

La consulta plantea si resulta conforme con lo dispuesto en la normativa de protección de datos, *la solicitud* por parte de una empresa de gestión y explotación de aparcamientos de uso privado a la Dirección General de Tráfico —DGT—, *del domicilio del titular del vehículo* que ha hecho uso del aparcamiento, *sobre la base del interés legítimo* de la consultante, derivado del contrato que el conductor de dicho vehículo suscribe al acceder a un aparcamiento.

Se solicita —así— el criterio de esta Agencia en relación con la licitud de proporcionar a las compañías que explotan y gestionan aparcamientos privados la información que conste en el Registro de Vehículos sobre el *domicilio de los titulares* de los vehículos que hacen uso del aparcamiento, con objeto de poder reclamarles, en su caso, el importe no abonado, con base en su interés legítimo derivado del contrato de depósito del vehículo.

## I

El Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento General de Protección de Datos -**RGPD**-), y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales -**LOPDGDD**- conforman el marco jurídico de referencia en España que afecta a la protección de datos de carácter personal.

En estas normas se regulan los principios y fundamentos a los que deben ajustarse la recogida y tratamiento de los datos personales por cualquier persona pública o privada que lleve a cabo tratamiento de datos de carácter personal en el ejercicio de su actividad, sin perjuicio de las normas especiales existentes para determinadas actividades o tratamientos, como por ejemplo los tratamientos de datos personales sujetos a la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación de dichos datos y por la que se deroga la Decisión Marco 2008/977/JAI del Consejo.

En primer lugar, debe tenerse en cuenta que el artículo 4.1 del **RGPD** define datos personales como *“toda información sobre una persona física identificada o identificable («el interesado»); se considerará persona física identificable toda persona cuya identidad pueda determinarse, directa o indirectamente, en particular mediante un identificador, como por ejemplo un nombre, un número de identificación, datos de localización, un identificador en línea o uno o varios elementos propios de la identidad física, fisiológica, genética, psíquica, económica, cultural o social de dicha persona”*.

A su vez, de acuerdo con el contenido de la *“Definición”* del punto 2 del propio artículo 4 del RGPD, para que exista tratamiento de datos de carácter personal, se requiere la realización de *“cualquier operación o conjunto de operaciones realizadas sobre datos personales o conjuntos de datos personales, ya sea por procedimientos automatizados o no, como la recogida, registro, organización, estructuración, conservación, adaptación o modificación, extracción, consulta, utilización, comunicación por transmisión, difusión o cualquier otra forma de habilitación de acceso, cotejo o interconexión, limitación, supresión o destrucción”*. Por su parte, la definición de *“fichero”* se contiene en el apartado 6 del artículo 4, que refiere a *“todo conjunto estructurado de datos personales, accesibles con arreglo a criterios determinados, ya sea centralizado, descentralizado o repartido de forma funcional o geográfica”*.

Por su parte, la Agencia viene manteniendo el carácter de **dato personal** que tienen las **matrículas** de los vehículos. Así, en nuestro informe de 8 de febrero de 2007 se recordaba dicho carácter y, en consecuencia, la sumisión a la *Ley Orgánica 15/1999, de 15 de diciembre*, del tratamiento de dicho dato (en el momento actual al RGPD y a la LOPDGDD). Se señalaba en dicho informe que, siguiendo el criterio sustentado por las distintas Recomendaciones emitidas por el Comité de Ministros del Consejo de Europa, en las que se indica que la persona deberá considerarse identificable cuando su identificación no requiere plazos o actividades desproporcionados, debe concluirse que **las matrículas de los vehículos constituyen un dato personal** por reunir dichas características, ya que la identificación del titular de los vehículos cuya matrícula sea conocida, únicamente exigirá la consulta del Registro de Vehículos, al que se refiere el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, cuya finalidad esencial es la identificación del titular, para lo cual únicamente será necesaria la invocación del interés legítimo del solicitante.

Dicha tesis, esto es, la consideración de las matrículas de los vehículos a motor como datos de carácter personal, se mantiene de manera palmaria en la STS de 31 de octubre de 2000, dictada en el marco del Recurso de Casación 6188/1996, en cuyo Fundamento de Derecho SEGUNDO, se sostiene que:

**“A) (...) En principio, los datos de carácter personal son de tres clases: a) Datos**

personales «estricto sensu», que son aquellos datos existenciales que pueden ser asociados a una persona determinada o determinable (nacimiento, muerte, matrimonio, domicilio, y análogos), los datos referentes a la actividad profesional, al patrimonio, a la pertenencia a una confesión religiosa, a un partido político, las enfermedades, etc. b) La «información sobre las condiciones materiales», concepto que quedaría englobado dentro de la ambigua frase empleada por el artículo 3, letra a) LORTAD: «cualquier información». c) Evaluaciones y apreciaciones que puedan figurar en el fichero y que hagan referencia al afectado. (...) El problema que aquí se ha planteado es muy simple: saber si los datos sobre los que XXXX, SA solicita información que figura en la base de datos de la Dirección General de tráfico y que conciernen a los señores A. y C. son datos de carácter personal y si, aun siéndolo, son datos accesibles al público. (la negrita es nuestra)

**B)** Anticipamos ya la respuesta, cuyo porqué **razonaremos a continuación: los datos sobre los que pidió información la sociedad recurrente son de carácter personal y no son datos accesibles al público.** (...) Que son datos de carácter personal es innegable porque la información solicitada encaja sin mayor dificultad en el significativo «cualquier información» que emplea **el artículo 3 a) LORTAD: «A los efectos de esta Ley se entenderá por: a) Datos de carácter personal: Cualquier información concerniente a personas físicas identificadas o identificables».** Y si leemos la solicitud se comprueba que esos datos que se quieren conocer conciernen o afectan a dos personas físicas –los señores A. y C.–, cuyos documentos de identidad se especifican, como también sus respectivos domicilios (con la omisión advertida antes, en relación con el señor C.), y **esos datos hacen referencia a la titularidad y cargas de todos los vehículos registrados a nombre de esos señores.** (la negrita es nuestra)

**Es evidente, por tanto, que los datos de que se trata son datos de carácter personal a los efectos de la LORTAD. Y se confirma que los señores A. y C. son personas concernidas o afectadas por la información pedida,** lo que hacía necesario que se le hubiera llamado a la causa en aplicación de lo que previene el artículo 29.2 a) LJCA/1956 [que hoy es el artículo 21.1 letra a) LJCA/1998 (RCL 1998, 1741)]. (...)” (la negrita es nuestra)

## II

El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial -**LSV**- establece las normas de circulación de los vehículos, así como los elementos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.

