

# Kié az autó digitális információja?

Micsoda kérdés ez! – gondolhatja az olvasó, de mindjárt meglátjuk, hogy ez ma már nem is olyan egyértelmű. A cikk témája a telematika adatainak a „hovatartozása”, felhasználásának jogosultsága és határai. A telematika a telekommunikáció és az informatika összekötése, integrációja. A telematika az autót biztonságosabbá és komfortosabbá teszi, de egyben megadja a lehetőséget, hogy külső fél is szemlélhesse, informatikailag átvilágítsa az autót és tulajdonosát.



**PONYICZKY LÁSZLÓ**  
Az Autótechnika  
németországi tudósítója

Sok tulajdonos nincs tisztában azzal, hogy autója mennyi digitális adatot használ, és konfigurációtól függően produkál másodpercenként, amit aztán minden irányban tovább is adhat. Aki tudja, az fogadhatja is ezeket az adatokat. S hogy mit csinál vele, az az ő dolga (legalábbis eddig).

A jelenlegi helyzet: a telematikai adatok sorsa teljesen nyitott, nem védi őket semmilyen törvény.

Ez meg kell, hogy változzon, mondják egyes szakemberek.

Az autók telematikai adatait egyre gyakrabban mentik le, használják és értékelik ki olyanok is, akikről az autó tulajdonosa nem is tud. Ha jól infor-

mált, akkor is csak max. „sejti”, hogy mi történhet az adatokkal.

Valójában mi történik, vagy mi történhet legrosszabb esetben ezekkel az adatokkal, és hol van az autóvezetők „privát szférájának” a határa? Milyen következményekkel járhat az adathalászat az egyes polgárra, mint autóvezetőre nézve?

Nemcsak az állam, hanem a biztosítótársaságok és a reklámügynökségek is igyekeznek minél több adatot gyűjteni az egyes autótulajdonosról.

Mi történik pl. azokkal az adatokkal, amelyek az egyes autók egymás közötti és a környezettel folytatott kommunikáció kapcsán keletkeztek?





Ennek alapján ugyanis, ha elég sok adat áll rendelkezésre, akkor a megfelelő számítástechnikával generálható egy ún. „mozgásprofil”, ami jellemző az autótulajdonosra. Ebbe benne lehet, hogy hol állt meg, merre járt, kiket látogatott meg, egészen addig, hogy mit, hol vásárolt, és a GSM mobiltelefon használata által még ennél is sokkal több lehet az információ. Manapság az autót használó polgár sugározza maga körül, kontroll nélkül az információkat.

**„A saját adatok feletti szabad rendelkezés jogáról van szó. Ami azt jelenti, hogy az adatok tulajdonosa nemcsak tudja, hogy milyen jellegű adatai hol és mikor keletkeznek, ezek hová kerülnek, és ki mire használja őket, hanem ezek felett jogilag rendelkezik. Egyszóval a saját adatait is egy ide vonatkozó törvény védi.”**

Ezért vetették fel az „52. Német Közlekedésbírósági Napok” (52. Deutsche Verkehrsgerichtstag) alkalmával a fent említett adatok törvényes védettségének szükségességét. A dolog német elnevezése: „informationelle

Selbstbestimmungsrecht durch Transparenz und Wahlfreiheit der Betroffenen”. Ezzel kapcsolatban tett ajánlást a szervezet a német törvényalkotó hatóság felé.

A tervezett intézkedések alapján: a vevő az autó (használt vagy új) vásárlásakor egy dokumentumot kapna, amibe le van írva, hogy milyen adatok, hol és milyen céllal keletkeznek az autójában, ezek hogy lesznek feldolgozva, és hogyan és kinek lesznek továbbítva. A vezetőnek / autót használó polgár-

nak ezáltal lehetősége lesz akár arra is, hogy bizonyos, ő általa meghatározott, kiválasztott adatokat ne továbbítson az autója.

A primer cél az, hogy az autóvezetőnek a saját adatai feletti technikai és tör-

vény által védett hatalma legyen. További feladat, hogy a balesetnél lehívható ún. „Unfalldatenspeicher”-re („fekete doboz”) és az egyéb telematikai rendszerek adatvédelmére legyen egy, a törvény által elfogadott szabvány. Ugyanide tartozik, hogy csak annyi és olyan adatokat továbbítson ez a rendszer is, amennyi a biztonságos forgalomhoz szükséges – ez „a szükségesség és elégségesség” elve (Prinzip der Datensparsamkeit). További cél a rendőrség, a bíróság és az egyéb büntető és bünt megelőző hatóságok felé irányuló törvények megalkotása, amelyek egyértelműen szabályozzák ezen szervezetek adathozzáférhetőségének és -felhasználásának jogát és határait.

