

# Pokyny



**Pokyny č. 01/2020 ke zpracování osobních údajů  
v souvislosti s propojenými vozidly a aplikacemi  
souvisejícími s mobilitou**

**Verze 2.0**

**Přijato dne 9. března 2021**

## Historie verzí

Verze 2.0	9. března 2021	Přijetí pokynů po veřejné konzultaci
Verze 1.0	28. ledna 2020	Přijetí pokynů pro veřejnou konzultaci

1	ÚVOD .....	4
1.1	Související práce .....	5
1.2	Rozhodné právo .....	6
1.3	Oblast působnosti.....	8
1.4	Definice.....	11
1.5	Rizika v souvislosti s ochranou soukromí a údajů .....	12
2	OBECNÁ DOPORUČENÍ .....	14
2.1	Kategorie dat .....	14
2.2	Účely.....	16
2.3	Relevantnost a minimalizace údajů.....	16
2.4	Záměrná a standardní ochrana osobních údajů.....	16
2.5	Informace .....	19
2.6	Práva subjektu údajů .....	21
2.7	Bezpečnost .....	21
2.8	Předávání osobních údajů třetím stranám.....	22
2.9	Předávání osobních údajů mimo EU/EHP .....	23
2.10	Používání Wi-Fi technologií zabudovaných ve vozidlech .....	24
3	PŘÍPADOVÉ STUDIE .....	24
3.1	Poskytování služby třetí stranou .....	24
3.2	Služba eCall.....	28
3.3	Havarijní studie.....	30
3.4	Řešení krádeží automobilů .....	32

s ohledem na čl. 70 odst. 1 písm. e) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (dále jen „GDPR“),

s ohledem na Dohodu o EHP, a zejména na přílohu XI uvedené dohody a protokol 37 k uvedené dohodě, ve znění rozhodnutí Smíšeného výboru EHP č. 154/2018 ze dne 6. července 2018<sup>1</sup>,

s ohledem na články 12 a 22 svého jednacího řádu,

## PŘIJAL TYTO POKYNY:

### 1 ÚVOD

1. Automobil jakožto symbol ekonomiky 20. století je jedním z masových spotřebitelských výrobků, které ovlivnily celou společnost. Automobily, všeobecně spojované s pojmem „svoboda“, jsou často považovány za více než pouhý dopravní prostředek. Představují totiž soukromý prostor, v němž mohou mít lidé určitou rozhodovací samostatnost, aniž by na ně působily vnější rušivé vlivy. V dnešní době, kdy se propojená vozidla stávají běžným jevem, již tato vize neodpovídá realitě. Konektivita vozidel zažívá prudký rozmach, rychle se přesouvá z luxusních modelů a prémiových značek do masově vyráběných modelů střední třídy a vozidla se stávají úložišti obrovských objemů dat. Nejen vozidla, ale i řidiči a cestující jsou čím dál tím více propojeni. Faktem je, že mnoho modelů uváděných na trh v posledních letech má v sobě zabudovány snímače a připojená palubní zařízení, která mohou mimo jiné shromažďovat a zaznamenávat výkon motoru, jízdní návyky, navštívená místa, a potenciálně dokonce i pohyby očí řidiče, jeho puls nebo biometrické údaje za účelem jedinečné identifikace fyzické osoby.<sup>2</sup>
2. K takovému zpracování údajů dochází ve složitém ekosystému, který se neomezuje pouze na tradiční subjekty působící v automobilovém průmyslu, ale je utvářen rovněž vstupem nových účastníků, kteří jsou součástí digitální ekonomiky. Tito noví účastníci mohou nabízet informačně-zábavní služby, jako jsou online hudba a informace o stavu silnic a dopravě, nebo poskytovat systémy a služby podpory řízení, jako jsou software pro autopilota, aktualizace týkající se stavu vozidla, pojištění založené na skutečném využití nebo dynamické mapování. Vzhledem k tomu, že vozidla jsou propojena prostřednictvím elektronických komunikačních sítí, hrají navíc důležitou roli, pokud jde o možné zpracování osobních údajů řidičů a cestujících, také provozovatelé silniční infrastruktury a telekomunikační operátoři zapojení do tohoto procesu.
3. Propojená vozidla dále generují rostoucí objemy údajů, z nichž většinu lze považovat za osobní údaje, neboť se budou týkat řidičů nebo cestujících. I když údaje shromážděné propojeným vozidlem nejsou přímo spojeny se jménem, ale souvisejí s technickými aspekty a vlastnostmi vozidla, budou se řidiče nebo cestujících ve vozidle týkat. Údaje týkající se způsobu řízení nebo ujeté vzdálenosti, údaje o opotřebení částí vozidla, údaje o poloze nebo data shromážděná kamerami se například mohou týkat chování řidiče, jakož i informací o jiných osobách, které mohou být ve vozidle, nebo o subjektech údajů, kolem nichž vozidlo projíždí. Tyto technické údaje jsou vytvářeny fyzickou osobou a umožňují její přímou či

<sup>1</sup> Odkazy na „členské státy“ v celém tomto dokumentu je třeba chápat jako odkazy na „členské státy EHP“.

<sup>2</sup> Infografika „Data a propojený automobil“ z fóra Future of Privacy (Budoucnost soukromí), [https://fpf.org/wp-content/uploads/2017/06/2017\\_0627-FPF-Connected-Car-Infographic-Version-1.0.pdf](https://fpf.org/wp-content/uploads/2017/06/2017_0627-FPF-Connected-Car-Infographic-Version-1.0.pdf).

nepřímou identifikaci správcem údajů nebo jinou osobou. Vozidlo lze považovat za koncové zařízení, které mohou používat různí uživatelé. Tento potenciální větší počet uživatelů tudíž, stejně jako u osobního počítače, nemá vliv na osobní povahu údajů.

4. V roce 2016 pořádala Mezinárodní automobilová federace (Fédération Internationale de l'Automobile, FIA) v celé Evropě kampaň nazvanou „My Car My Data“ (Moje auto, moje data), aby porozuměla tomu, co si Evropané o propojených autech myslí.<sup>3</sup> Ačkoli kampaň prokázala velký zájem řidičů o konektivitu, upozornila rovněž na obezřetnost, kterou je třeba vynakládat ve vztahu k používání údajů vytvářených vozidly, a také na význam dodržování právních předpisů v oblasti ochrany osobních údajů. Pro každou zúčastněnou stranu je proto hlavním úkolem zohledňovat rozměr „ochrany osobních údajů“ již od fáze návrhu výrobku a zajistit, aby mohli uživatelé automobilů ve vztahu ke svým údajům využívat transparentnost a vykonávat kontrolu v souladu se 78. bodem odůvodnění GDPR. Takový přístup pomáhá posílit důvěru uživatelů, a tím i dlouhodobý rozvoj těchto technologií.

## 1.1 Související práce

5. Propojená vozidla se v uplynulém desetiletí stala pro regulátory závažným tématem, jehož význam v posledních letech výrazně vzrostl. Na vnitrostátní i mezinárodní úrovni proto byly zveřejněny různé práce týkající se bezpečnosti a soukromí propojených vozidel. Cílem těchto předpisů a iniciativ je doplnit stávající rámce pro ochranu údajů a soukromí o zvláštní odvětvová pravidla nebo poskytovat poradenství odborníkům.

### 1.1.1 Iniciativy na evropské a mezinárodní úrovni

6. Od 31. března 2018 je pro všechny nové typy vozidel kategorií M1 a N1 (osobní automobily a lehká užitková vozidla) povinný palubní systém eCall využívající linku tísňového volání 112.<sup>4,5</sup> Již v roce 2006 přijala pracovní skupina zřízená podle článku 29 pracovní dokument o ochraně údajů a důsledcích iniciativy eCall na ochranu soukromí.<sup>6</sup> Jak již bylo oznámeno dříve, pracovní skupina zřízená podle článku 29 rovněž přijala v říjnu 2017 stanovisko ke zpracování osobních údajů v rámci kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS).
7. V lednu 2017 zveřejnila Agentura Evropské unie pro bezpečnost sítí a informací (ENISA) studii zaměřenou na kybernetickou bezpečnost a odolnost chytrých automobilů, která uvádí seznam citlivých aktiv, jakož i odpovídajících hrozeb, rizik, zmírňujících faktorů a možných bezpečnostních opatření, která lze provést.<sup>7</sup> V září 2017 přijala Mezinárodní konference komisařů pro ochranu údajů (ICDPPC) usnesení o propojených vozidlech.<sup>8</sup> A konečně v dubnu 2018 Mezinárodní pracovní skupina pro ochranu údajů v telekomunikacích (IWGDPT) přijala pracovní dokument o propojených vozidlech.<sup>9</sup>

---

<sup>3</sup> Kampaň „My Car My Data“ (Moje auto, moje data); <http://www.mycarmydata.eu/>.

<sup>4</sup> Interoperabilní služba eCall v celé EU, [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/ecall\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en).

<sup>5</sup> Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 585/2014/EU ze dne 15. května 2014 o zavedení interoperabilní služby eCall v celé EU. Text s významem pro EHP, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D0585>.

<sup>6</sup> Pracovní dokument o ochraně údajů a důsledcích iniciativy eCall na ochranu soukromí, [http://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2006/wp125\\_cs.pdf](http://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2006/wp125_cs.pdf).

<sup>7</sup> Kybernetická bezpečnost a odolnost chytrých automobilů, <https://www.enisa.europa.eu/publications/cyber-security-and-resilience-of-smart-cars>.

<sup>8</sup> Usnesení o ochraně údajů v automatizovaných a propojených vozidlech, [https://edps.europa.eu/sites/edp/files/publication/resolution-on-data-protection-in-automated-and-connected-vehicles\\_en\\_1.pdf](https://edps.europa.eu/sites/edp/files/publication/resolution-on-data-protection-in-automated-and-connected-vehicles_en_1.pdf).

<sup>9</sup> Pracovní dokument o propojených vozidlech, <https://www.datenschutz-berlin.de/infotek-und-service/veroeffentlichungen/working-paper/>.

8. V lednu 2016 zveřejnila konference německých spolkových a státních orgánů pro ochranu údajů a německého sdružení automobilového průmyslu (VDA) společné prohlášení o zásadách ochrany údajů v propojených a nepropojených vozidlech.<sup>10</sup> V srpnu 2017 vydalo středisko pro propojená a autonomní vozidla ve Spojeném království (UK Centre for Connected and Autonomous Vehicles, CCAV) příručku uvádějící zásady kybernetické bezpečnosti pro propojená a automatizovaná vozidla s cílem zvýšit povědomí o této problematice v automobilovém průmyslu.<sup>11</sup> V říjnu 2017 vydal francouzský orgán pro ochranu údajů (Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés, CNIL) balíček týkající se dodržování předpisů pro propojená vozidla, aby poskytl zúčastněným stranám pomoc při začlenění záměrné a standardní ochrany osobních údajů, což subjektům údajů umožní účinnou kontrolu nad jejich údaji.<sup>12</sup>

## 1.2 Rozhodné právo

9. Příslušným právním rámcem EU je GDPR. Použije se v každém případě, kdy zpracování údajů v souvislosti s propojenými vozidly zahrnuje zpracování osobních údajů fyzických osob.
10. Kromě GDPR stanoví směrnice 2002/58/ES ve znění směrnice 2009/136/ES (dále jen „směrnice o soukromí a elektronických komunikacích“) **zvláštní normu pro všechny subjekty, které chtějí ukládat informace uchovávané v koncových zařízeních účastníka nebo uživatele v Evropském hospodářském prostoru (EHP) nebo k nim přistupovat.**
11. Pokud se většina ustanovení směrnice o soukromí a elektronických komunikacích (čl. 6 odst. 9 atd.) vztahuje pouze na poskytovatele veřejně dostupných služeb elektronických komunikací a poskytovatele veřejných komunikačních sítí, je čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích obecným ustanovením. Netýká se pouze služeb elektronických komunikací, ale také všech soukromých i veřejných subjektů, které umísťují nebo čtou informace z koncového zařízení, a to bez ohledu na povahu uchovávaných údajů nebo údajů, k nimž je získán přístup.
12. Pokud jde o pojem „koncové zařízení“, jeho definice je uvedena ve směrnici 2008/63/ES<sup>13</sup>. V čl. 1 písm. a) je koncové zařízení definováno jako „zařízení přímo nebo nepřímo připojené k rozhraní veřejné telekomunikační sítě, které může vysílat, zpracovávat nebo přijímat informace; připojení přímé či nepřímé může být provedeno kabelově, za použití optického paprsku nebo elektromagnetických vln; připojení je nepřímé, jestliže je mezi rozhraní sítě a koncové zařízení připojeno další zařízení; b) za koncové zařízení se rovněž považují družicové pozemské stanice“.
13. V důsledku toho by se měly propojené vozidlo a zařízení k němu připojené, pokud jsou splněna výše uvedená kritéria, považovat za „koncové zařízení“ (stejně jako počítač, chytrý telefon nebo inteligentní televize) a případně se použijí ustanovení čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích.
14. Jak uvádí EDPB ve svém stanovisku č. 5/2019 ke vzájemnému působení mezi směrnicí o soukromí a elektronických komunikacích a obecným nařízením o ochraně osobních údajů

---

<sup>10</sup> Aspekty ochrany údajů při používání propojených a nepropojených vozidel, [https://www.lda.bayern.de/media/dsk\\_joint\\_statement\\_vda.pdf](https://www.lda.bayern.de/media/dsk_joint_statement_vda.pdf).

<sup>11</sup> Zásady kybernetické bezpečnosti pro propojená a automatizovaná vozidla, <https://www.gov.uk/government/publications/principles-of-cyber-security-for-connected-and-automated-vehicles>.

<sup>12</sup> Balíček týkající se dodržování předpisů pro zodpovědné používání údajů v propojených vozidlech, <https://www.cnil.fr/en/connected-vehicles-compliance-package-responsible-use-data>.

<sup>13</sup> Směrnice Komise 2008/63/ES ze dne 20. června 2008 o hospodářské soutěži na trhu s telekomunikačními koncovými zařízeními (kodifikované znění) (Text s významem pro EHP); <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0063>.