En su artículo 5 dispone que serán competencias del Ministerio del Interior entre otras:

“(…)

d) La matriculación y expedición de los permisos de circulación de los vehículos a motor, remolques, semirremolques y ciclomotores, así como la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de dichos permisos, en los términos que reglamentariamente se determine.

e) Las autorizaciones o permisos temporales y provisionales para la circulación de vehículos.

(...)

g) La retirada de los vehículos de la vía fuera de poblado y la baja temporal o definitiva de la circulación de dichos vehículos.

(...)

h) **Los registros de vehículos**, de conductores e infractores, de profesionales de la enseñanza de la conducción, de centros de formación de conductores, de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores y de manipulación de placas de matrícula, en los términos que reglamentariamente se determine.

(...)"

Además, el artículo 66 de la **LSV** dispone que la circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijen reglamentariamente. Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados de la citada autorización.

**"Artículo 66.** Permisos de circulación.

1. La circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente el correspondiente permiso de circulación, dirigido a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijen reglamentariamente. Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados del citado permiso.

2. El permiso de circulación debe renovarse cuando varíe la **titularidad registral del vehículo**, y queda extinguido cuando éste se dé de baja en el correspondiente registro, a instancia de parte o por comprobarse que no es apto para la circulación, en los términos que reglamentariamente se determine." (la negrita es nuestra)

En consonancia con lo anterior, el Reglamento General de Vehículos - **RGV**-, aprobado por Real Decreto 2822/1988, de 23 de diciembre, complementa y pormenoriza parte del Título I -Del ejercicio y la coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial- y el Título IV -de las autorizaciones administrativas- de la citada Ley de Seguridad Vial.

El artículo 2 –"Registro de Vehículos"- del Reglamento General de Vehículos dispone lo siguiente:

"1. La Jefatura Central de Tráfico llevará un **Registro de todos los vehículos matriculados**, que adoptará para su funcionamiento medios informáticos y en el que figurarán, al menos, los datos que deben ser consignados obligatoriamente en el permiso o licencia de circulación, así como cuantas

vicisitudes sufran posteriormente aquéllos o su titularidad. (la negrita es nuestra)

Estará encaminado preferentemente a la identificación del titular del vehículo, al conocimiento de las características técnicas del mismo y de su aptitud para circular, a la comprobación de las inspecciones realizadas, de tener concertado el seguro obligatorio de automóviles y del cumplimiento de otras obligaciones legales, a la constatación del Parque de Vehículos y su distribución, y a otros fines estadísticos. (el subrayado es nuestro)

El Registro de Vehículos tendrá carácter puramente administrativo, será público para los interesados y terceros que tengan interés legítimo y directo, mediante **simples notas** informativas o certificaciones, y los datos que figuren en él **no prejuzgarán las cuestiones de propiedad, cumplimientos de contratos y, en general, cuantas de naturaleza civil o mercantil puedan suscitarse respecto a los vehículos.** (la negrita y el subrayado son nuestros)

Tendrá también una función coadyuvante de las distintas Administraciones públicas, Órganos judiciales y Registros civiles o mercantiles con los que se relaciona.”

De acuerdo con la normativa transcrita, los vehículos son bienes muebles fácilmente identificables a través de sus placas de matrícula y el número de bastidor o de la estructura autoportante -artículos 8, 49 y anexo 18 del **RGV**- y, por tanto, susceptibles de determinada publicidad registral, si bien el Registro de Vehículos regulado en el artículo 2 del **RGV**, **tiene carácter puramente administrativo**, a diferencia del Registro de Hipoteca Mobiliaria y de Prenda sin Desplazamiento de la Posesión, establecido por la Ley de 16 de diciembre de 1954, y del Registro de Reserva de Dominio y Prohibición de Disponer, creado por la Ley 50/1965, de 17 de julio, sobre Venta de Bienes Muebles a Plazos, en los que se inscriben los actos por los que se crean, modifican o extinguen aquellas garantías o gravámenes, a los efectos de dotarles de la adecuada publicidad y consiguiente oponibilidad frente a terceros.

Los datos que figuran en el Registro de Vehículos **carecen pues de efectos sustantivos civiles**, según se desprende además de una abundantísima jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo, entre otras, de la sentencia de 6 de marzo de 1984, en la que se declara **que el derecho de la propiedad “está desvinculado en términos generales –Sentencias de 19 de diciembre de 1966, 16 de noviembre de 1967 y 14 de diciembre de 1983– de lo que se halla dispuesto en el Código de la Circulación sobre matriculación, permiso de circulación, registro-archivo de la Jefatura Provincial y Registro General de la Jefatura Central de Tráfico, y transferencias, como ya entendieron las sentencias de esta Sala de 22 de diciembre de 1954, 20 de diciembre de 1956, 5 de noviembre de 1965 y 17 de enero de 1967”**.

### III

Según informa el órgano consultante, actualmente la Dirección General de Tráfico proporciona a cualquier persona interesada un informe de vehículo que —previo pago de la tasa correspondiente— permite conocer sus detalles administrativos o técnicos, que pueden ser relevantes, por ejemplo, para una compraventa.

Se continúa señalando en la consulta que los informes de vehículos *“cuyo titular es una persona física no incluyen el domicilio del titular del vehículo por tratarse de un dato personal, a excepción de que el solicitante sea el propio titular del vehículo, las Fuerzas y Cuerpos de seguridad, la Autoridad Judicial u otro solicitante que se encuentre inequívocamente legitimado para conocer el dato en virtud de una norma con rango de Ley o que lo precise conocer para la ejecución de un contrato suscrito con el interesado”*.

