť aj tieto informácie jasnou, jednoduchou a ľahko dostupnou formou:
 - kontaktné údaje zodpovednej osoby,
 - účely spracúvania, na ktoré sú osobné údaje určené, ako aj právny základ spracúvania,

⁴² Pozri článok 4 bod 1 a odôvodnenie 26 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

⁴³ Pracovná skupina zriadená podľa článku 29 – Stanovisko 5/2014 k technikám anonymizácie: https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_sk.pdf.

⁴⁴ Článok 4 bod 5 všeobecného nariadenia o ochrane údajov. Správa agentúry ENISA z 3. decembra 2019: <https://www.enisa.europa.eu/publications/pseudonymisation-techniques-and-best-practices>.

⁴⁵ Článok 5 ods. 1 písm. a) a článok 13 všeobecného nariadenia o ochrane údajov. Pozri aj usmernenia pracovnej skupiny zriadenej podľa článku 29, Usmernenia k transparentnosti podľa nariadenia 2016/679 (WP 260 rev. 01), schválené Európskym výborom pre ochranu údajov.

- výslovné uvedenie oprávnených záujmov, ktoré sleduje prevádzkovateľ alebo tretia strana, ak tieto záujmy predstavujú právny základ spracúvania,
- príjemcovia alebo kategórie príjemcov osobných údajov, ak existujú,
- doba uchovávanía osobných údajov alebo, ak to nie je možné, kritériá na jej určenie,
- existencia práva požadovať od prevádzkovateľa prístup k osobným údajom týkajúcim sa dotknutej osoby a práva na ich opravu alebo vymazanie alebo obmedzenie spracúvania, alebo práva namietať proti spracúvaniu, ako aj práva na prenosnosť údajov,
- existencia práva kedykoľvek svoj súhlas odvolať bez toho, aby to malo vplyv na zákonnosť spracúvania založeného na súhlase udelenom pred jeho odvolaním, ak je spracúvanie založené na súhlase,
- v relevantnom prípade informácia o tom, že prevádzkovateľ zamýšľa preniesť osobné údaje do tretej krajiny alebo medzinárodnej organizácii, a záruky používané na ich prenos,
- informácia o tom, či je poskytovanie osobných údajov zákonnou alebo zmluvnou požiadavkou, alebo požiadavkou, ktorá je potrebná na uzavretie zmluvy, či je dotknutá osoba povinná poskytnúť osobné údaje, ako aj možné následky neposkytnutia takýchto údajov,
- existencia automatizovaného rozhodovania vrátane profilovania, ktoré má právne účinky, ktoré sa týkajú dotknutej osoby alebo ju podobne významne ovplyvňujú, a zmysluplné informácie o použitom postupe, ako aj význame a predpokladaných dôsledkoch takéhoto spracúvania pre dotknutú osobu. Toto by sa mohlo týkať najmä poskytovania poistenia jednotlivcom na základe používania,
- právo podať sťažnosť dozornému orgánu,
- informácie o ďalšom spracúvaní,
- v prípade spoločných prevádzkovateľov jasné a úplné informácie o povinnostiach každého prevádzkovateľa.

85. V určitých prípadoch sa osobné údaje nezhrmažďujú priamo od dotknutých jednotlivcov. Napríklad výrobca vozidiel a zariadení môže závisieť od predajcu v súvislosti so zhromažďovaním informácií o majiteľovi vozidla, aby mohol ponúkať núdzové dopravné záchranné služby. Keď sa údaje nezhrmažďujú priamo, výrobca vozidiel a zariadení, poskytovateľ služieb alebo iný prevádzkovateľ okrem spomínaných informácií uvedie aj kategórie dotknutých osobných údajov, zdroj, z ktorého tieto údaje pochádzajú a v náležitých prípadoch informáciu o tom, či tieto údaje pochádzajú z verejne dostupných zdrojov. Prevádzkovateľ musí tieto informácie poskytnúť v primeranej lehote po získaní údajov a **najneskôr do prvého z týchto období** v súlade s článkom 14 ods. 3 všeobecného nariadenia o ochrane údajov: i) do jedného mesiaca po získaní údajov, pričom zohľadní konkrétne okolnosti, za ktorých sa osobné údaje spracúvajú, ii) v čase prvej komunikácie s dotknutou osobou alebo iii) ak sa tieto údaje poskytujú tretej strane, pred poskytnutím údajov.

86. Dotknutým osobám môže byť takisto potrebné poskytnúť nové informácie, keď ich údaje prevezme nový prevádzkovateľ. Dopravné záchranné služby, ktoré komunikujú s prepojenými vozidlami, môžu poskytovať odlišní prevádzkovatelia v závislosti od toho, v ktorej krajine alebo regióne sa táto služba požaduje. Noví prevádzkovatelia by dotknutým osobám mali poskytnúť požadované informácie, keď dotknuté osoby prekročia hranice a služby, ktoré komunikujú s prepojenými vozidlami poskytované novými prevádzkovateľmi.

87. Informácie určené dotknutým osobám sa môžu poskytovať po vrstvách⁴⁶, t. j. rozdelením do dvoch úrovní informácií: na jednej strane informácie prvej úrovne, ktoré sú pre dotknuté osoby najdôležitejšie, a na druhej strane informácie, ktoré by pravdepodobne mohli byť dôležité neskôr. Medzi podstatné informácie prvej úrovne okrem totožnosti prevádzkovateľa patrí účel spracúvania a opis práv dotknutej osoby, ako aj všetky doplňujúce informácie o spracúvaní, ktoré má najväčší vplyv na dotknutú osobu, a o spracúvaní, ktoré by ju mohlo prekvapiť. EDPB odporúča, aby bola dotknutá osoba v súvislosti s prepojenými vozidlami informovaná o všetkých príjemcoch v rámci prvej vrstvy informácií. Ako sa uvádza v usmerneniach pracovnej skupiny zriadenej podľa článku 29 k transparentnosti, prevádzkovatelia musia poskytnúť informácie o príjemcoch, ktoré sú pre dotknuté osoby najdôležitejšie. V praxi pôjde spravidla o mená príjemcov, aby dotknuté osoby presne vedeli, kto má ich osobné údaje. Ak prevádzkovatelia nemôžu poskytnúť mená príjemcov, mali by uvádzať čo najkonkrétnejšie informácie, a to typ príjemcu (t. j. odkazom na činnosti, ktoré vykonáva), priemysel, odvetvie, pododvetvie, a miesto, kde sa príjemca nachádza.
88. Dotknuté osoby môžu byť informované stručnými a zrozumiteľnými klauzulami v kúpnej zmluve na vozidlo, v zmluve na poskytnutie služieb a/alebo v akejkoľvek písomnej forme s použitím samostatných dokumentov (napr. v záznamoch o údržbe vozidla alebo v príručke na údržbu) alebo palubným počítačom.
89. Štandardizované ikony by sa mohli používať popri potrebných informáciách vyžadovaných podľa článkov 13 a 14 všeobecného nariadenia o ochrane údajov na zvýšenie transparentnosti potenciálnym znížením potreby veľkého množstva písomných informácií, ktoré sa majú predkladať dotknutej osobe. Mali by byť viditeľné vo vozidlách s cieľom zabezpečiť v súvislosti s plánovaným spracúvaním dobrý prehľad, ktorý bude zrozumiteľný a jasne čitateľný. EDPB zdôrazňuje význam štandardizácie týchto ikon tak, aby používateľ videl rovnaké symboly bez ohľadu na značku alebo model vozidla. Napríklad pri zhromažďovaní určitých typov údajov, ako je poloha, by vo vozidlách mohol byť jasný signál (ako je svetlo vo vozidle), ktorý cestujúcich upozorní na zhromažďovanie údajov.