(GDPR),<sup>14</sup> čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích stanoví, že pro uchování informací nebo získání přístupu k informacím již uloženým v koncovém zařízení účastníka nebo uživatele se zpravidla a s výhradou výjimek z tohoto pravidla uvedených níže v odstavci 17 vyžaduje předchozí souhlas. Jestliže informace uchovávané v koncovém zařízení uživatele představují osobní údaje, má čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích přednost před článkem 6 GDPR, pokud jde o uchování informací nebo získávání přístupu k uchovávaným informacím.<sup>15</sup> Aby bylo zákonné, musí mít veškeré zpracování osobních údajů po výše uvedených operacích zpracování, včetně zpracování osobních údajů získaných přístupem k informacím v koncovém zařízení, právní základ podle článku 6 GDPR.<sup>16</sup>

15. Vzhledem k tomu, že správce při žádosti o souhlas s uchováním informací nebo získáním přístupu k informacím podle čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích bude muset subjekt údajů informovat o všech účelech zpracování – včetně jakéhokoli zpracování v návaznosti na výše uvedené úkony (tj. „následného zpracování“) –, bude zpravidla nejvhodnějším právním základem pro zpracování osobních údajů v návaznosti na tyto operace souhlas podle článku 6 GDPR (je-li účel následného zpracování zahrnut do souhlasu subjektu údajů, viz body 53–54 níže). Souhlas bude tedy pravděpodobně představovat právní základ pro uchování již uložených informací a získání přístupu k nim, jakož i pro následné zpracování osobních údajů<sup>17</sup>. Při posuzování souladu s článkem 6 GDPR je tedy třeba vzít v úvahu, že zpracování jako celek zahrnuje konkrétní činnosti, u nichž se unijní zákonodárce snažil poskytnout dodatečnou ochranu.<sup>18</sup> Kromě toho musí správci při určování vhodného právního základu zohlednit dopad na práva subjektů údajů, aby byla dodržena zásada spravedlnosti.<sup>19</sup> Podstatné je, že se správci nemohou dovolávat článku 6 GDPR, aby byla snížena dodatečná ochrana poskytovaná podle čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích.
16. EDPB připomíná, že pojem „souhlas“ dle směrnice o soukromí a elektronických komunikacích zůstává shodný s pojmem souhlas v GDPR a musí splňovat všechny požadavky na souhlas uvedené v čl. 4 odst. 11 a článku 7 GDPR.
17. I přesto, že je souhlas zásadou, čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích umožňuje, aby ukládání informací nebo získávání přístupu k informacím již uloženým v koncovém zařízení bylo vyňato z požadavku na informovaný souhlas, pokud splňuje jedno z těchto kritérií:
  - )] **Výjimka 1:** výhradně za účelem přenosu komunikace prostřednictvím sítě elektronických komunikací;
  - )] **Výjimka 2:** je-li to nezbytně nutné k tomu, aby poskytovatel služby informační společnosti poskytl službu, kterou si účastník nebo uživatel výslovně vyžádal.
18. V takových případech zpracování osobních údajů, včetně osobních údajů získaných přístupem k informacím v koncovém zařízení, vychází z jednoho z právních základů

---

<sup>14</sup> Evropský sbor pro ochranu osobních údajů, [stanovisko č. 5/2019 ke vzájemnému působení mezi směrnicí o soukromí a elektronických komunikacích a obecným nařízením o ochraně osobních údajů \(GDPR\), zejména pokud jde o příslušnost, úkoly a pravomoci orgánů pro ochranu údajů](#), přijaté dne 12. března 2019 (dále jen „stanovisko č. 5/2019“), bod 40.

<sup>15</sup> Tamtéž, bod 40.

<sup>16</sup> Tamtéž, bod 41.

<sup>17</sup> Souhlas vyžadovaný čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích a souhlas, který je zapotřebí jako právní základ pro zpracování údajů (článek 6 GDPR), lze pro týž konkrétní účel získat současně (například zaškrtnutím políčka jasně uvádějícího, s čím subjekt údajů souhlasí).

<sup>18</sup> Stanovisko č. 5/2019, bod 41.

<sup>19</sup> Evropský sbor pro ochranu osobních údajů, [Pokyny 2/2019 o zpracovávání osobních údajů podle čl. 6 odst. 1 písm. b\) GDPR v souvislosti s poskytováním on-line služeb subjektům údajů](#), verze 2.0, 8. října 2019, odstavec 1.

uvedených v článku 6 GDPR. Souhlas není například nutný, pokud je zpracování údajů nezbytné k poskytování navigačních služeb GPS požadovaných subjektem údajů, mohou-li být tyto služby považovány za služby informační společnosti.

### 1.3 Oblast působnosti

19. EDPB by rád poukázal na to, že cílem těchto pokynů je usnadnit soulad s pravidly při zpracování osobních údajů prováděném širokou škálou zúčastněných stran působících v tomto prostředí. Cílem těchto pokynů však není obsáhnout všechny případy použití, které jsou v této souvislosti možné, nebo poskytnout vodítko pro každou možnou konkrétní situaci.
20. Působnost tohoto dokumentu se zaměřuje zejména na zpracování osobních údajů ve vztahu k neprofesionálnímu využívání propojených vozidel subjekty údajů: např. řidiči, cestujícími, vlastníky vozidel, ostatními účastníky silničního provozu atd. Zabývá se konkrétněji osobními údaji: i) zpracovanými uvnitř vozidla; ii) vyměňovanými mezi vozidlem a osobními zařízeními, která jsou k němu připojena (např. chytrý telefon uživatele); nebo iii) shromážděnými místně ve vozidle a přenášenými externím subjektům (např. výrobcům vozidel, provozovatelům infrastruktury, pojišťovnam, opravářům automobilů) k dalšímu zpracování.
21. Definice propojeného vozidla musí být v tomto dokumentu chápána jako široký pojem. Lze jej definovat jako vozidlo vybavené mnoha elektronickými řídicími jednotkami (ECU), které jsou propojeny prostřednictvím sítě ve vozidle, jakož i zařízeními pro připojení, která mu umožňují sdílet informace s jinými zařízeními uvnitř i vně vozidla. Mezi vozidlem a osobními zařízeními, která jsou k němu připojena, mohou být vyměňovány takové údaje, které například umožňují zálohování mobilních aplikací v palubních informačních a zábavních jednotkách vozidla metodou zrcadlení. Do oblasti působnosti tohoto dokumentu spadá rovněž vývoj samostatných – tj. na vozidle nezávislých (například takových, které se spoléhají na výhradní používání chytrého telefonu) – mobilních aplikací na pomoc řidičům, neboť přispívají ke kapacitám propojení vozidla, i když se nemohou účinně spoléhat na přenos údajů s vozidlem jako takovým. Aplikací pro propojená vozidla je mnoho, jsou rozmanité a mohou zahrnovat<sup>20</sup>:
22. *Řízení mobility*: funkce, které řidičům umožňují rychle a nákladově efektivním způsobem dosáhnout místa určení tím, že poskytují včasné informace o navigaci GPS, potenciálně nebezpečných podmínkách prostředí (např. zledovatělých silnicích), dopravních zácpách nebo stavebních pracích na silnici, pomoci na parkovišti nebo v garáži, optimalizované spotřebě paliva nebo zpoplatnění silnic.
23. *Řízení vozidla*: funkce, které mají řidičům pomoci snížit provozní náklady a usnadnit používání, jako například upozornění týkající se stavu vozidla a potřebu servisu, přenos údajů o používání (např. pro služby opravy vozidel), individuální pojištění „Pay As/How You Drive“, dálkové ovládání (např. systém vytápění) nebo nastavení profilů (např. pozice sedadla).
24. *Bezpečnost silničního provozu*: funkce, které varují řidiče před vnějšími nebezpečími a zabudované systémy, jako například ochrana před srážkou, varování před nebezpečím, varování při vybočení z jízdního pruhu, detekce únavy řidiče, nouzové volání (eCall) nebo tzv. černé skříňky pro vyšetřování nehod (záznamník údajů).
25. *Zábava*: funkce, které poskytují řidiči a cestujícím informace a které jim zprostředkovávají zábavu, jako například rozhraní chytrých telefonů (bezdotykové ovládání pro příjem telefonních hovorů, textové zprávy zadávané hlasem), přípojné body bezdrátové sítě

---

<sup>20</sup> Strategie PwC 2014. „V rychlém pruhu. Světlá budoucnost propojených automobilů“: [https://www.strategyand.pwc.com/media/file/Strategyand\\_In-the-Fast-Lane.pdf](https://www.strategyand.pwc.com/media/file/Strategyand_In-the-Fast-Lane.pdf).



(WLAN), hudba, video, internet, sociální média, mobilní kancelář nebo služby „chytře domácnosti“.

26. *Pomoc řidiči*: funkce zahrnující částečně nebo plně automatizované řízení, jako například podpora řízení nebo autopilot v náročném provozu, na parkovišti nebo na dálnicích.
27. *Pohodlí*: funkce monitorující pohodlí řidiče a jeho schopnost a způsobilost k řízení, jako například detekce únavy nebo lékařská pomoc.
28. Vozidla tedy mohou, ale nemusí být nativně propojena a osobní údaje mohou být shromažďovány několika způsoby, mimo jiné pomocí: i) čidel ve vozidle; ii) telematických zařízení nebo iii) mobilních aplikací (přístupných např. ze zařízení patřícího řidiči). Aby mobilní aplikace spadaly do oblasti působnosti tohoto dokumentu, musí být spojeny s prostředím řízení. Do oblasti působnosti spadají například navigační aplikace GPS. Aplikace, jejichž funkce řidičům pouze navrhuje zajímavá místa (restaurace, historické památky atd.), však do oblasti působnosti těchto pokynů nepatří.
29. Velká část údajů generovaných propojeným vozidlem se týká fyzické osoby, která je identifikovaná nebo identifikovatelná, a tudíž představují osobní údaje. Údaje zahrnují například přímo identifikovatelné údaje (např. úplnou totožnost řidiče), jakož i nepřímo identifikovatelné údaje, jako jsou údaje o provedených cestách, údaje o používání vozidla (např. údaje o způsobu řízení nebo ujeté vzdálenosti) nebo technické údaje týkající se vozidla (např. údaje o opotřebení jeho částí), které mohou být spojeny křížovým odkazem s jinými soubory a zejména s identifikačním číslem vozidla (VIN). Osobní údaje v propojených vozidlech mohou zahrnovat také metadata, jako je stav údržby vozidla. Jinými slovy, do oblasti působnosti tohoto dokumentu spadají veškeré údaje, které mohou být spojeny s fyzickou osobou.
30. Ekosystém propojených vozidel se týká široké škály zúčastněných stran. Tento ekosystém konkrétně zahrnuje tradiční aktéry z automobilového průmyslu i nově vznikající subjekty z digitálního odvětví. Proto jsou tyto pokyny určeny výrobcům vozidel, výrobcům zařízení a dodavatelům pro automobilový průmysl, autoopravnám, prodejcům automobilů, poskytovatelům služeb pro vozidla, provozovatelům vozového parku, pojišťovnám motorových vozidel, poskytovatelům zábavních služeb, telekomunikačním operátorům, provozovatelům silniční infrastruktury, orgánům veřejné správy a také subjektům údajů. EDPB zdůrazňuje, že kategorie subjektů údajů se budou u jednotlivých služeb lišit (např. řidiči, vlastníci, cestující atd.). Tento seznam není vyčerpávající, neboť ekosystém zahrnuje širokou škálu služeb, včetně služeb, u nichž je zapotřebí přímé ověření nebo identifikace, a služeb, u kterých to nutné není.
31. Některá zpracování údajů prováděná fyzickými osobami ve vozidle spadají do „výkonu výlučně osobních či domácích činností“, a do oblasti působnosti GDPR tedy nepatří<sup>21</sup>. Jedná se zejména o používání osobních údajů ve vozidlech jediným subjektem údajů, který tyto údaje předal do přístrojové desky vozidla. EDPB však připomíná, že podle 18. bodu odůvodnění se GDPR „vztahuje na správce nebo zpracovatele, kteří pro tyto činnosti osobní povahy či činnosti v domácnosti poskytují prostředky pro zpracování osobních údajů“.

### 1.3.1 Co nespadá do oblasti působnosti tohoto dokumentu

32. Zaměstnavatelé, kteří poskytují firemní automobily svým zaměstnancům, mohou chtít sledovat jejich činnost (např. za účelem zajištění bezpečnosti zaměstnanců, zboží nebo vozidel, přidělování zdrojů, sledování a vyúčtování služeb nebo kontroly pracovní doby). Zpracování údajů, které v této souvislosti provádějí zaměstnavatelé, vyvolává specifické

---

<sup>21</sup> Viz GDPR, čl. 2 odst. 2 písm. c).

úvahy v souvislosti se zaměstnáním, na které se mohou vztahovat pracovní právní předpisy na vnitrostátní úrovni, jež nemohou být v těchto pokynech podrobně popsány<sup>22</sup>.

33. I když zpracování údajů v souvislosti s užitkovými vozidly používanými k profesním účelům (jako je veřejná doprava) a pro sdílenou dopravu a řešení mobility jako služby může vzbuzovat zvláštní úvahy, které spadají mimo působnost těchto obecných pokynů, mnohé ze zde uvedených zásad a doporučení budou platit i pro tyto druhy zpracování.
34. Propojená vozidla, která jsou systémy závislémi na rádiovém spojení, podléhají pasivnímu sledování, jako je sledování bezdrátové sítě nebo Bluetooth. V tomto smyslu se neliší od ostatních propojených zařízení a spadají do oblasti působnosti směrnice o soukromí a elektronických komunikacích, která je v současné době revidována. Tím je rovněž vyloučeno masivní sledování vozidel vybavených Wi-Fi<sup>23</sup> ze strany husté sítě okolních osob, které používají běžné lokační služby chytrých telefonů. Tyto služby podávají centrálním serverům rutinní hlášení o všech viditelných bezdrátových sítích. Vzhledem k tomu, že zabudovanou bezdrátovou síť lze považovat za sekundární identifikátor vozidla<sup>24</sup>, hrozí systematický průběžný sběr kompletních profilů o pohybu vozidla.
35. Vozidla jsou stále častěji vybavena zařízeními pro záznam obrazu (např. systémy parkovacích kamer nebo kamer přístrojové desky). Vzhledem k tomu, že se jedná o problematiku natáčení veřejných míst, která vyžaduje posouzení příslušného legislativního rámce, jenž je pro každý členský stát specifický, zpracování těchto údajů nespadá do oblasti působnosti těchto pokynů.
36. Zpracování údajů umožňujících kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS), jak je definováno ve směrnici 2010/40/EU<sup>25</sup>, byla věnována pozornost ve zvláštním stanovisku pracovní skupiny zřízené podle článku 29<sup>26</sup>. Ačkoli definice pojmu C-ITS ve směrnici neobsahuje žádné technické specifikace, pracovní skupina zřízená podle článku 29 se ve svém stanovisku zaměřuje na komunikace krátkého dosahu, tj. na ty, při nichž nezasahuje provozovatel sítě. Konkrétně poskytuje analýzu specifických případů použití těchto komunikací, které byly vybudovány pro prvotní zavádění a zavázaly se v pozdější fázi posoudit nové problémy, které nepochybně vzniknou, až bude zavedena vyšší úroveň automatizace. Vzhledem k tomu, že dopady na ochranu údajů v souvislosti s C-ITS jsou velmi specifické (neběvalé množství lokalizačních údajů, nepřetržité vysílání osobních údajů, výměna údajů mezi vozidly a jinými silničními infrastrukturními zařízeními atd.) a že se o nich na evropské úrovni stále diskutuje, tyto pokyny se na zpracování osobních údajů v této souvislosti nevztahují.

