



**01609/06/DA
WP 125**

Arbejdsdokument om databeskyttelse og beskyttelse af privatlivets fred i forbindelse med eCall-initiativet

Vedtaget den

26. september 2006

Denne gruppe er nedsat ved artikel 29 i direktiv 95/46/EF. Den er et uafhængigt EU-rådgivningsorgan vedrørende databeskyttelse og beskyttelse af privatlivets fred. Dens opgave er beskrevet i artikel 30 i direktiv 95/46/EF og artikel 15 i direktiv 2002/58/EF.

Sekretariatet varetages af Direktorat C (Civilret, grundlæggende rettigheder og EU-borgerskab) i Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Retfærdighed, Frihed og Sikkerhed, B-1049 Bruxelles, Belgien, kontor LX-46 01/43.

Websted: http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/index_en.htm

GRUPPEN VEDRØRENDE BESKYTTELSE AF PERSONER I FORBINDELSE MED BEHANDLING AF PERSONOPLYSNINGER -

som er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995¹,

som henviser til nævnte direktivs artikel 29 og artikel 30, stk. 1, litra c), og stk. 3, og

som henviser til sin forretningsorden, særlig artikel 12 og 14 -

HAR VEDTAGET FØLGENDE ARBEJDSDOKUMENT:

1. INDLEDNING

Formålet med dette arbejdsdokument er at beskrive de betænkeligheder med hensyn til databeskyttelse og beskyttelse af privatlivets fred, der kan opstå i forbindelse med den planlagte indførelse af en harmoniseret paneuropæisk alarmtjeneste for køretøjer ("eCall"), som bygger på det fælleseuropæiske alarmnummer 112².

Et af Europa-Kommissionens initiativer var oprettelsen af et e-sikkerhedsforum, et initiativ hvor industrien og det offentlige i fællesskab søger at forbedre færdselssikkerheden ved hjælp af avanceret informations- og kommunikationsteknologi. eCall blev anset for at være en af de højst prioriterede opgaver, og der blev nedsat en styregruppe (Driving Group – DG) for eCall med deltagelse af alle interesserede parter³. Styregruppen for eCall har udarbejdet henstillinger, herunder en køreplan, der skal fremme indførelsen af eCall i alle medlemsstater og gøre det muligt at få systemet som ekstraudstyr i alle nye biler fra den 1. september 2010⁴.

eCall-styregruppen har udarbejdet et aftalememorandum (Memorandum of Understanding – MoU) om gennemførelsen af eCall. Aftalememorandumet skal sikre, at eCall kommer til at virke i alle EU-medlemsstater. Det forpligter parterne til en fælles gennemførelse af eCall-initiativet på grundlag af en fælles godkendt systemstruktur og grænsefladespecifikationer, herunder det fælles minimumsdatasæt (Minimum Set of Data - MSD). Aftalememorandumet er blevet underskrevet af Europa-Kommissionen, af ACEA for bilindustrien og af ERTICO - et partnerskab, der omfatter flere sektorer - på partnernes vegne. Der er nu mere end 60 signatarer, herunder syv EU-medlemsstater⁵, Schweiz og Norge.

¹ EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31, der kan findes på webstedet:

http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/

² Meddelelse fra Kommissionen: Anden meddelelse om e-sikkerhed: Udbygning af eCall til gavn for borgerne (KOM(2005) 431, der kan findes på webstedet:

http://europa.eu/information_society/activities/esafety/index_en.html

³ Meddelelse fra Kommissionen: Informations- og kommunikationsteknologier til sikre og intelligente køretøjer, KOM(2003) 542 endelig af 15.9.2003.

⁴ Henstillingen fra styregruppen for eCall kan med alle tilhørende bilag findes på følgende websted:

http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/driving_group_ecall.

⁵ Finland, Sverige, Grækenland, Italien, Litauen, Slovenien og Cypern.

For nylig har Europa-Parlamentet med stort flertal vedtaget en betænkning om støtte til gennemførelsen af eCall⁶, hvor medlemsstaterne opfordres til at underskrive aftalememorandummet.