2.6 Práva dotknutej osoby

90. Výrobcovia vozidiel a zariadení, poskytovatelia služieb a ostatní prevádzkovatelia by mali umožniť dotknutým osobám kontrolu nad svojimi údajmi počas celého obdobia spracúvania, a to zavedením konkrétnych nástrojov poskytujúcich účinný spôsob, ako môžu uplatňovať svoje práva, najmä právo na prístup k údajom, na ich opravu a vymazanie, právo na obmedzenie spracúvania a v závislosti od právneho základu spracúvania ich právo na prenosnosť údajov a právo namietať.
91. Na uľahčenie zmien v nastaveniach by sa mal zaviesť systém na správu profilov, v ktorom by sa ukladali preferencie známych vodičov a ktorý by im umožňoval kedykoľvek jednoducho meniť nastavenia súkromia. V systéme správy profilov by sa mali centrálné ukladať všetky nastavenia údajov pre každé spracúvanie údajov, najmä v záujme uľahčenia prístupu k osobným údajom, ich vymazania, odstránenia alebo prenosnosti zo systémov vozidla na základe požiadavky dotknutej osoby. Vodiči by mali mať možnosť kedykoľvek dočasne alebo natrvalo zastaviť zhromažďovanie určitých typov údajov, pokiaľ neexistuje osobitný právny dôvod, na ktorý sa prevádzkovateľ môže odvolať s cieľom pokračovať v zhromažďovaní konkrétnych údajov. V prípade zmluvy, ktorá poskytuje individualizovanú ponuku podľa spôsobu jazdy to môže znamenať, že používateľ by mal mať možnosť vrátiť sa k štandardným

⁴⁶ Pozri pracovnú skupinu zriadenú podľa článku 29, Usmernenia k transparentnosti podľa nariadenia 2016/679 (WP 260 rev. 01), schválené Európskym výborom pre ochranu údajov.

podmienkam takejto zmluvy. Tieto prvky by mali byť poskytnuté vo vnútri vozidla, napriek tomu by sa mohli dotknutým osobám poskytnúť aj dodatočnými prostriedkami (napr. špecializovaná aplikácia). Navyše s cieľom umožniť dotknutým osobám rýchlo a jednoducho odstrániť osobné údaje, ktoré môžu byť uložené v prístrojovej doske vozidla (napríklad história GPS navigácie, prehľadávanie webu atď.), EDPB odporúča, aby výrobcovia poskytli jednoduchú funkciu [ako je tlačidlo Odstrániť (Delete)].

92. Predaj prepojeného vozidla a nasledujúca zmena vlastníctva by takisto mali viesť k odstráneniu všetkých osobných údajov, ktoré už nie sú potrebné na predchádzajúce konkrétne určené účely, a dotknutá osoba by mala byť schopná uplatniť svoje právo na prenosnosť údajov.

2.7 Bezpečnosť

93. Výrobcovia vozidiel a zariadení, poskytovatelia služieb a ostatní prevádzkovatelia by mali zaviesť opatrenia, ktoré zaručujú bezpečnosť a dôvernú spracúvaných údajov, a mali by prijať všetky vhodné preventívne opatrenia s cieľom zabrániť tomu, aby kontrolu nad údajmi prevzala neoprávnená osoba. Konkrétne by subjekty z odvetvia mali zvážiť prijatie týchto opatrení:

- šifrovanie komunikačných kanálov prostredníctvom najmodernejších algoritmov,
- zavedenie systému na správu šifrovacích kľúčov, ktorý bude jedinečný pre každé vozidlo, nielen pre každý model,
- šifrovanie údajov s použitím najmodernejších algoritmov v prípade vzdialeného ukladania,
- pravidelné obnovovanie šifrovacích kľúčov,
- ochrana šifrovacích kľúčov pred ich zverejnením,
- overovanie zariadení prijímajúcich údaje,
- zabezpečenie integrity údajov (napr. prostredníctvom hašovania),
- podmienenie prístupu k osobným údajom spoľahlivými spôsobmi overenia [authentication] používateľa (heslom, elektronickým certifikátom atď.).

94. Pokiaľ ide konkrétne o výrobcov vozidiel, EDPB odporúča zaviesť tieto bezpečnostné opatrenia:

- oddelenie dôležitých funkcií vozidla od funkcií, ktoré závisia od telekomunikačných kapacít (napr. infozábava),
- zavedenie technických opatrení umožňujúcich výrobcovi vozidiel rýchlo opraviť chyby zabezpečenia počas celej životnosti vozidla,
- v prípade dôležitých funkcií vozidla čo najviac uprednostniť používanie zabezpečených komunikačných prostriedkov, ktoré sú osobitne vyhradené na prepravu,
- nainštalovanie výstražného systému v prípade útoku na systémy vozidla s možnosťou prevádzky v režime za mimoriadnych okolností⁴⁷,

⁴⁷ Režim za mimoriadnych okolností je prevádzkový režim vozidla zabezpečujúci fungovanie funkcií podstatných pre bezpečnú prevádzku vozidla (t. j. minimálne bezpečnostné požiadavky), a to aj v prípade, ak sú iné, menej dôležité funkcie deaktivované (napr. prevádzku navádzacích zariadení možno na rozdiel od brzdového systému považovať za nepodstatnú).

- ukladanie histórie logov o každom prístupe do informačného systému vozidla, napr. história najviac z posledných šiestich mesiacov, aby bolo možné pochopiť začiatok každého potenciálneho útoku a pravidelne vykonávať kontrolu zaznamenaných informácií s cieľom odhaliť možné anomálie.
95. Tieto všeobecné odporúčania by mali dopĺňať osobitné požiadavky zohľadňujúce povahu a účel každého spracúvania údajov.