---

<sup>22</sup> Pracovní skupina zřízená podle článku 29 se této problematice podrobně věnovala ve svém stanovisku WP249 2/2017 o zpracování údajů při práci, [https://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item\\_id=610169](https://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610169).

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

<sup>24</sup> Markus Ullmann, Tobias Franz a Gerd Nolden, Vehicle Identification Based on Secondary Vehicle Identifier -- Analysis, and Measurements, in Proceedings (Identifikace vozidel založená na sekundárních identifikátorech vozidel – Analýza a měření, v procesu), VEHICULAR 2017, The Sixth International Conference on Advances in Vehicular Systems, Technologies and Applications (Šestá mezinárodní konference o pokroku v systémech, technologiích a aplikacích vozidel), Nice, Francie, 23. až 27. července 2017, s. 32–37.

<sup>25</sup> Směrnice 2010/40/EU ze dne 7. července 2020 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0040>.

<sup>26</sup> Pracovní skupina zřízená podle článku 29 – stanovisko č. 03/2017 ke zpracování osobních údajů v rámci kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS), [http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item\\_id=610171](http://ec.europa.eu/newsroom/article29/item-detail.cfm?item_id=610171).

37. A konečně, cílem tohoto dokumentu není zabývat se všemi možnými problémy a otázkami, které propojená vozidla vyvolala, a proto jej nelze považovat za vyčerpávající.

#### 1.4 Definice

38. **Zpracování** osobních údajů zahrnuje veškeré operace, které se týkají osobních údajů, jako je shromažďování, zaznamenávání, uspořádání, strukturování, uložení, přizpůsobení nebo pozměnění, vyhledání, nahlédnutí, použití, zpřístupnění přenosem, šíření nebo jakékoliv jiné zpřístupnění, seřazení či zkombinování, omezení, výmaz nebo zničení atd.<sup>27</sup>
39. **Subjektem údajů** je fyzická osoba, k níž se vztahují zpracovávané údaje. V souvislosti s propojenými vozidly to může být zejména řidič (hlavní nebo příležitostný), cestující nebo vlastník vozidla.<sup>28</sup>
40. **Správce údajů** je osoba, která určuje účel a prostředky zpracování, které se uskutečňuje v propojených vozidlech.<sup>29</sup> Mezi správce údajů mohou patřit poskytovatelé služeb, kteří zpracovávají údaje o vozidlech s cílem zasílat řidiči informace o provozu, zprávy o ekologické jízdě nebo upozornění týkající se fungování vozidla, dále také pojišťovny nabízející smlouvy „Pay As You Drive“ nebo výrobci vozidel, kteří shromažďují údaje o opotřeбенí ovlivňujícím částí vozidla za účelem zlepšení jeho kvality. Podle článku 26 GDPR mohou dva nebo více správců společně určit účel a prostředky zpracování, a tudíž být považováni za společné správce. V tomto případě musí jasně definovat své příslušné povinnosti, zejména pokud jde o výkon práv subjektů údajů a poskytování informací podle článků 13 a 14 GDPR.
41. **Zpracovatelem údajů** je každá osoba, která zpracovává osobní údaje pro správce a jeho jménem.<sup>30</sup> Zpracovatel údajů shromažďuje a zpracovává údaje podle pokynu od správce údajů, aniž by tyto údaje používal pro své vlastní účely. V řadě případů mohou například výrobci zařízení a dodavatelé pro automobilový průmysl zpracovávat údaje jménem výrobců vozidel (což neznamená, že nemohou být správce údajů pro jiné účely). Kromě požadavku, aby zpracovatelé údajů přijali vhodná technická a organizační opatření s cílem zaručit úroveň bezpečnosti, která je přizpůsobena riziku, článek 28 GDPR stanoví povinnosti zpracovatelů údajů.
42. **Příjemcem** je míněna fyzická nebo právnická osoba, orgán veřejné moci, agentura nebo jiný subjekt, kterému jsou osobní údaje poskytnuty, ať už se jedná o třetí stranu, či nikoli.<sup>31</sup> Příjemcem osobních údajů je například obchodní partner poskytovatele služeb, který od tohoto poskytovatele služeb obdrží osobní údaje generované z vozidla. Bez ohledu na to, zda jedná jako nový správce údajů nebo jako zpracovatel údajů, musí dodržovat všechny povinnosti uložené nařízením GDPR.
43. Avšak orgány veřejné moci, které mohou získávat osobní údaje v rámci zvláštního šetření v souladu s právem Unie nebo členského státu, se za příjemce nepovažují<sup>32</sup>; zpracování dotyčných osobních údajů těmito orgány veřejné moci musí být v souladu s použitelnými pravidly ochrany údajů pro účely daného zpracování. Donucovací orgány jsou například oprávněnými třetími osobami v případě, že vyžadují osobní údaje v rámci šetření v souladu s právem Evropské unie nebo členského státu.

---

<sup>27</sup> Viz čl. 4 odst. 2 GDPR.

<sup>28</sup> Viz čl. 4 odst. 1 GDPR.

<sup>29</sup> Viz čl. 4 odst. 7 GDPR a Evropský sbor pro ochranu osobních údajů, [pokyny 07/2020](#) o pojmech správce a zpracovatel v GDPR (dále jen „pokyny 07/2020“).

<sup>30</sup> Viz čl. 4 odst. 8 GDPR a pokyny 07/2020.

<sup>31</sup> Viz čl. 4 odst. 9 GDPR a pokyny 07/2020.

<sup>32</sup> Článek 4 odst. 9 a 31. bod odůvodnění GDPR.

## 1.5 Rizika v souvislosti s ochranou soukromí a údajů

44. Pracovní skupina zřízená podle článku 29 již vyjádřila určité obavy ohledně systémů internetu věcí (IoT), které se mohou vztahovat i na propojená vozidla.<sup>33</sup> Otázky týkající se bezpečnosti a kontroly údajů, které již byly zdůrazněny v souvislosti s internetem věcí, jsou v souvislosti s propojenými vozidly ještě citlivější, neboť to s sebou nese obavy o bezpečnost silničního provozu a může to ovlivnit fyzickou integritu řidiče v prostředí, které se tradičně považuje za izolované a chráněné před vnějšími zásahy.
45. Propojená vozidla vzbuzují také značné obavy ohledně ochrany údajů a soukromí v souvislosti se zpracováním lokalizačních údajů, a to vzhledem k tomu, že jeho stále vtíravější povaha může komplikovat stávající možnosti, jak zůstat v anonymitě. Využití lokalizačních technologií vyžaduje zavedení zvláštních ochranných opatření, aby se zabránilo dohledu nad jednotlivci a zneužití údajů, a EDPB by proto rád tuto konkrétní skutečnost zdůraznil, aby se zvýšila informovanost zúčastněných stran v tomto ohledu.

### 1.5.1 Nedostatek kontroly a informační asymetrie

46. Řidiči vozidel a cestující nemusí být vždy dostatečným způsobem informováni o zpracování údajů, které probíhá v propojeném vozidle nebo jeho prostřednictvím. Informace mohou být poskytnuty pouze vlastníkovi vozidla, který nemusí být řidičem, a nemusí být rovněž poskytovány včas. Vzniká tedy riziko, že nebudou dostatečné funkce nebo možnosti k provádění kontroly, která je nezbytná k tomu, aby dotčení jednotlivci využili svých práv na ochranu údajů a soukromí. Tento aspekt je důležitý, neboť vozidla mohou během své doby životnosti patřit více než jednomu vlastníkovi, a to buď v souvislosti s prodejem, nebo proto, že jsou spíše pronajímána než kupována.
47. Komunikace ve vozidle může být rovněž zahájena automaticky i na základě výchozího nastavení, aniž by si toho daná fyzická osoba byla vědoma. Vzhledem k tomu, že neexistuje možnost účinné kontroly vzájemné součinnosti vozidla a jeho připojeného zařízení, je pro uživatele velmi obtížné kontrolovat tok dat. Ještě obtížnější bude kontrolovat jejich následné využití, a zabránit tak možnému riziku rozšíření o neplánované funkce.

### 1.5.2 Kvalita souhlasu uživatele

48. EDPB zdůrazňuje, že je-li zpracování údajů založeno na souhlasu, musí být splněny všechny náležitosti platného souhlasu, což znamená, že souhlas musí být svobodný, výslovný a informovaný a představuje jednoznačný projev vůle subjektu údajů, jak jej vykládají pokyny EDPB k souhlasu.<sup>34</sup> Správci údajů musí věnovat pečlivou pozornost způsobu získání platného souhlasu od různých účastníků, jako jsou vlastníci nebo uživatelé automobilů. Tento souhlas musí být poskytnut samostatně pro konkrétní účely a nesmí být spojen se smlouvou o koupi nebo pronájmu nového automobilu. Odvolání souhlasu musí být stejně snadné jako jeho udělení.
49. Totéž musí platit v případě, že je souhlas vyžadován za účelem dosažení souladu se směrnicí o soukromí a elektronických komunikacích, například pokud dochází k ukládání informací nebo získání přístupu k informacím, které již byly ve vozidle uloženy, jak to v některých případech vyžaduje čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích. Jak je uvedeno výše, souhlas v této souvislosti musí být vykládán podle GDPR.
50. V mnoha případech si uživatel nemusí být vědom zpracování údajů prováděného v jeho vozidle. Tato nedostatečná informovanost představuje významnou překážku pro prokázání

---

<sup>33</sup> Pracovní skupina zřízená podle článku 29 – stanovisko č. 8/2014 k nejnovějšímu vývoji v oblasti internetu věcí, [https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp223\\_cs.pdf](https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp223_cs.pdf).

<sup>34</sup> Evropský sbor pro ochranu osobních údajů, Pokyny č. 05/2020 k souhlasu podle nařízení 2016/679, verze 1.1, 4. května 2020 (dále jen „pokyny č. 05/2020“),

platného souhlasu podle GDPR, neboť souhlas musí být informovaný. Za těchto okolností nelze podle GDPR takovýto souhlas využít jako právní základ pro příslušné zpracování údajů.

51. Klasické mechanismy používané k získání souhlasu fyzických osob mohou být v souvislostech s propojenými vozidly obtížně použitelné, což vede k „nekvalitnímu“ souhlasu založenému na nedostatku informací nebo k faktické nemožnosti poskytnout souhlas nastavený v souladu s preferencemi vyjádřenými danými jednotlivci. V praxi může být rovněž obtížné získat souhlas pro řidiče a cestující, kteří nejsou v žádném vztahu s vlastníkem vozidla, v případě ojetých, pronajatých nebo vypůjčených vozidel.
52. I když směrnice o soukromí a elektronických komunikacích nevyžaduje souhlas subjektu údajů, správce odpovídá za volbu právního základu podle článku 6 GDPR, který je pro daný případ zpracování osobních údajů nejvhodnější.

### 1.5.3 Další zpracování osobních údajů

53. Jsou-li údaje shromažďovány na základě souhlasu podle čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích nebo některé z výjimek z čl. 5 odst. 3 a následně zpracovávány v souladu s článkem 6 GDPR, lze je dále zpracovávat pouze v případě, že správce požádá o další souhlas pro tento jiný účel nebo je-li správce údajů schopen prokázat, že je toto zpracování založeno na právu Unie nebo členského státu za účelem zajištění cílů uvedených v čl. 23 odst. 1 GDPR<sup>35</sup>. EDPB se domnívá, že další zpracování na základě testu slučitelnosti podle čl. 6 odst. 4 GDPR není v takových případech možné, neboť by to narušilo standard ochrany údajů ve směrnici o soukromí a elektronických komunikacích. V případech, kdy je souhlas vyžadován směrnicí o soukromí a elektronických komunikacích, musí být tedy tento souhlas konkrétní a informovaný, což znamená, že subjekty údajů musí být informovány o každém účelu zpracování údajů a musí mít právo konkrétní účel odmítnout<sup>36</sup>. Vzhledem k tomu by další zpracování na základě testu slučitelnosti podle čl. 6 odst. 4 GDPR obcházelo samotnou zásadu požadavků na souhlas stanovených v aktuální směrnici.
54. EDPB připomíná, že původní souhlas nebude nikdy ospravedlňovat další zpracování, neboť k tomu, aby byl souhlas platný, musí být informovaný a konkrétní.
55. Telemetrické údaje, které se během používání vozidla shromažďují pro účely údržby, například nesmějí být bez souhlasu uživatelů sdělovány pojišťovněm motorových vozidel, aby sloužily k vytvoření profilů řidiče, které by umožnily nabízet pojistné smlouvy na základě chování řidiče.
56. Údaje shromážděné propojenými vozidly mohou být dále zpracovány donucovacími orgány za účelem zjištění překročení rychlosti nebo jiných přestupků, jsou-li splněny zvláštní podmínky ve směrnici o prosazování práva. V tomto případě budou takové údaje považovány za údaje týkající se rozsudků v trestních věcech a trestných činů, a to za podmínek stanovených v článku 10 GDPR a v jakýchkoli použitelných vnitrostátních právních předpisech. Výrobci mohou donucovacím orgánům tyto údaje poskytnout, jsou-li splněny zvláštní podmínky pro takové zpracování. EDPB zdůrazňuje, že zpracování osobních údajů výhradně pro účely splnění požadavků donucovacích orgánů nepředstavuje stanovený, výslovně vyjádřený a legitimní účel ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. b) GDPR. Jsou-li k tomu donucovací orgány oprávněny na základě právních předpisů, mohou být třetími stranami ve smyslu čl. 4 odst. 10 GDPR a v tomto případě by výrobci byli oprávněni jim poskytnout veškeré údaje, které mají k dispozici, přičemž musí být dodržován příslušný právní rámec v každém členském státě.

