

DASH CAM-EK ITTHON ÉS EURÓPÁBAN¹²²

Absztrakt

A 21. század ipari forradalma, azaz az ipar 4.0 és az ehhez szorosan kapcsolódó, mindennapi életünk minden aspektusát is egyre inkább átható digitalizáció rendkívüli kihívások elé állítja a jogalkotót is. A különféle kamerák léteére már mindennapos dologként tekintünk, nem mindegy azonban, hogy hogyan viszonyul mindehhez a jogrendszerünk; hol húzza meg a határt a jogszerű és a jogszerűtlen felvételkedés, -tárolás, illetve -felhasználás között. Kutatásom során főként az autókba helyezhető fedélzeti kamerák alapjogi relevanciájának kérdéskörével foglalkoztam. Jelen cikkben a a dash cam-ek kapcsán kialakult hazai és nemzetközi gyakorlat összevetésére teszek kísérletet Európai Unió országok példáján keresztül.

Kulcsszavak: dashboard kamera, fedélzeti kamera, információs önrendelkezési jog, személyes adatok védelme, legújabb jogi kihívások

BEVEZETŐ GONDOLATOK

Az ókor egyik kiemelkedő filozófusának, Hérakleitosznak tulajdonított, sokat citált bölcsesség szerint „Semmi sem állandó, csak a változás maga”. Bár az idézet a 21. századra már-már közhelyszerűvé és elcsépetté vált, nem mehetünk el szó nélkül annak vitathatatlan igazságtartalma mellett, hiszen „[m]a sincs befejezve a világ, ma is alakul, változik.”¹²³. A közlekedés, informatika, és telekommunikáció területén a múlt századtól kezdődően olyan mértékű technológiai fejlődés zajlott le – és zajlik a mai napig is, amely alapjaiban változtatta meg a világ gazdasági és társadalmi viszonyait¹²⁴, minden nap új kihívások elé állítva ezzel a jogalkotót is.

Elég csak arra gondolnunk, hogy a 21. század ipari forradalmaként aposztrofált, az ipar teljes digitalizációjára törekvő folyamatban (azaz az ipar 4.0-ban) meghatározó befolyása van azoknak a – már régről ismert megfigyelőrendszer alapjain nyugvó – ipari megoldásoknak, gépeknek és üzemeknek, amelyek azon túl, hogy intelligensen érzékelik környezetüket, befolyást is gyakorolhatnak rá.¹²⁵ Nem kell azonban ilyen technikai mélységekbe kalandoznunk ahhoz, hogy egyértelműen kijelenthessük: a technikai fejlődés vívmányai, így például a különféle kamerák léte mindennapos dolognak számít, gondoljunk akár a közlekedésre, akár ingatlanok, építmények biztonságosságát garantálni hivatott térfigyelő kamerákra, akár a dolgozat címében említett fedélzeti kamerákra (dashcam-ekre, dashboard kamerákra).

Ezek rohamos elterjedése pedig új kihívások elé állította mind a kamerával megfigyelőket, mind a megfigyelteteket, és – mint azt már említettem – természetesen a jogalkotót is.¹²⁶ Nem hagyható ugyanis figyelmen kívül az az összefüggés, hogy a társadalmi-gazdasági-politikai viszonyok determináló hatással vannak a jogalkotásra.¹²⁷ A fedélzeti kamerák egyre növekvő népszerűségét látva¹²⁸ pedig joggal merülhet fel

¹²² Készült az Innovációs és Technológiai Minisztérium NKFIH-1911-3/2019 számú Új Nemzeti Kiválóság Programjának szakmai támogatásával.

¹²³ DOBAI MÁTYÁS: A világ változása, in *HÍD – a jugoszláviai magyar fiatalok társadalmi és irodalmi folyóirata*, 1935/2. szám, 23.

¹²⁴ RÁMHÁP SZABOLCS: Felsőoktatási továbbtanulási motivációk Magyarországon a változó ifjúság és a piacosodó felsőoktatás tükrében, in SZABÓ CSABA (szerk.): *Studia Doctorandorum Alumnae. Válogatás a DOSZ Alumni Osztály tagjainak doktori munkáiból II.*, 2018, Doktoranduszok Országos Szövetsége, Budapest, 302.

¹²⁵ EISINGERNÉ BALASSA BOGLÁRKA – RÁMHÁP SZABOLCS: Projektalapú oktatás a Széchenyi Egyetem Menedzsment Campusán a Lean Service Creation (LSC) módszer adaptálásával, in KOLTAI LÁSZLÓ (szerk.): *Hazai és külföldi modellek a projektoktatásban*, 2019, Óbudai Egyetem Rejtő Sándor Könnyűipari és Környezetmérnöki Kar, Budapest, 388.

¹²⁶ PÉTERFALVI ATTILA (szerk.): *Adatvédelem és információs szabadság a mindennapokban*, 2012, HVG -ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest, 425.

¹²⁷ VARGA CSABA: *A jog társadalomelmélete felé*, 1999, Osiris Kft., Budapest, 108.

¹²⁸ A Growth for Knowledge németországi székhelyű piackutatással (is) foglalkozó vállalkozás felmérése szerint 2015-2016. között 395 %-os növekedés történt a fedélzeti kamerák eladása tekintetében, megelőzve minden más fogyasztói elektronikai eszközt, beleértve a fitness karkötőket, tableteket és fényképezőgépeket is. (elérhető: <https://www.businesscar.co.uk/news/2016/dash-cam-sales-grow-faster-than-tablets-and-digital-cameras-in-2015>,

bennünk a kérdés, hogy hogyan viszonyul mindehhez a jogrendszerünk; hol húzódik a határ a jogszerű és a jogszerűtlen felvételkészítés, -tárolás, illetve -felhasználás között. Mindinkább előtérbe kerül a jogszabályok kielégítő voltának vagy a jogalkotás szükségszerűségének kérdése akkor, ha egy adott társadalmi jelenség relációjában alapjogi érintettség is felmerül; a fedélzeti kamerák vonatkozásában pedig kétségtelenül beszélhetünk alapjogi érintettségről is.

Kutatásom során azt vizsgáltam, hogy az autókba helyezhető fedélzeti kamerák milyen alapjogi relevanciával bírnak. Kitértem arra is, hogy e kamerák használatát a jogrendszer milyen módon szabályozza, ha szabályozza egyáltalán. Vizsgáltam továbbá, hogy létezik-e már olyan jogi megoldás, amely analóg módon alkalmazható lenne e probléma feloldására, vagy további jogalkotásra lenne szükség. Jelen cikkben a hazai, valamint az európai országok joggyakorlatának összehasonlítására helyezem a hangsúlyt, kiemelt figyelmet fordítva a haza szabályozásba átültetésre érdemes jogi rezsimekre és gyakorlati megoldásokra.

1. ALAPVETÉS

A vonatkozó hazai és nemzetközi joganyag vizsgálata előtt fontos tisztázni néhány előzetes kérdést: többek között a fedélzeti kamerák történetét, alkalmazásának céljait, működésének alapvető elveit.

Mint az bizonyára az olvasó számára is ismert, a fedélzeti, menetrögzítő vagy másnéven dashboard kamerák a gépjármű műszerfalára vagy első, illetve hátsó szélvédőjére rögzíthető kamerák, amelyek rendeltetése, hogy a jármű indításával egyidejűleg bekapcsolva rögzítsék az autó előtt, illetve mögött történő eseményeket egészen a jármű leállításáig. Emellett elérhetőek már olyan kamerák is, amelyek az alapvető funkción túl képesek arra, hogy felvételt rögzítsenek akkor is, ha a gépjármű mozgását érzékelik leállított motor mellett (például, ha a parkoló autó valamilyen külső behatás (egy másik jármű, egy ráeső tárgy) miatt megmozdul). Az így készített felvételek a kamerába helyezett memóriakártyára kerülnek, – a memóriakártya kapacitásától is függő – meghatározott idő elteltével pedig törlődnek, illetve felülíródnak új felvételekkel.