2.8 Poskytnutie osobných údajov tretím stranám

96. Prístup k údajom pochádzajúcim z prepojeného vozidla má v zásade len prevádzkovateľ a dotknutá osoba. Prevádzkovateľ však môže poskytnúť osobné údaje obchodnému partnerovi (príjemcovi), a to v rozsahu, v akom toto poskytnutie zákonne vychádza z jedného z právnych základov uvedených v článku 6 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.
97. Vzhľadom na možnú citlivosť údajov o používaní vozidla (napr. uskutočnené jazdy, štýl jazdy) EDPB odporúča pred poskytnutím údajov dotknutej osoby obchodnému partnerovi v pozícii prevádzkovateľa systematicky získavať súhlas tejto osoby (napr. označením políčka, ktoré nebolo označené vopred, alebo, ak to je technicky možné, s použitím fyzického alebo logického zariadenia, ku ktorému má osoba prístup z vozidla). Obchodný partner následne preberá zodpovednosť za údaje, ktoré prijal, a vzťahujú sa na neho všetky ustanovenia všeobecného nariadenia o ochrane údajov.
98. Výrobca vozidiel, poskytovateľ služieb alebo iný prevádzkovateľ môžu poskytnúť osobné údaje sprostredkovateľovi, ktorý bol vybratý na poskytnutie služieb dotknutej osobe, pod podmienkou, že sprostredkovateľ nepoužije tieto údaje na vlastné účely. Prevádzkovatelia a sprostredkovatelia vypracujú zmluvu alebo iný právny akt, v ktorom sa stanovujú povinnosti každej zmluvnej strany a uvedú ustanovenia článku 28 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

2.9 Prenos osobných údajov mimo EÚ/EHP

99. Pri prenose osobných údajov mimo Európskeho hospodárskeho priestoru sa predpokladá, že ochrana týchto údajov bude zabezpečená prostredníctvom osobitných záruk.
100. V dôsledku toho prevádzkovateľ môže preniesť osobné údaje príjemcovi iba v takom rozsahu, v akom je tento prenos v súlade s požiadavkami stanovenými v kapitole V všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

2.10 Používanie palubných technológií wi-fi

101. Pokrok v oblasti mobilných telefónnych technológií umožňuje ľahko používať internet na cestách. Hoci je možné získať wi-fi pripojenie vo vozidle pomocou prístupového bodu [hotspot] v smartfóne alebo prostredníctvom vyhradeného zariadenia (hardvérový kľúč v porte systému OBD-II, bezdrôtový modem alebo router atď.), väčšina výrobcov v súčasnosti ponúka modely, ktoré obsahujú zabudované mobilné dátové pripojenie a ktoré sú schopné vytvárať aj wi-fi siete. V závislosti od prípadu sa musia zväziť rôzne aspekty:
- Wi-fi pripojenie ponúkajú ako službu profesionáli v oblasti cestnej dopravy, napríklad vodiči taxislužby svojim zákazníkom. V tomto prípade by sa profesionál alebo jeho spoločnosť mohli považovať za poskytovateľa internetových služieb, preto sa na nich vzťahujú osobitné povinnosti a obmedzenia týkajúce sa spracúvania osobných údajov klientov.
 - Wi-fi pripojenie bolo zavedené na používanie výhradne vodičom (pri vylúčení vodiča a jeho cestujúcich). V tomto prípade sa spracúvanie osobných údajov považuje za spracúvanie v rámci výlučne osobnej alebo domácej činnosti v súlade s článkom 2 ods. 2 písm. c) a s odôvodnením 18 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.
102. Vo všeobecnosti predstavuje šírenie rozhraní internetového pripojenia prostredníctvom wi-fi väčšie riziká pre súkromie jednotlivcov. Prostredníctvom svojich vozidiel sa totiž používatelia stávajú nepretržitými vysielačmi, a preto je možné ich identifikovať a sledovať. S cieľom zabrániť sledovaniu by preto výrobcovia vozidiel a zariadení mali zaviesť ľahko ovládateľné možnosti odhlásenia zabezpečujúce, aby sa nezhromažďovali údaje o sieťovom identifikátore (SSID) [service set identifier] palubnej bezdrôtovej siete.

3 PRÍPADOVÉ ŠTÚDIE

103. Tento oddiel sa zaoberá piatimi konkrétnymi príkladmi spracúvania v súvislosti s prepojenými vozidlami, ktoré zodpovedajú situáciám, s ktorými sa môžu stretnúť zainteresované strany v odvetví. Príklady sa týkajú spracúvania údajov, ktoré si vyžaduje výpočtovú kapacitu, ktorú nie je možné aktivovať lokálne vo vozidle, a/alebo odosielania osobných údajov tretej strane na vykonanie ďalšej analýzy alebo poskytnutie ďalšej funkcie na diaľku. Pri každom type spracúvania sa v tomto dokumente stanovujú zamýšľané účely, kategórie zhromažďovaných údajov, doba uchovávanía týchto údajov, práva dotknutých osôb, bezpečnostné opatrenia, ktoré sa majú vykonať, a príjemcovia informácií. V prípade, ak sa v nasledujúcom texte nenachádza opis niektorej z týchto oblastí, uplatňujú sa všeobecné odporúčania opísané v predchádzajúcej časti.
104. Zvolené príklady nie sú vyčerpávajúce a majú len informovať o rozmanitosti typov spracúvania, právnych základov, subjektov atď., ktoré môžu súvisieť s prepojenými vozidlami.

3.1 Poskytnutie služby treťou stranou

105. Dotknuté osoby môžu vstúpiť do zmluvného zväzku s poskytovateľom služieb s cieľom získať od neho služby s pridanou hodnotou pre svoje vozidlo. Dotknutá osoba môže napríklad uzatvoriť zmluvu na poistenie na základe používania, ktorá ponúka nižšie poistné za menej jazdenia (tzv. *Pay As You Drive* – poistné podľa najazdenej vzdialenosti) alebo za dobrý spôsob jazdy (tzv. *Pay How You Drive* – poistné založené na spôsobe jazdy) a ktorá si vyžaduje sledovanie jazdných návykov zo strany poisťovne. Dotknutá osoba by takisto mohla uzatvoriť

zmluvu so spoločnosťou, ktorá ponúka dopravné asistenčné služby v prípade poruchy a ktorá si vyžaduje poskytnutie informácie o polohe vozidla spoločnosti, alebo s poskytovateľom služieb na príjem správ alebo upozornení súvisiacich s fungovaním vozidla (napr. upozornenie o stave opotrebovania brzd alebo pripomenutie dátumu technickej kontroly).

3.1.1 Poistenie na základe používania

106. Poistné podľa najazdenej vzdialenosti (*pay as you drive*) je typ poistenia na základe používania, pri ktorom sa sleduje počet prejdených kilometrov a/alebo jazdné návyky s cieľom odlišiť „bezpečných“ vodičov a odmeniť ich tým, že budú platiť nižšie poistné. Poisťovateľ vyžaduje, aby si vodič nainštaloval zabudovanú telematickú službu, mobilnú aplikáciu alebo aby si aktivoval modul zabudovaný od výroby, ktoré sledujú prejdenú vzdialenosť a/alebo spôsob jazdy (vzorce brzdenia, prudké zrýchľovanie atď.) poistníka. Informácie získané prostredníctvom telematického zariadenia sa použijú na pridelovanie bodového hodnotenia vodičovi s cieľom analyzovať, aké riziká môže predstavovať pre poisťovňu.
107. Keďže na účely poistenia na základe používania je potrebné získať súhlas podľa článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách, EDPB poukazuje na skutočnosť, že poistník musí mať možnosť výberu uzatvoriť poistenie, ktoré nie je založené na používaní. V opačnom prípade sa súhlas nepovažuje za slobodne daný vzhľadom na to, že poistenie je podmienené súhlasom. Dotknutá osoba okrem toho musí mať podľa článku 7 ods. 3 všeobecného nariadenia o ochrane údajov právo odvolať svoj súhlas.

