



# VÉLEMÉNY A TEHERGÉPJÁRMŰ FORGALOM NYILVÁNTARTÁSÁRÓL, IDEGEN GÉPJÁRMŰ ESETÉN

*Dr. Fulajtár Pál, LL.M.*

**Sopow-Gammer-Nagy Ügyvédi Iroda**

## **1) PROBLÉMA FELVETÉS**

Számos vállalkozás esetében felmerül igényként annak nyilvántartása, hogy a telephelyére érkező vagy onnan távozó idegen gépjármű forgalmat rögzítse. Ezt a vállalkozások egy részénél saját munkavállalók végzik, más vállalkozások esetében pedig az egyébként be és kiléptetésre vagyongvédelmi szolgáltatást vesznek igénybe.

Maga a folyamat a GDPR rendelet alkalmazásában több személyes adat kezelését is magában foglalhatja. Személyes adatnak minősülnek értelem szerűen a gépjárművezetők, esetlegesen kísérők természetes személyazonosító, lakcím vagy munkahelyi adatai, de a gépjármű vagy gépjármű szerelvény esetén a vontatmány forgalmi rendszámai is, hiszen azok az alkalmasak arra, hogy a természetes személyhez vagy annak egy magatartásához valamilyen módon köthetők legyenek. Ez még akkor is így van, ha az adatok kezelőjének nincs reális lehetősége arra, hogy az adatokat összeköthesse.

**Jelen tanulmányban kifejezetten nem a társaság saját flottájával kapcsolatos nyilvántartási kérdéseket próbálom meg elemezni.**

## **2) GÉPJÁRMŰ FORGALOMMAL KAPCSOLATOS BE ÉS KILÉPÉSI ADATOK MEGŐRZÉSE**

### **2.1) VAGYONVÉDELMI CÉLÚ ADATKEZELÉS**

A tehergépjármű forgalom vagyongvédelmi célú nyilvántartása tekintettel arra, hogy a tehergépjárműhöz kapcsolódó adatok (rendszám, típus, szín, vezetők, kísérők neve, érkezés távozás ideje) mind olyan adatnak minősülnek, amelyek kapcsolatba hozhatók kísérők és vezetők személyével, vagy mert egy magatartásukat rögzítik, vagy azért mert az adat közvetlenül azonosítja is őket (például a név). Ennek megfelelően a belépési nyilvántartás vezetésére ugyanazok a szabályok vonatkoznak, mint a természetes személyek beléptetésére. Azaz alkalmi belépés esetén adat a 2005. évi CXXXIII. törvény 32. § (2) bekezdés b) pontja szerint a távozástól számított legfeljebb huszonnégy óráig őrizhető meg. Ezt követően az adatot meg kell semmisíteni. **Ez azt jelenti, hogy ezen adatoknak a távozástól számított 24 órán túli vagyongvédelmi célú megőrzése nem lehetséges.**

## 2.2) LOGISZTIKAI CÉLÚ ADATKEZELÉS

### 2.2.1) BELFÖLDI ÁRUFUVAROZÁS

A közúti árutovábbítási szerződésekről szóló 120/2016. (VI. 7.) Korm. rendelet 5. § (2) bekezdése azonban úgy rendelkezik, hogy jogszabály bizonyos esetekben kötelezővé teheti, hogy a szállítmányról fuvarlevelet állítsanak ki. Amennyiben erre sor kerül, úgy a fuvarlevélnek legalább a díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet 22. § (2) bekezdése szerinti adatokat kell tartalmaznia:

- az árutovábbítás jellege (fuvarozás, rendelkezésre bocsátás, díj ellenében végzett vontatás),
- az üzemeltető és a fuvaroztató megnevezése, címe,
- **a jármű rendszáma és a gépjárművezető neve,**
- az árura vonatkozó adatok: az áru tulajdonosa által kiállított szállítólevél (illetve az árura vonatkozó egyéb okmány) száma, az áru (a szállított anyag) megnevezése, mennyisége, a csomagolás módja, veszélyes árunál a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás „A” és „B” Mellékletében (a továbbiakban: ADR), illetve az ADR „A” és „B” Mellékletének belföldi alkalmazásáról szóló miniszteri rendeletben (a továbbiakban: ADR belföldi rendelet) meghatározott adatok, továbbá a vontatott vagy szállított járműre vonatkozó adatok (a tulajdonos vagy üzemben tartó megnevezése, címe, székhelyének vagy telephelyének címe, a jármű rendszáma),
- a jármű kiállításának, **valamint indulásának helye és ideje,** a jármű útvonala, a megállások (fel- és lerakodás) és indulások helye és ideje, valamint az **érkezés helye és ideje** (a kilométeróra állásának és a - rakománnyal vagy rakomány nélkül - megtett kilométer-teljesítményeknek a feltüntetésével),
- továbbá árufuvarozásnál és vontatásnál ezeken kívül még az áru vagy a vontatott jármű átvételének helye és ideje, az áru kiszolgáltatásának, illetve a vontatott jármű átadásának a helye, és - a kiszolgáltatást (átadást) követően - az ideje is.

Ezek között megtalálhatók azok az adatok is, amelyeket rendszerint a vagyonvédelmi feladatot ellátó személy is feljegyez (vastagon kiemelve).

### 2.2.2) NEMZETKÖZI ÁRUFUVAROZÁS

A Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt „Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről” szóló Egyezmény (CMR egyezmény, kihirdetve az 1971. évi 3. törvényerejű rendelet által) 6. cikke 1. pontja azonban ennél kevesebb adattartalmat ír elő. A magyar szabályozáshoz képest a CMR egyezmény nem írja elő kötelezően feltüntetendő adatként a rendszámnak, a gépjárművezető nevének, az árunak a címzetthez történő megérkezésének idejét, ugyanakkor az Egyezmény 6. cikkének 3. pontja ugyanakkor lehetővé teszi más célszerűnek tartott adatok feltüntetését is.

Azok számára, akik napi szinten a nemzetközi közúti árufuvarozás területén mozognak, megtévesztő lehet, hogy a Magyarországon elterjedt CMR nyomtatványok a 25. sorszámú rovatban tartalmazzák a rendszám mezőt. Ez azonban az IRU<sup>1</sup> által közzétett, ajánlott CMR nyomtatványon nem szerepel. Ehelyett a 25. rovatot a CMR egyezmény 6. cikkének 3. pontja szerinti egyéb célszerű adatoknak tartja fenn.

---

<sup>1</sup> az IRU a közúti árufuvarozók nemzetközi szervezete ( <http://www.iru.org> )

### 2.2.3) FUVARLEVÉL KIÁLLÍTÁSA

A fuvarlevél kitöltése a nemzetközi áruszállítás esetén a CMR egyezmény 4. cikke alapján minden esetben kötelező. Belföldi áruszállítás esetében csak akkor kell fuvarlevelet kitölteni, ha azt a 120/2016. (VI. 7.) Korm. rendelet 5. § (2) bekezdése jogszabály kötelezővé teszi. Ez alapján általánosságban mindig kötelezően ki kell állítani fuvarlevelet, amennyiben a fuvarozót a 2013. évi V. törvény (1) a) pontja szerint feladó erre utasítja.

### 2.2.4) A FUVARLEVÉL MEGŐRZÉSE

A fuvarlevél a 78/2014 számveteli kérdésre adott válasz alapján szigorú számadás alá vont bizonylatnak minősül, amelyet a 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet 22. § (6) bekezdése, valamint a 2000. évi C. törvény 169. § (2) alapján a tárgyévet követő év (beszámoló éve) végétől számított **8. évig kell megőrizni**.

## 3) ÖSSZEFOGLALÁS

A gépjármű forgalmi rendszámának, vezetőinek, kísérőinek neve vagyoni védelmi céllal 24 órán túl nem őrizhető meg, azonban a fuvarlevél adatai, illetve értelem szerűen annak adattartalma, akár számítógépes nyilvántartásban is az 2.2.4) pontban meghatározott ideig megőrizhető.

Így annak sincsen akadálya, hogy a többszörös rögzítést elkerülendő és a munkavégzés hatékonyságát növelendő, az általa vagyoni védelmi céllal is rögzített, de a fuvarlevélen is szereplő adatokat a megrendelője részére továbbítsa, erről azonban az adatvédelmi tájékoztatóban ki kell térni.