Az első fedélzeti kamerákat az 1980-as években az Amerikai Egyesült Államokbeli Texas állam rendőrsége vette használatba. Ezek az első szélvédőre erősített kamerák a felvételeket VHS kazettára rögzítették, meglehetősen nagy méretük és bonyolult kezelésük miatt azonban nem voltak népszerűek a rendőrök körében.¹²⁹ Bevezetésüket a rendőri túlkapások kontrolljának igénye, illetve a rendőri intézkedések elleni panaszok egyszerűbb elbírálása indokolta.¹³⁰ A technika fejlődésével és az eszközök méretének csökkenésével párhuzamosan a 2000-es években egyre nőtt e kamerák népszerűsége is: a rendőrségen kívül egyre több magánszemély is elkezdte használni a menetrögzítő kamerákat. Alkalmazásuk először Oroszországban vált széleskörűvé. Elterjedésükben szerepet játszott az is, hogy az Orosz Köztársaság Belügyminisztere 2009-ben kiadott 185. számú rendeletében minden jogi akadályt elhárított a fedélzeti kamerák alkalmazása és a felvételek felhasználása elől. Jelentések szerint 2013-ra már több, mint egymillió orosz sofőr használt legalább egy fedélzeti kamerát.¹³¹

Mit remélnék a felhasználók a kamerától? Melyek azok a vélt vagy valós előnyök, célok, amelyek érdekében hajlandók háttérbe szorítani az információs önrendelkezési jogot és a magánszféra védelmét? Az eszközök népszerűségének oka elsősorban a felvételektől remélt védelem. Oroszországban például az egyre elszaporodó megrendezett közúti balesetek, és az ezek alapján benyújtott hamis biztosítási igények visszaszorítását célozza a kamerák használata. További előnyük, hogy jelentősen megkönnyítik a közlekedési balesetek vizsgálatát és a vitás ügyek elbírálását: a felvételek lehetővé teszik, hogy az eljáró hatóság objektív képet kapjon arról, hogy mi történt, és ne kizárólag a tanúvallomásokra (amely az érzelmi töltet vagy a baleset óta eltelt idő miatt hiányos, adott esetben hamis is lehet) kelljen alapoznia döntését.¹³² Egyes amerikai biztosítótársaságok pedig jelentős kedvezményeket adnak azoknak a szerződő feleknek, akik fedélzeti kamerát használnak. Meglátásuk szerint ugyanis ezek a sofőrök megfontoltabban és

letöltve: 2019. 10. 21.) A Grand View Research India-USA székhelyű piackutató és tanácsadó cég 2018. decemberében publikált kutatása- és annak összefoglalója szerint az ázsiai-csendes óceáni térségben lesz tapasztalható a legnagyobb növekedés: 2025-re 16 %-os keresletnövekedést jósolnak 2018-hoz képest. (elérhető: <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/dashboard-camera-market>, letöltve: 2019.10.19.)

¹²⁹ <https://dashcam.rocks/history-of-the-dash-cam/> (letöltve: 2019.10.21.)

¹³⁰ ŠTITILIS, DARIUS – LAURINAITIS, MARIUS: Legal regulation of the use of dashboardcameras: Aspects of privacy protection, in *Computer Law & Security Review*, 2016/3. szám, 317.

¹³¹ <https://dashcam.rocks/history-of-the-dash-cam/> (letöltve: 2019.10.21.)

¹³² ŠTITILIS – LAURINAITIS: *i. m.* 317.

biztonságosabban vezetnek, a szabálytalanságot rögzítő felvételekkel ugyanis akár az ő vétkességük is könnyebben bizonyítható.¹³³

Mindezekkel szemben mely alapjogok és érdekek foglalnak helyet a mérleg másik oldalán? Elsősorban a magánszféra, magánélet védelméhez fűződő Alaptörvényben biztosított jog.¹³⁴ Ehhez szorosan kapcsolódva pedig a személyes adatok védelméhez fűződő jog és az információs önrendelkezési jog.¹³⁵ A felvételek „főszereplői” ugyanis a dashboard kamerák esetében is azok a személyek, akik a kamera látómezőjébe kerülnek, így a megfigyelés tárgyává válnak¹³⁶, s róluk a felvétel készítője – bármilyen céllal is indítja el a kamerát – személyes adatokat gyűjt.¹³⁷ Ennek okán tehát megkerülhetetlen, hogy a dashboard kamerák és a velük készített felvételek felhasználása kapcsán tárgyaljuk a hivatkozott alapvető jogokat, azok korlátozhatóságát és a kamerák által megvalósuló korlátozását – legyen az akár a szórakoztatás céljával készített, akár egy polgári peres, egy szabálysértési vagy egy büntetőeljárás során bizonyítékként felhasználni kívánt felvétel.

Elég azonban egy egyszerű keresést elindítanunk az interneten, hogy megállapíthassuk: még az Európai Unión belül sem alakult ki egységes gyakorlat arra vonatkozóan, hogy melyik irányba billenjen a mérleg nyelve: az egyéni érdekek érvényesítése és a tulajdon hatékony védelmének reménye vagy az alapjogok minél teljesebb érvényesülése felé. Az osztrák, a luxembourgi és a német jogrend például az információs önrendelkezési jog és a magánélet védelmének elsődlegességét hirdeti, míg Nagy-Britanniában, Belgiumban, Litvániában és Oroszországban feltételekhez kötöttek, vagy akár feltételek nélkül engedélyezett a kamerák használata és a felvételek különböző célból történő felhasználása is.

2. A FEDÉLZETI KAMERÁK HELYZETE A MAGYAR JOGRENDSZERBEN

Az előző részben röviden áttekintettük a fedélzeti kamerák történetét és a használatuk kapcsán felmerülő alapjogi kérdéseket. A következőkben – a tartalmi korlátokra tekintettel – a magyar joganyag részletes vizsgálatát mellőzöm, és rátérek a joggyakorlatra.

2.1. Alapjogi védelem a hazai gyakorlatban

A nemzetközi kitekintés megtétele előtt mindenképpen fontosnak tartom megvizsgálni, hogy – a dashcam-ek, és egyáltalán a (térfigyelő) kamerák használata vonatkozásában – milyen gyakorlat alakult ki ezidáig a magyar jogalkalmazásban. Fontosnak tartom leszögezni, hogy kifejezetten a fedélzeti kamera használatával, a felvétel bizonyítékként történő felhasználásával kapcsolatos bírósági és Alkotmánybírósági döntés még nem született. Mivel azonban hasonló céllal vagy eszközzel készült felvételekkel kapcsolatban már kialakult egyfajta gyakorlat, annak vizsgálatát nem mellőzhetjük.

A személyes adatok védelmére vonatkozó jogalkotás, illetve jogalkalmazás kiindulópontja az az elv, amely szerint „[...] a személyes adatok meghatározott cél nélküli tetszőleges jövőbeni felhasználásra való gyűjtése és felhasználása alkotmányellenes.”¹³⁸ Az Alkotmánybíróság gyakorlatában mindemellett az is kifejtésre került, hogy a személyes adatok védelméhez való jog és az információs önrendelkezési jog nem abszolút jellegű jogok, korlátozásukra a szükségesség és az arányosság követelményeinek megtartásával van mód.¹³⁹

A korlátozhatóságra ad eklatáns példát az e körben kialakult magyarországi bírósági joggyakorlat is. Az áttekintett bírósági döntések jórészt azt a kérdést járják körül, hogy az adott polgári ügyben bizonyítékként előterjesztett, egyébként jogszerűtlenül keletkezett kép-, illetve hangfelvételek felhasználhatók-e az eljárásban.