3.1.1.1 Právny základ

108. Keď sa údaje zhromažďujú prostredníctvom verejne dostupnej elektronickej komunikačnej služby (napríklad prostredníctvom SIM karty vloženéj do telematického zariadenia), súhlas je potrebný s cieľom získať prístup k informáciám, ktoré už sú uložené vo vozidle, ako sa stanovuje v článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách. V tomto kontexte sa neuplatňuje žiadna z výnimiek uvedených v týchto ustanoveniach: spracúvanie nie je výhradne na účely výkonu prenosu správy prostredníctvom elektronickej komunikačnej siete ani sa netýka služieb informačnej spoločnosti, ktoré si účastník alebo používateľ výslovne vyžiadal. Súhlas by sa mohol získať v čase uzatvorenia zmluvy.
109. Pokiaľ ide o spracúvanie osobných údajov po uložení v koncovom zariadení koncového používateľa alebo po prístupe do tohto zariadenia, poisťovňa môže v tejto konkrétnej situácii uplatniť článok 6 ods. 1 písm. b) všeobecného nariadenia o ochrane údajov, a to pod podmienkou, že preukáže, že spracúvanie prebieha v rámci platnej zmluvy s dotknutou osobou a že je nevyhnutné na plnenie konkrétnej zmluvy s dotknutou osobou. Pokiaľ je spracúvanie objektívne nevyhnutné na účely plnenia zmluvy s dotknutou osobou, EDPB sa domnieva, že uplatňovanie článku 6 ods. 1 písm. b) všeobecného nariadenia o ochrane údajov nebude mať v tomto konkrétnom prípade vplyv na zníženie dodatočnej ochrany poskytovanej článkom 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách. Tento právny základ sa realizuje, keď dotknutá osoba podpíše zmluvu s poisťovňou.

3.1.1.2 Zhromažďované údaje

110. Existujú dva typy osobných údajov, ktoré treba zohľadniť:
 - **obchodné údaje a údaje o transakciách:** identifikačné údaje dotknutej osoby, údaje o transakciách, údaje súvisiace s platobnými prostriedkami atď.,
 - **údaje o používaní:** osobné údaje pochádzajúce z vozidla, jazdné návyky, poloha atď.

111. Vzhľadom na riziko, že by mohlo dôjsť k zneužitiu údajov zhromažďovaných prostredníctvom telematického zariadenia na vytvorenie presného profilu pohybov vodiča, EDPB odporúča, pokiaľ to je možné, aby sa nespracované údaje [raw data] týkajúce sa spôsobu jazdy spracúvali buď
- vo vozidle, a to v telematických zariadeniach alebo prostredníctvom smartfónu používateľa tak, aby mal poisťovateľ prístup iba k výsledným údajom (napr. bodové hodnotenie jazdných návykov), a nie k podrobným nespracovaným údajom [raw data] (pozri oddiel 2.1),
 - alebo aby ich spracúval v mene prevádzkovateľa (poisťovne) poskytovateľ telematických služieb s cieľom vytvoriť číselné bodové hodnotenie, ktoré sa postúpi poisťovni stanoveným spôsobom. V tomto prípade sa nespracované údaje [raw data] a údaje, ktoré sa priamo týkajú totožnosti vodiča, musia oddeliť. To znamená, že poskytovateľ telematických služieb prijíma údaje v reálnom čase, nepozná však mená, tabuľky s evidenčným číslom vozidla atď. poisťníkov. Na druhej strane poisťovateľ pozná mená poisťníkov, dostáva však iba bodové hodnotenia a celkový počet najazdených kilometrov, a nie nespracované údaje [raw data] použité na odvodenie bodového hodnotenia.
112. Okrem toho treba konštatovať, že v prípade, ak je na plnenie zmluvy potrebné poznať iba počet prejetých kilometrov, lokalizačné údaje sa nesmú zbierať.

3.1.1.3 Doba uchovávanía

113. V súvislosti so spracúvaním údajov, ktoré prebieha na účely plnenia zmluvy (t. j. na účely poskytovania služby), je dôležité rozlišovať medzi dvomi typmi údajov, aby sa mohlo vymedziť príslušné obdobie uchovávanía pre tieto typy údajov:
- **obchodné údaje a údaje o transakciách:** tieto údaje sa môžu uchovávať v aktívnej databáze počas celého trvania zmluvy. Po ukončení platnosti zmluvy sa môžu archivovať fyzicky (na samostatnom médiu: DVD atď.) alebo logicky (prostredníctvom riadenia overovania) v prípade možného súdneho konania. Následne sa po uplynutí zákonnej premlčacej lehoty údaje odstránia alebo anonymizujú;
 - **údaje o používaní:** údaje o používaní sa môžu klasifikovať ako nespracované [raw data] a agregované údaje. Ako už bolo uvedené, prevádzkovatelia alebo sprostredkovatelia by nemali spracúvať nespracované údaje [raw data], pokiaľ to je možné. V prípade potreby by sa nespracované údaje [raw data] mali uchovávať iba tak dlho, dokedy sú potrebné na vypracovanie agregovaných údajov a na kontrolu platnosti procesu agregácie údajov. Agregované údaje by sa mali uchovávať tak dlho, ako je nevyhnutné na poskytovanie služby alebo ako sa vyžaduje v súlade s právom Únie alebo členského štátu.

3.1.1.4 Informácie a práva dotknutých osôb

114. Pred spracúvaním osobných údajov musí byť dotknutá osoba transparentným a zrozumiteľným spôsobom informovaná v súlade s článkom 13 všeobecného nariadenia o ochrane údajov. Konkrétne musí byť informovaná o dobe uchovávanía osobných údajov alebo, ak to nie je možné, o kritériách na jej určenie. V druhom prípade EDPB odporúča prijať pedagogický prístup s cieľom poukázať na rozdiel medzi nespracovanými údajmi [raw data] a bodovým hodnotením vypracovaným na tomto základe, pričom sa v relevantných prípadoch zdôrazní, že poisťovateľ v prípade potreby získava iba výsledok bodového hodnotenia.
115. Ak sa údaje nespracúvajú vo vozidle, ale ich v mene prevádzkovateľa (poisťovne) spracúva poskytovateľ telematických služieb, v informáciách by mohlo byť užitočné uviesť, že v tomto prípade nebude mať poskytovateľ prístup k údajom, ktoré priamo súvisia s totožnosťou vodiča

(ako sú mená, tabuľky s evidenčným číslom vozidla atď.). Navyše vzhľadom na dôležitosť informovania dotknutých osôb o dôsledkoch spracúvania ich osobných údajov a vzhľadom na skutočnosť, že dotknuté osoby by nemali byť zaskočené spracúvaním ich osobných údajov, EDPB odporúča informovať dotknuté osoby o existencii profilovania a jeho dôsledkoch aj v prípade, ak vôbec nesúvisí s automatizovaným rozhodovaním uvedeným v článku 22 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

116. Pokiaľ ide o práva dotknutých osôb, musia byť osobitne informované o dostupných prostriedkoch na uplatňovanie svojho práva na prístup k údajom, na ich opravu, na obmedzenie spracúvania a na vymazanie údajov. Keďže nespracované údaje [raw data] zhromažďované v tejto súvislosti poskytuje dotknutá osoba (prostredníctvom osobitných formulárov alebo na základe svojej aktivity) a spracúvajú sa na základe článku 6 ods. 1 písm. b) všeobecného nariadenia o ochrane údajov (plnenie zmluvy), dotknutá osoba má nárok na uplatňovanie svojho práva na prenosnosť údajov. Ako sa zdôrazňuje v usmerneniach k právu na prenosnosť údajov, EDPB dôrazne odporúča, „aby prevádzkovatelia jasne vysvetlili rozdiel medzi jednotlivými typmi údajov, ktoré dotknutá osoba môže získať na základe práva osoby na prístup k údajom a na prenosnosť údajov“.⁴⁸
117. Informácie sa môžu poskytovať pri podpise zmluvy.

