



**PREZES  
URZĘDU OCHRONY  
DANYCH OSOBOWYCH**  
*Jan Nowak*

Warszawa, 09.03.2023 r.

DOL.401.564.2022.WL.DP

Pan

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa Kancelarii

Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

ul. Wiejska 4/6/8

00-902 Warszawa

SEKRETARIAT Z-OY SZEFKA KS

L.dz. DS. 175. MA. 2023

Data wpływu 12.03.2023

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z dnia 3 marca 2023 r. (znak: SPS-WP.020.46.4.2023), dziękując za przedłożenie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 3049), dalej jako: projekt, uprzejmie informuję, że Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych - z punktu widzenia przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27.04.2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.)<sup>1</sup>, dalej jako: rozporządzenie 2016/679, w związku z tym, że uwagi organu nadzorczego nie zostały wzięte pod uwagę na wcześniejszym etapie legislacyjnym, **zglasza następujące kwestie.**

Powstaje wątpliwość, czy w trakcie opracowywania przedmiotowego projektu ustawy uwzględniony został przez projektodawcę test prywatności na potrzeby określania sposobów przetwarzania danych osobowych w toku procesu legislacyjnego, ochrona danych w fazie projektowania (art. 25 ust. 1 rozporządzenia 2016/6793), a zwłaszcza – czy została przeprowadzona ocena skutków dla ochrony danych (art. 35 ust. 1 i ust. 10 rozporządzenia 2016/679). Przy opracowywaniu rozwiązań prawnych

<sup>1</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 04.03.2021, str. 35.

dotyczących przetwarzania danych osobowych – mając na uwadze okoliczności podkreślone we wskazanych przepisach rozporządzenia 2016/679 - należy uwzględniać wyniki oceny skutków dla ochrony danych i jej wpływ na kształt i treść określonych regulacji dotyczących dokonywania operacji na danych osobowych. Ma to istotne znaczenie w kontekście ryzyk naruszania praw i wolności osób fizycznych, których dane mają być i będą przetwarzane, o różnym prawdopodobieństwie wystąpienia i wadze zagrożeń, wynikających z czynności przetwarzania danych, w tym przetwarzania danych szczególnych kategorii podlegających ochronie na zasadach wynikających z przepisów rozporządzenia 2016/679. Prawidłowo przeprowadzona ocena skutków dla ochrony danych mogłaby wykazać konieczność lub brak niezbędności wprowadzenia rozwiązań zaproponowanych w **art. 2 zmiana 1 lit. a, art. 2 zmiana 5 lit. b oraz art. 2 zmiana 6 projektu ustawy**, z uwzględnieniem zapewniania stosowania zasad dotyczących przetwarzania, w tym ochrony danych osobowych (art. 5 rozporządzenia 2016/679).

Projektowany art. 2 zmiana 1 lit. a przewiduje wprowadzenie dodatkowych warunków udzielania licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób i pośrednictwa przy przewozie rzeczy uregulowanych w art. 5c ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201), dalej jako: ustawa o transporcie drogowym. Zgodnie z projektowanym przepisem udziela się przedmiotowej licencji, jeżeli „przedsiębiorca osobiście wykonujący przewóz, zatrudnieni przez niego kierowcy oraz osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz nie byli prawomocnie skazani za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii, a ponadto nie orzeczono prawomocnie wobec nich zakazu wykonywania zawodu kierowcy”. Projektodawca przewiduje przetwarzanie informacji dotyczących wyroków skazujących i naruszeń prawa. W takiej sytuacji powinien mieć na uwadze warunki wynikające z art. 10 rozporządzenia 2016/679, tj., że przetwarzanie takich danych powinno odbywać się pod nadzorem władz publicznych bądź jeżeli jest to dopuszczalne prawem. Ponadto brak jest w przedmiotowych przepisach regulacji wypełniających przesłanki w zakresie odpowiedniego do celów opiniowanej regulacji, zabezpieczenia praw i wolności osób, których dane dotyczą.