A jogalkalmazás már az 1980-as évek közepétől arra az álláspontra helyezkedett, miszerint az érintett személyiségi jogainak védelme, illetve sérelme másodlagos helyet foglal el az igazság kiderítésével

¹³³ <https://www.confused.com/on-the-road/gadgets-tech/dashcams-and-insurance-discounts> (letöltve: 2019.10.22.)

¹³⁴ Alaptörvény VI. cikk (1) bekezdés első mondata: „Mindenkinek joga van ahhoz, hogy magán- és családi életét, otthonát, kapcsolattartását és jó hírnevét tiszteletben tartsák.”

¹³⁵ Alaptörvény VI. cikk (3) bekezdés első fordulata: „Mindenkinek joga van személyes adatai védelméhez”

¹³⁶ PÉTERFALVI: *i. m.* 426.

¹³⁷ Az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény 3. § 3. pontjának meghatározása szerint ugyanis személyes adatnak minősül az érintettre vonatkozó bármely információ, így az érintettől készített felvétel is.

¹³⁸ 15/1991. (IV. 23.) AB határozat, Rendelkező rész.

¹³⁹ Ehhez lásd például: 32/2013. (XI. 22.) AB határozat [90].

szemben.¹⁴⁰ Az ezirányú gyakorlat kialakulásában jelentős szerepet játszott az is, hogy az akkor hatályos, a polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény a bíróságok kötelezettségeként határozta meg az igazság kiderítését (e rendelkezés 1999-ben, a 9/1992. (I. 30.) AB határozat nyomán annyiban módosult, hogy a bíróságnak az eljárás igazságosságát kell biztosítania).¹⁴¹

Az érintett személyiségi jogainak megsértésével készített kép- és hangfelvétel felhasználására vonatkozó bírói gyakorlat a Pp. 1999-ben történt módosítása ellenére is egységesen a felhasználás megengedhetősége mellett foglalt állást, kiegészítéssel élve a jogsértő módon történő felvételkészítés vonatkozásában. Az így kifejeződött állandó bírói gyakorlat szerint a jogsértő magatartásról készült kép-, illetve videofelvétel bizonyítékként való felhasználása kizárólag magával a jogsértővel szemben nem minősül visszaélésnek, és mint ilyen, ebben a körben nem sérti a személyhez fűződő jogokat. A felhasználás szempontjából az igazság kiderítésének és érvényesülésének igénye a közérdeket szolgáló jellege miatt így megelőzi a személyiségi jogok védelmét.¹⁴² Az ilyen jogsértő módon, jogsértés bizonyítása céljából készített felvétel azonban, ha személyiségi jogot nem is sért, birtokháborítást valósíthat meg.¹⁴³

A most tárgyaltak alapján a dashboard kamerák vonatkozásában levonható az a következtetés, hogy az általuk készített felvételek bírósági vagy hatósági eljárásban történő felhasználása – a többnyire egységes bírói gyakorlat szerint – nem ütközik akadályba. Különösen igaz ez akkor, ha a kutatásom során tett azon megállapításomat vesszük alapul, mely szerint mind a menetrögzítő kamera használata, mind az így szerzett személyes adatok kezelése jogszerűnek minősül, ha az a GDPR-ban alapelveként deklarált jogszerűség, célhoz kötöttség, adattakarékosság (más fordításban adatminimalizálás), pontosság, korlátozott tárolhatóság, integritás és bizalmas jelleg megtartásával történik.

A dashcam-ek jogszerűségének vizsgálata során azonban nem kerülhet meg a Nemzeti Adatvédelmi és Információs szabadság Hatóság (a továbbiakban: NAIH) joggyakorlatának vizsgálata sem. A NAIH Infotv-ben deklarált elsődleges feladata „a személyes adatok védelméhez, valamint a közérdekű és a közérdekből nyilvános adatok megismeréséhez való jog érvényesülésének ellenőrzése és elősegítése, továbbá a személyes adatok Európai Unión belüli szabad áramlásának elősegítése”¹⁴⁴.

Feladatkörében eljárva a Hatóság hivatalból vagy kérelemre adatvédelmi hatósági eljárást indíthat, illetve indít; ha pedig eljárása során a személyes adatok jogszabálysértő kezelését állapítja meg, bírság kiszabására vagy egyéb jogkövetkezmények alkalmazására is jogosult.¹⁴⁵ Ezen túlmenően, ha eljárása során bűncselekmény, szabálysértés vagy fegyelmi vétség gyanúját észleli, jogosult büntetőeljárás, illetve szabálysértési vagy fegyelmi eljárás lefolytatását kezdeményezni a jogosult szervnél.¹⁴⁶ Mindezek alapján egyértelmű tehát, hogy a NAIH által kiadott ajánlások és állásfoglalások nagy jelentőséggel bírnak a dashcam-ek jogszerűségének megítélésében is.

A bírói gyakorlat vizsgálata után tett megállapításomat – nevezetesen azt, hogy a fedélzeti kamerákkal készített felvételek bírósági vagy hatósági eljárásban történő felhasználása kialakult bírói gyakorlat szerint nem ütközik akadályba – részben megerősíti a NAIH egy 2014-ben kiadott állásfoglalása is.¹⁴⁷ Bár az állásfoglalás jóval a GDPR és az Infotv. ehhez kapcsolódó módosításának hatályba lépése előtt született, fontosnak tartom áttekinteni a tartalmát, hiszen e kérdésben azóta nem adott ki a Hatóság újabb ajánlást vagy állásfoglalást.

A NAIH állásfoglalása abból indul ki, hogy a dashcam-ek használata – bizonyos feltételeknek való megfelelés esetén – olyan adatkezelésnek minősül, amely nem tartozik az Infotv. hatálya alá tekintettel arra, hogy „kizárólag a természetes személy saját személyes céljait szolgáló adatkezelésnek minősül”¹⁴⁸. A fedélzeti kamerák alkalmazása az állásfoglalás szerint akkor tartozik az Infotv. alóli kivételek közé, ha

1. A kamerát magánszemélyek üzemeltetik.
2. Nem készíthetők kimagaslóan jó minőségű, folytonos mozgást rögzítő felvételek, hiszen a saját személyes célok ezt nem indokolják.

¹⁴⁰ BH1985.57.

¹⁴¹ KUNDRÁK VILLÓ: A jogellenesen keletkezett hangfelvételek bizonyítékként történő felhasználhatóságának problematikája, különös tekintettel a családjogi perekre, in *Polgári Jog*, 2016/1. szám, [7]

¹⁴² BDT2019. 4000.

¹⁴³ EBH2001. 519.

¹⁴⁴ Infotv. 38. § (2) bekezdés.

¹⁴⁵ Infotv. 61. § (1) bekezdés.

¹⁴⁶ Infotv. 70.§ (1) bekezdés.

¹⁴⁷ Állásfoglalás a magánszemélyek által a saját gépjárműveikbe szerelt kamerák használatának jogszerűségéről (elérhető: https://www.naih.hu/files/allasfoglalas_kamera_sajat_gepjarmuben.pdf, letöltve: 2020.03.09.)

¹⁴⁸ Uo. 1.