---

<sup>35</sup> Viz také Evropský sbor pro ochranu osobních údajů, Pokyny č. 10/2020 k omezením podle článku 23 GDPR.

<sup>36</sup> Pokyny č. 05/2020, oddíly 3.2 a 3.3.

#### 1.5.4 Shromažďování neúměrného množství údajů

57. Vzhledem k neustále rostoucímu počtu snímačů používaných v propojených vozidlech existuje velmi vysoké riziko, že budou ve srovnání s tím, co je nezbytné pro dosažení daného účelu, shromažďována neúměrná množství údajů.
58. Vývoj nových funkcí a konkrétněji těch, které jsou založeny na algoritmech strojového učení, může vyžadovat velká množství údajů shromažďovaných po dlouhou dobu.

#### 1.5.5 Zabezpečení osobních údajů

59. Větší počet funkcí, služeb a rozhraní (např. internet, USB, RFID, bezdrátová síť) nabízených v propojených vozidlech zvětšuje prostor pro útok, a tím i počet potenciálních zranitelných míst, jejichž prostřednictvím by mohly být osobní údaje ohroženy. Na rozdíl od většiny zařízení internetu věci jsou propojená vozidla kritickými systémy, kde narušení bezpečnosti může ohrozit život jejich uživatelů a lidí v okolí. Roste proto důležitost řešení rizika ze strany hackerů, kteří se snaží zneužít zranitelnosti propojených vozidel.
60. Osobní údaje uložené ve vozidlech a/nebo na externích místech (např. v infrastruktuře cloud computingu) navíc musí být dostatečně zabezpečeny proti neoprávněnému přístupu. Během údržby musí být například vozidlo předáno technikovi, který bude vyžadovat přístup k některým technickým údajům vozidla. Ačkoli technik potřebuje přístup k technickým údajům, existuje možnost, že by se mohl pokusit získat přístup ke všem údajům uloženým ve vozidle.

## 2 OBECNÁ DOPORUČENÍ

61. S cílem zmírnit rizika pro výše uvedené subjekty údajů by se výrobci vozidel a zařízení, poskytovatelé služeb nebo jakékoli jiné zúčastněné strany, které mohou ve vztahu k propojeným vozidlům působit jako správce nebo zpracovatel údajů, měli řídit následujícími obecnými doporučeními.

### 2.1 Kategorie dat

62. Jak je poznamenáno v úvodu, většina údajů spojených s propojenými vozidly bude považována za osobní údaje do té míry, do které je lze propojit s jednou či více identifikovatelnými osobami. To zahrnuje technické údaje týkající se pohybu vozidla (např. rychlost, ujetá vzdálenost), jakož i údaje o stavu vozidla (např. teplota chladicí kapaliny motoru, otáčky, tlak v pneumatikách). Některé údaje generované propojenými vozidly mohou rovněž vyžadovat zvláštní pozornost vzhledem ke své citlivosti a/nebo potenciálnímu dopadu na práva a zájmy subjektů údajů. V současné době EDPB určil tři kategorie osobních údajů, které vyžadují zvláštní pozornost ze strany výrobců vozidel a zařízení, poskytovatelů služeb a dalších správců údajů: lokalizační údaje, biometrické údaje (a jakákoli zvláštní kategorie údajů podle článku 9 GDPR) a údaje, které by mohly odhalit trestné činy nebo dopravní přestupky.

#### 2.1.1 Lokalizační údaje

63. Při shromažďování osobních údajů by výrobci vozidel a zařízení, poskytovatelé služeb a další správci údajů měli mít na paměti, že lokalizační údaje odhalují zejména životní návyky subjektů údajů. Vykonané cesty jsou velmi charakteristické tím, že umožňují odvodit místo práce a bydliště, jakož i centra zájmu řidiče (volný čas) a mohou případně odhalit citlivé informace, jako je náboženské vyznání (prostřednictvím místa bohoslužeb) nebo sexuální orientace (prostřednictvím navštívených míst). Výrobce vozidla a zařízení, poskytovatel služeb a jiný správce údajů by proto měli být obzvláště obezřetní, aby neshromažďovali údaje o poloze, s výjimkou případů, kdy je to pro účely zpracování naprosto nezbytné. Pokud zpracování spočívá například v detekci pohybu vozidla, postačuje ke splnění této funkce gyroskop, aniž by bylo nutné shromažďovat údaje o poloze.

64. Shromažďování údajů o poloze je obecně podmíněno dodržováním těchto zásad:

- Z odpovídající nastavení četnosti přístupu k údajům o poloze shromážděným v souvislosti s účelem zpracování a míry jejich podrobnosti. Aplikace pro počasí by například neměla mít každou vteřinu přístup k poloze vozidla, a to ani se souhlasem subjektu údajů,
- Z poskytování přesných informací o účelu zpracování (např. zda je uložena historie umístění, a pokud ano, jaký je její účel);
- Z je-li zpracování založeno na souhlasu, získání platného (svobodného, konkrétního a informovaného) souhlasu, který je odlišný od obecných podmínek prodeje nebo použití, například na palubním počítači,
- Z aktivace polohy pouze tehdy, když uživatel spustí funkci, která vyžaduje, aby bylo známo umístění vozidla, a nikoli ve výchozím nastavení a nepřetržitě při nastartování vozidla,
- Z informování uživatele, že byla aktivována lokalizace, zejména pomocí ikon (např. šipka, která se pohybuje na obrazovce),
- Z možnost lokalizaci kdykoli deaktivovat,
- Z stanovení omezené doby uložení.

### 2.1.2 Biometrické údaje

65. V souvislosti s propojenými vozidly mohou být biometrické údaje používány k jedinečné identifikaci fyzické osoby zpracovávány v rámci čl. 9 GDPR a vnitrostátních výjimek, mimo jiné s cílem umožnit přístup k vozidlu, ověřit řidiče/vlastníka a/nebo umožnit přístup k nastavení profilu a preferencím řidiče. Pokud se uvažuje o použití biometrických údajů, zahrnuje zajištění plné kontroly nad jeho údaji vůči subjektu údajů jednak zabezpečení existence jiné než biometrické alternativy (např. pomocí fyzického klíče nebo kódu) bez dodatečného omezení (to znamená, že používání biometrických údajů by nemělo být povinné) a jednak uchovávání a porovnávání biometrických šablon v šifrované formě pouze na místním základě, přičemž se biometrické údaje nezpracovávají externím čtecím/porovnávacím koncovým zařízením.

66. V případě biometrických údajů<sup>37</sup> je důležité zajistit, aby biometrické ověřovací řešení bylo dostatečně spolehlivé, a to zejména dodržováním těchto zásad:

- Z úprava použitého biometrického řešení (např. míra falešně pozitivních a falešně negativních výsledků) je přizpůsobena úrovni bezpečnosti požadované kontroly přístupu,
- Z použité biometrické řešení je založeno na senzoru, který je odolný vůči útokům (např. použití plochého tisku pro rozpoznávání otisků prstů),
- Z počet pokusů o ověření je omezen,
- Z biometrická šablona či model jsou uloženy ve vozidle v zašifrované podobě pomocí kryptografického algoritmu a správy klíčů, které jsou v souladu se současným stavem techniky,
- Z nezpracované údaje použité k vytvoření biometrické šablony a pro ověřování uživatelů jsou zpracovávány v reálném čase, aniž by se vůbec ukládaly, byť jen lokálně.

### 2.1.3 Údaje odhalující trestné činy nebo jiné přestupky

67. Za účelem zpracování údajů týkajících se potenciálních trestných činů ve smyslu čl. 10 GDPR doporučuje EDPB využít místního zpracování údajů, pokud má subjekt údajů plnou kontrolu nad daným zpracováním (viz diskuze o místním zpracování v oddíle 2.4). Kromě některých

---

<sup>37</sup> Zásada zákazu stanovená v čl. 9 odst. 1 GDPR se týká pouze „biometrických údajů za účelem jedinečné identifikace fyzické osoby“.

výjimek (viz případová studie o havarijních studiích uvedených níže v oddíle 3.3) je externí zpracování údajů odhalujících trestné činy nebo jiné přestupky dokonce zakázáno. Proto musí být podle citlivosti údajů zavedena přísná bezpečnostní opatření, jako jsou opatření popsaná v bodě 2.7, aby byla zajištěna ochrana před změnou a vymazáním těchto údajů a nezákonným přístupem k nim.

68. Některé kategorie osobních údajů z propojených vozidel by totiž mohly prozradit, že byl spáchán nebo je páchán trestný čin či jiný přestupek (dále jen „údaje týkající se deliktu“), a proto podléhají zvláštním omezením (např. údaje naznačující, že vozidlo překročilo bílou čáru, okamžitá rychlost vozidla v kombinaci s přesnými údaji o jeho poloze). Záruky stanovené v čl. 10 GDPR se použijí zejména v případě, že by tyto údaje zpracovávaly příslušné vnitrostátní orgány pro účely trestního vyšetřování a stíhání trestných činů.

## 2.2 Účely

69. Osobní údaje mohou být v souvislosti s propojenými vozidly zpracovávány k celé řadě účelů, včetně bezpečnosti řidiče, pojištění, účinné dopravy, zábavních nebo informačních služeb. V souladu s GDPR musí správci údajů zajistit, aby jejich účely byly „stanovené, výslovně vyjádřené a legitimní“, aby nebyly dále zpracovávány způsobem neslučitelným s těmito účely a aby existoval platný právní základ pro zpracování podle čl. 5 GDPR. Některé konkrétní příklady účelů, které mohou sledovat správci údajů působící v souvislosti s propojenými vozidly, jsou obsaženy v části III těchto pokynů spolu se zvláštními doporučeními pro každý typ zpracování.

## 2.3 Relevantnost a minimalizace údajů

70. Aby byla dodržena zásada minimalizace údajů<sup>38</sup>, měli by výrobci vozidel a zařízení, poskytovatelé služeb a další správci údajů věnovat zvláštní pozornost kategoriím údajů, které z propojeného vozidla potřebují získat, neboť shromažďují pouze osobní údaje, které jsou relevantní a nezbytné pro zpracování. Obzvláště důvěrné jsou například údaje o poloze, které mohou odhalit velkou část životních návyků subjektů údajů. Subjekty působící v odvětví by proto měly být obzvláště obezřetné, aby neshromažďovaly údaje o poloze, s výjimkou případů, kdy je to naprosto nezbytné pro účely zpracování (viz diskuze o lokalizačních údajích v oddíle 2.1 výše).

## 2.4 Záměrná a standardní ochrana osobních údajů

71. S ohledem na objem a rozmanitost osobních údajů vytvářených propojenými vozidly poznamenává EDPB, že správci údajů jsou povinni zajistit, aby technologie používané v souvislosti s propojenými vozidly byly konfigurovány tak, aby respektovaly soukromí jednotlivců tím, že záměrně a standardně uplatňují povinnosti ochrany údajů, jak vyžaduje článek 25 GDPR. Technologie by měly být navrženy tak, aby minimalizovaly shromažďování osobních údajů, poskytovaly výchozí nastavení ochrany soukromí a zajistily, že jsou subjekty údajů dobře informovány a mají možnost snadno upravovat konfigurace související s jejich osobními údaji. Pro odvětví a poskytovatele externích aplikací by mohly být přínosné konkrétní pokyny k tomu, jak mohou výrobci a poskytovatelé služeb dodržovat požadavky na záměrnou a standardní ochranu osobních údajů.

72. Ke zmírnění rizik pro práva a svobody fyzických osob v souvislosti s propojenými vozidly mohou rovněž přispět některé obecné postupy, které jsou popsány níže<sup>39</sup>.

### 2.4.1 Místní zpracování osobních údajů

73. Výrobci vozidel a zařízení, poskytovatelé služeb a další správci údajů by obecně měli pokud možno používat postupy, které nezahrnují osobní údaje ani nepřenášejí osobní údaje mimo

<sup>38</sup> Článek 5 odst. 1 písm. c) GDPR.

<sup>39</sup> Viz rovněž Evropský sbor pro ochranu osobních údajů, Pokyny 4/2019 k článku 25: Záměrná a standardní ochrana osobních údajů, verze 2.0, přijato dne 20. října 2020 (dále jen „pokyny 4/2019“).



vozidlo (to znamená, že údaje jsou zpracovány interně). Povaha propojených vozidel však představuje rizika, jako je možnost útoků na místní zpracování ze strany externích subjektů nebo únik místních údajů prodejem částí vozidla. Proto by měla být věnována náležitá pozornost a zohledněna náležitá bezpečnostní opatření, aby se zajistilo, že místní zpracování zůstane místním. Tento scénář nabízí výhodu spočívající v tom, že uživateli zaručí výhradní a úplnou kontrolu nad jeho osobními údaji, a jako takový představuje „záměrně“ menší rizika pro ochranu soukromí zejména tím, že zakazuje jakékoli zpracování údajů zúčastněnými stranami bez vědomí subjektu údajů. Umožňuje také zpracování citlivých údajů, jako jsou biometrické údaje nebo údaje týkající se trestných činů či jiných přestupků, jakož i podrobné údaje o poloze, které by jinak podléhaly přísnějším pravidlům (viz níže). V témže duchu není tak rizikový, pokud jde o kybernetickou bezpečnost, a vykazuje jen malé zpoždění, což jej činí obzvláště vhodným pro automatizované funkce podpory řízení. Některé příklady tohoto typu řešení mohou zahrnovat:

