

N/REF: 0036/2022

La consulta plantea si resulta conforme con lo dispuesto en la normativa de protección de datos, la comunicación —por parte de la Dirección General de Tráfico a las empresas de uso compartido de vehículos (*sharing*)—, del dato de verificación *tipo semáforo (rojo/verde)* a fin de permitir a las citadas empresas comprobar **la validez y vigencia de la licencia o permiso de conducción** de quien solicite conducir uno de sus vehículos, sin necesidad de recabar el consentimiento expreso del propio interesado.

A dichos efectos, por parte del órgano consultante se apunta la posibilidad de que concurra la base de legitimación del artículo 6.1., letras b), y/ o c), del 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-**), en orden a la citada comunicación de datos.

En síntesis, se plantea cuál sería la base legal de legitimación para dicho tratamiento, que posibilitaría la correspondiente cesión de datos de carácter personal, invocando la necesidad de implementar un mecanismo de verificación que garantice que el usuario en el momento en que pretende conducir el vehículo ofertado por una empresa del sector de la movilidad compartida, cuenta con la plena validez de su permiso o licencia de conducir, evitando imprecisiones y omisiones tendentes a eludir el control de la misma y el cumplimiento de sus requisitos de validez y vigencia.

Según informa el órgano consultante, la referida verificación obliga a plantearse la posibilidad de establecer un **sistema de interconexión** entre las empresas de alquiler o de uso compartido de vehículos y la DGT, por la que de forma automatizada esta última dé “el visto bueno” a la empresa para permitir que el cliente conduzca el vehículo al no existir ningún impedimento, cualquiera que sea su naturaleza jurídica, para otorgar validez a la autorización para conducir.

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, traspuesta al derecho español en virtud de la Ley Orgánica 7/2021, de 26 de mayo.

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”*.

El Texto Refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, **en adelante LSV**, establece en su artículo 61:

- “1.- La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción, dirigido a verificar que el conductor tenga los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo en los términos que se determine reglamentariamente.
- 2.- El permiso y la licencia de conducción podrán tener vigencia limitada en el tiempo, cuyos plazos podrán ser revisados en los términos que reglamentariamente se determine.
- 3.- Su vigencia estará también condicionada a que su titular no haya perdido el crédito de puntos asignado.”

A tenor del citado precepto, resulta obvio que en el supuesto objeto de consulta se producirán tratamientos de datos de carácter personal en los términos del artículo 4, apartados 1 y 2, del RGPD.

En relación con **la competencia** atribuida legalmente para la expedición y revisión de los permisos y licencias de conducir, el artículo 5 —Competencias del Ministerio del Interior— de la citada LSV, dispone en su letra a) que “(...) *corresponde al Ministerio del Interior: La expedición y revisión de los permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y psicofísicas y periodicidad que se determinen reglamentariamente, así como la declaración de la nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllos*”, señalando en el apartado 1 de su artículo 6 —Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico— que “*El Ministerio del Interior ejerce las competencias relacionadas en el artículo anterior a través del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.*”

En este sentido, el artículo 2 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores —**RGC**—, relativo a la competencia para expedir los permisos y las licencias de conducción, desarrolla las previsiones anteriores, disponiendo que “*Los permisos y licencias de conducción, así como las autorizaciones administrativas que provisionalmente los sustituyan, serán expedidos por las Jefaturas Provinciales de Tráfico, con excepción de los que autorizan a conducir vehículos de las Fuerzas Armadas o de la Dirección General de Policía y de la Guardia Civil.*”

Por su parte —según señala el órgano consultante y contempla la normativa invocada—, el artículo 10.3 de la LSV impone al titular y, en su caso,

al arrendatario de un vehículo *“el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, mantenerlo en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, someterlo a los reconocimientos e inspecciones que correspondan e impedir que sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.”*