3. A rögzített felvételeket maximum 5 munkanapig lehet megőrizni.
4. A felvételek tárolása során biztosítani kell, hogy azokhoz harmadik személy ne férjen hozzá.
5. Amennyiben a felvételeket nyilvánosságra akarja hozni az adatkezelő, azokon szükséges felismerhetetlenné tennie a személyes adatokat (például rendszámot vagy arcképet), vagy a közzétételhez előzetesen be kell szereznie az érintett hozzájárulását.¹⁴⁹

Azt azonban a Hatóság is kiemeli, hogy az egységes bírói gyakorlat szerint mind a polgári peres, mind a büntetőeljárásokban bizonyítékként felhasználhatók a személyiségi jogok megsértésével (azaz akár az előbb felsorolt feltételek be nem tartásával) készült felvételek is.

A NAIH állásfoglalásának értelmezése során azonban azt is látnunk kell, hogy az a korábban tárgyalattól eltérő logikával közelíti meg a fedélzeti kamerák kérdését. Azok használatát az általa meghatározott feltételek fennállása esetén mint az Infotv. hatálya alá nem tartozó adatkezelést tartja jogszerűnek és nem pedig egy olyan adatgyűjtési és adatkezelési eljárásnak tartja számon, amely az Infotv-ben (vagy a GDPR-ban) meghatározott jogalapon alapul és mint ilyen, az adatkezelési szabályok betartásával lehet jogszerű. Nem feledkezhetünk meg továbbá arról sem, hogy a NAIH állásfoglalása szerint a fedélzeti kamera használata a meghatározott feltételek betartása mellett is csak akkor jogszerű, ha azt magánszemély használja. Azt azonban már a dashcam-ek rendeltetésének vizsgálatakor is láttuk, hogy a használatukból eredő előnyök és a várt védelem nem csak magánszemélyek érdekeit szolgálja, illetve szolgálhatja.

3. NEMZETKÖZI KITEKINTÉS

E fejezetben három Európai Unió ország, és a kutatás megkezdésekor még tagállamnak számító, ám a kézirat lezártakor már nem tagállam Nagy-Britannia¹⁵⁰ gyakorlatát tekintem át a menetrögzítő fedélzeti kamerák vonatkozásában. Mint minden EU tagállamban, úgy a kiválasztott országokban is hatályban van 2018. május 25. óta a GDPR, és mint ilyen, közvetlenül alkalmazandó. Látni fogjuk azonban, hogy mégsem alakult ki egységes gyakorlat a vizsgált kérdésben.

Elsőként két olyan országot mutatok be, ahol a fedélzeti kamerák használata tilos – sőt, azok kikapcsolt állapotban történő autóbá helyezése is bírság kiszabását vonhatja maga után, – ezt követően pedig két olyan állam gyakorlatát vizsgálom meg, ahol engedélyezett e kamerák használata.

3.1. Németország

A legutóbb 2017. június 30-án módosított német Szövetségi Adatvédelmi Törvény¹⁵¹ 4. §-a rendelkezik a nyilvános helyeken történő kamerás megfigyelés szabályairól. Eszerint három esetben engedélyezett a kamerás megfigyelés alkalmazása, és akkor is kizárólag a szükséges mértékig. A nyilvánosság számára nyitva álló helyeken történő kamerás megfigyelés a szükséges mértékig akkor engedélyezett, ha

- közfeladatot teljesítő személy számára feladata ellátásához szükséges
- az az adott helyre történő belépés engedélyezéséhez, illetve a belépés megtagadásához szükséges
- az kifejezetten meghatározott célok esetén a jogos érdekek védelmére irányul, és azt az érintett jogos érdeke nem írja felül.¹⁵²

A törvény rendelkezései szerint a nagy nyilvánosság számára nyitva álló intézményekben, mint például sportlétesítményekben, szórakozóhelyeken, bevásárlóközpontokban és parkolóban, vagy járműveken és

¹⁴⁹ Uo. 2.

¹⁵⁰ Bár Nagy-Britannia 2020. február 1. napjától már nem az Európai Unió tagállama, az ott kialakult joggyakorlat vizsgálatát több szempontból sem tartom mellőzhetőnek. Egyrészt azért, mert a Brexit-et egy 2020. december 31-ig tartó átmeneti időszak követi, amelynek során az ország továbbra is köteles az uniós jogot alkalmazni. [Erről bővebben lásd: A Tanács (EU) 2020/135 Határozata (2020. január 30.) a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodás megkötéséről (elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=OJ%3AL%3A2020%3A029%3ATOC> 2020. 06. 22.)]. Másrészt azért, mert az Informational Commissioner's Office hivatalos honlapján elérhető tájékoztató szerint a tervben van a GDPR implementálása a brit jogba: mutatis mutandis az úgynevezett „UK GDPR” megalkotása. (Erről bővebben lásd: <https://ico.org.uk/for-organisations/data-protection-and-brexit/data-protection-if-theres-no-brexit-deal/the-gdpr/>, letöltve: 2020. 06. 22.)

¹⁵¹ Bundesdatenschutzgesetz (elérhető: https://www.gesetze-im-internet.de/bdsg_2018/index.html, letöltve: 2019.11.09.)

¹⁵² Bundesdatenschutzgesetz 4. § (1) bekezdés.

tömegközlekedési eszközökön (vonat, hajó, busz) történő kamerás megfigyelés során kiemelt figyelmet kell fordítani a jelenlévők életére, egészségére és szabadságaira.¹⁵³

E jogszabály árnyalt megfogalmazását a Bajor Adatvédelmi Hatóság egy határozatában¹⁵⁴ és az Ansbachi Közigazgatási Bíróság egy ítéletében konkretizálta. A Bíróság az AN 4 K 13.01634 számú ítéletének indokolásában kifejtette, hogy tilos a fedélzeti kamerával készített felvételeket később az interneten közzétenni, illetve harmadik személy részére átadni. „Azok az autóvezetők, akik a fedélzeti kameráikat kimondottan arra használják, hogy az általuk készített felvételeket később a rendőrségnek átadják, vagy az interneten, a közösségi oldalakon közzétegyék, megsértik az adatvédelmi törvény rendelkezéseit.”¹⁵⁵

A kamerák kérdésével később a Német Autóklub is sokat foglalkozott. A dashcam-ek megengedettséget vitató összefoglalójukban kifejtik, hogy a német bíróságok joggyakorlatában az érintettek személyes adatok védelméhez fűződő joga a legtöbb esetben nagyobb súllyal esik latba, mint a kamerát használók érdekei: álláspontjuk szerint az információs önrendelkezési jog ugyanis magában foglalja azt is, hogy senkinek ne kelljen attól tartania, hogy tudtán és akaratán kívül megfigyelés tárgyává válik, ha nyilvános helyen tartózkodik.¹⁵⁶

3.2. Ausztria

Az osztrák Adatvédelmi Törvény¹⁵⁷ – a magyarhoz hasonlóan – nem rendelkezik kifejezetten sem a kamerás megfigyelésről, sem a dashcam-ek használatáról. A törvény – úgy a GDPR hatályba lépése előtt, mint azután – rendkívül szigorúan kezeli a térfigyelő kamerák kérdését, és ezzel párhuzamosan a dashboard kamerákét is. A térfigyelő kamerák üzembe helyezése a Szövetségi Adatvédelmi Hatóság regisztrációjához kötött, mely aktust a Hatóság több esetben is megtagadott már például annak okán, hogy az irodákban, boltokban vagy egyéb épületekben kihelyezett biztonsági kamera túl nagy részt (több, mint 50 cm-es sávot) rögzített az épület előtti nyilvános területből.¹⁵⁸