- Z aplikace pro ekologickou jízdu, které zpracovávají údaje ve vozidle za účelem zobrazení rad k ekologické jízdě v reálném čase na palubní obrazovce,
  - Z aplikace, které zahrnují přenos osobních údajů do zařízení, jako je chytrý telefon pod plnou kontrolou uživatele (např. Bluetooth nebo bezdrátová síť), kdy se údaje o vozidle nepředávají poskytovatelům aplikací nebo výrobcům vozidel, to by zahrnovalo například propojení chytrých telefonů za účelem použití displeje vozidla, multimediálních systémů, mikrofonu (nebo jiných senzorů) pro telefonní hovory atd. v té míře, že shromážděné údaje zůstávají pod kontrolou subjektu údajů a jsou používány výlučně k poskytování služby, o kterou požádal,
  - Z aplikace zvyšující bezpečnost ve vozidle, jako jsou ty, které poskytují zvukové signály nebo vibrace volantu, když řidič předjíždí jiné vozidlo, aniž by dal znamení, nebo přejíždí bílé čáry, nebo ty, které poskytují upozornění o stavu vozidla (např. upozornění na opotřebením brzdových destiček),
  - Z aplikace pro odblokování, spuštění a/nebo aktivaci určitých příkazů ve vozidle pomocí biometrických údajů řidiče, které jsou uloženy ve vozidle (např. podle rozpoznání obličeje nebo hlasu nebo markantu z otisku prstu).
74. Aplikace výše uvedeného druhu zahrnují zpracování, které provádí fyzická osoba za účelem výkonu čistě osobních činností (tj. bez předávání osobních údajů správci údajů nebo zpracovateli údajů). Proto v souladu s čl. 2 odst. 2 GDPR **tyto aplikace nespadají do oblasti působnosti GDPR.**
75. Pokud se však GDPR nevztahuje na zpracování osobních údajů fyzickou osobou v rámci čistě osobní nebo domácí činnosti, vztahuje se na správce nebo zpracovatele, kteří poskytují prostředky ke zpracování osobních údajů pro tyto osobní nebo domácí činnosti (výrobci automobilů, poskytovatel služeb atd.) v souladu s 18. bodem odůvodnění GDPR. Pokud tedy jedná jako správce nebo zpracovatel dat, musí vyvinout bezpečnou automobilovou aplikaci, a to s patřičným respektem k zásadě záměrné a standardní ochrany soukromí. V každém případě podle 78. bodu odůvodnění GDPR platí: *„Pokud jde o vývoj, koncepci, výběr a používání aplikací, služeb a produktů, které jsou založeny na zpracování osobních údajů nebo osobní údaje za účelem plnění svých funkcí zpracovávají, je třeba zhotovitele těchto produktů, služeb a aplikací vybízet k tomu, aby při vývoji a koncipování těchto produktů, služeb a aplikací zohledňovali právo na ochranu údajů a brali náležitý ohled na stav techniky s cílem zajistit, aby správci a zpracovatelé mohli plnit své povinnosti v oblasti ochrany údajů“.*<sup>40</sup> To jednak podpoří rozvoj služeb zaměřených na uživatele a jednak usnadní a zabezpečí každé další využití v budoucnu, které by mohlo spadat do působnosti GDPR. EDPB konkrétněji doporučuje vyvinout bezpečnou platformu automobilových aplikací, která

---

<sup>40</sup> Další doporučení ohledně záměrné a standardní ochrany soukromí viz též pokyny 4/2019.

je fyzicky oddělena od funkcí automobilu souvisejících s bezpečností, aby přístup k údajům o automobilu nezávisel na zbytečných externích funkcích cloudu.

76. Výrobci automobilů a poskytovatelé služeb by pokud možno měli zvážit místní zpracování údajů, aby se zmírnila možná rizika cloudového zpracování, která jsou zdůrazněna ve stanovisku ke cloud computingu zveřejněnému pracovní skupinou zřízenou podle článku 29.<sup>41</sup>

77. Obecně by uživatelé měli mít možnost kontroly nad tím, jak jsou jejich údaje ve vozidle shromažďovány a zpracovány:

- Z informace o zpracování musí být uváděny v jazyce řidiče (uživatelská příručka, nastavení atd.),
- Z EDPB doporučuje, aby byly standardně zpracovávány pouze údaje nezbytně nutné pro fungování vozidla. Subjekty údajů by měly mít možnost aktivovat nebo deaktivovat zpracování údajů pro veškeré jiné účely a správce/zpracovatele a dotyčné údaje vymazat s přihlédnutím k účelu a právnímu základu zpracování údajů,
- Z údaje by neměly být předávány třetím stranám (tj. uživatel má k údajům výhradní přístup),
- Z údaje by měly být uchovávány pouze po dobu nezbytnou k poskytování služby nebo jinak požadovanou právními předpisy Unie nebo členského státu,
- Z subjekty údajů by měly mít možnost trvale vymazat veškeré osobní údaje před uvedením vozidel do prodeje,
- Z subjekty údajů by měly mít, je-li to proveditelné, přímý přístup k údajům vygenerovaným těmito aplikacemi.

78. V neposlední řadě platí, že ačkoli využití místního zpracování dat pro každý případ použití nemusí být vždy možné, může být často zavedeno „hybridní zpracování“. Například v souvislosti s pojištěním založeným na skutečném využití by mohly být osobní údaje o chování řidiče (např. síla působící na brzdový pedál, ujeté kilometry atd.) zpracovávány buď uvnitř vozidla, nebo poskytovatelem telematických služeb jménem pojišťovny (správce údajů), aby se vytvořila číselná skóre, která jsou pojišťovně předávána na definovaném základě (např. jednou za měsíc). Tímto způsobem pojišťovna nezíská přístup k hrubým údajům o chování, ale pouze k celkovému skóre, které je výsledkem zpracování. Tím je zajištěno, že jsou záměrně plněny zásady minimalizace údajů. To také znamená, že uživatelé musí mít možnost uplatnit své právo, pokud jsou údaje uchovávány jinými stranami: uživatel by měl mít například možnost vymazat údaje uložené v systémech opravy automobilů nebo prodejny za podmínek článku 17 GDPR.

#### 2.4.2 Anonymizace a pseudonymizace

79. Pokud se předpokládá předání osobních údajů mimo vozidlo, měla by se před jejich předáním zvážit jejich anonymizace. Při anonymizaci by správce měl vzít v úvahu veškeré související zpracování, které by mohlo vést k opětovné identifikaci údajů, jako je přenos lokálně anonymizovaných údajů. EDPB připomíná, že zásady ochrany údajů by se proto neměly vztahovat na anonymní informace, totiž informace, které se netýkají identifikované či identifikovatelné fyzické osoby, ani na osobní údaje anonymizované tak, že subjekt údajů není nebo již přestal být identifikovatelným<sup>42</sup>. Jakmile je soubor údajů skutečně anonymizován a jednotlivci již nejsou identifikovatelní, evropské právní předpisy v oblasti ochrany údajů se přestanou uplatňovat. V důsledku toho může být v případě potřeby

<sup>41</sup> Pracovní skupina pro ochranu údajů zřízená podle článku 29 – stanovisko č. 5/2012 ke cloud computingu; [https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2012/wp196\\_cs.pdf](https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2012/wp196_cs.pdf).

<sup>42</sup> Viz čl. 4 odst. 1 a 26. bod odůvodnění GDPR.

anonymizace dobrou strategií pro zachování výhod a zmírnění rizik spojených s propojenými vozidly.

80. Jak je podrobně popsáno ve stanovisku k technikám anonymizace pracovní skupiny zřízené podle článku 29, lze k dosažení anonymizace údajů – někdy i společně – použít různé techniky.<sup>43</sup>
81. Další techniky, jako je pseudonymizace<sup>44</sup>, mohou pomoci minimalizovat rizika vyplývající ze zpracování údajů, přičemž se vezme v úvahu, že ve většině případů nejsou přímo identifikovatelné údaje k dosažení účelu zpracování nezbytné. Pseudonymizace, je-li posílena bezpečnostními zárukami, zlepšuje ochranu osobních údajů snížením rizika zneužití. Pseudonymizace je na rozdíl od anonymizace vratným procesem a pseudonymizované údaje jsou považovány za osobní údaje podléhající GDPR.

#### 2.4.3 Posouzení dopadů na ochranu údajů

82. Vzhledem k rozsahu a citlivosti osobních údajů, které mohou být generovány prostřednictvím propojených vozidel, je pravděpodobné, že zpracování – zejména v situacích, kdy jsou osobní údaje zpracovávány mimo vozidlo – povede často k vysokému riziku pro práva a svobody jednotlivců. V takovém případě budou subjekty působící v odvětví povinny provést posouzení vlivu na ochranu osobních údajů s cílem určit a zmírnit rizika, jak je podrobně popsáno v článcích 35 a 36 GDPR. Provádět posouzení vlivu na ochranu osobních údajů co nejdříve v procesu návrhu je osvědčenou praxí i v případech, kdy toto posouzení není vyžadováno. To umožní subjektům působícím v odvětví, aby výsledky této analýzy zahrnuly do svého výběru návrhu před zaváděním nových technologií.

## 2.5 Informace

83. Před zpracováním osobních údajů je subjekt údajů informován o totožnosti správce údajů (např. výrobce vozidla a zařízení nebo poskytovatel služeb), o účelu zpracování, o příjemcích údajů, o době, po kterou budou údaje uchovávány, a o právech subjektu údajů podle GDPR<sup>45</sup>.
84. Kromě toho by výrobce vozidla a zařízení, poskytovatel služeb nebo jiný správce údajů měl subjektu údajů jasným, jednoduchým a snadno přístupným způsobem poskytnout tyto informace:
- Z kontaktní údaje pověřence pro ochranu údajů,
  - Z účely zpracování, pro které jsou osobní údaje určeny, a právní základ pro zpracování,
  - Z výslovná zmínka o oprávněných zájmech sledovaných správcem údajů nebo třetí osobou, pokud tyto oprávněné zájmy tvoří právní základ pro zpracování,
  - Z případní příjemci nebo kategorie příjemců osobních údajů,
  - Z doba, po kterou budou osobní údaje uloženy, nebo není-li ji možné určit, kritéria použitá pro stanovení této doby,
  - Z existence práva požadovat od správce přístup k osobním údajům týkajícím se subjektu údajů, jejich opravu nebo výmaz, popřípadě omezení zpracování, nebo vznést námitku proti zpracování, jakož i práva na přenositelnost údajů,

---

<sup>43</sup> WP29 – Stanovisko č. 5/2014 k technikám anonymizace, [https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216\\_cs.pdf](https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_cs.pdf).

<sup>44</sup> Ustanovení čl. 4 odst. 5 GDPR. Zpráva agentury ENISA ze dne 3. prosince 2019: <https://www.enisa.europa.eu/publications/pseudonymisation-techniques-and-best-practices>.

<sup>45</sup> Článek 5 odst. 1 písm. a) a článek 13 GDPR. Viz také pracovní skupina zřízená podle článku 29, [Pokyny pro transparentnost podle nařízení 2016/679 \(wp260rev.01\)](#), schválené EDPB.

- Z existence práva kdykoli odvolat souhlas, aniž by byla dotčena zákonnost zpracování na základě souhlasu před jeho odvoláním, pokud je zpracování založeno na souhlasu,
- Z případně skutečnost, že správce má v úmyslu předávat osobní údaje do třetí země nebo mezinárodní organizaci a záruky používané k jejich předávání,
- Z skutečnost, zda je poskytování osobních údajů zákonným či smluvním požadavkem nebo požadavkem, který je nutné zanést do smlouvy, a zda má subjekt údajů povinnost osobní údaje poskytnout, a možné důsledky neposkytnutí těchto údajů,
- Z existence automatizovaného rozhodování, včetně profilování, které má právní účinky na subjekt údajů nebo podobně významně ovlivňuje subjekt údajů, a smysluplné informace o dotyčné logice, jakož i význam a předpokládané důsledky takového zpracování pro subjekt údajů. Mohlo by tomu tak být zejména v souvislosti s poskytováním pojištění jednotlivcům založeného na skutečném využití,
- Z právo podat stížnost u dozorového úřadu,
- Z informace o dalším zpracování,
- Z v případě společné správy údajů jasné a úplné informace o odpovědnosti každého správce údajů.

85. V některých případech nejsou osobní údaje shromažďovány přímo od dotčené osoby. Výrobce vozidla a zařízení se například může spoléhat na prodejce, že bude shromažďovat informace o vlastníkovi vozidla, aby mohl nabízet silniční asistenční službu v nouzových situacích. Pokud údaje nebyly shromážděny přímo, uvede výrobce vozidla a zařízení, poskytovatel služeb nebo jiný správce údajů kromě výše uvedených informací rovněž kategorie dotčených osobních údajů, zdroj, z něhož osobní údaje pocházejí, a případně zda tyto údaje pocházejí z veřejně přístupných zdrojů. Tyto informace musí správce poskytnout v přiměřené lhůtě po získání údajů v souladu s čl. 14 odst. 3 GDPR a **nejpozději v jednom z níže uvedených dnů, který nastane jako první**: i) jeden měsíc poté, co byly údaje získány s ohledem na zvláštní okolnosti, za nichž jsou osobní údaje zpracovávány; ii) po první komunikaci se subjektem údajů nebo iii) před předáním těchto údajů třetí osobě.

86. Subjektům údajů může být rovněž nutné poskytnout nové informace, pokud přejdou do péče nového správce údajů. Silniční asistenční službu, která vzájemně komunikuje s propojenými vozidly, mohou poskytovat jiní správci údajů v závislosti na tom, ve které zemi nebo regionu je pomoc požadována. Noví správci údajů by měli subjektům údajů poskytnout požadované informace v okamžiku, kdy subjekty údajů překračují hranice, a pokud jsou služby, které vzájemně komunikují s propojenými vozidly, poskytovány novými správci údajů.

87. Informace určené subjektům údajů mohou být poskytovány ve vrstvách<sup>46</sup>, tj. s rozdělením na dvě úrovně informací: jednak informace první úrovně, které jsou pro subjekty údajů nejdůležitější, a jednak informace, které jsou pravděpodobně zajímavé v pozdější fázi. Základní informace první úrovně zahrnují kromě totožnosti správce údajů účel zpracování a popis práv subjektu údajů, jakož i další informace o zpracování, které mají největší dopad na subjekt údajů a zpracování a které by jej mohly překvapit. EDPB doporučuje, aby byl v souvislosti s propojenými vozidly subjekt údajů informován o všech příjemcích v první vrstvě informací. Jak je uvedeno v pokynech WP29 k transparentnosti, správci by měli poskytovat informace o příjemcích, které mají pro subjekty údajů největší význam. V praxi se obecně bude jednat o jména příjemců tak, aby subjekt údajů přesně věděl, kdo zpracovává jeho osobní údaje. Pokud se správci rozhodnou poskytnout pouze kategorie

<sup>46</sup>Viz pracovní skupina zřízená podle článku 29, Pokyny k transparentnosti podle nařízení 2016/679 (wp260rev.01), schválené EDPB.

příjemců, měly by být tyto informace co nejkonkrétnější, s uvedením druhu příjemce (tj. odkazem na jeho vykonávanou činnost), oboru, odvětví, pododvětví a místa, kde se příjemce nachází.