En consecuencia, toda persona interesada puede obtener la información correspondiente a la titularidad administrativa de un determinado vehículo, con las *limitaciones* que se citan.

También se indica en la consulta que la Dirección General de Tráfico, como Organismo dependiente del Ministerio del Interior, recoge —en su Registro de Actividades del Tratamiento— el Registro de Vehículos, cuya licitud cumple con el **artículo 6.1, apartados c) y e)** del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016 —RGPD—.

Los informes de esta Agencia reiteran la naturaleza administrativa del Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico -por todos el **378/2016-**, y enlazan con la exigencia de que concurra un interés legítimo y directo por parte del solicitante para efectuar un determinado acceso al mismo, vinculándose al funcionamiento de este Registro al denominado principio de **“limitación de la finalidad”**:

“Ahora bien, que tales datos tengan el carácter de público para los terceros que tengan *un interés legítimo y directo*, **no supone que tales datos puedan ser utilizados por dichos terceros para una finalidad distinta para la que fueron recabados tales datos**. En esta materia, el Dictamen 3/99, del Grupo de Trabajo constituido por el Artículo 29 de la Directiva 1995/46/CE, relativo a la Información del sector público y la protección de datos personales, hace referencia a la conciliación de la publicidad de los datos contenidos en registros públicos y el respeto de las disposiciones de protección de datos personales, y a las medidas que puedan contribuir a la conciliación, sobre todo las relativas al principio fundamental, el principio de finalidad para la cual los datos se hacen públicos. Señala dicho dictamen en sus conclusiones que “El legislador, cuando desea que un dato se vuelva accesible al público no considera sin embargo que haya de convertirse en res nullius. Tal es la filosofía del conjunto de nuestras legislaciones. El carácter público de un dato de carácter personal resulte de una normativa o de la voluntad de la propia persona a la que alude el dato, no priva, ipso



facto y para siempre, a dicha persona de la protección que le garantiza la ley en virtud de los principios fundamentales de defensa de la identidad humana.”

En consecuencia, tal y como se expone en los citados informes, debe tenerse en cuenta que el Registro de Vehículos es **un registro encomendado a un ente público**, y que los datos en él contenidos son recabados de las personas con base en las potestades públicas que tal ente -la JCT- ostenta y con las **finalidades** que señala el artículo 2 del Reglamento General de Vehículos, precepto que permite igualmente el acceso al mismo a los interesados o a terceras personas que ostenten **un interés legítimo y directo**, lo que requiere *su valoración caso a caso*.

Tradicionalmente, el tratamiento de los datos personales obtenidos mediante el acceso al registro de vehículos se encontraba sujeto al principio de **finalidad** consagrado en el artículo 4 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, conforme al cual *“Los datos de carácter personal objeto de tratamiento no podrán usarse para finalidades incompatibles con aquellas para las que los datos hubieran sido recogidos”*.

Esta finalidad -consolidada en el Reglamento General de Protección de Datos como principio de **“limitación de la finalidad”**- resulta asimismo exigible a la luz de lo dispuesto en su artículo 5.1 b), cuando señala que *“Los datos personales serán: (...) b) recogidos con fines determinados, explícitos y legítimos, y no serán tratados ulteriormente de manera incompatible con dichos fines; de acuerdo con el artículo 89, apartado 1, el tratamiento ulterior de los datos personales con fines de archivo en interés público, fines de investigación científica e histórica o fines estadísticos no se considerará incompatible con los fines iniciales («limitación de la finalidad»)”*.

La finalidad legítima con que se solicitan los datos por los interesados, a través del mecanismo implementado por la Dirección General de Tráfico, vendrá determinada, *caso por caso*, por la necesidad de conocer alguno o algunos de los datos obrantes en su Registro de Vehículos, no resultando legítimo su acceso *por pura conveniencia*, sino -tal y como se expone en los citados informes de la Agencia- cuando el solicitante ostente el correspondiente interés legítimo y directo.

En cuanto a los requisitos de legitimación para el acceso al Registro de Vehículos el Fundamento de Derecho SEGUNDO de la citada **STS de 31 de octubre de 2000**, resuelve en similar sentido al señalado en nuestros informes, señalando que:

**“b)** Veamos ahora por qué esos datos no son accesibles al público, y por qué, en consecuencia, la Dirección General de Tráfico obró correctamente al **denegar la información solicitada** por Interprés, SA. (la negrita es nuestra)

Por lo pronto hay que decir que el artículo 37.7 LRJ-PAC que considera infringido la sociedad anónima recurrente hay que ponerlo en relación con el artículo 11, LORTAD,

en el que se trata de lo que esa ley llama –con terminología criticable, y criticada– «cesión de datos», y que la nueva LORTAD de 13 de diciembre de 1999 prefiere denominar «comunicación de datos», regulada en el que es también el artículo 11 de esta otra ley. Conectar la LRJ-PAC con la LORTAD es sin duda conveniente porque ese artículo 37 LRJ-PAC que invoca el recurrente trata de Registros (públicos) y el de vehículos de la Dirección General de tráfico tiene esa condición; y no sólo es conveniente sino también necesaria porque una y otra ley, aun habiendo sido tramitadas casi al mismo tiempo (la LORTAD se publicó en el BOE de 31 de octubre de 1992, y la LRJ-PAC en el BOE de 27 de noviembre de 1992) se desconocieron recíprocamente.

Pues bien, en el artículo 11, LORTAD se empieza diciendo, en lo que aquí ahora importa, lo siguiente: «1. Los datos de carácter personal objeto del tratamiento automatizado sólo podrán ser cedidos para el cumplimiento de fines directamente relacionados con las funciones del cedente y del cesionario con el previo consentimiento del afectado».