A dashcam-ek jogszerűségének kérdése akkor került előtérbe Ausztriában, amikor valaki – a térfigyelő kamerákhoz hasonlóan – szeretne volna nyilvántartásba vetetni az autójában elhelyezett fedélzeti kameráját. Az Adatvédelmi Hatóság megtagadta a nyilvántartásba vételt. Döntését azzal indokolta, hogy e kamerák olyan jelentős mértékben térnek el azoktól a térfigyelő kameráktól, amelyekkel az emberek a saját ingatlanukat figyelik, hogy az arra vonatkozó szabályokat ebben az esetben nem lehet alkalmazni. Bár mindenki jogosult megfigyelni a saját tulajdonát, az autókba ilyen kamera nem helyezhető, hiszen azokkal – rendeltetésükből adódóan – nyilvános helyeken közlekedünk, az ott végzett megfigyelés azonban állami monopólium.¹⁵⁹

Nem meglepő tehát, hogy mind az osztrák Adatvédelmi Hatóság, mind a rendőrség vasszigorral lép fel a menetrögzítő kamerák ügyében.¹⁶⁰ A gépek jogszerűtlen használata az első esetben akár 10.000 eurós bírság kirovásához is vezethet, amely összeg a többszörösére emelkedik ismételt szabályszegés esetén.¹⁶¹ Egy magyar állampolgár ügyében a bírság összegét 330 euróban állapította meg az Adatvédelmi Hatóság, amikor autójában a rendőrség egy közúti ellenőrzés során kettő menetrögzítő kamerát talált. A bírság kiszabásánál a Hatóság tekintettel volt arra, hogy a személy havi nettó jövedelme csupán 900 euró és fogyatékosággal élő gyermeket nevel.¹⁶²

¹⁵³ Bundesdatenschutzgesetz 4. § (2) bekezdés.

¹⁵⁴ <https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/dashcam-aufnahmen-vor-gericht-als-beweismittel-zulaessig,Qs6EUCx> (letöltve: 2019.11.09.)

¹⁵⁵ http://nmhh.hu/cikk/192535/Szabade_autonkban_fedelzeti_kamerat_hasznalnunk (letöltve: 2019.11.09.)

¹⁵⁶ <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/dashcam/> (letöltve: 2019.11.09.)

¹⁵⁷ Bundesgesetz zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten (Datenschutzgesetz – DSGVO) (elérhető: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=bundesnormen&Gesetzesnummer=10001597>, letöltve: 2019.11.09.)

¹⁵⁸ <https://shepwedd.com/sites/default/files/EU%20Data%20Protection.pdf> 4. (letöltve: 2019.11.09.)

¹⁵⁹ ŠTITILIS – LAURINAITIS: i. m. 319.

¹⁶⁰ <https://www.dsb.gv.at/fragen-und-antworten#Dashcams> (letöltve: 2019.11.09.)

¹⁶¹ <https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2013/12/18/dashcam> (letöltve: 2019.11.09.)

¹⁶² <https://easygdpr.eu/gdpr-incident/strafe-gegen-privatperson-wegen-dashcam/> (letöltve: 2019.11.09.)

3.3. Nagy-Britannia

A brit jogrendszer a némettel és az osztrákkal ellentétben meglehetősen liberálisan viszonyul a térfigyelő kamerák kérdéséhez, és általánosságban a videós megfigyelés problémaköréhez is. A brit adatvédelmi törvény¹⁶³ – hasonlóan az Infotv.-hez – nem tartalmaz rendelkezéseket a dashcam-ek vonatkozásában, az így történő adatkezelésre az általános adatvédelmi elvek alkalmazandók.¹⁶⁴ A szabályozás a fedélzeti kamerák és a térfigyelő kamerák hasonlóságára alapozva – természetesen szem előtt tartva az azok rendeltetéséből eredő különbségeket – hasonlóképpen viszonyul mindkét adatrögzítési módhoz.

A joggyakorlatban kikristályosodott álláspont szerint egészen addig jogszerű lehet térfigyelő kamerák kihelyezése és használata, amíg azok nem avatkoznak bele mások magánszférájába úgy, hogy olyan területet figyelnek meg, ahol az emberek ésszerűen elvárnák azt, hogy magánszférájukat mások tiszteletben tartsák. Közterületre, illetve nyilvános helyre való lépéssel pedig érthető módon senki nem várhatja el privát szférájának teljeskörű és mindenek feletti tiszteletben tartását.¹⁶⁵

A közlekedés biztonságának fenntartása és megőrzése céljából azonban már több előírásnak is meg kell felelnie a fedélzeti kameráknak: azok nem gátolhatják a sofőrt a szabad kilátásban, nem terelhetik el a figyelmét, oly módon kell őket rögzíteni, hogy azok ne eshessenek le egy esetleges baleset következtében sem, továbbá a jármű elindításával és leállításával egyidejűleg kell be- és kikapcsolniuk.¹⁶⁶ Mindezekon túl a brit Adatvédelmi Törvény külön szabályokat határoz meg a vállalkozások és az állam vonatkozásában a személyes adatok kezelésére, így például arra is, hogy a taxi-társaságok milyen feltételek mellett alkalmazhatnak olyan kép- és hangrögzítő eszközöket, amelyek rögzítik az utastérben zajló eseményeket is.¹⁶⁷

3.4. Írország

Az előbbieken vizsgált három országhoz hasonlóan a 2018-as ír adatvédelmi törvény¹⁶⁸ sem tartalmaz rendelkezéseket kifejezetten a kamerával történő megfigyelésről és az ehhez kapcsolódó adatkezelés szabályairól. Mégis jóval egyszerűbb helyzetben vannak az ír jogkereső állampolgárok akkor, amikor a dashcam-használat jogszerűségének megítélésére kerül a sor. Az Adatvédelmi Bizottság (Data Protection Commission – DPC) ugyanis feladatkörében eljárva olyan iránymutatást, útmutatót bocsátott ki, amelyben részletes áttekintést ad a dashcam használójának, azaz az adatkezelőnek a helyzetén túl annak a jogszerű adatkezelés érdekében teljesítendő kötelezettségeiről is.¹⁶⁹

Az iránymutatásban a Bizottság – figyelembe véve az Európai Unió Bíróságának kialakult joggyakorlatát és a GDPR rendelkezéseit – kiemeli, hogy az adatkezelés során nem kell alkalmazni a GDPR és az adatvédelmi törvény rendelkezéseit abban az esetben, ha csak és kizárólag személyes, magánjellegű adatkezelésről van szó. Ezt a kivételt azonban nem lehet kiterjesztően értelmezni,¹⁷⁰ és a fedélzeti kamerák használata akkor sem tartozhat ebbe a körbe, ha azokat nem hivatásos sofőrök (például taxisok vagy busztársaságok), hanem magánszemélyek alkalmazzák. Mindezekre tekintettel a DPC négy pontban foglalta össze azokat a kulcsfontosságú szempontokat, amelyeket figyelembe kell venni a kamera telepítése és a felvételek felhasználása során. Ezek röviden a következőképpen foglalhatók össze:

1. A személyes adatok kezelésének átlátható módon kell történnie. Ez magába foglalja a fedélzeti kamera használójának azt a kötelezettségét, hogy a kamerahasználat és a felvételkészítés tényét jól látható módon tüntesse fel a járművön (egy matricával vagy más módon), továbbá jelölje meg az

¹⁶³ Data Protection Act 1998, <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/29/contents> (letöltve: 2019.11.09.)

¹⁶⁴ ŠTITILIS – LAURINAITIS: *i. m.* 321.

¹⁶⁵ Uo.

¹⁶⁶ Uo.

¹⁶⁷ Uo.