88. Subjekty údajů mohou být informovány stručnými a snadno srozumitelnými doložkami ve smlouvě o prodeji vozidla, ve smlouvě o poskytování služeb a/nebo na jakémkoli písemném nosiči, pomocí odlišných dokumentů (např. knihy záznamů o údržbě vozidla nebo uživatelské příručky) nebo palubního počítače.
89. Kromě nezbytných informací, které jsou vyžadovány podle článků 13 a 14 GDPR, by mohly být za účelem zvýšení transparentnosti použity standardizované ikony, a to tím, že by se potenciálně snížila potřeba velkého množství písemných informací, které mají být předkládány subjektu údajů. Informace by měly být viditelné ve vozidlech, aby ve vztahu k plánovanému zpracování poskytovaly dobrý přehled, který je srozumitelný a jasně čitelný. EDPB zdůrazňuje význam standardizace těchto ikon tak, aby uživatel našel stejné symboly bez ohledu na značku nebo model vozidla. Když se například shromažďují určité typy údajů, jako jsou údaje o umístění, mohou být vozidla vybavena zřetelnou signalizací (např. světlo uvnitř vozidla), aby informovala cestující o shromažďování údajů.

## 2.6 Práva subjektu údajů

90. Výrobci vozidel a zařízení, poskytovatelé služeb a další správci údajů by měli usnadňovat subjektům údajů kontrolu nad jejich údaji po celou dobu zpracování zavedením zvláštních nástrojů, které zajišťují účinný způsob výkonu jejich práv, zejména jejich práva na přístup, opravu, výmaz, jejich práva omezit zpracování a – v závislosti na právním základě zpracování – jejich práva na přenositelnost údajů a práva vznést námitku.
91. Aby se usnadnily úpravy nastavení, měl by být zaveden systém správy profilů, který by ukládal preference známých řidičů a pomohl jim kdykoli snadno změnit nastavení jejich soukromí. Systém správy profilů by měl centralizovat každé nastavení údajů pro jednotlivá zpracování údajů, a to zejména s cílem usnadnit přístup, vymazání, odstranění a přenositelnost osobních údajů ze systémů vozidel na žádost subjektu údajů. Řidiči by měli mít možnost kdykoli přechodně nebo trvale ukončit shromažďování určitých typů údajů, pokud neexistuje zvláštní právní důvod, o který se správce může opírat, aby mohl pokračovat ve shromažďování konkrétních údajů. V případě smlouvy, která upravuje personalizovanou nabídku založenou na chování řidiče, to může znamenat, že by se měl uživatel v tomto důsledku opět začít řídit standardními podmínkami této smlouvy. Tyto funkce by měly být zabudovány uvnitř vozidla, ačkoli by mohly být poskytnuty subjektům údajů také pomocí dodatečných prostředků (např. specializované aplikace). Aby se subjektům údajů umožnilo rychle a snadno odstranit osobní údaje, které mohou být uloženy v přístrojové desce vozidla (např. historické údaje v navigačním systému (GPS), prohlížení webových stránek atd.), doporučuje EDPB, aby výrobci navíc poskytovali jednoduchou funkci (např. tlačítko pro smazání).
92. Důvodem pro smazání jakýchkoli osobních údajů, které již nejsou potřebné pro předchozí určené účely, by měl být rovněž prodej propojeného vozidla a následná změna vlastnictví, přičemž subjekt údajů by měl mít možnost uplatnit své právo na přenositelnost.

## 2.7 Bezpečnost

93. Výrobci vozidel a zařízení, poskytovatelé služeb a další správci údajů by měli zavést opatření, která zaručí bezpečnost a důvěrnost zpracovávaných údajů, a přijmout veškerá užitečná opatření, aby kontrolu nemohla vykonávat neoprávněná osoba. Subjekty působící v odvětví by měly zejména zvážit přijetí těchto opatření:

Z šifrování komunikačních kanálů pomocí nejnovějšího algoritmu,

- Z zavedení systému řízení šifrovacích klíčů, který je jedinečný pro každé vozidlo, nikoli pro každý model,
- Z jsou-li data uložena vzdáleně, šifrování dat pomocí nejmodernějších algoritmů,
- Z pravidelné obnovování šifrovacích klíčů,
- Z ochrana šifrovacích klíčů před jakýmkoli zveřejněním,
- Z ověřovací zařízení pro příjem dat,
- Z zajištění integrity údajů (např. hašováním),
- Z umožnění přístupu k osobním údajům pomocí spolehlivých technik ověřování uživatelů (heslo, elektronický certifikát atd.).

94. Co se týče výrobců vozidel, doporučuje EDPB zavést tato bezpečnostní opatření:

- Z oddělování životně důležitých funkcí vozidla od funkcí, které jsou vždy závislé na telekomunikačních kapacitách (např. tzv. infotainment),
- Z provádění technických opatření, která výrobcům vozidel umožní během celé doby životnosti vozidla rychle opravit chyby zabezpečení,
- Z v případě životně důležitých funkcí vozidla co nejvíce upřednostňovat používání bezpečných komunikačních prostředků, které jsou zvlášť určeny pro dopravu,
- Z zřízení poplašného systému pro případ útoku na systémy vozidla s možností provozu ve zhoršeném režimu<sup>47</sup>,
- Z uchovávání záznamů o jakémkoli přístupu k informačnímu systému vozidla, např. po maximální dobu šesti měsíců, aby bylo možné porozumět původu případného útoku, a pravidelné přezkoumávání zaznamenaných informací za účelem zjištění případných anomálií.

95. Tato obecná doporučení by měla být doplněna zvláštními požadavky s ohledem na charakteristiky a účel každého zpracování údajů.

## 2.8 Předávání osobních údajů třetím stranám

96. K údajům generovaným propojeným vozidlem mají v zásadě přístup pouze správce údajů a subjekt údajů. Správce osobních údajů však může předávat osobní údaje obchodnímu partnerovi (příjemci), a to v rozsahu, v jakém toto předání vychází z jednoho z právních základů uvedených v článku 6 GDPR.
97. Vzhledem k možné citlivosti údajů o používání vozidel (např. uskutečněných jízd, způsobu řízení) doporučuje EDPB, aby byl souhlas subjektu údajů systematicky získáván před předáním jeho údajů obchodnímu partnerovi, který působí jako správce údajů (např. zaškrtnutím políčka, které není předem zaškrtnuto, nebo – pokud je to technicky možné – použitím fyzického nebo logického zařízení, k němuž má osoba přístup z vozidla). Obchodní partner se stává odpovědným za údaje, které obdrží, a podléhá všem ustanovením GDPR.
98. Výrobce vozidla, poskytovatel služeb nebo jiný správce údajů může předávat osobní údaje zpracovateli údajů vybranému k tomu, aby se podílel na poskytování služby subjektu údajů, za předpokladu, že zpracovatel tyto údaje nepoužije pro svůj vlastní účel. Správci údajů a

<sup>47</sup> Zhoršený režim je provozní režim vozidla, který zajišťuje, aby byly garantovány funkce nezbytné pro bezpečný provoz vozidla (tj. minimální požadavky na bezpečnost) i v případě, že jsou deaktivovány jiné, méně důležité funkce (za nepodstatnou může být na rozdíl od brzdového systému považována například činnost geonavigačního přístroje).

zpracovatelé údajů vyhotoví smlouvu nebo jiný právní dokument, který upřesňuje povinnosti každé strany a obsahuje ustanovení článku 28 GDPR.

## 2.9 Předávání osobních údajů mimo EU/EHP

99. Jsou-li osobní údaje předávány mimo Evropský hospodářský prostor, předpokládají se zvláštní ochranná opatření, která zajistí, aby byla současně zajištěna ochrana těchto údajů.
100. V důsledku toho může správce osobních údajů příjemci předávat osobní údaje pouze v rozsahu, v jakém je toto předání v souladu s požadavky stanovenými v kapitole V GDPR.

## 2.10 Používání Wi-Fi technologií zabudovaných ve vozidlech

101. Pokroky v oblasti celulární technologie umožnily snadné používání internetu v silničním provozu. K bezdrátové síti ve vozidle je sice možné se připojit pomocí hotspotu chytrého telefonu nebo speciálního zařízení (dongle OBD-II, bezdrátový modem nebo router atd.), většina výrobců ale již dnes nabízí modely, které mají v sobě zabudováno mobilní datové připojení a jsou rovněž schopny vytvářet bezdrátové sítě. V závislosti na daném případě je třeba vzít v úvahu různé aspekty:

Zbezdrátové připojení je nabízeno jako služba profesionálního účastníka silničního provozu, jako je například řidič taxislužby, poskytovaná jeho zákazníkům. V tomto případě mohou být tento profesionální účastník nebo jeho společnost považováni za poskytovatele internetových služeb, a tudíž se na ně vztahují zvláštní povinnosti a omezení týkající se zpracování osobních údajů jejich zákazníků.

Zpřipojení prostřednictvím bezdrátové sítě je určeno pouze pro řidiče (a to výlučně pro řidiče a jeho spolujezdce). V tomto případě se zpracování osobních údajů považuje za čistě osobní nebo domácí činnost v souladu s čl. 2 odst. 2 písm. c) a 18. bodem odůvodnění GDPR.

102. Obecně platí, že šíření internetového rozhraní pro připojení pomocí bezdrátové sítě je pro soukromí jednotlivců rizikovější. Prostřednictvím svých vozidel se uživatelé stávají provozovateli nepřetržitého vysílání, a proto mohou být identifikováni a sledováni. Aby se předešlo sledování, měli by výrobci vozidel a zařízení zavést snadno ovladatelné možnosti volby, zda se připojit, či nikoliv, které zajišťují, že není shromažďován identifikátor sady služeb (SSID) palubní bezdrátové sítě.

## 3 PŘÍPADOVÉ STUDIE

103. Tento oddíl se zabývá pěti konkrétními příklady zpracování v souvislosti s propojenými vozidly, které odpovídají scénářům, s nimiž se pravděpodobně setkávají zúčastněné strany v tomto odvětví. Příklady se týkají zpracování údajů, která vyžadují výpočetní sílu, již nelze ve vozidle mobilizovat, a/nebo zasílání osobních údajů třetí osobě za účelem provedení další analýzy nebo poskytování doplňkové funkce na dálku. Tento dokument upřesňuje zamýšlené účely, kategorie shromážděných údajů, dobu uchovávání těchto údajů, práva subjektů údajů, bezpečnostní opatření, která mají být provedena, a příjemce informací, pokud jde o jednotlivé druhy zpracování. Nejsou-li některé z těchto oblastí níže popsány, platí obecná doporučení popsaná v předchozí části.
104. Vybrané příklady jsou neúplné a mají sloužit jako ukázka rozmanitosti druhů zpracování, právních základů, subjektů atd., které by mohly být s propojenými vozidly spojeny.

### 3.1 Poskytování služby třetí stranou

105. Subjekty údajů mohou uzavřít smlouvu s poskytovatelem služeb za účelem získání služeb s přidanou hodnotou, které se týkají jejich vozidla. Subjekt údajů může například uzavřít pojistnou smlouvu na základě využití, která nabízí nižší pojistné za méně ujetých kilometrů („Pay As You Drive“) nebo za dobré chování za volantem („Pay How You Drive“) a která vyžaduje sledování jízdních návyků pojišťovnou. Subjekt údajů by mohl rovněž uzavřít smlouvu se společností, která nabízí silniční asistenční službu v případě poruchy a která zahrnuje přenos údajů o poloze vozidla do společnosti, nebo smlouvu s poskytovatelem služeb s cílem přijímat zprávy nebo upozornění týkající se fungování vozidla (např. upozornění na stav opotřeбенí brzd nebo upomínka na datum technické kontroly).

#### 3.1.1 Pojištění na základě použití

106. „Pay as you drive“ je typ pojištění založený na skutečném využití, které sleduje vzdálenosti ujeté řidičem a/nebo jeho jízdni návyky, aby bylo možné odlišit a odměnit „bezpečné“ řidiče



tím, že budou moci platit nižší pojistné. Pojistitel bude vyžadovat, aby řidič nainstaloval zabudovanou telematickou službu, mobilní aplikaci nebo aktivoval vestavěný modul z výroby, který sleduje ujeté vzdálenosti a/nebo chování řidiče (způsob brzdění, velké zrychlení atd.) pojistníka. Informace shromážděné telematickým zařízením budou použity k udělení skóre příslušnému řidiči za účelem analýzy rizik, která může pro pojišťovnu představovat.

107. Vzhledem k tomu, že pojištění založené na skutečném využití vyžaduje souhlas podle čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích, EDPB uvádí, že pojistník musí mít možnost uzavřít pojistnou smlouvu, která není založena na skutečném využití. V opačném případě by souhlas nebyl považován za svobodný, neboť by plnění smlouvy bylo podmíněno souhlasem. Ustanovení čl. 7 odst. 3 GDPR dále vyžaduje, aby měl subjekt údajů právo souhlas odvolat.

#### 3.1.1.1 Právní základ

108. Jsou-li údaje shromažďovány prostřednictvím veřejně dostupné služby elektronické komunikace (například prostřednictvím SIM karty vložené v telematickém zařízení), bude nutný souhlas k získání přístupu k informacím, které jsou již uloženy ve vozidle, jak stanoví čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích. V této souvislosti nelze použít žádnou z výjimek stanovených těmito ustanoveními: zpracování se netýká výhradně přenosu komunikace prostřednictvím sítě elektronických komunikací ani se netýká služby informační společnosti, kterou účastník nebo uživatel výslovně požaduje. Souhlas by mohl být získán v době uzavření smlouvy.
109. Pokud jde o zpracování osobních údajů po uložení do koncového zařízení uživatele nebo po přístupu do něj, může se pojišťovna v této konkrétní souvislosti dovolávat čl. 6 odst. 1 písm. b) GDPR za předpokladu, že může prokázat, že zpracování probíhá v rámci platné smlouvy se subjektem údajů a že zpracování je nezbytné, aby bylo možné konkrétní smlouvu se subjektem údajů plnit. Je-li zpracování objektivně nezbytné pro plnění smlouvy se subjektem údajů, má EDPB za to, že dovolávání se čl. 6 odst. 1 písm. b) GDPR by v tomto konkrétním případě nevedlo ke snížení dodatečné ochrany poskytované podle čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích. Tento právní základ je realizován subjektem údajů, který podepisuje smlouvu s pojišťovnou.

#### 3.1.1.2 Shromažďované údaje

110. Existují dva typy osobních údajů, které je třeba vzít v úvahu:

- Z **obchodní údaje a údaje o transakcích:** identifikační údaje subjektu údajů, údaje související s transakcemi, údaje týkající se platebních prostředků atd.,
- Z **údaje o používání:** osobní údaje generované vozidlem, jízdní návyky, lokalizace atd.