A biztosítótársaságok argumentációja az, hogy ha az autót ellopják, akkor majd a telematikai GPS-adatai alapján a rendőrség megtalálja. A rendőrség nem feltétlen osztja ezt a véleményt, mert elég tapasztalata van azzal kapcsolatban, hogy az autótolvajok sokszor kiválóbb elektronikai szakemberekkel dolgoznak, mint az egyes műhelyek vagy akár a rendőrség.

## SOS-HÍVÁS BALESETKOR

SOS-hívás balesetkor (Notfallsystem E-Call, Emergency Call). A 2015-től gyártott autókba tervezett, hogy legyen beépítve egy olyan „mentőrendszer”, amely karambol esetén vagy manu-



álisan, vagy automatikusan hívja a 112-es telefonszámot, a mentőket és/vagy a tűzoltókat. Ez az opció szervesen kapcsolódik az autóvezető saját adatai feletti rendelkezésének a jogához.

Egy baleset esetén a rendszer felépít egy telefonvonalat, átadja a GPS-pozíció adatokat:

hol történt a baleset, a baleset időpontját, valamint a balesetet szenvedett autó típusát és hogy milyen irányban haladt, illetve most hol található a balesetet szenvedett autó az autópályán/úton. Ez számos műszaki paraméterrel egészülhet ki: felborult-e az autó, hány légszák nyílt ki, hányan ültek az autóban stb. Ez is persze szükségszerűen egy külső szerverek által átvilágított autohoz, autóvezetőhöz vezet.

Az EU illetékes bizottsága jelenleg úgy gondolja, hogy egy ilyen „e-call” rendszer széles körű alkalmazása évente 2500 ember életét mentheti meg. A német Goslar-Institut a tervezett rendszer gyenge pontjait kritizálta az „52. Német Közlekedésbírósági Napok” egyik vitafórumán.

Dr. Uwe Thomas (Vorsitzender des Bereichsvorstands Automotive Aftermarket der Robert Bosch GmbH) a dolgok lényegére tapint, amikor azt



mondja: „tisztán el kell választani azokat az adatokat, amiket az autó használ csak a karambolok megelőzésére és általában a biztonságos közlekedésre szolgál, az „egyéb kommunikációs” adatoktól, melyeket az autó kisugároz.” Ugyanakkor figyelmezteti az autóvezetőt, hogy mindenkor legyen tisztában azzal a ténnyel, hogy „egy komputerben utazik, ami a többitől csak annyiban különbözik, hogy négy kereke van”.

A problémakör szellemét kieresztették a palackból. Sokaknak és számos ügynek bizonyára jó szolgálatot fog tenni, de az is biztos, hogy sokaknak – például a törvényalkotóknak, jogvédő szervezeteknek – még komoly fejfájást fog okozni. Erre is mondhatjuk: majd meglátjuk. Mi rajta leszünk a témán. ■

Forrás: a forrásjegyzék – mivel a téma ma nagyon aktuális – hatalmas, azt a cikk online változatán tekinthetik meg.

## Egy kis történelem...

Egy „kanyarral” érdemes a kezdetekhez visszamenni. Az autó világát illetően hol máshol találunk, mint az autósportban.

A telemetria a mi szakmánkban a motor és jármű üzemi adatok vezetékek nélküli és „real-time” (azonos idejű) továbbítását jelenti. Mint látjuk, itt van mindjárt egy elem, ami a telematika definíciójához is tartozik: a telekommunikációs adatforgalom. Ezek persze digitális adatok, és ezen adatok informatikai (IT) feldolgozása is ehhez a folyamathoz tartozik.

A telemetriát Paul Rosche, a BMW F1 turbómotorok legendás (és ez tényleg nem túlzás) konstruktőre, valamint Roland Ast fejlesztőmérnök vezették be a BMW M12/13 F1

turbómotor idején, amivel aztán Nelson Piquet a Brabham BT52 F1-el 1983-ban világbajnok is lett. (Motor Vh=1,5 liter, max. 1400 LE! A fejlesztés végén a fékpadon nem a motor hullott szét, hanem a fékpad.)

A BMW által akkor használt dolog lényege: egy, a versenypálya felett lebegő ballon (ha a széljárás megengedte), ami egy antennakábelt húzott fel a magasba. A ballon kosarában lévő adóvevő továbbította az adatokat, ennek segítségével jutottak el az azonos idejű mérési értékek boxba. Ez volt a motorsport-telemetria kezdete, ebből nőtte ki magát a mai „hétköznapi” telematikai rendszer. ■