¹⁶⁸ Number 7 of 2018 – Data Protection Act 2018 <http://www.irishstatutebook.ie/eli/2018/act/7/enacted/en/pdf> (letöltve: 2020.03.09.)

¹⁶⁹ Külön kiemelendőnek tartom, hogy az útmutató rendkívül ügyfélbarát módon a Bizottság honlapjának főoldaláról elérhető. A weblapot megnyitva rögtön a „Dashcam vásárlásán gondolkodik?” kérdés fogadja a látogatót, amelyre kattintva elérhető a rövid, ám minden lényeges kérdést megválaszó tájékoztató. (elérhető: <https://www.dataprotection.ie/sites/default/files/uploads/2019-12/Guidance%20for%20Drivers%20on%20the%20use%20of%20Dash%20Cams.pdf>, letöltve: 2020.03.09.)

¹⁷⁰ Az Európai Unió Bíróságának ítélete a C-212/13. számú ügyben. (elérhető: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=0F3505582461CEF68D964E7E01754381?text=&docid=160561&pageIndex=0&doclang=HU&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1154092>, letöltve: 2020.03.09.)

adatkezelés jogalapját és az adatkezeléshez kapcsolódó bővebb információk elérhetőségét; szükség esetén pedig ezt a tájékoztatást szóban, írásban vagy elektronikus formában is meg kell adnia.

2. A személyes adatok kezelése csak addig tarthat, amíg az elérendő cél szempontjából az feltétlenül szükséges.
3. Biztosítani kell a személyes adatok biztonságát.
4. Biztosítani kell a személyes adatokhoz való hozzáférést az érintett számára.

Az útmutatóban a DPC arra is felhívja a dashcam használójának figyelmét, hogy a készített felvételek nyilvánosságra hozatala (például közösségi média felületeken) adatkezelésnek minősül és az érintettek személyes adatok védelméhez fűződő jogát sértheti. Kiemeli azonban azt is, hogy az adatvédelmi törvény a hatóságok számára lehetőséget teremt arra, hogy a felvételt felhasználják mind a nyomozás során, mind az eljárás további szakaszaiban.

4. DE LEGE FERENDA

A személyes adatok és a magánszféra védelméhez való jog és az autós menetrögzítő kamerák kapcsolatát rendező hazai és Európai Unió joganyag, valamint a vonatkozó német, osztrák, brit és ír gyakorlat áttekintése után nagy magabiztossággal jelenthetjük ki, hogy a GDPR minden EU-tagállamra vonatkozó közvetlen hatálya és alkalmazandósága ellenére sincs egységes gyakorlat a közösség országaiban sem a videókamerás megfigyelés, sem az annak egyik sajátos típusaként aposztrófálható autós fedélzeti kamerák vonatkozásában. Államonként eltérő annak megítélése, hogy az egyének információs önrendelkezési joga és a magánszféra védelméhez való jog, valamint a kamerafelvételektől remélt biztonság és egyéni érdekérvényesítés könnyebbsége közül melyik irányba is billen a mérleg nyelve. Az azonban biztos, hogy mindkét álláspont alátámasztására érvek sokasága áll rendelkezésre, amelyek röviden a következőképpen foglalhatók össze.¹⁷¹

A dashcam-ek használatának engedélyezése mellett szóló érvek:

1. Nem indokolt megtiltani a videókamerák használatát addig, amíg azok nem avatkoznak be mások magánszférájába azzal, hogy olyan helyeken készítenek felvételt, ahol az ember elvárhatja és el is várja privát szférájának és magánéletének tiszteletben tartását.
2. A nyilvánosság számára nyitva álló helyeken és a közterületeken az emberek eleve a magánszférájuk kisebb mértékű védelmével számolnak.
3. A dashcam-ekkel gyűjtött személyes adatok kezelésére is ugyanúgy irányadók az Általános Adatvédelmi Rendelet alapelvei és egyéb rendelkezései.
4. A fedélzeti kamerákkal készített felvételek nyilvánosságra hozatala megvalósíthatja a személyiségi jogok megsértését, ez azonban elkerülhető a felvételek „anonimizálásával” (a rendszámok, arcok kitakarásával), illetve a felvételen szereplőktől történő engedélykéréssel.

Mindezekkel szemben a kamerák használatának tiltása mellett szóló érvek:

1. Kamerás megfigyelést kizárólag úgy lehet végezni, hogy a megfigyelés tényéről és helyéről az érintetteket tájékoztatják. Ez a dashcam-eknél azért nem teljesíthető, mert az autókból kifelé történő videókészítés – értelemszerűen – nem egy konkrétan körülhatárolható földrajzi helyhez kapcsolódik.
2. Az információs önrendelkezési jog korlátozására kizárólag olyan magas szintű közérdekből kerülhet sor, amelynek a fedélzeti kamerák használatát indokoló érdekek nem felelnek meg.
3. A kamerás megfigyelés olyan súlyos beavatkozás az emberek magánszférájába, hogy arra csak rendkívül fontos okból kerülhet sor – ezért az az állami monopóliumok körébe kell, hogy tartozzon, mint például Ausztriában.

A felsorakoztatott érvek és ellenérvek szem előtt tartásával azonban felmerül az a fontos kérdés, hogy hogyan viszonyul a magyar jogrendszer a menetrögzítő fedélzeti kamerák problémájához.

Az Infotv. és a GDPR rendelkezéseinek vizsgálata, valamint a GDPR 6. cikk (1) bekezdés f) pontján alapuló adatkezelés vonatkozásában elvégzett érdek mérlegelési teszt alapján arra a következtetésre jutottam, hogy a dashboard kamerákkal történő felvételkészítés – és így adatgyűjtés, illetve adatkezelés – jogszerű tevékenység. E körben természetesen fontos a GDPR alapelveinek megtartása, legfőképpen a célhoz kötöttség és az adattakarékosság (adatminimalizálás) követelményének teljesítése. A fedélzeti kamerák rendeltetésszerű használata e követelményeknek teljeskörűen eleget is tesz:

¹⁷¹ Az érvrendszer felállítása ŠTITILIS – LAURINAITIS: *i. m.* 323. alapján történt.

A felvétel készítése a jármű elindításával egyidejűleg indul és annak leállításával együtt áll meg, illetve a mozgásérzékelővel ellátott kamerák esetében akkor indul, ha a jármű valamilyen külső behatás következtében megmozdul. A célhoz kötöttség relációjában ez azt jelenti, hogy a felvételek azért készülnek el, hogy egy baleset vagy káresemény bekövetkezése esetén azok az igényérvényesítés megkönnyítését vagy a jogvita egyszerűbb és gyorsabb elbírálását szolgálják. Az adatminimalizálás úgy jelenik meg, hogy az adatgyűjtés kizárólag arra az időszakra korlátozódik, amikor a jármű használatban van: amikor fennáll a káresemény, baleset bekövetkezésének lehetősége. Emellett pedig az sem elhanyagolható tényező, hogy a felvételek önmagukban sem „örök időkre” készülnek; azok meghatározott időközönként törölődnek, illetve az újabb felvételek felülírják a régebbieket.

De lege ferenda javaslatom bemutatásakor – a tartalmi korlátok miatt – eltekintek a hatályos jogszabályi környezet módosítási lehetőségeinek bemutatásától, és a kizárólag az – előzőekben is látott – eltérő tagállami gyakorlat problémájára szorítkozom.