**Art. 2 zmiana 5 lit. b projektu** przewiduje dodanie pkt 4 do art. 27b ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z którym „ewidencja przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób będzie zawierała także dane osób wykonujących przewóz osób zlecony na rzecz przedsiębiorcy obejmujące: a) imię i nazwisko; b) zdjęcia, o których mowa w art. 27e ust. 5 i 8; c) odwzorowania cyfrowe dokumentów, o których mowa w art. 27e ust. 2; d) dzień rozpoczęcia i dzień zakończenia wykonywania przewozów osób”. Wyjaśnienia wymaga, czy przetwarzanie wizerunku będzie również przewidywało przetwarzanie danych biometrycznych<sup>2</sup>, chociażby na potrzeby weryfikacji przewidzianej w projektowanym art. 27e ust. 7 ustawy o transporcie drogowym. Gdyby przetwarzane

---

<sup>2</sup> Zgodnie z art. 4 pkt. 14 rozporządzenia 2016/679: „dane biometryczne” oznaczają dane osobowe, które wynikają ze specjalnego przetwarzania technicznego, dotyczą cech fizycznych, fizjologicznych lub behawioralnych osoby fizycznej oraz umożliwiają lub potwierdzają jednoznaczną identyfikację tej osoby, takie jak wizerunek twarzy lub dane daktyloskopijne.

miały być dane szczególnych kategorii, to przepisy prawa powszechnie obowiązującego powinny przewidywać również dobrane odpowiednio do celów regulacji zabezpieczenia praw i interesów osób, których dane dotyczą. Przetwarzanie danych biometrycznych to przetwarzanie danych szczególnych kategorii, a zatem objętych reżimem art. 9 rozporządzenia 2016/679, dlatego muszą być wprowadzone także szczególne gwarancje dla pozyskania i dalszego przetwarzania takich danych, a w szczególności konieczne jest wykazanie niezbędności ich przetwarzania w obliczu wprowadzenia przez projektodawcę obowiązku ich gromadzenia, m. in. czy będą przetwarzane w jednej bazie, jak długo i pod jakimi warunkami. Dodatkowo należy także zwrócić uwagę, że do danych osób wykonujących przewóz osób zlecony na rzecz przedsiębiorcy należy wizerunek, nie zaś zdjęcie, jak zostało to zaproponowane w projektowanym przepisie.

Rozważenia oraz wyjaśnienia przez projektodawcę wymaga również, czy konieczne jest przetwarzanie odwzorowań cyfrowych dokumentów tożsamości oraz stwierdzających posiadanie odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym, a jeśli tak – to czy w zakresie wszystkich danych zawartych w powyższych dokumentach oraz czy w tym wypadku nie będzie wystarczające przetwarzanie wizerunku zawartego w tych dokumentach, bez konieczności wykonywania dodatkowego zdjęcia, jak przewiduje projektowany art. 27e ust. 5 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym. Zgodnie bowiem z zasadą minimalizacji danych wyrażoną w art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia 2016/679 dane osobowe muszą być adekwatne, stosowne oraz ograniczone do tego, co niezbędne do celów, w których są przetwarzane.

**Art. 2 zmiana 6** projektu przewiduje dodanie art. 27e do ustawy o transporcie drogowym, którego ust. 7 stanowi, że „przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób weryfikuje, w tym elektronicznie za pośrednictwem środków komunikowania się na odległość w trakcie wykonywania przewozu, z częstotliwością niezbędną dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób, jednak nie rzadziej niż raz na 100 przewozów, czy osoba wykonująca przewóz osób jest rzeczywiście osobą, której ten przewóz zlecono”. Przepis ten ma charakter blankietowy, przez co generuje ryzyko przetwarzania danych w sposób nieodpowiadający przepisom rozporządzenia 2016/679. Samo użycie sformułowania „weryfikuje, w tym elektronicznie za pośrednictwem środków komunikowania się na odległość” nie stwarza bowiem odpowiednich gwarancji dla ochrony praw i wolności osób, których dane dotyczą. Rozwiązanie to prowadzi do pozyskiwania danych nadmiarowych i prawnie nieuzasadnionych, narusza tym samym zasady przetwarzania danych z art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2016/679 oraz przyczyniać się może do utraty kontroli administratora nad procesem przetwarzania danych, za co jest odpowiedzialny.