Selv om Artikel 29-Gruppen erkender de socioøkonomiske fordele, som en udbredt gennemførelse af eCall kan give borgerne, indebærer gennemførelsen af eCall visse problemer med hensyn til databeskyttelse og beskyttelse af privatlivets fred, som må påpeges og løses på en hensigtsmæssig måde.

Artikel 29-Gruppen finder det derfor i betragtning af de opgaver, gruppen er pålagt ved databeskyttelsesdirektivets artikel 30, stk. 1, litra a), nødvendigt at foretage en analyse af den nuværende situation med henblik på at løse de problemer vedrørende privatlivets fred og databeskyttelse, der opstår i forbindelse med den påtænkte indførelse af eCall, og vil behandle disse emner i nærværende arbejdsdokument.

2. eCALL-PRINCIPPET

Det foreslåede eCall-system er baseret på en næsten øjeblikkelig tale- og dataforbindelse fra en eCall-generator til en offentlig alarmcentral (Public Safety Answering Point – PSAP) på første niveau. PSAP vil enten være en offentlig myndighed eller en privat tjenesteleverandør, for hvem en offentlig myndighed er ansvarlig.

eCall-generatoren initierer et eCall, som udløses automatisk af sensorer i køretøjet i tilfælde af en ulykke eller manuelt af køretøjets passagerer, og sender dette eCall til den relevante PSAP.

eCall-meddelelsen består af to elementer: et 112-opkald med ren tale (audio) og et minimumsdatasæt (MSD). eCall'en (data+tale), der overføres via mobilnettet, modtages af mobilnetoperatøren (MNO) som et 112-nødopkald. MNO supplerer på grundlag af 112-behandlingsproceduren opkaldet med identifikation af den kaldende abonnents nummer (caller line identification - CLI) og tilføjer den bedst mulige positionsangivelse i overensstemmelse med forsyningspligt-direktivet⁷ og E112-henstillingen⁸.

Efter denne behandling sender teleoperatøren 112-talemeddelelsen sammen med CLI, bedste mobilposition og eCall'ens MSD til den relevante PSAP. Derefter sender PSAP en bekræftelse til eCall-generatoren om, at MSD er blevet korrekt modtaget.

Det er vigtigt at understrege, at den foreslåede eCall-ordning ikke medfører, at en tredjemand til stadighed følger det i bilen indbyggede apparat, da dette ikke permanent er tilsluttet mobilnettet, men kun tilsluttes, hvis det aktiveres i tilfælde af en ulykke eller aktiveres manuelt af en af bilens passagerer.

⁶ Betænkning om færdselssikkerhed. eCall til gavn for borgerne. Ordfører: Gary Titley (A6-0072/2006).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/22/EF af 7. marts 2002 om forsyningspligt og brugerrettigheder i forbindelse med elektroniske kommunikationsnet og -tjenester. EFT 108 af 24.4.2002, s. 51.

⁸ Kommissionens henstilling 2003/558/EF af 25. juli 2003 om hvordan lokaliseringsoplysninger om den kaldende part bør behandles i elektroniske kommunikationsnet med henblik på alarmtjenester, der er udbygget med opkaldslokalisering.. EUT L 189 af 29.7.2003, s. 49.

Minimumssættet af data (MSD)⁹ omfatter følgende: (i) ulykkestidspunktet, (ii) præcis position med angivelse af kørselsretning, (iii) identifikation af køretøjet, (iv) eCall-oplysning om ulykkens sværhedsgrad (som minimum en angivelse af, om eCall'en er blevet udløst manuelt eller automatisk), (v) oplysning om en eventuel tjenesteleverandør.

Der foregår stadig drøftelser vedrørende de fakultative oplysninger om ulykkesstatus, som det er hensigten at lade indgå i MSD. Oplysningerne i dette fakultative felt (f.eks. den type brændstof køretøjet anvender) bør være i overensstemmelse med reglerne om databeskyttelse. De bør navnlig være i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet: kun de oplysninger, der er nødvendige for en hensigtsmæssig behandling af et ulykkestilfælde, bør medtages.