A jogszabályi környezet megfelelése vonatkozásában a kiemelkedő problémakör az eltérő tagállami gyakorlatok kialakulása a minden tagállamban azonos tartalommal, azonos időponttól hatályban lévő GDPR mellett. A kutatás során nyilvánvalóvá vált, hogy a GDPR megfelelő jogalapot biztosít a fedélzeti kamerák használatára, illetve az azokkal készült felvételek felhasználására bírósági vagy hatósági eljárásokban. A nemzetközi gyakorlat vizsgálata azonban rámutatott arra, hogy a tagállamok – a jogalkalmazói mérlegelés keretein belül – eltérő módon értelmezik a vonatkozó jogszabályt. Sőt, a vizsgált Ausztria és Németország alapjaiban véve sokkal szigorúbban kezeli a kamerás megfigyelés problémakörét és erőteljesebb védelmet biztosít a magánszféra és az információs önrendelkezési jog számára. Ennek kapcsán előtérbe kerül annak kérdése, hogy mennyire tartjuk kívánatos és elérendő célnak az egész EU-ban egységes jogértelmezést és jogalkalmazást. Amennyiben erre a kérdésre az a válaszunk, hogy egységesítés ebben a tárgykörben is kívánatos lenne és elengedhetetlen az integráció további mélyítéséhez, szükségessé válik újabb uniós jogszabály kidolgozása. Amennyiben pedig nem tartjuk szükségszerűnek a videós megfigyelés, illetve a dashcam-ek vonatkozásában a joggyakorlat közösségi szintű egységességét, ilyen jogszabály megalkotása nem szükséges.

Véleményem szerint e kérdésre a második válasz a megfelelő, több okból is. Egyrészt szem előtt kell tartani azt, hogy az egyes országok mennyire másként viszonyulnak a térfigyelő kamerák kérdéséhez. Az Ausztriában és Németországban tapasztalt nagyfokú elutasítás, a magánszféra és a személyes adatok minél magasabb szintű védelme szorosan összefügg ezen államok XX. századi történelmével: a náci és a kommunista diktatúrák alatt átéltek rányomták bélyegüket a társadalomra, nem véletlen a nyilvántartásba vételtől, megfigyeléstől való ódzkodás.¹⁷² Erre tekintettel – figyelembe véve Németországnak az EU-n belüli súlyát – elég kis gyakorlati esély mutatkozik egy, a társadalom szemléletével szöges ellentétben álló, a magánszféra védelmének csorbításához vezető közösségi jogszabály elfogadására. Emellett nem feledkezhetünk meg arról sem, hogy a dashboard kamerák a kamerás megfigyelés és általában az adatgyűjtés, adatkezelés rendkívül kis szegletét képezik: amennyiben kizárólag e tárgykörben dolgozna ki szabályrendszert az EU, túlságosan kazuisztikus jogalkotást eredményezne, emellett pedig természetesen magával hozná a rokon szabályozási területek rendezésének igényét is. Az ilyen részletekbe menően ágazatspecifikus jog kidolgozása ellen szól végül az is, hogy – mint láthattuk, – a GDPR 6. cikk (1) bekezdés f) pontja alapján a dashcam-ek használata jogszerű jogalapon nyugszik, a felvételek felhasználásának jogi megítélése kapcsán pedig a hasonló jellegű felvételek vonatkozásában kialakult joggyakorlat iránymutatásul szolgálhat a hazai bíróságok számára.

De lege ferenda javaslatom kialakítása során fontosnak tartottam azt is, hogy kitérjek a Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadság Hatóság állásfoglalására is. Nem mehetünk el ugyanis szó nélkül azok mellett a tényezők mellett, amelyek jelentős nehézséget jelentenek a menetrögzítők jogszerűségének megítélésekor. Mint ahogy azt az előzőekben említettem, a NAIH vonatkozó, 2014-es állásfoglalása jóval a GDPR hatályba lépése előtt született. Ezzel kapcsolatban azonban véleményem szerint nem csak a jogszabályi környezet azóta bekövetkezett változása jelent problémát, hanem többek között az ahhoz való nehéz hozzáférés is.

Míg az ír DPC weboldalán egy kattintással elérhető a Bizottság dashcam-ekről megfogalmazott véleménye, addig a NAIH állásfoglalását hosszas internetes keresés eredményeként találtam meg. Kétségtelen, hogy a dokumentumról számos internetes hírportálon olvasható összefoglaló, illetve értelmező

¹⁷² Lásd: <https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2013/12/18/dashcam> (letöltve: 2019.11.10.) és https://index.hu/tech/2011/04/11/a_google_leallitott_a_street_view-t_nemetorszagban/ (letöltve: 2019.11.10.)

cikk, mindenképpen fontosnak tartottam azonban az eredeti forrás megtekintését, amely egyáltalán nem volt egyszerű feladat.

További problémát jelent álláspontom szerint az is, hogy a NAIH állásfoglalásában foglaltak – bár megszületése óta mindössze hat év telt el – nem felelnek meg sem a kor, sem a járművezetők elvárásainak. Az állásfoglalás ugyanis egyrészt a jogszerűség feltételeként szabja például a gyenge minőségű felvételek készítését. Ezek azonban éppen gyenge képminőségükből kifolyólag nem tudnák beteljesíteni a hozzá fűzött elvárásokat: nem tennék ugyanis egyszerűbbé, könnyebbé a vitás helyzetek elbírálását. Másrészt pedig az állásfoglalás kizárólag magánszemélyek vonatkozásában teszi jogszerűvé a dashcam-ek használatát, a gyakorlatban azonban hivatásos sofőrök (taxisok, buszvezetők, fuvarozók stb.) is alkalmazzák azokat, hiszen az azoktól remélt és várt védelem egybevág az ő gazdasági érdekeikkel is.

Mindezekre figyelemmel tehát szerencsésnek tartanám a DPC iránymutatásához hasonlóan egy könnyen elérhető és informatív ajánlás kidolgozását a NAIH részéről. Ebben a NAIH – a DPC-hez hasonlóan – a törvényi feltételeken túl további feltételeket támaszthatna a jogszerű kamerahasználat elé például a tájékoztató matrica kihelyezésének kötelezővé tételével. Egy ilyen dokumentum egyrészt egyszerűsítene a dashcam-használat jogszerűségének megítélését legalább hazai vonatkozásban, továbbá megszüntetné a jelenleg fennálló, a 2014-es állásfoglalás tartalma és a gyakorlati elvárások között fennálló ellentétekből adódó bizonytalan helyzetet.

ÖSSZEGZÉS

A 21. század ipari forradalma, azaz az ipar 4.0 és az ehhez szorosan kapcsolódó, mindennapi életünk minden aspektusát is egyre inkább átható digitalizáció rendkívüli kihívások elé állítja a jogalkotót is. A különféle kamerák létére már mindennapos dologként tekintünk, gondoljunk akár a közlekedésre, akár ingatlanok, építmények biztonságosságát garantálni hivatott térfigyelő kamerákra, az autóba helyezhető fedélzeti kamerákra. Egyáltalán nem mindegy azonban, hogy hogyan viszonyul mindehhez a jogrendszerünk; hol húzza meg a határt a jogszerű és a jogszerűtlen felvételt készítés, -tárolás, illetve -felhasználás között.

Kutatásom során elsősorban azt vizsgáltam, hogy az autókba helyezhető fedélzeti kamerák milyen alapjogi relevanciával bírnak. Ezt követően kitértem arra is, hogy e kamerák használatát milyen módon szabályozza a magyar jog, illetve az Európai Unió joga, valamint megvizsgáltam négy további európai ország gyakorlatát is. Célom az volt, hogy kiderítsem, egyensúlyba hozható-e a magánszféra védelmének és az információs önrendelkezésnek az Alaptörvényben biztosított joga a dashboard kamerák alkalmazásával elérni kívánt társadalmi és egyéni célokkal.