3.1.1.5 *Príjemca*

118. EDPB odporúča, pokiaľ to je možné, aby sa údaje o používaní vozidla spracúvali priamo v telematických zariadeniach tak, aby mal poisťovateľ prístup iba k výsledným údajom (napr. bodové hodnotenie), a nie k podrobným nespracovaným údajom [raw data].
119. Ak údaje v mene prevádzkovateľa (poisťovne) zhromažďuje poskytovateľ telematických služieb s cieľom vytvoriť číselné bodové hodnotenie, poskytovateľ telematických služieb nemusí poznať údaje o totožnosti vodiča (ako sú mená, tabuľky s evidenčným číslom vozidla atď.) a poisťníka.

3.1.1.6 *Bezpečnosť*

120. Uplatňujú sa všeobecné odporúčania. Pozri oddiel 2.7.

3.1.2 *Prenájom a rezervácia parkovacieho miesta*

121. Majiteľ parkovacieho miesta môže mať v úmysle toto miesto prenajať. Na tento účel zapíše miesto do webovej aplikácie a určí jeho cenu. Po uvedení parkovacieho miesta v zozname aplikácia majiteľa upozorní na vodiča, ktorý si chce miesto rezervovať. Vodič si môže vybrať cieľ cesty a overiť dostupné parkovacie miesta na základe viacerých kritérií. Po schválení majiteľom sa potvrdí transakcia a poskytovateľ služieb spracuje platobnú transakciu. Vodič potom použije navigáciu na presun na dané miesto.

3.1.2.1 *Právny základ*

122. Keď sa údaje zhromažďujú prostredníctvom verejne dostupnej elektronickej komunikačnej služby, uplatňuje sa článok 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách.
123. Keďže ide o službu informačnej spoločnosti, podľa článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách nie je potrebný súhlas na získanie prístupu k informáciám, ktoré už sú uložené vo vozidle, keď si účastník túto službu výslovne vyžiada.

⁴⁸ Pracovná skupina zriadená podľa článku 29, Usmernenia k právu na prenosnosť údajov, WP 242 rev.01, ktoré schválil EDPB, s. 13.

124. Právnym základom na spracúvanie osobných údajov, a to iba údajov potrebných na účely plnenia zmluvy, ktorej je dotknutá osoba zmluvnou stranou, je článok 6 ods. 1 písm. b) všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

3.1.2.2 Zhromažďované údaje

125. Spracúvanými údajmi sú kontaktné údaje vodiča [meno, e-mail, telefónne číslo, typ vozidla (napr. osobný automobil, nákladné vozidlo, motocykel), tabuľka s evidenčným číslom vozidla, dĺžka parkovania, platobné údaje (napr. informácie o kreditnej karte)], ako aj navigačné údaje.

3.1.2.3 Doba uchovávanía

126. Údaje by sa mali uchovávať iba tak dlho, ako je nevyhnutné na plnenie zmluvy o parkovaní alebo ako sa stanovuje v práve Únie alebo členského štátu. Po uplynutí tohto obdobia sa údaje buď anonymizujú, alebo odstránia.

3.1.2.4 Informácie a práva dotknutých osôb

127. Pred spracúvaním osobných údajov by dotknutá osoba mala byť transparentným a zrozumiteľným spôsobom informovaná v súlade s článkom 13 všeobecného nariadenia o ochrane údajov.
128. Dotknutá osoba by mala byť osobitne informovaná o dostupných prostriedkoch na uplatňovanie svojho práva na prístup k údajom, na ich opravu, na obmedzenie spracúvania a na vymazanie údajov. Keďže údaje zhromažďované v tejto súvislosti poskytuje dotknutá osoba (prostredníctvom osobitných formulárov alebo na základe svojej aktivity) a spracúvajú sa na základe článku 6 ods. 1 písm. b) všeobecného nariadenia o ochrane údajov (plnenie zmluvy), dotknutá osoba má nárok na uplatnenie svojho práva na prenosnosť údajov. Ako sa zdôrazňuje v usmerneniach k právu na prenosnosť údajov, EDPB dôrazne odporúča, „aby prevádzkovatelia jasne vysvetlili rozdiel medzi jednotlivými typmi údajov, ktoré dotknutá osoba môže získať na základe práva osoby na prístup k údajom a na prenosnosť údajov“.

3.1.2.5 Príjemca

129. Prístup k údajom má v zásade len prevádzkovateľ a sprostredkovateľ.

3.1.2.6 Bezpečnosť

130. Uplatňujú sa všeobecné odporúčania. Pozri oddiel 2.7.

3.2 Celoeurópsky systém eCall

131. V prípade závažnej nehody v Európskej únii vozidlo automaticky vytvorí tiesňové volanie v rámci systému eCall na číslo 112, celoeurópsku tiesňovú linku (viac podrobností sa nachádza v oddiele 1.1), čo umožňuje okamžite poslať na miesto nehody sanitku v súlade s nariadením (EÚ) 2015/758 z 29. apríla 2015 o požiadavkách typového schválenia pri zavádzaní palubného systému eCall využívajúceho službu tiesňovej linky 112 a o zmene smernice 2007/46/ES [ďalej len „nariadenie (EÚ) 2015/758“].
132. V podstate eCall generátor je inštalovaný vo vozidle, a ten umožňuje prenos prostredníctvom verejnej mobilnej bezdrôtovej komunikačnej siete, iniciuje tiesňové volanie, ktoré sa vytvorí buď automaticky pomocou snímačov vo vozidle, alebo ho manuálne aktivujú cestujúci vo vozidle len v prípade nehody. Okrem vytvorenia audiokanála druhá udalosť spúšťaná automaticky v dôsledku nehody pozostáva z vytvorenia minimálneho

súboru údajov [Minimum Set of Data – MSD] a jeho odoslania do strediska tiesňového volania [Public Safety Answering Point - PSAP].

3.2.1 Právny základ

133. Pokiaľ ide o uplatňovanie smernice o súkromí a elektronických komunikáciách, zväžiť sa musia dve ustanovenia:

- článok 9 v súvislosti s lokalizačnými údajmi inými než prevádzkovými údajmi, ktorý sa vzťahuje iba na elektronické komunikačné služby,
- článok 5 ods. 3, pokiaľ ide o získanie prístupu k informáciám uloženým v generátore inštalovanom vo vozidle.