**Tres requisitos son, por tanto, necesarios para que el titular de un fichero o base de datos pueda cederlos (o comunicarlos) a un tercero: consentimiento previo del afectado [que en este caso no consta que haya sido pedido; mucho menos que haya sido dado]; que la cesión se relacione con el cumplimiento de los fines del cedente [que es la Dirección General de Tráfico, y que evidentemente no tiene entre sus fines el de servir los intereses particulares de Interprés, SA, máxime cuando los fines que ésta invoca son los que inmediatamente diremos], y que la cesión se relacione también con los fines del cesionario. Es necesario detenernos un momento en este tercer requisito. (la negrita es nuestra)**

Puso ya de relieve ante la Sala de instancia el Abogado del Estado, en el fundamento 3º de su contestación a la demanda, «El verdadero móvil de la demanda aparece confesado en el escrito de redacción de la misma, y no es otro que pretender que sea la Administración la que supla la inactividad de la actora en sus **relaciones contractuales con terceros a fin de reducir los costes de la actividad** (así, F. 6º, penúltimo párrafo: “... y que de otra forma resultaría de mucho mayor coste obtener la misma información para las personas legítimamente interesadas, como sería el seguimiento personal y concreto de las personas afectadas para averiguar las matrículas de los vehículos que utilizan”)...». Es patente que, aunque la cesión pretendida puede guardar relación en este caso con la actividad de la empresa (lo que tendrá que ser razonado y probado, no bastando con la mera invocación del nombre societario) **resulta más que evidente que la pura conveniencia del peticionario** de evitarse molestias o de ahorrar gastos al cliente no puede servir de base para determinar la obligación de la Administración de comunicar los datos que posee en sus bases automatizadas. (la negrita es nuestra)

Cierto es –debemos añadir– que ese mismo artículo 11, LORTAD prevé determinadas **excepciones a la necesidad del previo consentimiento del afectado (cfr. número 2), pero ninguna de ellas es aquí aplicable. En efecto: ninguna ley prevé lo contrario [excepción a)], los datos de que se trata no han llegado al registro de vehículos de la Dirección General procedentes de una fuente accesible al público, sino de una relación personal y directa con los titulares de esos vehículos [sería la excepción b)], y así sucesivamente las excepciones c), d), e) y f) que tampoco son de aplicación, resultando innecesario transcribirlas aquí. La previsión contenida en el artículo 19.3 LORTAD –comunicación de datos a ficheros privados– tampoco es aquí aplicable porque, lo diremos nuevamente, los datos del Registro de vehículos que se piden no han sido tomados de Registros públicos. (la negrita es nuestra)**



Con lo dicho basta y sobra para rechazar el motivo invocado. Y por ello lo rechazamos.  
(...)"

#### IV

En este punto, debe recordarse que la normativa de protección de datos contempla diferentes *bases jurídicas de legitimación* que pueden dar lugar al tratamiento de datos de carácter personal. De acuerdo con el artículo 6 –“Licitud del tratamiento”-, del Reglamento General de Protección de Datos - RGPD-, dicho tratamiento es lícito, y, por tanto, legítimo cuando:

“1. El tratamiento solo será lícito si se cumple al menos una de las siguientes condiciones:

- a) el interesado dio su consentimiento para el tratamiento de sus datos personales para uno o varios fines específicos;
- b) el tratamiento es necesario para la ejecución de un contrato en el que el interesado es parte o para la aplicación a petición de este de medidas precontractuales;
- c) el tratamiento es necesario para el cumplimiento de una obligación legal aplicable al responsable del tratamiento;
- d) el tratamiento es necesario para proteger intereses vitales del interesado o de otra persona física;
- e) el tratamiento es necesario para el cumplimiento de una misión realizada en interés público o en el ejercicio de poderes públicos conferidos al responsable del tratamiento;
- f) el tratamiento es necesario para la satisfacción de intereses legítimos perseguidos por el responsable del tratamiento o por un tercero, siempre que sobre dichos intereses no prevalezcan los intereses o los derechos y libertades fundamentales del interesado** que requieran la protección de datos personales, en particular cuando el interesado sea un niño. (la negrita es nuestra)

Lo dispuesto en la letra f) del párrafo primero no será de aplicación al tratamiento realizado por las autoridades públicas en el ejercicio de sus funciones.”

Esta Agencia ha tenido la oportunidad de analizar la base jurídica de los tratamientos de datos por las Administraciones públicas en sus informes jurídicos 108/2018, 155/2018 y 175/2018. En dichos informes se expone que:

“Hay que recordar que la Administración está **vinculada por el principio de legalidad**, de manera que, a diferencia de los particulares, **tan sólo puede llevar a cabo aquello para lo que el ordenamiento jurídico le permite expresamente**. Este es el sentido de lo dispuesto en los artículos 9.1 y 103 de la Constitución, de suerte que cuando la ley y el derecho no han atribuido a la Administración las potestades correspondientes para actuar ante una determinada situación, esa actuación no podrá llevarse a cabo sin que previamente el ordenamiento le atribuya dichas potestades. No existe por tanto un espacio vacío donde a falta de ley pueda la Administración actuar. Es lo que se ha denominado la doctrina de la vinculación positiva de la Administración a la legalidad

(García de Enterría). En consecuencia, para que la Administración pueda actuar necesita de una previa habilitación legal (entendida aquí legalidad como habilitación normativa). Y ello tanto si la Administración actúa en el ámbito del derecho público como el ámbito del derecho privado. Así podemos ver que incluso en este último ámbito, en el que actuaría en el mismo rango que los particulares, la Administración necesita una norma que le habilite a actuar.  
(...)”

