

Streszczenie opinii Europejskiego Inspektora Ochrony Danych na temat wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012

(2023/C 199/07)

(Pełny tekst niniejszej opinii jest dostępny w wersji angielskiej, francuskiej i niemieckiej na stronie internetowej EIOD <https://edps.europa.eu>)

1 marca 2023 r. Komisja Europejska wydała wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 ⁽¹⁾ („wniosek”).

Jak stwierdziła Komisja, ogólne cele wniosku to poprawa bezpieczeństwa drogowego, ułatwienie swobodnego przemieszczania się, a także odpowiedź na potrzebę większego zrównoważenia i cyfrowej transformacji transportu drogowego.

EIOD uznaje, że cele, jakie ma osiągnąć wniosek, zwłaszcza promowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienie swobodnego przepływu osób, są prawnie uzasadnionymi celami, które kwalifikują się jako zadania leżące w interesie publicznym. Jednocześnie ważne jest zapewnienie, by planowane środki stanowiły odpowiednie narzędzie w odniesieniu do celów, do których dąży się we wniosku.

EIOD z zadowoleniem przyjmuje zamiar dostosowania wniosku do prawodawstwa Unii w zakresie ochrony danych. EIOD z zadowoleniem przyjmuje również dodatkowe zabezpieczenia przewidziane we wniosku w celu zapewnienia ochrony danych osobowych podczas weryfikacji uprawnień do kierowania pojazdami przez posiadacza prawa jazdy. Pozytywne jest również wyjaśnienie, że wniosek nie będzie stanowił podstawy prawnej do tworzenia lub prowadzenia baz danych na poziomie unijnym/krajowym w celu przechowywania danych biometrycznych.

Jednocześnie EIOD wyraża ubolewanie z powodu braku szczegółowej oceny konieczności i proporcjonalności rozszerzenia korzystania z sieci wymiany informacji dotyczących praw jazdy między organami krajowymi (RESPER) w celu zapobiegania przestępstwom, ich wykrywania i prowadzenia dochodzeń w ich sprawie oraz zaleca ograniczenie przetwarzania danych dotyczących prawa jazdy do przestępstw związanych z ruchem drogowym.

Ponadto EIOD uważa, że w odniesieniu do korzystania z elektronicznych aplikacji do weryfikacji mobilnych praw jazdy należy zapewnić, aby do tego celu nie były wykorzystywane żadne inne dane osobowe poza tymi, które są niezbędne do weryfikacji praw jazdy posiadacza mobilnych praw jazdy. Ponadto EIOD zaleca, aby korzystanie z europejskiego portfela tożsamości cyfrowej w celu wdrożenia aplikacji, która posiadałaby zezwolenie cyfrowe, było opcjonalne.

1. WPROWADZENIE

- 1 marca 2023 r. Komisja Europejska wydała wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 ⁽²⁾ („wniosek”).

⁽¹⁾ COM(2023) 127 final.

⁽²⁾ COM(2023) 127 final.

2. Wniosek jest częścią większego pakietu legislacyjnego, zwanego „pakietem dotyczącym bezpieczeństwa ruchu drogowego”, który obejmuje również:
 - a. wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej dyrektywę (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego ⁽³⁾;
 - b. wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów ⁽⁴⁾.
3. Niniejszy wniosek został ogłoszony w programie prac Komisji na rok 2022, w załączniku II (inicjatywy REFIT), pod hasłem „Nowy impuls dla demokracji europejskiej” ⁽⁵⁾.
4. Jak stwierdziła Komisja, ogólne cele wniosku to poprawa bezpieczeństwa drogowego, ułatwienie swobodnego przemieszczania się, a także odpowiedź na potrzebę większego zrównoważenia i cyfrowej transformacji transportu drogowego ⁽⁶⁾. W tym względzie wniosek ustanawia środki mające na celu poprawę umiejętności, wiedzy i doświadczenia w zakresie prowadzenia pojazdów, jak również ograniczenie i karanie niebezpiecznych zachowań; zapewnienie fizycznej i psychicznej zdolności kierowców do kierowania pojazdami w całej UE; usunięcie nieadekwatnych lub niepotrzebnych barier, jakie napotyka kandydaci ubiegający się o prawo jazdy i posiadacze praw jazdy.
5. Wniosek jest powiązany z celami politycznymi kilku dokumentów strategicznych:
 - a. Strategiczny plan działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego ⁽⁷⁾;
 - b. Unijne ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030 - kolejne kroki w kierunku „wizji zero” ⁽⁸⁾;
 - c. Deklaracja z Vallety w sprawie poprawy bezpieczeństwa drogowego ⁽⁹⁾;
 - d. Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z 2020 r ⁽¹⁰⁾;
 - e. Globalny Plan ONZ dla Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Drogowego 2021-2030 ⁽¹¹⁾.
6. Niniejszą opinię EIOD wydano w odpowiedzi na konsultacje przeprowadzone przez Komisję Europejską 1 marca 2023 r. zgodnie z art. 42 ust. 1 EUDPR ⁽¹²⁾. EIOD z zadowoleniem przyjmuje odniesienie się do tych konsultacji w motywie 42 wniosku.

6. WNIOSKI

27. W świetle powyższego EIOD wydaje następujące zalecenia:

- (1) wyjaśnienie związku wniosku z istniejącymi ramami prawnymi dotyczącymi ochrony danych w UE, jak również z dyrektywą o prywatności i łączności elektronicznej;
- (2) zmiana art. 19 ust. 2 lit. c) poprzez ograniczenie wykorzystania RESPER do umożliwienia dostępu do danych z prawa jazdy w celu zapobiegania, wykrywania i ścigania przestępstw związanych z ruchem drogowym;
- (3) włączenie przepisu gwarantującego, że w kontekście elektronicznego wniosku o wydanie cyfrowego prawa jazdy nie są w tym celu przetwarzane żadne dane osobowe inne niż te, które są niezbędne do weryfikacji uprawnień do kierowania pojazdami przez posiadacza mobilnego prawa jazdy;

⁽³⁾ COM(2023) 126 final.

⁽⁴⁾ COM(2023) 128 final.

⁽⁵⁾ COM(2021) 645 final, załącznik II, s. 11.

⁽⁶⁾ COM(2023) 127 final, s. 4.

⁽⁷⁾ COM(2018) 293 final, załącznik I, Europa w ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i czysta.

⁽⁸⁾ SWD(2019) 283 final.

⁽⁹⁾ Konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego popierające oświadczenie z Valetty (Valletta, 28–29 marca 2017 r.).

⁽¹⁰⁾ COM(2020) 789 final.

⁽¹¹⁾ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

- (4) wykorzystanie europejskiego portfela tożsamości cyfrowej w celu wdrożenia aplikacji, w której znajdowałoby się cyfrowe prawo jazdy, powinno być opcjonalne.

Bruksela, 25 kwietnia 2023 r.

Wojciech Rafał WIEWIÓROWSKI