111. EDPB doporučuje, že pokud je to možné a existuje-li riziko, že by údaje shromážděné prostřednictvím telematického zařízení mohly být zneužity k vytvoření přesného profilu pohybu řidiče, měly by být nezpracované údaje o chování řidiče buď zpracovány:

- Z uvnitř vozidla v telematických zařízeních nebo v chytrém telefonu uživatele tak, aby měl pojistitel přístup pouze k údajům o výsledcích (např. skóre týkající se jízdních návyků), a nikoli k podrobným nezpracovaným údajům (viz bod 2.1),
- Z nebo poskytovatelem telematických služeb jménem správce (pojišťovny) s cílem generovat číselná skóre, která jsou předávána pojišťovně na definovaném základě. V tomto případě musí být nezpracované údaje a údaje přímo související s identitou řidiče odděleny. To znamená, že poskytovatel telematických služeb dostává údaje v reálném čase, ale nezná jména pojistníků, jejich poznávací značky atd. Pojistitel na druhé straně zná jména pojistníků, ale obdrží pouze skóre a celkový nájezd kilometrů, a nikoli nezpracované údaje použité k získání takových skóre.

112. Kromě toho je třeba poznamenat, že pokud jsou k plnění smlouvy nezbytné pouze ujeté vzdálenosti, nebudou shromažďovány údaje o poloze.

#### 3.1.1.3 Doba uchovávání

113. V souvislosti se zpracováním údajů za účelem plnění smlouvy (tj. poskytování služby) je důležité před vymezením doby jejich uchovávání rozlišit mezi dvěma druhy údajů:

- Z **obchodní údaje a údaje o transakcích:** tyto údaje mohou být uchovávány v aktivní databázi po celou dobu trvání smlouvy. Na konci smlouvy mohou být archivovány fyzicky (na samostatném nosiči: DVD atd.), nebo logicky (řízením oprávnění) pro případ možného soudního sporu. Po uplynutí zákonných promlčecích lhůt budou údaje vymazány nebo anonymizovány,
- Z **údaje o používání:** údaje o používání lze klasifikovat jako nezpracované údaje a souhrnné údaje. Jak je uvedeno výše, správci nebo zpracovatelé údajů by pokud možno neměli zpracovávat nezpracované údaje. Pokud je to nutné, měly by být nezpracované údaje uchovávány pouze po dobu, po kterou jsou nezbytné k vypracování souhrnných údajů a pro kontrolu platnosti tohoto procesu agregace. Souhrnné údaje by měly být uchovávány tak dlouho, jak je to nezbytné k poskytování služby nebo jak je to jinak požadováno právními předpisy Unie nebo členského státu.

#### 3.1.1.4 Informace a práva subjektů údajů

114. Před zpracováním osobních údajů musí být subjekt údajů v souladu s článkem 13 GDPR transparentně a srozumitelně informován. Zejména musí být informován o době, po kterou budou osobní údaje uchovávány, nebo pokud to není možné, o kritériích použitých ke stanovení této doby. Ve druhém uvedeném případě doporučuje EDPB přijmout pedagogický přístup ke zdůraznění rozdílu mezi nezpracovanými údaji a skóre získanými na tomto základě, přičemž zdůrazňuje, že v takovém případě bude pojistitel případně shromažďovat pouze výsledky skóre.

115. Nejsou-li údaje zpracovávány uvnitř vozidla, ale jsou zpracovávány poskytovatelem telematiky jménem správce (pojišťovny), bylo by na místě, aby tyto informace uváděly, že v takovém případě nebude mít poskytovatel přístup k údajům, které se přímo týkají totožnosti řidiče (např. jména, poznávací značky atd.). Vzhledem k významu informování subjektů údajů o důsledcích zpracování jejich osobních údajů a s ohledem na skutečnost, že by subjekty údajů neměly být překvapeny zpracováním svých osobních údajů, doporučuje EDPB také, aby byl subjekt údajů informován o existenci profilování a o důsledcích tohoto profilování, i když se nejedná o automatizované rozhodování, jak je uvedeno v článku 22 GDPR.

116. Pokud jde o právo subjektů údajů, tyto subjekty údajů jsou výslovně informovány o dostupných prostředcích k výkonu svého práva na přístup, opravu, omezení a výmaz. Vzhledem k tomu, že nezpracované údaje shromážděné v této souvislosti poskytuje subjekt údajů (prostřednictvím zvláštních formulářů nebo prostřednictvím své činnosti) a tyto údaje jsou zpracovávány na základě čl. 6 odst. 1 písm. b) GDPR (plnění smlouvy), je subjekt údajů oprávněn uplatnit své právo na přenositelnost údajů. Jak je zdůrazněno v pokynech k právu na přenositelnost údajů, EDPB rozhodně doporučuje, aby „správci údajů jasně vysvětlili rozdíl mezi typy údajů, které subjekt údajů může obdržet prostřednictvím práv subjektu na přístup a přenositelnost údajů“.<sup>48</sup>

117. Informace mohou být poskytnuty při podpisu smlouvy.

---

<sup>48</sup> Pracovní skupina zřízená podle článku 29, Pokyny k právu na přenositelnost údajů podle nařízení 2016/676, WP242 rev.01, schválené EDPB, s. 13.

#### 3.1.1.5 Příjemce:

118. EDPB doporučuje, aby údaje o používání vozidla byly pokud možno zpracovávány přímo v telematických zařízeních, aby měl pojistitel přístup pouze k údajům o výsledcích (např. skóre), a nikoli k podrobným nezpracovaným údajům.
119. Pokud poskytovatel telematických služeb shromažďuje údaje jménem správce (pojišťovny), aby mohl generovat číselná skóre, nemusí znát totožnost řidiče (např. jména pojistníků, jejich poznávací značky atd.).

#### 3.1.1.6 Bezpečnost:

120. Platí obecná doporučení. Viz oddíl 2.7.

### 3.1.2 Pronájem a rezervace parkovacího místa

121. Může se stát, že vlastník parkovacího místa bude chtít toto místo pronajmout. Za tímto účelem zanesse dané parkovací místo do internetové aplikace a stanoví cenu za jeho pronájem. Poté, co je parkovací místo tímto způsobem v aplikaci zveřejněno, aplikace upozorní vlastníka v případě, že si ho chce řidič rezervovat. Řidič si může volit cíl cesty a vyhledávat dostupná parkovací místa na základě více kritérií. Po schválení vlastníkem je transakce potvrzena, poskytovatel služeb zpracuje platební transakci a poté použije navigaci, aby na dané místo dojel.

#### 3.1.2.1 Právní základ

122. Pokud jsou údaje shromažďovány prostřednictvím veřejně dostupné elektronické komunikace, použije se čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích.
123. Vzhledem k tomu, že se jedná o službu informační společnosti, čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích nevyžaduje souhlas se získáním přístupu k informacím, které jsou již uloženy ve vozidle, pokud o takovou službu účastník výslovně požádá.
124. Pro zpracování osobních údajů a pouze pro údaje nezbytné k plnění smlouvy, jíž je subjekt údajů stranou, bude právním základem čl. 6 odst. 1 písm. b) GDPR.

#### 3.1.2.2 Shromažďované údaje

125. Zpracovávané údaje zahrnují kontaktní údaje řidiče (jméno, e-mail, telefonní číslo, typ vozidla (např. osobní automobil, nákladní automobil, motocykl), poznávací značku, dobu parkování, údaje o platbě (např. informace o kreditní kartě) a navigační údaje.

#### 3.1.2.3 Doba uchování

126. Údaje by měly být uchovávány pouze tehdy, je-li to nezbytné k plnění smlouvy o parkování nebo jestliže právní předpisy Unie nebo členského státu nestanoví jinak. Poté jsou údaje anonymizovány nebo vymazány.

#### 3.1.2.4 Informace a práva subjektů údajů

127. Před zpracováním osobních údajů by měl být subjekt údajů v souladu s článkem 13 GDPR transparentně a srozumitelně informován.
128. Subjekt údajů by měl být konkrétně informován o dostupných prostředcích k výkonu svého práva na přístup, opravu, omezení a výmaz. Vzhledem k tomu, že údaje shromážděné v této souvislosti poskytuje subjekt údajů (prostřednictvím zvláštních formulářů nebo prostřednictvím své činnosti) a tyto údaje jsou zpracovávány na základě čl. 6 odst. 1 písm. b) GDPR (plnění smlouvy), je subjekt údajů oprávněn uplatnit své právo na přenositelnost údajů. Jak je zdůrazněno v pokynech k právu na přenositelnost údajů, EDPB rozhodně doporučuje, aby „správci údajů jasně vysvětlili rozdíl mezi typy údajů, které subjekt údajů může obdržet prostřednictvím práv subjektu na přístup a přenositelnost údajů“.

#### 3.1.2.5 Příjemce:

129. K údajům má v zásadě přístup pouze správce údajů a zpracovatel údajů.

130. Platí obecná doporučení. Viz oddíl 2.7.

### 3.2 Služba eCall

131. V případě vážné nehody v Evropské unii systém eCall ve vozidle automaticky vytočí celoevropskou linku tísňového volání 112 (další podrobnosti viz bod 1.1), která umožňuje rychle vyslat sanitku na místo nehody v souladu s nařízením (EU) 2015/758 ze dne 29. dubna 2015 o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 a o změně směrnice 2007/46/ES (dále jen „nařízení (EU) 2015/758“).

132. Generátor tísňového volání eCall nainstalovaný uvnitř vozidla, který umožňuje přenos prostřednictvím veřejné mobilní bezdrátové komunikační sítě, tedy aktivuje tísňové volání, jež je zahájeno buď automaticky – čidly vozidla –, nebo ručně cestujícími, a to pouze v případě nehody. Kromě aktivace audiokanálu se v důsledku nehody zároveň automaticky spouští generování minimálního souboru údajů (MSD) a jeho odeslání do centra tísňového volání (PSAP).

#### 3.2.1 Právní základ

133. Pokud jde o uplatňování směrnice o soukromí a elektronických komunikacích, je třeba vzít v úvahu dvě ustanovení:

Z článek 9, pokud jde o lokalizační údaje jiné než údaje o provozu, které se vztahují pouze na služby elektronických komunikací,

Z čl. 5 odst. 3 pro získání přístupu k informacím uloženým v generátoru instalovaném uvnitř vozidla.

134. Navzdory skutečnosti, že tato ustanovení v zásadě vyžadují souhlas subjektu údajů, představuje nařízení (EU) 2015/758 právní povinnost, která se vztahuje na správce údajů (subjekt údajů nemá skutečnou nebo svobodnou volbu a nebude schopen odmítnout zpracování svých údajů). Nařízení (EU) 2015/758 proto převáží nad potřebou souhlasu řidiče se zpracováním lokalizačních údajů a generováním minimálního souboru údajů.<sup>49</sup>

135. Právním základem zpracování těchto údajů bude dodržování právní povinnosti podle čl. 6 odst. 1 písm. c) GDPR (tj. nařízení (EU) 2015/758).

#### 3.2.2 Shromažďované údaje

136. Nařízení (EU) 2015/758 stanoví, že údaje zaslané palubním systémem eCall využívajícím linku tísňového volání 112 obsahují pouze minimální informace uvedené v normě EN 15722:2015 „Inteligentní dopravní systémy – eSafety – minimální soubor údajů (MSD) pro eCall“, a to:

Z údaj, zda byla služba eCall spuštěna ručně, nebo automaticky,

Z typ vozidla,

Z identifikační číslo vozidla (VIN),

Z typ pohonu vozidla,

---

<sup>49</sup> Je třeba poznamenat, že čl. 8 odst. 1 písm. f) mandátu Rady k vyjednávání v souvislosti s návrhem nařízení o soukromí a elektronických komunikacích stanoví zvláštní výjimku pro eCall, neboť souhlas není nutný, pokud „je nezbytné lokalizovat koncové zařízení, když konečný uživatel provede tísňovou komunikaci buď na jednotné evropské tísňové číslo „112“, nebo na národní tísňové číslo v souladu s čl. 13 odst. 3.“

- Z časové razítko počátečního generování datové zprávy v rámci stávající nehody, kdy došlo k aktivování systému eCall,
- Z poslední známá zeměpisná šířka a délka vozidla stanovená v posledním možném okamžiku před vygenerováním zprávy,
- Z poslední známý skutečný směr jízdy vozidla stanovený v posledním možném okamžiku před vygenerováním zprávy (pouze poslední tři polohy vozidla).

### 3.2.3 Doba uchovávání

137. Nařízení (EU) 2015/758 stanoví, že údaje nesmějí být uchovávány déle, než je nezbytné pro zpracování nouzových situací. Tyto údaje budou úplně vymazány v okamžiku, kdy již nejsou k tomuto účelu potřebné. Ve vnitřní paměti systému eCall se navíc údaje vymažou automaticky a trvale. Lze uložit pouze poslední tři polohy vozidla, pokud je to nezbytně nutné k upřesnění aktuální polohy vozidla a směru jízdy v době události.

### 3.2.4 Informace a práva subjektů údajů

138. Článek 6 nařízení (EU) 2015/758 stanoví, že výrobci poskytnou jasné a úplné informace o zpracování údajů provedeném pomocí systému eCall. Tyto informace musí být před použitím systému poskytnuty v uživatelské příručce samostatně pro palubní systém eCall využívající linku tísňového volání 112 a pro všechny systémy eCall, které jsou podporovány službami třetích stran. To zahrnuje:

- Z odkaz na právní základ pro zpracování,
  - Z skutečnost, že palubní systém eCall využívající linku tísňového volání 112 je automaticky aktivován,
  - Z způsoby zpracování údajů, které provádí palubní systém eCall využívající linku tísňového volání 112,
  - Z zvláštní účel zpracování systémem eCall, který je omezen na nouzové situace uvedené v čl. 5 odst. 2 prvním pododstavci nařízení (EU) 2015/758.
  - Z typy shromažďovaných a zpracovávaných údajů a příjemce těchto údajů,
  - Z lhůtu pro uchovávání údajů v palubním systému eCall využívajícím linku tísňového volání 112,
  - Z skutečnost, že nedochází k žádnému stálému zaznamenávání polohy vozidla,
  - Z podmínky uplatňování práv subjektů údajů a kontaktní službu odpovědnou za zpracování žádostí o přístup,
  - Z veškeré další nezbytné informace, pokud jde o výsledovatelnost, určování polohy a zpracování osobních údajů v souvislosti s poskytováním služby eCall třetích stran a/nebo jiných služeb s přidanou hodnotou, pro které musí vlastník udělit svůj výslovný souhlas a které musí být v souladu s GDPR. Zvláštní ohled je přitom brán na skutečnost, že mezi zpracováním údajů prostřednictvím palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 a zpracováním prováděným palubními systémy eCall službami třetích stran či jinými službami s přidanou hodnotou mohou existovat rozdíly.
139. Poskytovatel služeb dále poskytne subjektům údajů transparentním a srozumitelným způsobem informace v souladu s článkem 13 GDPR. Subjekty musí být zejména informovány o účelech zpracování, pro které jsou osobní údaje určeny, a o skutečnosti, že zpracování osobních údajů je založeno na právní povinnosti, která se na správce vztahuje.
140. Kromě toho by s ohledem na povahu zpracování měly být poskytnuty jasné informace o příjemcích nebo kategoriích příjemců osobních údajů a subjekty údajů by měly být

informovány o tom, že před spuštěním služby eCall nejsou údaje dostupné žádným subjektům mimo palubní systém eCall využívající linku tísňového volání 112.