Az, hogy a vagyoni védelmi céltól eltérő célra a rögzített adatok használható-e, az álláspontunk szerint attól függ, hogy a szerepelnek-e a fuvarlevélen. Amennyiben fuvarlevél a 2.2.3) pont szerint nem kerül kiállításra, úgy az adatok csak vagyoni védelmi céllal kezelhetők, de legfeljebb a távozástól számított 24 óráig őrizhető meg.

Ennek elkerülése érdekében célszerű az árut feladó üzleti partnerekkel úgy megállapodni, hogy akkor is kérjék fuvarlevél kiállítását, ha az nem kötelező, illetve feladóként is mindig célszerű fuvarlevél kiállítását kérni.

A nemzetközi áru fuvarozás esetén az 2.2.2) részletezett adatok feltüntetése a fuvarlevélen nem szükséges. Noha az elterjedt „CMR formanyomtatványok” ezeket a nem kötelező mezőket is tartalmazzák, de azok nem vagyoni védelmi célú kezelése és továbbítása a megrendelő részére csak akkor lehetséges, ha azokat a CMR formanyomtatványon kitöltötték.

Mivel a vagyoni védelmi célból rögzített adattartalom lényegesen kevesebb, mint amekkora adattartalmat a fuvarozási szerződés vonatkozásában meg kell őrizni, ezért ennél kevesebb adattartalom kiegészítő logisztikai szolgáltatás formájában sem kezelhető, ugyanis a megőrzött és kezelt adatmennyiség önmagában nem alkalmas a törvényes logisztikai, illetve számviteli célok elérésére.

Ezen túlmenően az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 (GDPR) rendelet (39) preambulumbekzdése kimondja, hogy *„Személyes adatok csak abban az esetben kezelhetők, ha az adatkezelés célját egyéb eszközzel észszerű módon nem lehetséges elérni.”*

Ez alapján, mivel a megrendelő egyébként is rendelkezik a fuvarlevél egy példányával, amelyet meg is kell őriznie, így ténylegesen rendelkezik mindazokkal az adatokkal is, amelyeket korábban a vagyoni védelmi szolgáltató vállalkozás őrzött meg a számára. Vagyis a GDPR rendelet szerinti cél nemhogy másmódon is

elérhető, hanem azzal, hogy a felek, a feladó, a fuvarozó és címzett is rendelkeznek a fuvarlevél egy példányával, a jogos érdeken alapuló logisztikai **cél már elérésre is került**, tehát az adatok más szolgáltató általi megőrzése nem indokolható logisztikai céllal.

Ténylegesen csak a visszakeresés hatékonysága lehet alacsonyabb mértékű, amennyiben a megrendelő a fuvarleveleket számítógépes nyilvántartásban nem rögzíti. Így megrendelő munkája megkönnyíthető olyan módon, hogy gépileg feldolgozható formában átküldik számára, kizárólag azokat az adatokat, amelyek

- a fuvarlevélen szerepelnek és amelyeket és
- vagyoni védelmi céllal egyébként is rögzítettek.

Azonban az adatokat a távozástól számított 24 órán túl vagyoni védelmi nyilvántartó rendszerben nem szabad megőrizni.

*Ennek a cikknek kizárólagos célja a tárgybeli kérdések áttekintése, összefoglalása, valamint a téma tudományos célú elemzése. A mű a cikk írásakor hatályos jogszabályi környezetben alapul, továbbá semmiképpen sem tekinthető jogi tanácsnak vagy jogi véleménynek. Egyedi ügyel kapcsolatos jogi kérdésekkel kérjük, hogy forduljanak bizalommal munkatársainkhoz az [iroda@sgn.hu](mailto:iroda@sgn.hu) címen.*

\*\*\*

A szerző dr. Fulajtár Pál, LL.M. mérnök, jogász. Több mint 20 éves tapasztalattal rendelkezik az információbiztonság és az adatvédelem területén. Megelőzően Magyar Tudományos Akadémia Számítástechnikai és Automatizálási Kutató Intézetében szerzett gyakorlatot, ezt követően csaknem két évtizedig töltött be vezető beosztást különböző hazai és multinacionális vállalkozásoknál.