Por su parte, la Disposición adicional décima de la LOPDGDD — Comunicaciones de datos por los sujetos enumerados en el artículo 77.1—, dispone que:

“Los responsables enumerados en el artículo 77.1 de esta ley orgánica podrán comunicar los datos personales que les sean solicitados por sujetos de derecho privado cuando cuenten **con el consentimiento** de los afectados o **aprecien que concurre en los solicitantes un interés legítimo que prevalezca sobre los derechos e intereses de los afectados** conforme a lo establecido en el artículo 6.1 f) del Reglamento (UE) 2016/679.” (la negrita es nuestra)

Nótese que el propio REPD establece en sus Considerandos ejemplos y pautas para concretar el tratamiento basado en el interés legítimo. Así, el Considerando 47 señala que “El interés legítimo de un responsable del tratamiento, incluso el de un responsable al que se puedan comunicar datos personales, o de un tercero, puede constituir una base jurídica para el tratamiento, siempre que no prevalezcan los intereses o los derechos y libertades del interesado, teniendo en cuenta las expectativas razonables de los interesados basadas en su relación con el responsable. Tal interés legítimo podría darse, por ejemplo, cuando existe una relación pertinente y apropiada entre el interesado y el responsable, como en situaciones en las que el interesado es cliente o está al servicio del responsable. En cualquier caso, la existencia de un interés legítimo requeriría una evaluación meticulosa, inclusive si un interesado puede prever de forma razonable, en el momento y en el contexto de la recogida de datos personales, que pueda producirse el tratamiento con tal fin. En particular, los intereses y los derechos fundamentales del interesado podrían prevalecer sobre los intereses del responsable del tratamiento cuando se proceda al tratamiento de los datos personales en circunstancias en las que el interesado no espere razonablemente que se realice un tratamiento ulterior. (...)”

Asimismo —en relación con el **interés legítimo**—, en el punto III de nuestro **informe 0050/2019**, de 18 de noviembre de 2019, sobre *comunicación de datos personales obrantes en el padrón municipal*, se señala lo siguiente:

“En relación con el concepto de interés legítimo, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su sentencia de 24 de noviembre de 2011, en el Caso Asociación Nacional de Establecimientos Financieros de Crédito (ASNEF) y Federación de Comercio

Electrónico y Marketing Directo (FECMD), analizando la normativa española de transposición del artículo 7, letra f) de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995 (LCEur 1995, 2977), relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos analizó los requisitos aplicables al mismo, destacando los siguientes apartados:

*“38: Dicho artículo 7, letra f), establece dos requisitos acumulativos para que un tratamiento de datos personales sea lícito, a saber, por una parte, que ese tratamiento de datos personales sea necesario para la satisfacción del interés legítimo perseguido por el responsable del tratamiento o por el tercero o terceros a los que se comuniquen los datos, y, por otra parte, que no prevalezcan los derechos y libertades fundamentales del interesado.*

*39: De ello se sigue que, en lo que respecta al tratamiento de datos personales, el artículo 7, letra f), de la Directiva 95/46 (LCEur 1995, 2977) se opone a toda normativa nacional que, en el caso de que no exista consentimiento del interesado, imponga exigencias adicionales que se sumen a los dos requisitos acumulativos mencionados en el apartado anterior.*

*40: No obstante, ha de tenerse en cuenta que el segundo de esos requisitos exige una **ponderación de los derechos e intereses en conflicto**, que dependerá, en principio, de las circunstancias concretas del caso particular de que se trate y en cuyo marco la persona o institución que efectúe la ponderación deberá tener en cuenta la importancia de los derechos que los artículos 7 y 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (LCEur 2000, 3480) confieren al interesado (en lo sucesivo, «Carta»).*

*[...]*

*46: A este respecto, procede subrayar que nada se opone a que, en ejercicio del margen de apreciación que les confiere el artículo 5 de la Directiva 95/46 (LCEur 1995, 2977), los Estados miembros establezcan los principios que deben regir dicha ponderación.*

*47: No obstante, si una normativa nacional excluye la posibilidad de tratar determinadas categorías de datos personales, estableciendo con carácter definitivo el resultado de la ponderación de los derechos e intereses en conflicto respecto de tales categorías, sin permitir un resultado diferente en atención a las circunstancias particulares de cada caso concreto, no se trata ya de una precisión en el sentido del citado artículo 5.*

*48: Por lo tanto, sin perjuicio del artículo 8 de la Directiva 95/46 (LCEur 1995, 2977) , relativo al tratamiento de determinadas categorías particulares de datos, disposición que no se discute en el litigio principal, el artículo 7, letra f), de dicha Directiva se opone a que un Estado miembro excluya de forma categórica y generalizada la posibilidad de someter a un tratamiento de datos determinadas categorías de datos personales, **sin permitir ponderar los derechos e intereses en conflicto en cada caso concreto**”.*

En este mismo sentido, la más reciente sentencia de 4 de mayo de 2017, C-13/16, Rigas Satskime, apartados 28 a 34, determinó cuáles son los requisitos para que un tratamiento conforme al art. 7, letra f), pueda resultar lícito. La sentencia TJUE de 29 de julio de 2019, C-40/17, Fashion ID, haciéndose eco de la sentencia citada, recoge en su apartado 95 dichos requisitos:

*“A tal respecto, el artículo 7, letra f), de la Directiva 95/46 fija tres requisitos acumulativos para que el tratamiento de datos personales resulte lícito: primero, que el*

*responsable del tratamiento o el tercero o terceros a quienes se comuniquen los datos persigan un interés legítimo; segundo, que el tratamiento sea necesario para la satisfacción de ese interés legítimo y, tercero, que no prevalezcan los derechos y libertades fundamentales del interesado en la protección de los datos”.*

Y, en relación al **sopesamiento o ponderación**, es decir, que no prevalezcan los derechos y libertades fundamentales del interesado en la protección de los datos, el TJUE ha entendido (sentencia Rigas Satskime) que depende de las circunstancias del caso:

*“31 Por último, en cuanto al requisito de la **ponderación** de los derechos e intereses en conflicto, ésta dependerá, en principio, de **las circunstancias concretas del caso particular de que se trate** (véanse, en ese sentido, las sentencias de 24 de noviembre de 2011, Asociación Nacional de Establecimientos Financieros de Crédito, C 468/10 y C 469/10, EU:C:2011:777, apartado 40, y de 19 de octubre de 2016, Breyer, C 582/14, EU:C:2016:779, apartado 62).”*