141. Pokud jde o práva subjektů údajů, je třeba poznamenat, že jelikož je zpracování založeno na právní povinnosti, nepoužije se právo vznést námitku a právo na přenositelnost.

### 3.2.5 Příjemce:

142. Tyto údaje nesmí být dostupné žádnému subjektu mimo palubní systém eCall využívající linku tísňového volání 112 dříve, než je spuštěno volání eCall.
143. Když je spuštěno (ať už ručně cestujícími ve vozidle, nebo automaticky, jakmile palubní čidlo zjistí závažnou srážku), systém eCall zřídí hlasové spojení s příslušným centrem tísňového volání a operátorovi centra je odeslán minimální soubor údajů.
144. Údaje přenášené palubním systémem eCall využívajícím linku tísňového volání 112 a zpracovávané centry tísňového volání je kromě toho možné předávat tísňovým službám a partnerům poskytujícím služby uvedeným v rozhodnutí č. 585/2014/EU pouze v případě událostí v souvislosti s voláním eCall a za podmínek uvedených v daném rozhodnutí, přičemž tyto údaje jsou použity výhradně za účelem dosažení cílů daného rozhodnutí. Údaje zpracovávané centry tísňového volání prostřednictvím palubního systému eCall využívajícího linku 112 nejsou bez předchozího výslovného souhlasu subjektů údajů předávány žádné třetí straně.

### 3.2.6 Bezpečnost

145. Nařízení (EU) 2015/758 stanoví požadavky na začlenění technologií systému eCall, které posilují ochranu soukromí, s cílem nabídnout uživatelům odpovídající úroveň ochrany soukromí, jakož i záruky potřebné k prevenci dohledu a zneužívání. Kromě toho by výrobci měli zajistit, aby systém eCall založený na lince 112, jakož i jakýkoli jiný systém poskytující službu eCall, který je zpracováván službami třetích stran nebo službou s přidanou hodnotou, byl navržen tak, aby nebylo možné mezi těmito systémy vyměňovat osobní údaje.
146. Pokud jde o centra tísňového volání, členské státy by měly zajistit, aby byly osobní údaje chráněny proti zneužití, včetně nedovoleného přístupu, úprav nebo ztráty, a aby protokoly týkající se uchovávání osobních údajů, doby jejich uchovávání, jejich zpracování a ochrany byly stanoveny na vhodné úrovni a řádně dodržovány.

## 3.3 Havarijní studie

147. Subjekty údajů mohou dobrovolně souhlasit s tím, že se budou podílet na havarijních studiích zaměřených na lepší pochopení příčin dopravních nehod a obecněji přispívat vědeckým účelům.

### 3.3.1 Právní základ

148. Jsou-li údaje shromažďovány prostřednictvím veřejné služby elektronické komunikace, správce údajů bude muset získat souhlas subjektu údajů pro získání přístupu k informacím, které jsou již uloženy ve vozidle, jak stanoví čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích. V této souvislosti nelze použít žádnou z výjimek stanovených těmito ustanoveními: zpracování se netýká výhradně přenosu komunikace prostřednictvím sítě elektronických komunikací ani se netýká služby informační společnosti, kterou účastník nebo uživatel výslovně požaduje.
149. Pokud jde o zpracování osobních údajů a s ohledem na rozmanitost a množství osobních údajů potřebných pro havarijní studie, EDPB doporučuje, aby zpracování bylo založeno na předchozím souhlasu subjektu údajů podle článku 6 GDPR. Tento předchozí souhlas musí být poskytnut na zvláštním formuláři, prostřednictvím kterého se subjekt údajů dobrovolně zúčastní studie a nechá za tímto účelem zpracovávat své osobní údaje. Souhlas je výrazem svobodné, konkrétní a informované vůle osoby, jejíž údaje jsou zpracovávány (např.

zaškrtnutím políčka, které není předem zaškrtnuto, nebo nastavením palubního počítače tak, aby byla aktivována funkce ve vozidle). Souhlas musí být udělen samostatně a pro konkrétní účely, nesmí být připojen ke smlouvě o koupi či pronájmu nového vozidla a odvolat jej musí být stejně snadné, jako jej udělit. Odvolání souhlasu povede k ukončení zpracování. Údaje budou poté vymazány z aktivní databáze nebo anonymizovány.

150. Souhlas požadovaný podle čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích a souhlas potřebný jako právní základ pro zpracování údajů může být získán současně (například zaškrtnutím políčka jasně uvádějícího, s čímž subjekt údajů vyjadřuje souhlas).
151. Je třeba poznamenat, že v závislosti na podmínkách zpracování (povaha správce údajů atd.) lze zvolit jiný právní základ, pokud to nebude mít za následek snížení dodatečné ochrany poskytované podle čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích (viz bod 15). Pokud je zpracování založeno na jiném právním základě, jako je plnění úkolu prováděného ve veřejném zájmu (čl. 6 odst. 1 písm. e) nařízení GDPR), doporučuje EDPB, aby subjekty údajů byly do studie zahrnuty dobrovolně.

### 3.3.2 Shromažďované údaje

152. Správce údajů shromažďuje pouze osobní údaje, které jsou nezbytně nutné pro zpracování.

153. Existují dva typy údajů, které je třeba vzít v úvahu:

**Z údaje týkající se účastníků a vozidel,**

**Z technické údaje z vozidel (okamžitá rychlost atd.).**

154. Vědecký výzkum spojený s naukou o haváriích odůvodňuje shromažďování údajů o okamžité rychlosti, a to i právníckými osobami, které neposkytují veřejnou službu v úzkém slova smyslu.
155. Jak bylo uvedeno výše, EDPB se domnívá, že údaje o okamžité rychlosti shromážděné v rámci havarijní studie nejsou podle určení údaje týkající se přečinu (tj. nejsou shromažďovány za účelem vyšetřování nebo stíhání trestného činu), což opravňuje jejich shromažďování právníckými osobami, které neposkytují veřejnou službu v úzkém slova smyslu.

### 3.3.3 Doba uchovávání

156. Je důležité rozlišovat mezi dvěma typy údajů. Za prvé, údaje týkající se účastníků a vozidel mohou být uchovávány po dobu trvání studie. Za druhé, technické údaje z vozidel by měly být pro tento účel uchovávány po co nejkratší dobu. V tomto ohledu se za přiměřenou dobu považuje pět let od data ukončení studie. Na konci tohoto období budou tyto údaje vymazány nebo anonymizovány.

### 3.3.4 Informace a práva subjektů údajů

157. Před zpracováním osobních údajů musí být subjekt údajů v souladu s článkem 13 GDPR transparentně a srozumitelně informován. Subjekty údajů by měly být o sběru údajů zvlášť informovány zejména v případě shromažďování údajů o okamžité rychlosti. Vzhledem k tomu, že zpracování údajů je založeno na souhlasu, musí být subjekt údajů výslovně informován o existenci práva kdykoli souhlas odvolat, aniž by byla dotčena zákonnost zpracování na základě souhlasu před jeho odvoláním. Vzhledem k tomu, že údaje shromážděné v této souvislosti poskytuje subjekt údajů (prostřednictvím zvláštních formulářů nebo prostřednictvím své činnosti) a tyto údaje jsou zpracovávány na základě čl. 6 odst. 1 písm. a) nařízení GDPR (souhlas), je subjekt údajů oprávněn uplatnit své právo na přenositelnost údajů. Jak je zdůrazněno v pokynech k právu na přenositelnost údajů, EDPB rozhodně doporučuje, aby „správci údajů jasně vysvětlili rozdíl mezi typy údajů, které subjekt údajů může obdržet prostřednictvím práv subjektu na přístup a přenositelnost údajů“. Správce údajů by proto měl zajistit jednoduchý způsob, jak svobodně a kdykoli odvolat svůj

souhlas, a dále by měl vyvinout nástroje, které budou schopny vyřizovat žádosti o přenositelnost údajů.

158. Tyto informace mohou být poskytnuty při podpisu formuláře souhlasu s účastí na havarijní studii.

### 3.3.5 Příjemce

159. K údajům mají v zásadě přístup pouze správce údajů a zpracovatel údajů.

### 3.3.6 Bezpečnost

160. Jak je uvedeno výše, zavedená bezpečnostní opatření se přizpůsobí úrovni citlivosti údajů. Jsou-li například v rámci havarijní studie shromažďovány údaje o okamžité rychlosti (nebo jakékoli jiné údaje související s odsouzením v trestním řízení a trestnými činy), EDPB důrazně doporučuje zavést přísná bezpečnostní opatření, jako jsou:

- Z provádění pseudonymizačních opatření (např. tajné klíče hašování dat, jako je příjmení/jméno subjektu údajů a pořadové číslo),
- Z uchovávání údajů týkajících se okamžité rychlosti a lokalizace v samostatných databázích (např. s použitím nejmodernějšího šifrovacího mechanismu s odlišnými klíči a schvalovacími mechanismy),
- Z a/nebo vymazání lokalizačních údajů, jakmile je referenční událost nebo sekvence kvalifikována (např. typ silnice, den/noc) a uchovávání údajů umožňujících přímou identifikaci v samostatné databázi, ke které má přístup pouze malý počet osob.

## 3.4 Řešení krádeží automobilů

161. Může se stát, že se subjekty údajů v případě krádeže budou pokoušet najít své vozidlo pomocí lokalizace. Použití lokalizačních údajů je důsledně omezeno na potřeby vyšetřování a na posouzení případu příslušnými právními orgány.

### 3.4.1 Právní základ

162. Jsou-li údaje shromažďovány prostřednictvím veřejně dostupné služby elektronické komunikace, použije se čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích.
163. Vzhledem k tomu, že se jedná o službu informační společnosti, čl. 5 odst. 3 směrnice o soukromí a elektronických komunikacích nevyžaduje souhlas se získáním přístupu k informacím, které jsou již uloženy ve vozidle, pokud o takovou službu účastník výslovně požádá.
164. Pokud jde o zpracování osobních údajů, právním základem pro zpracování lokalizačních údajů bude souhlas vlastníka vozidla nebo případně plnění smlouvy (pouze pro údaje nezbytné k plnění smlouvy, jejíž je vlastníkem vozidla stranou).
165. Souhlas je výrazem svobodné, konkrétní a informované vůle osoby, jejíž údaje jsou zpracovávány (např. zaškrtnutím políčka, které není předem zaškrtnuto, nebo nastavením palubního počítače tak, aby byla aktivována funkce ve vozidle). Svoboda souhlasu zahrnuje možnost kdykoli souhlas odvolat a subjekt údajů by měl být o této možnosti výslovně informován. Odvolání souhlasu povede k ukončení zpracování. Údaje by pak měly být vymazány z aktivní databáze, anonymizovány nebo archivovány.

### 3.4.2 Shromažďované údaje

166. Lokalizační údaje mohou být předány pouze v okamžiku nahlášení krádeže a nelze je po zbytek doby shromažďovat nepřetržitě.



### 3.4.3 Doba uchovávání

167. Lokalizační údaje mohou být uchovávány pouze po dobu, během níž je případ posuzován příslušnými právními orgány, nebo do konce postupu probíhajícího za účelem rozptýlení pochybností, který nekončí potvrzením krádeže vozidla.

### 3.4.4 Informace subjektů údajů

168. Před zpracováním osobních údajů by měl být subjekt údajů v souladu s článkem 13 GDPR transparentně a srozumitelně informován. Přesněji řečeno, EDPB doporučuje, aby správce údajů zdůraznil, že vozidlo není neustále sledováno a že údaje o poloze mohou být shromažďovány a předány pouze v okamžiku nahlášení krádeže. Kromě toho musí správce subjektu údajů poskytnout informace týkající se skutečnosti, že k údajům mají přístup pouze pověřeni pracovníci platformy dálkového sledování a zákonem schválené orgány.
169. Pokud jde o práva subjektů údajů, v případě, že je zpracování údajů založeno na souhlasu, měl by být subjekt údajů výslovně informován o existenci práva kdykoli souhlas odvolat, aniž by byla dotčena zákonnost zpracování na základě souhlasu před jeho odvoláním. Jsou-li navíc údaje shromážděné v této souvislosti subjekty poskytovány (prostřednictvím zvláštních formulářů nebo prostřednictvím jejich činnosti) a zpracovávány na základě čl. 6 odst. 1 písm. a) (souhlas) nebo čl. 6 odst. 1 písm. b) (splnění smlouvy) GDPR, je subjekt údajů oprávněn uplatnit své právo na přenositelnost údajů. Jak je zdůrazněno v pokynech k právu na přenositelnost údajů, EDPB rozhodně doporučuje, aby „*správci údajů jasně vysvětlili rozdíl mezi typy údajů, které subjekt údajů může obdržet prostřednictvím práv subjektu na přístup a přenositelnost údajů*“.
170. Správce údajů by proto měl zajistit jednoduchý způsob, jak svobodně a kdykoliv odvolat svůj souhlas (pouze je-li právním základem souhlas), a dále by měl vyvinout nástroje, které budou schopny vyřizovat žádosti o přenositelnost údajů.
171. Informace mohou být poskytnuty při podpisu smlouvy.

### 3.4.5 Příjemci

172. V případě nahlášení krádeže mohou být lokalizační údaje předány i) pověřeným pracovníkům platformy dálkového sledování a ii) zákonem schváleným orgánům.

### 3.4.6 Bezpečnost

173. Platí obecná doporučení. Viz oddíl 2.7.