Tożsama uwaga dotyczy projektowanego art. 27e ust. 10 w zakresie uprawnienia do przekazywania innemu przedsiębiorcy – na jego wniosek - informacji, o których mowa w ust. 9. Dodatkowo należy wskazać, że zakres danych w przedmiotowym wniosku powinien być wprost określony w przepisach prawa. Bez takiego wyszczególnienia stosownych informacji może dochodzić do pozyskiwania w powyższych dokumentach i dalszego przetwarzania danych, które mogą być zbędne do celu, w jakim określone dane zostały uzyskane. Zakres danych zawartych we wnioskach nie powinien tymczasem

budzić wątpliwości oraz prowadzić do stosowania przez wykonawców norm rozwiązań dowolnych - powinien zapewniać stosowanie przepisów rozporządzenia 2016/679, w szczególności zasad dotyczących przetwarzania danych osobowych (art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2016/679).

Projektowany art. 27e ust. 9 przewiduje, że „przedsiębiorcy prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób przetwarzają informacje dotyczące osób, o których mowa w ust. 1, w tym: 1) dane osobowe zawarte w dokumencie tożsamości, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2) informacje zawarte w dokumencie stwierdzającym posiadanie odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym, o których mowa w ust. 2 pkt 2, 3) informacje zawarte w zaświadczeniu o niekaralności, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, 4) zdjęcia, o których mowa w ust. 5 i 8, 5) informacje niebędące danymi osobowymi mające wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa osób korzystających z ich usług w trakcie przewozu – przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym osoba, której dotyczą przetwarzane informacje, zakończyła współpracę z danym przedsiębiorcą prowadzącym pośrednictwo przy przewozie osób.” Użycie sformułowania: „w tym” spowodowało stworzenie otwartego katalogu przetwarzanych informacji. O ile będą przetwarzane – prócz wskazanych w projektowanym przepisie - jeszcze dodatkowe dane osobowe, zasadnym jest, aby zostało wskazane wprost, jakie to będą dane, stosownie do zasad przetwarzania danych, w szczególności zasady minimalizacji danych zawartej w art. 5 ust. 1 lit c rozporządzenia 2016/679. Ponadto wyjaśnienia prawodawcy wymaga konieczność przetwarzania przez tak długi czas po ustaniu współpracy informacji o wyrokach oraz zdjęć, o których mowa w ust. 8, tj. tych wykonanych podczas weryfikacji osoby wykonującej przewóz podczas wykonywania przewozu, zwłaszcza jeśli weryfikacja ta przebiegła pozytywnie. Zgodnie z zasadą ograniczenia przechowywania (art. 5 ust. 1 lit. e rozporządzenia 2016/679) okres ten nie może być dłuższy, niż jest to niezbędne do celów, w których dane te są przetwarzane.

Jednocześnie wskazać należy, że uwagi organu nadzorczego, przedstawiane w toku prac legislacyjnych, mają charakter eksperckich wskazówek dla Projektodawcy, który podczas formułowania przepisów prawa powinien zadbać o stosowanie przepisów rozporządzenia 2016/679. To Projektodawca ponosi odpowiedzialność za konstrukcję przepisów, które powinny być proporcjonalne do zakładanych celów regulacji i zgodne z zasadami wynikającymi z art. 5 rozporządzenia 2016/679.

Z wyrazami szacunku,

Prezes Urzędu  
Ochrony Danych Osobowych  
Jan Nowak

/-dokument w postaci elektronicznej  
podpisany kwalifikowanym podpisem  
elektronicznym/