134. Napriek skutočnosti, že tieto ustanovenia si v zásade vyžadujú súhlas dotknutej osoby, nariadenie (EÚ) 2015/758 tvorí zákonnú povinnosť prevádzkovateľa (dotknutá osoba nemá skutočnú alebo slobodnú voľbu a nemôže odmietnuť spracúvanie jej osobných údajov). Nariadenie (EÚ) 2015/758 teda ruší potrebu súhlasu vodiča so spracúvaním lokalizačných údajov a minimálneho súboru údajov (MSD).⁴⁹

135. Právnym základom spracúvania týchto údajov je splnenie zákonnej povinnosti, ako sa stanovuje v článku 6 ods. 1 písm. c) všeobecného nariadenia o ochrane údajov [t. j. nariadenie (EÚ) 2015/758].

3.2.2 Zhromažďované údaje

136. V nariadení (EÚ) 2015/758 sa stanovuje, že údaje zasielané palubným systémom eCall využívajúcim tiesňovú linku 112 obsahujú iba minimálne množstvo informácií, ako sa uvádzajú v norme EN 15722:2015: Inteligentné dopravné systémy. Elektronická bezpečnosť. Minimálny súbor údajov (MSD) pre eCall, vrátane:

- informácie o tom, či bol eCall vytvorený manuálne alebo automaticky,
- typu vozidla,
- identifikačného čísla vozidla (VIN),
- typu pohonu vozidla,
- časovej pečiatky vygenerovania pôvodnej správy s údajmi v rámci aktuálnej nehody, ktorá volanie eCall aktivovala,
- poslednej známej polohy vozidla podľa zemepisnej šírky a dĺžky určenej v poslednom možnom okamihu pred vygenerovaním správy,
- posledného známeho reálneho smeru jazdy vozidla určeného v poslednom možnom okamihu pred vygenerovaním správy (iba posledné tri polohy vozidla).

⁴⁹ Treba upozorniť, že článok 8 ods. 1 písm. f) mandátu Rady na rokovanie o návrhu nariadenia o súkromí a elektronických komunikáciách obsahuje konkrétnu výnimku pre systém eCall, podľa ktorej súhlas nie je potrebný, keď „je to potrebné na účely lokalizácie koncového zariadenia, keď koncový používateľ uskutoční tiesňovú komunikáciu buď na jednotné európske číslo tiesňového volania 112, alebo na národné číslo tiesňového volania, v súlade s článkom 13 ods. 3“.

3.2.3 Doba uchovávanía

137. V nariadení (EÚ) 2015/758 sa stanovuje, že údaje sa neuchovávajú dlhšie, ako je nevyhnutné na účely spracúvania núdzových situácií. Tieto údaje sa úplne vymažú hneď, ako už nie sú na tento účel potrebné. Okrem toho sa údaje vo vnútornej pamäti systému eCall automaticky a nepretržite odstraňujú. Uchovávať sa môžu len tri posledné polohy vozidla, pokiaľ je to nevyhnutne potrebné na určenie aktuálnej polohy a smeru jazdy vozidla v čase udalosti.

3.2.4 Informácie a práva dotknutých osôb

138. V článku 6 nariadenia (EÚ) 2015/758 sa stanovuje, že výrobcovia majú poskytovať jasné a úplné informácie o spracúvaní údajov, ktoré sa uskutočňuje v rámci systému eCall. Tieto informácie sa v návode na použitie uvedú oddelene pre palubný systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112 a palubné systémy eCall pre služby tretích strán pred použitím systému. Ide o tieto informácie:

- odkaz na právny základ spracúvania údajov,
 - skutočnosť, že palubný systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112 je štandardne nastavený ako aktívny,
 - spôsoby spracúvania údajov, ktoré vykonáva palubný systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112,
 - osobitné účely spracúvania v rámci systému eCall, ktoré sa obmedzujú na núdzové situácie uvedené v článku 5 ods. 2 prvom pododseku nariadenia (EÚ) 2015/758,
 - typy zhromažďovaných a spracúvaných údajov a informácie o príjemcoch týchto údajov,
 - čas, počas ktorého sa údaje uchovávajú v palubnom systéme eCall využívajúcom tiesňovú linku 112,
 - skutočnosť, že nedochádza k nepretržitému sledovaniu vozidla,
 - spôsoby vykonávania práv dotknutých osôb, ako aj kontaktná služba príslušná na spracovávanie žiadostí o prístup,
 - akékoľvek ďalšie potrebné informácie týkajúce sa sledovateľnosti [traceability], sledovania [tracking] a spracúvania osobných údajov v súvislosti s poskytovaním služby volania eCall pre služby tretích strán a/alebo ďalších služieb s pridanou hodnotou, ktoré musí výslovne odsúhlasiť majiteľ a ktoré sú v súlade so všeobecným nariadením o ochrane údajov. Osobitne sa zohľadní skutočnosť, že môžu existovať rozdiely medzi spracúvaním údajov vykonávaným prostredníctvom palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 a palubných systémov eCall pre služby tretích strán alebo ďalších služieb s pridanou hodnotou.
139. Navyše poskytovateľ služieb dotknutým osobám takisto poskytne informácie transparentným a zrozumiteľným spôsobom v súlade s článkom 13 všeobecného nariadenia o ochrane údajov. Dotknutá osoba musí byť konkrétne informovaná o účeloch spracúvania, na ktoré sú osobné údaje určené, ako aj o skutočnosti, že spracúvanie osobných údajov je založené na zákonnej povinnosti prevádzkovateľa.
140. Navyše vzhľadom na povahu spracúvania by informácie o príjemcoch alebo kategóriách príjemcov osobných údajov mali byť jasné a dotknuté osoby by mali byť informované o tom, že údaje nesmú byť pred vytvorením volania eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 dostupné mimo palubného systému pre žiadne subjekty.

141. Pokiaľ ide o práva dotknutých osôb, treba konštatovať, že vzhľadom na skutočnosť, že spracúvanie je založené na zákonnej povinnosti, právo namietať a právo na prenosnosť údajov sa neuplatňujú.

3.2.5 Prijemca

142. Údaje nesmú byť pred vytvorením volania eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 dostupné mimo palubného systému pre žiadne subjekty.
143. Po vytvorení volania (manuálne cestujúcimi vo vozidle alebo automaticky hneď, keď palubný snímač zaznamená závažný náraz) systém eCall nadviaže hlasové spojenie s príslušným strediskom tiesňového volania (PSAP) a operátorovi tiesňového volania sa odošle minimálny súbor údajov (MSD).
144. Okrem toho údaje prenesené prostredníctvom palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 a spracúvané strediskami tiesňového volania (PSAP) možno do záchranných služieb a servisných partnerov uvedených v rozhodnutí č. 585/2014/EÚ previesť len v prípade incidentov súvisiacich s volaniami eCall a za podmienok stanovených v tomto rozhodnutí a používajú sa výlučne na dosiahnutie cieľov tohto rozhodnutia. Údaje z palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112 spracúvané strediskami tiesňového volania sa neprevádzajú žiadnym tretím stranám bez výslovného predchádzajúceho súhlasu dotknutej osoby.