Esta última obligación de diligencia, precaución y colaboración, predicable de los titulares y de los arrendatarios de los vehículos a motor, se encuentra claramente vinculada en el ámbito del responsable del tratamiento con el principio de protección de datos relativo a la **“proactividad”**, exigible a dicho responsable. Así, en el apartado 1 del artículo 5 del RGPD, se enumeran los principios que deben regir cualquier forma de tratamiento por parte del responsable, para —en su apartado 2— establecer que *“El responsable del tratamiento será responsable del cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1 y capaz de demostrarlo («responsabilidad proactiva»).*”, a saber:

“Artículo 5 Principios relativos al tratamiento

1. Los datos personales serán: a) tratados de manera lícita, leal y transparente en relación con el interesado («licitud, lealtad y transparencia»); 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»); c) adecuados, pertinentes y limitados a lo necesario en relación con los fines para los que son tratados («minimización de datos»); d) exactos y, si fuera necesario, actualizados; se adoptarán todas las medidas razonables para que se supriman o rectifiquen sin dilación los datos personales que sean inexactos con respecto a los fines para los que se tratan («exactitud»); e) mantenidos de forma que se permita la identificación de los interesados durante no más tiempo del necesario para los fines del tratamiento de los datos personales; los datos personales podrán conservarse durante períodos más largos siempre que se traten exclusivamente con fines de archivo en interés público, fines de investigación científica o histórica o fines estadísticos, de conformidad con el artículo 89, apartado 1, sin perjuicio de la aplicación de las medidas técnicas y organizativas apropiadas que impone el presente Reglamento a fin de proteger los derechos y libertades del interesado («limitación del plazo de conservación»); f) tratados de tal manera que se garantice una seguridad adecuada de los datos personales, incluida la protección contra el tratamiento no autorizado o ilícito y contra su pérdida, destrucción o daño accidental,

mediante la aplicación de medidas técnicas u organizativas apropiadas («integridad y confidencialidad»).

2. El responsable del tratamiento será responsable del cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1 y capaz de demostrarlo (**«responsabilidad proactiva»**).” La negrita es nuestra.

De lo anterior se obtiene que —existiendo un *deber de diligencia ineludible*, referido a los titulares y arrendatarios de vehículos en orden al debido cumplimiento de los requisitos necesarios para la conducción de dichos vehículos—, **corresponde a la administración responsable, titular de la competencia respectiva** (ex art. 5 y 6 de la LSV), velar por la disciplina y control del *hecho de la conducción*, verificando, por ministerio de la ley, el completo cumplimiento de los requisitos legalmente exigidos a cualquier persona que pretenda circular por las vías públicas conduciendo un vehículo a motor.

Otros deberes de diligencia y colaboración que se imponen a los titulares de los vehículos, tanto en régimen de propiedad, como en régimen de arrendamiento a largo plazo, se contienen en el artículo 11 de la LSV. Así, por ejemplo, la identificación del conductor del vehículo en caso de infracción, o su negativa a facilitar la conducción a cualquier persona que no disponga del permiso correspondiente.

Sin embargo, la existencia de dichas obligaciones, cuyo destinatario —como sujeto obligado— resulta de la descripción legal transcrita, **no es óbice para el cumplimiento de todas y cada una** de las obligaciones que incumben al responsable del tratamiento de los datos —Jefatura Central de Tráfico del Ministerio del Interior— en relación con la expedición, renovación, supervisión, control, revisión de vigencia, etcétera, enumeradas como parte de sus competencias en la norma con rango de ley formal que confiere dichas atribuciones a la Dirección General de Tráfico, como órgano superior y titular de la citada Jefatura Central de Tráfico del Ministerio del Interior —LSV—.

De lo anterior se infiere, que el deber de actuación con la máxima diligencia al que se alude repetidamente en el escrito de consulta, no empece, de una parte, (i) a la atribución competencial clara y taxativa de la responsabilidad de los tratamientos de datos contenidos en los permisos y licencias de conducción a la Dirección General de Tráfico, de otra parte (ii) al cumplimiento de los principios de los principios de protección de datos del artículo 5 del RGPD por parte de dicho responsable, y, finalmente (iii) a la exigencia —en su caso— **de una base legitimadora necesaria en orden a la comunicación de información con datos de carácter personal pretendida**, toda vez que corresponde al responsable del tratamiento la llevanza y gestión del Registro General de Conductores de la Jefatura Central de Tráfico.