Det foreslåede eCall-system tager højde for den mulighed, at en eCall's effektivitet kunne forbedres yderligere, hvis supplerende oplysninger om køretøj og personer leveres af en tjenesteleverandør på grundlag af yderligere oplysninger – Full Set of Data (FSD).

3. eCALL I RELATION TIL PRIVATLIVETS FRED OG DATABESKYTTELSE SAMT RETLIGE BETRAGTNINGER

3.1. Obligatorisk eller frivillig

Europa-Kommissionen har for tiden sammen med medlemsstaterne og industrien valgt at gå ind for selvregulering, men hvis udbredelsen af eCall ikke skrider frem i overensstemmelse med den aftalte køreplan, vil Kommissionen måske overveje yderligere foranstaltninger, herunder fastsættelse af bestemmelser.

Selv om Artikel 29-Gruppen erkender, at en vid udbredelse af eCall-tjenesten vil kunne medføre socioøkonomiske fordele og en forbedring af den offentlige sikkerhed, så er der ikke desto mindre adskillige spørgsmål vedrørende databeskyttelse og privatlivets fred, som må tages op i den forbindelse.

Inden Artikel 29-Gruppen foretog en nærmere undersøgelse af databeskyttelsesproblemerne, overvejede den to mulige former for gennemførelsen af eCall, som først bør undersøges og analyseres nærmere:

- Gennemførelsesform (1) eCall vælges frivilligt, eller
- Gennemførelsesform (2) eCall er en obligatorisk tjeneste.

ad gennemførelsesform (1)

Hvis eCall indføres på frivillig basis som en form for avanceret tjeneste til forbedring af færdselssikkerheden, må der findes en måde, så det er nemt at aktivere/deaktivere systemet.

⁹ Se beskrivelse af MSD, eCall-styregruppens endelige henstillinger, punkt 4.2.2.4.

I så fald vil systemet rent faktisk være indbygget i køretøjet, men en aktivering heraf bør være frivillig¹⁰. Brugeren, som ikke nødvendigvis er køretøjets ejer, skal på ethvert tidspunkt have mulighed for at slå systemet til eller fra uden nogen form for tekniske eller finansielle hindringer. Denne valgmulighed kunne f.eks. tilbydes i form af en speciel brugervenlig knap eller omskifter i lighed med den, der anvendes i forbindelse med airbags for passagerer.

Dette synspunkt er baseret på det forhold, at et af de centrale kriterier for en legitim behandling af personoplysninger ifølge artikel 7, litra a), i databeskyttelsesdirektivet er, at der ikke hersker tvivl om, at den registrerede har givet sit samtykke. Et sådant samtykke skal gives "frivilligt", og den registrerede bør også have mulighed for at tilbagekalde sit samtykke. Det skal understreges, at et sådant samtykke ikke ville være "frivilligt", hvis den pågældende person er tvunget til at acceptere en bestemmelse herom i en kontrakt med forudfastsatte betingelser, der ikke kan ændres (som regel anvendes der sådanne kontrakter i forbindelse med salg af biler).

Desuden betragter Artikel 29-Gruppen det som en ulovlig situation, hvis bilforsikringsselskaber eller biludlejningsfirmaer udøver pres for at tvinge til aktivering af eCall-systemet. En tilsvarende forpligtelse kunne blive pålagt ansatte, der benytter firmabiler, hvor disse direkte eller indirekte kunne tvinges til at anvende eCall-systemet.

Artikel 29-Gruppen vil gerne understrege, at hvis eCall-systemet ikke på et hvilket som helst tidspunkt uden større besvær på stedet gratis kan aktiveres og specielt deaktiveres, kunne brugerne være bange for en mulig forstyrrelse af privatlivets fred og vælge ikke at anvende systemet. Da dette også kunne være en hæmsko for den tilstræbte vide udbredelse af eCall, må der også af denne grund indføres en nem og gratis mulighed for deaktivering.