3.2.6 Bezpečnosť

145. V nariadení (EÚ) 2015/758 sa stanovujú požiadavky na začlenenie technológií na posilnenie ochrany súkromia do systému eCall, aby sa tak používateľom poskytla náležitá úroveň ochrany súkromia, ako aj potrebné záruky na zabránenie sledovaniu a zneužitiu. Výrobcovia by navyše mali zabezpečiť, aby systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112 a každý ďalší systém poskytujúci službu volania eCall, ktorú spravujú služby tretích strán, alebo služba s priadnou hodnotou boli navrhnuté tak, aby výmena osobných údajov medzi týmito systémami nebola možná.
146. Čo sa týka stredísk tiesňového volania (PSAPs), členské štáty by mali zabezpečiť, aby osobné údaje boli chránené pred zneužitím vrátane neoprávneného prístupu, zmeny alebo straty a aby sa na primeranej úrovni zriadili a náležite dodržiavali protokoly týkajúce sa uchovávanía osobných údajov, doby uchovávanía, ako aj ich spracúvanía a ochrany.

3.3 Štúdie príčin a následkov nehôd

147. Dotknuté osoby môžu dobrovoľne súhlasiť, že sa zúčastnia na štúdiách príčin a následkov nehôd zameraných na lepšie pochopenie príčin dopravných nehôd a vo všeobecnosti na ďalšie vedecké účely.

3.3.1 Právny základ

148. Keď sa údaje zhromažďujú prostredníctvom verejnej elektronickej komunikačnej služby, prevádzkovateľ musí získať súhlas dotknutej osoby na získanie prístupu k informáciám, ktoré už sú uložené vo vozidle, ako sa stanovuje v článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách. V tomto kontexte sa neuplatňuje žiadna z výnimiek uvedených v týchto ustanoveniach: spracúvanie nie je výhradne na účely výkonu prenosu správy prostredníctvom elektronickej komunikačnej siete ani sa netýka služieb informačnej spoločnosti, ktoré si účastník alebo používateľ výslovne vyžiadal.

149. Pokiaľ ide o spracúvanie osobných údajov a zohľadnenie rôznorodosti a množstva osobných údajov potrebných na účely štúdií príčin a následkov nehôd, EDPB odporúča, aby bolo spracúvanie založené na predchádzajúcom súhlase dotknutej osoby podľa článku 6 všeobecného nariadenia o ochrane údajov. Predchádzajúci súhlas musí byť poskytnutý na osobitnom formulári, prostredníctvom ktorého sa dotknutá osoba dobrovoľne prihlási na účasť na štúdiu a súhlasí s tým, aby sa jej osobné údaje spracúvali na tento účel. Súhlas musí byť slobodné, konkrétne a informované vyjadrenie vôle osoby, ktorej údaje sa spracúvajú (napr. označenie políčka, ktoré nebolo označené vopred, alebo nastavenie palubného počítača na aktiváciu funkcie vo vozidle). Súhlas sa musí poskytnúť samostatne na jednotlivé účely a nesmie byť spájaný s plnením zmluvy na nákup nového automobilu alebo jeho prenájom formou lízingu a musí ho byť možné odvolať rovnako jednoducho, ako bol poskytnutý. Odvolanie súhlasu má za následok zastavenie spracúvania. Po odvolaní sa údaje buď odstránia z aktívnej databázy, alebo sa anonymizujú.
150. Súhlas vyžadovaný podľa článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách a súhlas potrebný ako právny základ pre spracúvanie osobných údajov sa môžu získať naraz (napríklad označením políčka, pri ktorom sa jednoznačne uvádza, na čo dáva dotknutá osoba súhlas).
151. Treba poukázať na skutočnosť, že v závislosti od podmienok spracúvania (charakter prevádzkovateľa atď.) sa môže v súlade so zákonom vybrať iný právny základ, pokiaľ tým nedôjde k zníženiu dodatočnej ochrany, ktorú poskytuje článok 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách (pozri bod 15). Ak je spracúvanie založené na inom právnom základe, ako je splnenie úlohy realizovanej vo verejnom záujme [článok 6 ods. 1 písm. e) všeobecného nariadenia o ochrane údajov], EDPB odporúča, aby sa dotknuté osoby zaradili do štúdie dobrovoľne.

3.3.2 Zhromažďované údaje

152. Prevádzkovateľ zhromažďuje iba tie osobné údaje, ktoré sú nevyhnutne potrebné na spracúvanie.
153. Existujú dva typy údajov, ktoré treba zohľadniť:
- **údaje týkajúce sa účastníkov a vozidiel,**
 - **technické údaje z vozidiel** (okamžitá rýchlosť atď.).
154. Vedecký výskum súvisiaci so štúdiom príčin a následkov nehôd odôvodňuje zhromažďovanie údajov o okamžitej rýchlosti vrátane zhromažďovania údajov právnickými osobami, ktoré neposkytujú verejné služby v užšom zmysle slova.
155. Ako už bolo uvedené, EDPB sa domnieva, že údaje o okamžitej rýchlosti zhromaždené v kontexte štúdie príčin a následkov nehôd nepredstavujú údaje súvisiace s trestnou činnosťou podľa určenia (t. j. nezhrmažďujú sa na účely vyšetrovania alebo stíhania trestného činu [offence]), čo odôvodňuje ich zhromažďovanie právnickými osobami, ktoré neposkytujú verejné služby v užšom zmysle slova.

3.3.3 Doba uchovávaní

156. Je dôležité rozlišovať medzi dvomi typmi údajov. Po prvé údaje týkajúce sa účastníkov a vozidiel sa môžu uchovávať počas trvania štúdie. Po druhé technické údaje z vozidiel by sa na uvedený účel mali uchovávať čo najkratší možný čas. V tejto súvislosti sa päť rokov od dátumu ukončenia štúdie javí ako primeraná lehota. Po jej uplynutí sa údaje odstránia alebo anonymizujú.

3.3.4 Informácie a práva dotknutých osôb

157. Pred spracúvaním osobných údajov musí byť dotknutá osoba transparentným a zrozumiteľným spôsobom informovaná v súlade s článkom 13 všeobecného nariadenia o ochrane údajov. Konkrétne v prípade zhromažďovania údajov o okamžitej rýchlosti by dotknuté osoby mali byť osobitne informované o zhromažďovaní údajov. Keďže je spracúvanie údajov založené na súhlase, dotknutá osoba musí byť osobitne informovaná o existencii práva kedykoľvek svoj súhlas odvolať bez toho, aby to malo vplyv na zákonnosť spracúvania založeného na súhlase, ktorý bol udelený pred jeho odvolaním. Keďže údaje zhromažďované v tejto súvislosti navyše poskytuje dotknutá osoba (prostredníctvom osobitných formulárov alebo na základe svojej aktivity) a spracúvajú sa na základe článku 6 ods. 1 písm. a) všeobecného nariadenia o ochrane údajov (súhlas), dotknutá osoba má nárok na uplatnenie svojho práva na prenosnosť údajov. Ako sa zdôrazňuje v usmerneniach k právu na prenosnosť údajov, EDPB dôrazne odporúča, „aby prevádzkovatelia jasne vysvetlili rozdiel medzi jednotlivými typmi údajov, ktoré dotknutá osoba môže získať na základe práva osoby na prístup k údajom a na prenosnosť údajov“. V dôsledku toho by prevádzkovateľ mal dotknutej osobe poskytnúť jednoduchý spôsob kedykoľvek slobodne odvolať súhlas a mal by vypracovať nástroje, aby mohol reagovať na žiadosti o uplatnenie práva na prenosnosť údajov.
158. Tieto informácie sa môžu poskytnúť pri podpisovaní formulára súhlasu s účasťou na štúdiu príčin a následkov nehôd.