En cuanto a este último aspecto, es necesario señalar que, de acuerdo con los artículos 5, letra h) y 6.1 de la LSV, corresponde al Ministerio del Interior, ejerciendo dicha competencia a través del Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, la llevanza, gestión y control de “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.**”

II

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, 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;** (la negrita es nuestra)
- 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;** (la negrita es nuestra)
- 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.

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 Española de Protección de Datos 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.

(...)

Los tratamientos de datos que necesite realizar la Administración para tal fin tendrían, en principio, como base jurídica legitimadora la propia base establecida en el artículo 6.1.e) RGPD, esto es, que el tratamiento ha de ser necesario para cumplimiento de la misión realizada en interés público, por cuanto la Administración no sólo está vinculada positivamente a la ley y al derecho de manera que no puede actuar sin éste o a espaldas de éste, sino que por ese mismo motivo toda su actuación esta guiada, en términos amplios, por el interés público, aunque su actuación se desenvuelva en el ámbito del derecho privado.

(...)

En cualquier caso, el RGPD excluye de la posibilidad de que los tratamientos realizados por las autoridades públicas en el ejercicio de sus funciones (sin distinguir si dichas funciones están sometidas al derecho público o al privado) puedan tener como base jurídica del tratamiento la letra f) del art. 6.1 RGPD, esto es, el interés legítimo. Ello, sin duda, porque parte de la base, como demuestra el considerando 45 RGPD, de que cuando se realice un tratamiento de datos en cumplimiento de una obligación legal aplicable al responsable del tratamiento o si es necesario para el cumplimiento de una misión realizada en interés público o en el ejercicio de poderes públicos, dicho tratamiento ha de tener una base en el Derecho de la Unión o de los Estados miembros. En definitiva, dicho tratamiento de datos estará amparado por la letra e) del art. 6.1 si el derecho aplicable ha atribuido una competencia a la Administración, y no lo estará en caso contrario.

(...)”

Así, la Agencia en su Informe 0175/2018, sostiene que *“Con carácter general, la base jurídica del tratamiento en las relaciones con la Administración, en aquellos supuestos en que existe una relación en la que no puede razonablemente predicarse que exista una situación de equilibrio entre el responsable del tratamiento (la Administración), y el interesado (el administrado) no sería el consentimiento (art. 6.1.a) RGPD), sino, según los casos, el cumplimiento de una obligación legal (art. 6.1.c) RGPD) o el cumplimiento de una misión de interés público o en el ejercicio de poderes públicos (art. 6.1.e) RGPD).”*

Descartada, en el presente caso, la concurrencia de la base del artículo 6.1.c), **al no existir una obligación legal que ampare el tratamiento,**

pretendiéndose la configuración del servicio y la cesión de información de carácter personal exclusivamente sobre una base contractual —cual es la contratación del uso compartido de vehículos (*sharing*)—, procede analizar la posible concurrencia de la base del artículo 6.1.e) del RGPD.

A este respecto, el artículo 8 de la LOPDGDD, que lleva por rúbrica “Tratamiento de datos por obligación legal, interés público o ejercicio de poderes públicos”, en su *apartado 2*, dispone que:

“2. El tratamiento de datos personales solo podrá considerarse fundado en el cumplimiento de una misión realizada en interés público o en el ejercicio de poderes públicos conferidos al responsable, en los términos previstos en el artículo 6.1 e) del Reglamento (UE) 2016/679, cuando derive de una competencia atribuida por una norma con rango de ley.”

Por consiguiente, para que el tratamiento pueda ampararse en el artículo 6.1.e) del RGPD, *se requiere que una norma con rango de ley* atribuya la competencia, competencia que, de acuerdo con el principio de vinculación positiva de la Administración a la ley, únicamente podrá ejercerse en los términos y dentro de los límites en que haya sido atribuida por dicha norma legal y, en su caso, por los preceptos reglamentarios que la desarrollen.