Selv om den her omhandlede behandling af personoplysninger i mange tilfælde vil være af vital interesse for den registrerede, og databeskyttelsesdirektivets artikel 7, litra c), d) og e), i så fald kunne give hjemmel til en indførelse af eCall, så behøver dette ikke altid at være tilfældet. Der gælder f.eks., hvor der sker et uheld, og eCall automatisk udløses, men hvor der ikke er noget behov for hjælp.

Gruppen har på grundlag af de i øjeblikket foreliggende oplysninger om konfigurationen af eCall-systemet forstået, at det vil være muligt at fastslå det pågældende køretøjs geografiske placering, uden at denne dog løbende følges – dvs. at systemet først får forbindelse med kommunikationsnettet, når der sker en ulykke, eller når det udløses manuelt. Gruppen skal udtrykke sin tilfredshed hermed og vil gerne understrege, at det ud fra et databeskyttelsessynspunkt ikke vil være acceptabelt, hvis sådanne apparater til stadighed er tilsluttet nettet, og køretøjet således løbende kan følges med henblik på en eventuel aktivering af eCall-systemet. Det betyder f.eks., at det kunne accepteres, at der i eCall-apparatets hukommelse opbevares data for de tre seneste positioner for køretøjet, som GPS-systemet/Galileo-systemet har konstateret (når dette er installeret og forbundet med eCall-apparatet), uden at der kommunikeres nogen data, hvis eCall ikke udløses (dvs. aktivering ved ulykke eller manuelt). I så fald ville det være nødvendigt at fastsætte en klar begrænsning af omfanget af de indsamlede data og at forhindre enhver anden brug af oplysningerne, dvs. til andre formål end forbedring af færdselssikkerheden.

¹⁰ Det betyder ikke, at tjenesten ikke kan udløses automatisk, når systemet er slået til, men at brugeren frit på et hvilket som helst tidspunkt kan deaktivere/aktivere systemet.

ad gennemførelsesform (2)

Hvis eCall-tjenesten skal være obligatorisk, vil systemet rent faktisk være indbygget i køretøjet, og aktiveringen heraf vil være tvungen. Denne gennemførelsesform vil imidlertid indebære, at systemet skal indføres ved en i hele EU gældende retsakt herom. En sådan retsakt ville kræve en holdbar begrundelse, hvad databeskyttelsen angår.

Hvis eCall skal være et obligatorisk apparat, så vil alle begrænsninger af privatlivets fred klart skulle anføres i retsakten under anvendelse af databeskyttelsesdirektivets principper, herunder bl.a. proportionalitetsprincippet. Teknologi til beskyttelse af privatlivet ville skulle indbygges i eCall-systemet med henblik på at sikre eCall-brugerne det ønskede niveau for beskyttelse af privatlivets fred. Der vil også skulle udvikles og indbygges sikkerhedsforanstaltninger, der kan forhindre overvågning og misbrug. Det vil på samme måde gælde for scenariet under gennemførelsesform (1). Der bør indhentes råd fra de nationale databeskyttelsesmyndigheder med hensyn til, hvordan man opnår den bedst mulige praksis.

Sammenfattende kan anføres: Hvis eCall er frivillig, må det på en brugervenlig måde sikres, at køretøjets brugere selv kan bestemme, ved at der indføres en teknisk mulighed for i det enkelte tilfælde at slå eCall-systemet til eller fra, f.eks. ved hjælp af elektroniske omskiftere, smartcards eller andre anordninger, der muliggør en frivillig aktivering af eCall-systemet, og som også om ønsket giver mulighed for meddelelse af supplerende data ud over minimumsdatasættet. Hvis eCall er obligatorisk, skal reglerne herom fastsættes i en særlig retsakt, ved hvilken der tages hensyn til databeskyttelsesprincipperne.