A magyar jogrendszer és a jogalkalmazó szervek munkájának vizsgálatával látható vált, hogy hazánkban rendkívül előremutató gyakorlat alakult ki a kép- és hangfelvételek bírósági eljárásban történő felhasználása kapcsán.

A kamerahasználat jogszerűségének vizsgálata után a hatályos jogszabályi környezet megfelelőségének kérdésére tértem rá. Megállapítottam, hogy a vizsgált kérdésben alkalmazandó két jogszabály, az Infotv. és a GDPR rendelkezései eltérően határozzák meg a jogszerű adatkezelés jogalapjait. Mivel a magyar jogalkotó következetesen azt a gyakorlatot követi, miszerint hatályában tartja, de az EU rendelet tartalmára tekintettel jogharmonizációs céllal módosítja az adott rendelettel azonos szabályozási tárgykörben megalkotott belső jogforrást, ezért javaslatot fogalmaztam meg az Infotv. további módosítására, hogy az teljes összhangba kerüljön a GDPR-ral. Ezt követően, körüljárva azt a jelenséget, hogy az EU országokban – a minden tagállamban azonos tartalommal, azonos időponttól hatályban lévő GDPR mellett – eltérő gyakorlatok alakultak ki a dashboard kamerák problémájának kezelésére, arra kerestem a választ, hogy mennyire tartjuk kívánatos és elérendő célnak az egész EU-ban egységes jogértelmezést és jogalkalmazást. Azaz, hogy szükségessé tesz-e a tapasztalt jelenség további Európai Unió jogalkotást. Véleményem szerint az ilyen irányú további jogalkotás azért nem szükséges, mert a GDPR hivatkozott pontja alapján a dashcam-ek használata jogszerű alapokon nyugszik, a felvételek használata kapcsán pedig a kialakult joggyakorlat iránymutatásul szolgálhat a hazai bíróságok számára.

FORRÁSJEGYZÉK

Felhasznált irodalom

- [1.] DOBAI MÁTYÁS: A világ változása, in *HÍD – a jugoszláviai magyar fiatalok társadalmi és irodalmi folyóirata*, 1935/2. szám.
- [2.] EISINGERNÉ BALASSA BOGLÁRKA – RÁMHÁP, SZABOLCS: Projektalapú oktatás a Széchenyi Egyetem Menedzsment Campusán a Lean Service Creation (LSC) módszer adaptálásával, in KOLTAI LÁSZLÓ (szerk.): *Hazai és külföldi modellek a projektoktatásban*, 2019, Óbudai Egyetem Rejtő Sándor Könyvkiadó és Környezetmérnöki Kar, Budapest.
- [3.] KUNDRÁK VILLŐ: A jogellenesen keletkezett hangfelvételek bizonyítékként történő felhasználhatóságának problematikája, különös tekintettel a családügyi perekre, in *Polgári Jog*, 2016/1. szám.
- [4.] PÉTERFALVI ATTILA (szerk.): *Adatvédelem és információszabadság a mindennapokban*, 2012, HVG - ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest.
- [5.] ŠTITILIS, DARIUS - LAURINAITIS, MARIUS: Legal regulation of the use of dashboard cameras: Aspects of privacy protection, in *Computer Law & Security Review*, 2016/2. szám.
- [6.] RÁMHÁP SZABOLCS: Felsőoktatási továbbtanulási motivációk Magyarországon a változó ifjúság és a piacosodó felsőoktatás tükrében, in SZABÓ CSABA (szerk.): *Studia Doctorandorum Alumnae. Válogatás a DOSZ Alumni Osztály tagjainak doktori munkáiból II.*, 2018, Doktoranduszok Országos Szövetsége, Budapest.
- [7.] VARGA CSABA: *A jog társadalomelmélete felé*, 1999, Osiris Kft., Budapest.

Interneten elérhető források

- [1.] http://nmhh.hu/cikk/192535/Szabade_autonkban_fedelzeti_kamerat_hasznalnunk
- [2.] <https://dashcam.rocks/history-of-the-dash-cam/>
- [3.] <https://easygdpr.eu/gdpr-incident/strafe-gegen-privatperson-wegen-dashcam/>
- [4.] https://index.hu/tech/2011/04/11/a_google_leallitott_a_street_view-t_nemtorszagban/
- [5.] <https://shepwedd.com/sites/default/files/EU%20Data%20Protection.pdf>
- [6.] <https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2013/12/18/dashcam>
- [7.] <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/dashcam/>
- [8.] <https://www.autoklub.hu/klub/hirek/baleseti-statisztikak/>
- [9.] <https://www.confused.com/on-the-road/gadgets-tech/dashcams-and-insurance-discounts>
- [10.] <https://www.dsb.gv.at/fragen-und-antworten#Dashcams>
- [11.] <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/dashboard-camera-market>
- [12.] <https://www.origo.hu/auto/20191106-voros-kodot-adott-ki-a-rendorseg-a-rossz-kozlekedesi-moral-miatt.html>
- [13.] <https://www.vezess.hu/magazin/2019/10/17/ismet-bekapopsi-alatt-a-kozlekedesi-moral/>

Jogforrások

- [1.] Az egyének védelméről a személyes adatok gépi feldolgozása során, Strasbourgban, 1981. január 28. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről szóló 1998. évi VI. törvény.
- [2.] Az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény.
- [3.] Magyarország Alaptörvénye.

Nemzetközi és Európai Unió dokumentumok

- [1.] A Tanács (EU) 2020/135 Határozata (2020. január 30.) a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodás megkötéséről.
- [2.] Az Európai Bizottság P-000591/2018. számon kiadott válasza. Elérhető: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-8-2018-000591-ASW_EN.pdf
- [3.] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 Rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad

áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet).

- [4.] Az Európai Parlament és a Tanács 95/46/EK irányelve (1995. október 24.) a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról.
- [5.] Brit Adatvédelmi Törvény – Data Protection Act 1998. Elérhető: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/29/contents>
- [6.] Ír Adatvédelmi Törvény – Number 7 of 2018 – Data Protection Act 2018. Elérhető: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/2018/act/7/enacted/en/pdf>
- [7.] Iránymutatás a fedélzeti kamerák használatához a járművezetők számára – Guidance for Drivers on the Use of Dash Cams. Elérhető: <https://www.dataprotection.ie/sites/default/files/uploads/2019-12/Guidance%20for%20Drivers%20on%20the%20use%20of%20Dash%20Cams.pdf>
- [8.] Német Szövetségi Adatvédelmi Törvény – Bundesdatenschutzgesetz. Elérhető: https://www.gesetze-im-internet.de/bdsg_2018/index.html
- [9.] Osztrák Szövetségi Törvény a természetes személyek védelméről személyes adatok kezelése esetén – Bundesgesetz zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten (Datenschutzgesetz–DSG). Elérhető: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=bundesnormen&Gesetzesnummer=10001597>

Bírósági és egyéb döntések

- [1.] 15/1991. (IV.13.) AB határozat.
- [2.] 32/2013. (XI.22.) AB határozat.
- [3.] 9/1992. (I. 30.) AB határozat.
- [4.] Ansbachi Közigazgatási Bíróság AN 4 K 13.01634 számú ítélete.
- [5.] Az Európai Unió Bíróságának ítélete a 6/64. számú ügyben: Flaminio Costa kontra E.N.E.L. [EBHT 1964. 01141. o.]
- [6.] Az Európai Unió Bíróságának ítélete a C-212/13. számú ügyben.
- [7.] BDT2019. 4000.
- [8.] BH1985.57.
- [9.] EBH2001. 519.
- [10.] https://www.naih.hu/files/allasfoglalas_kamera_sajat_gepjarmuben.pdf.