Pues bien, en relación con la exigencia de una previsión legal específica en la normativa de seguridad vial —en concreto en la LSV—, referida al registro de conductores e infractores, y a las competencias de la Jefatura Central de Tráfico en relación con la expedición, revisión y control de los permisos y licencias de conducción, podemos concluir que **dicha previsión no se contiene** de forma explícita en dicha norma con **rango de ley formal**, ni se encuentra incorporada a su normativa reglamentaria de desarrollo —Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el **RGC**— que regula los citados permisos y licencias, no concurriendo —en consecuencia— el requisito necesario para que resulte aplicable lo previsto en el artículo 6.1 e) del RGPD.

A mayor abundamiento, debe señalarse que el *carácter voluntario* de la utilización de un vehículo ofertado por una empresa del sector de la movilidad compartida, y la hipotética realización de los correspondientes tratamientos de datos en el marco de su colaboración con la Jefatura Central de Tráfico, **excluye la aplicación efectiva de la base jurídica del artículo 6.1. e) RGPD**, ya que la tutela del interés público o el ejercicio de potestades públicas no puede depender de la voluntariedad, ni de la autonomía de la voluntad de las partes. Además, dicha voluntariedad —dimanante de un acuerdo de voluntades en orden a la verificación de los requisitos exigidos por la normativa aplicable para la conducción de vehículos— no se encuentra prevista en la normativa que regula la actuación de la JCT, por lo que faltaría, como se ha visto, la norma con rango de ley que legitime dichos tratamientos, toda vez que la

actividad desplegada por la Dirección General de Tráfico no se incardinaría claramente en lo dispuesto en ningún precepto con rango de ley formal, **yendo dicha actividad más allá** de lo previsto por los artículos 5, 6, y 61 de la “Ley de Seguridad Vial”.

Por otro lado, tampoco se encuentra normativamente desarrollada la **forma en la que se procedería a comunicar la información** con datos de carácter personal, obrante en el Registro de conductores e infractores de la Jefatura Central de Tráfico a las empresas interesadas, regulando, al menos, en sus principales características y con las debidas garantías para la protección del derecho fundamental, tanto el flujo de información derivada de dicha comunicación, como el procedimiento de acceso a la información del citado Registro.

A su vez, lo anterior sugiere diversas *dificultades añadidas de tipo técnico y organizativo*, tales como la verificación de la idoneidad y cumplimiento de los requisitos necesarios para la conducción por parte de las personas extranjeras, titulares de una autorización administrativa para conducir expedida por otro Estado, y —en su caso— la consideración de la posible extensión del sistema propuesto a otro tipo de empresas vinculadas al arrendamiento de vehículos sin conductor en sus diversas modalidades.

En conclusión, en el supuesto objeto de análisis, la actividad pretendida por la Jefatura Central de Tráfico —referida a la posible verificación de los requisitos de los conductores para la conducción de vehículos, mediante la utilización de un sistema de interconexión entre las empresas de alquiler de uso compartido de vehículos y la DGT, por medios automatizados— **no se incardina** en una competencia atribuida por una norma con rango de ley.

III

Tal y como se viene señalando, la falta de previsión normativa y el *carácter contractual* del sistema propuesto, pretendiéndose la realización de los correspondientes tratamientos en el marco de la colaboración con la Jefatura Central de Tráfico, **excluye la aplicación efectiva de la base jurídica del artículo 6.1. e) RGPD**, toda vez que la actividad desplegada por la Dirección General de Tráfico no se incardinaría claramente en lo dispuesto en ningún precepto con rango de ley formal.

Así, *de forma resumida*, la competencia atribuida a la Dirección General de Tráfico, ejercida a través de sus Jefaturas Provinciales de Tráfico y referida a los permisos y licencias de conducción *se limita actualmente (i)* a la observancia del carácter reglado de su concesión, en atención a la concurrencia de los requisitos exigidos a los conductores —*ex artículo 1.2 del RGC*—, *(ii)* a la regulación de su expedición, renovación y verificación de los permisos y licencias de conducción —*ex artículo 2 del RGC*—, *(iii)* a la determinación de las condiciones de su expedición —*ex artículo 5 del RGC*—,

y (iv) a la regulación de su declaración de nulidad, lesividad y pérdida de vigencia —*Capítulo V del Título I, artículos 34 a 40 del RGC*—.