En interpretación de dicho precepto, el Grupo de Trabajo del art. 29 de la Directiva 95/46 emitió el **Dictamen 06/2014** sobre el concepto de interés legítimo del responsable del tratamiento de los datos en virtud del artículo 7 de la Directiva 95/46/CE, de 9 de abril de 2014 (WP 217). Dicho Grupo, en su Dictamen ya señalaba que *“El artículo 7, letra f), no deberá considerarse un fundamento jurídico que solo puede utilizarse con moderación para cubrir las lagunas en situaciones raras o imprevistas como «un último recurso», o como una última posibilidad si no se pueden aplicar otros motivos de legitimación. Tampoco deberá percibirse como una opción preferente ni deberá extenderse su uso indebidamente porque se considere menos restrictiva que los demás fundamentos jurídicos. Por el contrario, se trata de un medio tan válido como cualquier otro para legitimar el tratamiento de datos personales”.*

Por último, en cuanto a la “prueba de sopesamiento”, manifiesta lo siguiente:

*“Una valoración apropiada del artículo 7, letra f), no es un examen de ponderación directo que consista solamente en sopesar dos «pesos» fácilmente cuantificables y comparables en la balanza. Por el contrario, dicho examen requiere una consideración completa de una serie de factores, con el fin de garantizar que se tienen en cuenta debidamente los intereses y los derechos fundamentales de los afectados. Al mismo tiempo, se trata de una prueba modulable, que puede variar desde sencilla hasta compleja, y no es necesario que resulte indebidamente onerosa.*

*Los factores que deben considerarse cuando se efectúe dicha prueba de sopesamiento comprenderán:*

- la naturaleza y la fuente del interés legítimo, y si el tratamiento de datos es necesario para el ejercicio de un derecho fundamental, resulta de otro modo de interés público o se beneficia del reconocimiento de la comunidad afectada;*
- la repercusión para el interesado y sus expectativas razonables sobre qué sucederá con sus datos, así como la naturaleza de los datos y la manera en la que sean tramitados;*
- las garantías adicionales que podrían limitar un impacto indebido sobre el interesado, tales como la minimización de los datos, las tecnologías de protección de la intimidad, el aumento de la transparencia, el derecho general e incondicional de exclusión voluntaria y la portabilidad de los datos.”*

V

En su solicitud de informe, el órgano consultante transcribe el contenido de diversas normas jurídicas relativas a la regulación del contrato de aparcamiento de vehículos, y otras también civiles, dimanantes de lo dispuesto en el vigente Código Civil.

En concreto, en su escrito, se señala que “Conforme al artículo 4 de la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos, se establecen como deberes del usuario, «a) Abonar el precio fijado para el aparcamiento en las condiciones acordadas.» (...) y «d) Seguir las normas e instrucciones del responsable del aparcamiento respecto al uso y seguridad del mismo, sus empleados y usuarios».

Asimismo, se hace mención del *compromiso contractual* asumido por los **usuarios** de los parkings de uso privado que no disponen de barreras ni a la entrada ni a la salida de sus instalaciones, y al *deber de los usuarios* de proceder al pago de la tarifa correspondiente a través de cajeros automáticos. También se alude a la *penalización pactada contractualmente* para el supuesto en el que el **conductor** se marche sin efectuar el pago antes de salir del aparcamiento, y a la visibilidad de las *condiciones contractuales* que se encuentran claramente señalizadas tanto en los accesos como en el interior del parking.

Se alude —también— al artículo 5 de la propia Ley 40/2002, de 14 de noviembre, referido al derecho de *retención sobre el vehículo en garantía del pago del precio del aparcamiento*, que no puede ser ejercitado en este caso al carecer de barreras de acceso el tipo de aparcamientos en cuestión. A saber:

“Artículo 5 Responsabilidades

1. El titular del aparcamiento responderá, tanto frente al usuario como frente al propietario del vehículo, por los daños y perjuicios que respectivamente les ocasione el incumplimiento, total o parcial, de las obligaciones previstas en la Ley.

Correlativamente, **el usuario** será responsable frente al empresario y los demás usuarios, de los daños y perjuicios que les cause por incumplimiento de sus deberes o impericia en la conducción del vehículo dentro del recinto. (la negrita es nuestra)

2. El **propietario** del vehículo que no fuere su usuario responderá solidariamente de los daños y perjuicios causados por aquél, salvo cuando el aparcamiento se hubiere hecho con la entrega de las llaves del vehículo al responsable del aparcamiento. (la negrita es nuestra)

3. El titular del aparcamiento tendrá, frente a cualesquiera personas, derecho de retención sobre el vehículo en garantía del pago del precio del aparcamiento.

4. En relación con la reclamación de indemnizaciones por daños y perjuicios contra el titular del aparcamiento, **el usuario** puede solicitar la mediación y el arbitraje de las Juntas Arbitrales de Consumo, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 36/1988, de 5 de diciembre, de Arbitraje.” (la negrita es nuestra)

Nótese en este punto, que la regulación contenida en la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, se refiere con carácter general a los usuarios y/o propietarios de los vehículos (artículos 4 y 5), y en ningún caso a sus titulares administrativos. Únicamente, la Disposición final primera de dicha Ley —a otros efectos que nada tienen que ver con lo que aquí se analizan—, se refiere al titular del vehículo cuando el mismo haya sido depositado en cumplimiento de un mandato judicial o administrativo:

“Disposición final primera

A los efectos de esta Ley se considera relación contractual la que se establezca entre el titular del aparcamiento y el del vehículo, cuando el mismo haya sido depositado en cumplimiento de un mandato judicial o administrativo, reservándose acción directa del titular del aparcamiento frente a la persona titular del vehículo.”

Finalmente, el órgano consultante se refiere lo dispuesto en los artículos 1779 y 1780 del Código Civil, cuando establecen que:

“Artículo 1779 CC: El depositante está obligado a reembolsar al depositario los gastos que haya hecho para la conservación de la cosa depositada y a indemnizarle de todos los perjuicios que se le hayan seguido del depósito.”