I begge ovennævnte tilfælde vil Artikel 29-Gruppen støtte en øget bevidstgørelse med hensyn til aspekterne vedrørende privatlivets fred og databeskyttelse. De nationale databeskyttelsesmyndigheder vil med Artikel 29-Gruppen som koordinator medvirke til at udbrede kendskabet til eCall med stor vægt på databeskyttelsesaspekter såsom en transparent og legitim behandling af de oplysninger, der indsamles ved hjælp af eCall.

Artikel 29-Gruppen foretrækker den frivillige løsning i forbindelse med indførelsen af eCall-tjenesten. Hvis den obligatoriske løsning gennemføres, er det nødvendigt at indføre et system med egentlige sikkerhedsforanstaltninger, hvad databeskyttelsen angår.

3.2. To tjenesteniveauer

Uanset om eCall gøres obligatorisk eller frivillig, er eCall-initiativet baseret på muligheden for et udvidet system med tjenesteleverandører, der leverer værdifulde supplerende tjenester. I så fald vil der være følgende to niveauer for tjenesten:

- (1) Den først påtænkte tjeneste udløser meddelelse af oplysningerne i minimumsdatasættet (MSD) til den relevante alarmcentral (PSAP), dvs. køretøjets position, tidspunktet for ulykken, identifikation af køretøjet og en eCall-status (i det mindste en angivelse af, om eCall'en er blevet udløst manuelt eller automatisk), hvilket vil give et fingerpeg om, hvor alvorlig ulykken er.

Denne "basale" tjeneste er den, som Europa-Kommissionen støtter.

(2) Det andet tjenesteniveau består i, at de udvekslede "basale" oplysninger, der er indeholdt i MSD, suppleres med yderligere oplysninger, som findes hos en tredjemand, der leverer serviceydelser, f.eks. forsikringsselskaber, bilkaldecentraler, lægetjenester, advokater, automobilklubber osv. For at kunne sende et helt datasæt (full set of data – FSD) kræves der en kontrakt mellem køretøjets ejer og den, der leverer serviceydelser.

I dette scenario vil brugeren tillade tjenesteyderen at modtage de supplerende oplysninger vedrørende ulykken eller køretøjets passagerer med henblik på at skaffe hjælp fra f.eks. forsikringsselskab eller motorklub eller sproglig bistand m.v. Det forventes, at markedskræfterne vil føre til en udvikling af denne supplerende tjeneste.

Der er ingen grund til principielt at være imod en sådan ordning. I denne sammenhæng er aspekterne imidlertid mere komplicerede, og de kræver en mere tilbundsående vurdering. Specielt må reglerne om datasikkerhed nøje følges, da nogle af de data, der behandles, er følsomme oplysninger. Med hensyn til udvidelsen af eCalls basale funktioner, dvs. et fuldt datasæt, der sendes til en privat tjenesteyder ud over oplysningerne i minimumsdatasættet, kræves der en detaljeret fastlæggelse. Sådanne tjenesteydelser bør være i fuld overensstemmelse med de relevante bestemmelser om databeskyttelse og privatlivets fred.

Artikel 29-Gruppen ønsker at minde om de grundlæggende principper, som en tjenesteyder skal tage hensyn til:

- (i) Gruppen vil gerne understrege, at FSD ikke vil være et forudfastlagt sæt af oplysninger, da det snarere vil afhænge af, hvad der fastsættes i kontrakterne mellem køretøjets ejer/bruger – afhængigt af hvordan FSD-udvidelsen gennemføres – og de enkelte serviceleverandører (forsikringsselskaber, automobilklubber, lægetjenester osv.). De formål, som det fulde datasæt og de heri indeholdte individuelle oplysninger må anvendes til, skal derfor klart anføres i de individuelle kontrakter. Kontrakterne skal også indeholde en klar angivelse om, at serviceleverandøren er den registeransvarlige for de pågældende data og er bundet af alle de forpligtelser med hensyn til databeskyttelse og privatlivets fred, som gælder for registeransvarlige i henhold til både databeskyttelsesdirektivet og den nationale lovgivning.
- (ii) Der må kun overføres oplysninger, som er "nødvendige" og "relevante" for det specifikke formål, dvs. at det skal sikres, at enhver serviceleverandør kun modtager de oplysninger, der er påkrævede for formålet med den pågældende kontrakt. Det er således ud fra et databeskyttelsessynspunkt indlysende, at der ikke må foretages en samlet overførsel af alle de i FSD indeholdte oplysninger. Det vil formentlig kræve særlige tekniske ordninger, så eCall-systemet kun udvælger de oplysninger, der er relevante for den enkelte serviceleverandør. I den forbindelse vil det også være nødvendigt at overveje, om de relevante oplysninger skal overføres i alle tilfælde, idet der som ovenfor nævnt kan forekomme tilfælde, hvor der indtræder et uheld, og systemet udløses, men hvor der ikke er behov for (lægelige) beredskabstjenester.

- (iii) De kategorier af oplysninger, der indgår i FSD, bør klart defineres af bilindustrien og de øvrige berørte parter, og køretøjernes ejere må gives en passende information om, hvordan systemet fungerer og anvendes. En sådan information bør også beskrive følgerne, hvis en ejer beslutter sig til at tilbagekalde sit samtykke til overførsel af FSD eller en del af FSD; det skal endnu en gang understreges, at et sådant tilbagekald af samtykke ikke bør kunne skade køretøjsejerens interesser.
- (iv) Hvis FSD også skal omfatte lægelige eller andre følsomme oplysninger, vil det være nødvendigt at træffe særlige sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med behandlingen af datasættet. Ud over køretøjsejerens udtrykkelige samtykke kræver behandlingen af sådanne data særlige sikkerhedsforanstaltninger, som i visse tilfælde er nærmere fastlagt i den nationale lovgivning.
- (v) Bestemmelserne om videreoverførsel af oplysninger skal iagttages, navnlig hvis en serviceleverandør måtte outsource (en del af) sin databehandling til en virksomhed, der er etableret i et tredjeland; der skal i den forbindelse henvises til de betragtninger, der er anført i WP74¹¹, som kan være en nyttig vejledning.

4. ANDRE ASPEKTER VEDRØRENDE ECALL

Generelt er der også visse betænkeligheder med hensyn til telekommunikationsoperatørens oprettelse af databaser, opbevaringsperioder for indsamlede data og sikkerhedsaspekter vedrørende de lagrede data.

4.1. Databaser

Der opstår et andet databeskyttelsesproblem i forbindelse med de databaser, der oprettes for at undgå misbrug af systemet, og hvor køretøjsejerens identitet knyttes til eCall-systemets SIM-kort, og hvis hovedformål vil være at finde personer, der misbruger systemet, f.eks. bilførere der er faret vild osv.

I tilfælde af misbrug af systemet, som kan have uheldige virkninger for PSAP'erne (f.eks. et system, der foretager mange opkald uden gyldig grund), bør PSAP indføre en procedure, ved hvilken det apparat, der anvendes til misbruget, kan spores. I et sådant tilfælde kunne man tænke sig følgende to procedurer: (i) anmodning til mobilnetoperatøren om at identificere apparatets ejer (via de oplysninger, der er lagret i SIM-databasen), som det sker i forbindelse med 112-opkald (ii) identifikationsanmodning til den myndighed, der fører kontrol med køretøjers identifikationsnumre (Vehicle Identification Numbers - VIN).

En af Artikel 29-Gruppens alvorligste betænkeligheder er den potentielle risiko for, at en anden tredjemand skulle kunne få adgang til disse databaser med et andet formål. Derfor vil Artikel 29-Gruppen gerne understrege, at der ikke bør tillades nogen anden brug af oplysningerne, f.eks. til retsforfølgning i færdselssager, da dette ville være i strid med databeskyttelsesdirektivets principper.