En consecuencia, la comunicación de información con datos de carácter personal a la que se refiere la presente consulta no encaja en el marco de las previstas por las normas jurídicas habilitantes, no pudiendo sustentarse en la base jurídica del artículo 6.1 e) del RGPD. Esto es, en la actualidad, para el cumplimiento de las misiones asignadas al Órgano consultante, no se contempla normativamente la cesión de la información personal incorporada a los permisos y licencias de conducir a las empresas del sector de la movilidad compartida.

En cuanto al *consentimiento* —base jurídica del tratamiento de datos del artículo 6.1 a) del RGPD—, según viene señalando esta Agencia, con carácter general, la base jurídica del tratamiento en las relaciones con la Administración, en aquellos supuestos en que existe una relación en la que no puede razonablemente predicarse que exista una situación de equilibrio entre el responsable del tratamiento (la Administración), y el interesado (el administrado) **no sería el consentimiento** (art. 6.1.a) RGPD), sino, según los casos, el cumplimiento de una obligación legal (art. 6.1.c) RGPD) o el cumplimiento de una misión de interés público o en el ejercicio de poderes públicos (art. 6.1.e) RGPD).

Por ello, y aunque en los tratamientos de datos por las Administraciones Públicas no puede excluirse, sin más, el consentimiento de los afectados, el mismo *tiene carácter excepcional*, al no reunir, con carácter general, el requisito de ser libre. Por ello, aunque sea hipotéticamente, procede el análisis de la falta de concurrencia de los requisitos de dicha base legitimadora en el supuesto sometido a informe.

Así, no cabe considerar que, en las actividades de verificación y comprobación planteadas en la consulta, *sobre la base de un sistema de comunicación automatizada entre la JCT y las empresas afectadas*, exista una relación de equilibrio entre la Jefatura Central de Tráfico y los interesados, y, en consecuencia, la base legitimadora para el tratamiento de los datos de carácter personal **no puede incardinarse en lo previsto en la letra a) del artículo 6.1 del RGPD**, ya que el consentimiento no sería libre. Asimismo, tampoco quedaría acreditado que se cumpliera con el resto de los requisitos necesarios para un consentimiento válido, como son que el consentimiento sea informado, específico e inequívoco.

Además, teniendo en cuenta la definición de “consentimiento” del artículo 4.11 del RGPD, y los requisitos atinentes a la libertad de su otorgamiento y al equilibrio de las partes —según prevén los Considerandos 42 y 43 del RGPD— en el supuesto objeto de informe **no se daría el debido**

cumplimiento a las “Condiciones para el consentimiento” del artículo 7 del RGPD, ni del artículo 6 de la LOPDGDD. A su vez, de acuerdo con el esquema descrito en la consulta, **no puede aseverarse razonablemente que** -con base en el consentimiento de los interesados-, **quede garantizada la aplicación de los principios establecidos por el Reglamento general de protección de datos**, y, en particular, la información del interesado sobre los fines del tratamiento y sobre sus derechos.

IV

Finalmente, desde una perspectiva tecnológica, conviene referir que, recientemente, el Comité Europeo de Protección de Datos -CEPD-, ha procedido a la revisión y publicación de una nueva versión de sus **Directrices 1/2020**, sobre el tratamiento de datos personales en el contexto de vehículos conectados y aplicaciones relacionadas con la movilidad, que fueron adoptadas el 28 de enero de 2020, y cuya última versión data del 9 de marzo de 2021.

Según se señala en dichas Directrices, este nuevo tipo de tratamiento de datos se caracteriza por su *especial complejidad*, ya que no se limita al concurso de los actores tradicionales de la industria del automóvil, sino que se complementa por la aparición de nuevos agentes pertenecientes a la economía digital.