Artículo 1780 CC: El depositario puede retener en prenda la cosa depositada hasta el completo pago de lo que se le deba por razón del depósito.”

Pues bien, el carácter civil de las normas transcritas debe relacionarse con la naturaleza de los datos que figuran en el Registro de Vehículos de la JCT, que —según se viene anticipando— **carece de efectos sustantivos civiles**, de acuerdo con la **amplia jurisprudencia** a la que se ha hecho mención. En este sentido, se desvincula claramente el funcionamiento y los efectos jurídicos derivados de su consulta a dicho Registro de cualesquiera consecuencias jurídicas en el ámbito civil.

A mayor abundamiento, según se ha transcrito, el artículo 2 –“Registro de Vehículos”- del **RGV**, señala claramente que los datos que figuren en el



Registro no prejuzgarán las cuestiones de propiedad, **cumplimientos de contratos y, en general, cuantas de naturaleza civil o mercantil puedan suscitarse respecto a los vehículos.**

De tal suerte, el conocimiento del *domicilio del titular de un determinado vehículo* **no resulta proporcional**, ni adecuado, en orden a las pretensiones aducidas por las compañías que explotan y gestionan aparcamientos, toda vez que, en su caso, la exigencia de responsabilidad contractual por el incumplimiento que se persigue deberá *dirigirse contra el contratante/conductor* del vehículo que consuma dicho incumplimiento y no, necesariamente, contra el titular administrativo de aquél.

Esto es, el acceso a la información de carácter personal obrante en el tan citado Registro, no supera el denominado **juicio de proporcionalidad**, que, según tiene declarado el Tribunal Constitucional en su Jurisprudencia, por todas la **STC 207/1996**, exige los siguientes requisitos:

“Para comprobar si una medida restrictiva de un derecho fundamental supera el juicio de proporcionalidad, es necesario constatar si cumple los tres siguientes requisitos o condiciones: **si tal medida es susceptible de conseguir el objetivo propuesto (juicio de idoneidad)**; si, además, **es necesaria, en el sentido de que no exista otra medida más moderada** para la consecución de tal propósito con igual eficacia (juicio de necesidad); y, finalmente, si la misma **es ponderada o equilibrada, por derivarse de ella más beneficios o ventajas para el interés general que perjuicios** sobre otros bienes o valores en conflicto (juicio de proporcionalidad en sentido estricto)”. (la negrita es nuestra)

Así, en el supuesto sometido a informe, el **juicio de idoneidad** ha de ser *necesariamente negativo*, ya que la medida propuesta no sirve al propósito perseguido, esto es, el acceso a determinados datos de carácter personal —tales como el domicilio— del titular de un vehículo no conduce, necesariamente, a la obtención de información personal del conductor cuya inobservancia contractual se persigue.

A su vez, el referido acceso a la información relativa al domicilio de los titulares registrales de un vehículo debería **resultar necesaria** en consideración a los hechos y a las circunstancias concurrentes, motivando que la elección de este tipo de tratamiento de datos personales resulta la medida más adecuada, pertinente y proporcional de las que se puedan adoptar.

Solo se considerarían admisibles las pretensiones aducidas por las compañías que explotan y gestionan aparcamientos en relación con el acceso a la información del Registro de Vehículos de la JCT, cuando la finalidad perseguida no pudiese obtenerse mediante otros medios que —sin exigir esfuerzos desproporcionados—, resultasen menos intrusivos para la intimidad de las personas y para su derecho a la protección de datos de carácter personal. Sin embargo, en el supuesto planteado no queda justificado el

acceso a los datos personales referidos al domicilio *de los titulares* de los vehículos, al existir otras fórmulas alternativas que hacen innecesario el acceso a dicha información.

Esto es, el fin perseguido puede alcanzarse de una manera menos intrusiva, teniendo en cuenta la protección de los datos de carácter personal, existiendo otros medio más moderados para la consecución de tal propósito con igual eficacia **—juicio de necesidad—**. En este sentido, en el supuesto que se analiza, no se acredita la necesidad de acceder a la información obrante en el Registro de Vehículos de la JCT, al existir dichos medios alternativos, menos invasivos, tales como el establecimiento de barreras, o la intervención del personal del aparcamiento, que, además de resultar más efectivos, no requieren del tratamiento del dato personal relativo al domicilio de una persona que, a mayor abundamiento, no siempre coincide con el dato relativo al domicilio del usuario del aparcamiento.

Finalmente, según se observa, el acceso pretendido a la información obrante en los registros de la DGT no resulta proporcional en sentido estricto, al no devenir equilibrado en atención a la ponderación entre la finalidad perseguida y el grado de restricción del derecho fundamental a la protección de datos de carácter personal. Esto es, de dicha medida podrían derivar más perjuicios sobre la protección de los datos de carácter personal de los titulares de los vehículos, cuyos domicilios resultarían accesibles a la consultante, que beneficios o ventajas para la compañía que explota el aparcamiento **—juicio de proporcionalidad en sentido estricto—**.

En consecuencia, en el presente supuesto **no concurre** ninguno de los tres requisitos mencionados —y recogidos en la jurisprudencia constitucional—, en relación con las exigencias derivadas del principio de **proporcionalidad**.

En este sentido, en el **punto IV** de nuestro Informe **0050/2019**, sobre acceso y cesión de datos personales del padrón municipal, señalábamos:

“Por consiguiente, la comunicación de datos al amparo de lo previsto en el artículo 6.1.f) del RGPD requiere la realización de la correspondiente prueba de sopesamiento con el fin de determinar si el interés legítimo del solicitante prevalece sobre el derecho a la protección de datos de los afectados, lo que supone que, por parte del responsable del tratamiento:

- a) Debe valorarse el interés legítimo invocado por el solicitante, atendiendo a la concreta finalidad para la que se solicite el certificado o volante de empadronamiento.
- b) Debe atenderse igualmente a la especial situación en la que puedan encontrarse los afectados.
- c) En cuanto al requisito de la ponderación de los derechos e intereses en conflicto, ésta dependerá, en principio, de las circunstancias concretas del caso particular de que se trate.