3.3.5 Príjemca

159. Prístup k údajom má v zásade len prevádzkovateľ a sprostredkovateľ.

3.3.6 Bezpečnosť

160. Ako už bolo uvedené, zavedené bezpečnostné opatrenia sa prispôbia úrovni citlivosti údajov. Ak sa napríklad v rámci štúdie príčin a následkov nehôd zhromažďujú údaje o okamžitej rýchlosti (alebo akékoľvek iné údaje týkajúce sa uznania viny za trestné činy a priestupky), EDPB dôrazne odporúča, aby sa zaviedli prísne bezpečnostné opatrenia, ako je:
- vykonávanie pseudonymizácie (napr. hašovanie údajov, ako je priezvisko/meno dotknutej osoby a sériové číslo, prostredníctvom súkromného kľúča),
 - ukladanie údajov týkajúcich sa okamžitej rýchlosti a polohy v samostatných databázach (napr. s použitím najmodernejšieho mechanizmu šifrovania so samostatnými kľúčmi a mechanizmami schvaľovania),
 - a/alebo odstraňovanie lokalizačných údajov hneď po ohodnotení referenčnej udalosti alebo série udalostí (napr. typ cesty, deň/noc) a ukladanie priamo identifikovateľných údajov v samostatnej databáze, ku ktorej má prístup len úzky okruh ľudí.

3.4 Boj proti krádežiam automobilov

161. Dotknuté osoby by sa v prípade krádeže mohli pokúsiť nájsť svoje vozidlo s použitím lokalizačných údajov. Použitie lokalizačných údajov je obmedzené na prísne vymedzené potreby vyšetrovania a na posudzovanie prípadov príslušnými právnymi orgánmi.

3.4.1 Právny základ

162. Keď sa údaje zhromažďujú prostredníctvom verejne dostupnej elektronickej komunikačnej služby, uplatňuje sa článok 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách.

163. Keďže ide o službu informačnej spoločnosti, podľa článku 5 ods. 3 smernice o súkromí a elektronických komunikáciách nie je potrebný súhlas na získanie prístupu k informáciám, ktoré už sú uložené vo vozidle, keď si účastník túto službu výslovne vyžiada.
164. Pokiaľ ide o spracúvanie osobných údajov, právnym základom na spracúvanie lokalizačných údajov bude súhlas majiteľa vozidla alebo v náležitých prípadoch plnenie zmluvy (iba v prípade údajov, ktoré sú nevyhnutné na plnenie zmluvy, ktorej je majiteľ vozidla zmluvnou stranou).
165. Súhlas musí byť slobodné, konkrétne a informované vyjadrenie vôle osoby, ktorej údaje sa spracúvajú (napr. označenie políčka, ktoré nebolo označené vopred, alebo nastavenie palubného počítača na aktiváciu funkcie vo vozidle). Sloboda udeliť súhlas zároveň znamená možnosť kedykoľvek súhlas odvolať, o čom by dotknutá osoba mala byť výslovne informovaná. Odvolanie súhlasu má za následok zastavenie spracúvania. Po odvolaní by sa údaje mali odstrániť z aktívnej databázy, anonymizovať alebo archivovať.

3.4.2 Zhromažďované údaje

166. Lokalizačné údaje sa môžu poskytnúť až po ohlásení krádeže a zvyšný čas sa nesmú zhromažďovať nepretržite.

3.4.3 Doba uchovávanía

167. Lokalizačné údaje sa môžu uchovávať iba v období, počas ktorého prípad posudzujú príslušné právne orgány, alebo do ukončenia konania, ktorého cieľom je rozptýliť pochybnosti, ktoré sa nekončia potvrdením odcudzenia vozidla.

3.4.4 Informácie dotknutých osôb

168. Pred spracúvaním osobných údajov by dotknutá osoba mala byť transparentným a zrozumiteľným spôsobom informovaná v súlade s článkom 13 všeobecného nariadenia o ochrane údajov. EDPB konkrétne odporúča, aby prevádzkovateľ zdôraznil to, že nedochádza k nepretržitému sledovaniu vozidla a že lokalizačné údaje sa môžu zhromažďovať a poskytnúť až po ohlásení krádeže. Prevádzkovateľ navyše musí dotknutej osobe poskytnúť informácie týkajúce sa skutočnosti, že prístup k údajom majú len oprávnení úradníci platformy diaľkového dohľadu a zákonne oprávnené orgány.
169. Pokiaľ ide o práva dotknutých osôb, keď je spracúvanie údajov založené na súhlase, dotknutá osoba by mala byť osobitne informovaná o existencii práva kedykoľvek svoj súhlas odvolať bez toho, aby to malo vplyv na zákonnosť spracúvania založeného na súhlase udelenom pred jeho odvolaním. Okrem toho, keď údaje zhromažďované v tejto súvislosti poskytujú práve dotknuté osoby (prostredníctvom osobitných formulárov alebo na základe svojej aktivity) a spracúvajú sa na základe článku 6 ods. 1 písm. a) (súhlas) alebo písm. b) (plnenie zmluvy) všeobecného nariadenia o ochrane údajov, dotknutá osoba má nárok na uplatnenie svojho práva na prenosnosť údajov. Ako sa zdôrazňuje v usmerneniach k právu na prenosnosť údajov, EDPB dôrazne odporúča, „aby prevádzkovatelia jasne vysvetlili rozdiel medzi jednotlivými typmi údajov, ktoré dotknutá osoba môže získať na základe práva osoby na prístup k údajom a na prenosnosť údajov“.
170. V dôsledku toho by prevádzkovateľ mal dotknutej osobe poskytnúť jednoduchý spôsob kedykoľvek slobodne odvolať súhlas (iba ak súhlas tvorí právny základ) a mal by vypracovať nástroje, aby mohol reagovať na žiadosti o uplatnenie práva na prenosnosť údajov.
171. Informácie sa môžu poskytovať pri podpise zmluvy.

3.4.5 Príjemcovia

172. V prípade ohlásenia krádeže sa lokalizačné údaje môžu postúpiť i) oprávneným úradníkom platformy diaľkového dohľadu a ii) zákonne oprávneným orgánom.

3.4.6 Bezpečnosť

173. Uplatňujú sa všeobecné odporúčania. Pozri oddiel 2.7.