¹¹ http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2003/wp74_en.pdf

4.2. Sikkerhedsaspekter

En anden form for betænkeligheder vedrører sikkerhedsspørgsmål, f.eks. om eCall-systemet er sikkert nok til at hindre uautoriseret adgang hertil. Med henblik på at indføre et pålideligt system og undgå, at en uautoriseret tredjemand får adgang til de personoplysninger, som eCall omfatter, må der sørges for et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau, hvad angår apparatet i køretøjet og transportprotokollen¹².

4.3. Proportionalitet

Når eCall anvendes, vil der blive afsendt et minimumsdatasæt (MSD) til brug for håndteringen af ulykken. Artikel 29-Gruppen er af den opfattelse, at et MSD, hvor det fuldstændige VIN-nummer medtages, som det i øjeblikket er planen, ville omfatte mere, end hvad der kræves til det klart definerede formål.

Artikel 29-Gruppen nærer betænkeligheder med hensyn til, om det overhovedet vil være nødvendigt at indføre eCall-tjenesten i betragtning af de eksisterende systemer for alarmopkald, som fungerer godt i medlemsstaterne. Dette argument synes væsentligt, da det rejser spørgsmålet om proportionalitet, nemlig om det står i forhold til formålet at indføre et system med nødopkald baseret på geografisk positionsbestemmelse i lande, hvor der allerede findes nødopkaldssystemer, som fungerer godt?

4.4. Den registeransvarlige

Den registeransvarlige vil for eCall være den offentlige alarmcentral (PSAP), som bør fastlægge protokoller for opbevaring, behandling og beskyttelse af personoplysninger i lighed med dem, der anvendes i forbindelse med alle andre nødopkald. Mobilnetoperatørerne overfører minimumsdatasættet på en transparent måde, og de bør sikre, at eCall-dataene ikke opbevares længere, end hvad der er nødvendigt for at sikre den korrekte overførsel til det pågældende PSAP. Minimumsdatasættet bør derefter slettes.

Med hensyn til den identifikation af det kaldende nummer og de positionsoplysninger, der sendes til PSAP'erne, vil der skulle fastlægges protokoller i lighed med dem, der anvendes ved E112 (alarmopkald med opkaldslokalisering) i overensstemmelse med forsyningspligtmyndigheden og Kommissionens henstilling om hvordan lokaliseringsoplysninger om den kaldende part bør behandles i elektroniske kommunikationsnet med henblik på alarmtjenester, der er udbygget med opkaldslokalisering.

¹² Det forventes, at bilproducenterne vil sørge for et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau for de oplysninger, der lagres i apparatet i bilen. På den anden side forventes det, at en transmissionsprotokol, der standardiseres af ETSI, vil have et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau.

4.5. Opbevaringsperiode

Artikel 29-Gruppen vil gerne understrege, at der bør fastlægges passende opbevaringsperioder for eCall-data for de forskellige parter i eCall-kæden. De nationale myndigheder skal overvåge, at sådanne perioder fastlægges og overholdes.

5. KONKLUSIONER

Artikel 29-Gruppen, der i forbindelse med eCall har gjort opmærksom på visse betænkeligheder med hensyn til privatlivets fred, foretrækker og anbefaler den frivillige ordning ved en eventuel indførelse af eCall-tjenesten.

Ud fra et databeskyttelsessynspunkt vil et alarmopkald, der enten afsendes automatisk ved hjælp af et apparat eller udløses manuelt, og som efter overførsel via mobilnettet resulterer i en geografisk lokalisering af ulykken, i princippet være tilladeligt, forudsat at der findes et specifikt retsgrundlag herfor, og at der sørges for de nødvendige databeskyttelsesforanstaltninger. Der må imidlertid altid tages hensyn til formålet med alarmopkaldssystemet og relevansen af de data, der skal behandles, navnlig hvis behandlingen omfatter det såkaldte fulde datasæt (FSD).

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. september 2006

På gruppens vegne
Næstformand
Jose Luis Piñar Mañas