Para la adecuada ponderación, es necesario que el responsable disponga de toda la información necesaria lo que supone, no sólo conocer la finalidad para la que se solicitan los datos, sino, muy especialmente, la incidencia que pueda tener en la esfera del afectado su comunicación, lo que implica el cumplimiento del deber de información en el momento de la obtención de los datos previsto en el artículo 13 del RGPD y el posible ejercicio por el afectado de su derecho de oposición al amparo del artículo 21 del mismo.

En lo relativo al deber de información, el artículo 13 del RGPD se refiere a la “Información que deberá facilitarse cuando los datos personales se obtengan del interesado”.

De tal forma, **el análisis de la legitimidad del acceso a los datos personales que se pretende —especialmente en atención a la eventual concurrencia del interés legítimo como base para el tratamiento de los datos—, y la valoración de si dicho acceso supone o no un tratamiento excesivo, deben realizarse examinando tanto el principio de finalidad como el principio de proporcionalidad, sin que en el supuesto planteado se cumplan los requisitos inherentes a dichos principios.**

A su vez, lo dispuesto en la **Disposición adicional décima de la LOPDGDD** en relación con las comunicaciones de datos realizadas por los sujetos enumerados en su artículo 77.1, *no resulta aplicable al supuesto planteado en la consulta* dado que, de una parte, (i) no se cuenta con el consentimiento de los afectados, y, de otra parte (ii), **no se aprecia que concurra en los solicitantes un interés legítimo que prevalezca sobre los derechos e intereses de los afectados** conforme a lo establecido en el artículo 6.1 f) del RGPD.

## VI

Finalmente, la propia normativa sobre tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, contiene claros ejemplos derivados de la naturaleza meramente administrativa del Registro de Vehículos de la JCT, incluso en relación con la responsabilidad exigible por la comisión de infracciones en su propio ámbito.

Así, el artículo 11.1.a) de la **LSV** regula la necesidad de proceder —por parte de su titular—, a la identificación del conductor de un determinado vehículo, toda vez que *no concurre necesariamente la identidad de personas entre titular y conductor (usuario)*. A saber:

“Artículo 11 Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual

1. El titular de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de cometerse una infracción. Los datos facilitados deben incluir el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el

Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Si el conductor no figura inscrito en el aludido Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.”

Tal y como se viene exponiendo, del análisis del articulado de la “Ley de Seguridad Vial”, del Reglamento General de Vehículos, y de la Jurisprudencia que se cita, se obtienen conclusiones claras en relación con el acceso a la información con datos de carácter personal obrante en el Registro de Vehículos de la JCT, deviniendo insuficiente el vínculo contractual referido en la consulta a los efectos de justificar la concurrencia del *interés legítimo* del artículo 6.1. f) RGPD.

Además, debe recordarse que el artículo 6 del **RGPD**, en su apartado 4, proscribire el tratamiento de datos personales para *finés distintos*, que únicamente -de manera excepcional- pueden establecerse por el Derecho de la Unión o de los Estados miembros siempre que “*constituya una medida necesaria y proporcional en una sociedad democrática para salvaguardar los objetivos indicados en el artículo 23.1*” o, en su defecto, apreciándose la compatibilidad de los fines conforme a los criterios que señala, que han de ser objeto de interpretación restrictiva, requiriéndose la existencia de garantías adecuadas.

Atendiendo a dichos preceptos, la finalidad y la actividad legítima de quien trata los datos delimitarán la posibilidad de recogida y tratamiento de estos, debiendo además limitarse dicho tratamiento a los **datos proporcionados o adecuados a tal finalidad**. Así, no es lícito el tratamiento de datos que excedan de lo necesario para el cumplimiento del fin perseguido, por infringir el principio de “**minimización de datos**”, recogido en el artículo 5.1.c) del RGPD. A este respecto, por todos, nuestros informes **0044/2020** y **0133/2018**.

Al propio tiempo, los datos únicamente podrán emplearse para los fines que justifican esa recogida y de los que deberá **ser informado el afectado** -ex artículo 13 RGPD-, **no siendo lícito el uso para otros fines**. Por consiguiente, *no resulta lícito, ni legítimo*, el acceso pretendido por las compañías que explotan y gestionan aparcamientos privados al dato relativo al domicilio de los titulares de los vehículos obrante en el Registro de Vehículos de la JCT, **no concurriendo** en este caso los presupuestos exigidos por la Disposición adicional décima de la LOPDGDD.

De tal modo, el acceso a la citada información **devendría excesivo y contrario a lo dispuesto en el artículo 5.1 b) del RGPD**, ya que supondría el tratamiento de datos personales para una finalidad distinta de aquella para la que se obtuvieron, conforme a la normativa que regula el Registro de Vehículos de la JCT.

A su vez, según se ha señalado, el transcrito artículo 2 del Reglamento General de Vehículos, dictado en desarrollo de la LSV, se limita a establecer **la finalidad principal** de los tratamientos con datos de carácter personal que se incorporan al “Registro de Vehículos”, cuya gestión se encuentra encaminada tanto a la **identificación del titular** del vehículo, como al conocimiento de las características técnicas del mismo y de su aptitud para circular, a la comprobación de las inspecciones realizadas, de tener concertado el seguro obligatorio de automóviles y del cumplimiento de otras obligaciones legales, a la constatación del Parque de Vehículos y su distribución, y a otros fines estadísticos.

En resumen, del análisis realizado, el acceso al dato personal relativo al domicilio de los titulares de los vehículos —en el supuesto sometido a informe— sería contrario a lo dispuesto en la normativa de protección de datos personales, no adaptándose a (i) las bases jurídicas de legitimación del artículo 6 del RGPD, (ii) ni a las exigencias de la Disposición adicional décima de la LOPDGDD, (iii) ni respetando —tampoco— los principios relativos al tratamiento de datos establecidos en el artículo 5 del RGPD.