En el *apartado 1.5 de estas Directrices* se hace hincapié en los riesgos para la privacidad y la protección de datos derivados de los nuevos sistemas y funcionalidades de interconexión. La evolución del denominado “*internet de las cosas*” incide muy especialmente en la privacidad en el contexto de los vehículos conectados. *Así, las cuestiones relativas a la seguridad y el control de los datos personales son aún más delicadas en dicho contexto*, ya que entrañan preocupaciones en materia de seguridad vial y pueden afectar a la integridad física del conductor, en un entorno tradicionalmente percibido como aislado y protegido de interferencias externas.

En estas Directrices, también **se señala que es posible que los conductores y pasajeros de vehículos no siempre estén debidamente informados sobre el tratamiento de los datos** que tienen lugar en o a través de un vehículo conectado. Así, generalmente, la información es ofrecida al propietario del vehículo, que puede no ser el conductor, y, con carácter general, dicha *información tampoco puede ser proporcionada en tiempo real y en forma conveniente*. Por lo tanto, existe el riesgo de que no haya suficientes funcionalidades u opciones ofrecidas para ejercer el control necesario para que las personas afectadas aprovechen sus derechos de protección de datos y privacidad. Este punto es importante ya que, durante su vida útil, los vehículos pueden pertenecer a más de un propietario, ya sea porque se venden o porque se encuentran arrendados. **Los vehículos son compartidos o alquilados, no sólo por empresas, sino también por particulares, y las**

personas cuyos datos se recopilan no disponen, en ocasiones, de mecanismos apropiados para oponerse al procesamiento de sus datos.

Todas estas cuestiones, aconsejarían que, en relación con la cuestión planteada, **en el supuesto de concurrir alguna de las bases de legitimación** del artículo 6 del RGPD para el tratamiento de datos de carácter personal, por parte del órgano consultante se procediese a la realización *de una evaluación de impacto* de relativa a la protección de datos, siguiendo así lo previsto por el artículo 35.1 de dicho Reglamento, que señala:

“1.Cuando sea probable que un tipo de tratamiento, en particular si utiliza nuevas tecnologías, por su naturaleza, alcance, contexto o fines, entrañe un alto riesgo para los derechos y libertades de las personas físicas, el responsable del tratamiento realizará, antes del tratamiento, una evaluación del impacto de las operaciones de tratamiento en la protección de datos personales. Una única evaluación podrá abordar una serie de operaciones de tratamiento similares que entrañen altos riesgos similares.”

Sin embargo, tal y como se viene exponiendo, el tratamiento de datos de carácter personal al que se refiere la presente consulta podría ser contrario a lo dispuesto en la normativa de protección de datos personales, al no adaptarse actualmente a las bases jurídicas de legitimación del artículo 6 del RGPD.

En consecuencia, para realizar los referidos tratamientos resultaría necesario —*prima facie*— proceder a la oportuna **modificación** del Texto Refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, al objeto de dar cabida a la comunicación de información con datos de carácter personal contenida en los permisos y/o licencias de conducción *con la finalidad* descrita en la consulta.

A su vez, en la documentación aneja a dicha modificación legal, y, en particular, en la Memoria de análisis del correspondiente proyecto normativo, debería procederse al examen completo de las diversas funcionalidades perseguidas por el órgano consultante —con especial mención de las medidas técnicas y organizativas a adoptar para evitar el acceso a otros datos que figuren en el Registro de conductores e infractores a terceros no legitimados, que, en su caso, servirían para **evaluar el impacto del tratamiento**—, asegurando el debido cumplimiento del deber de información establecido en el artículo 13 del RGPD, y garantizando el pleno respeto de los principios de protección de datos del artículo 5 del RGPD, con especial mención del principio de “*limitación de la finalidad*” del tratamiento de su apartado 1.b).

Para la elaboración de dicha **evaluación de impacto**, el órgano consultante deberá servirse de las directrices publicadas por esta AEPD en su página web, con el título “Orientaciones para la realización de una evaluación de impacto para la protección de datos en el desarrollo normativo”, disponibles en el enlace <https://www.aepd.es/es/documento/orientaciones-evaluacion-impacto-desarrollo-normativo.pdf>

En virtud de la modificación legal propuesta, podría implementarse el sistema de comunicación referido en la consulta, con estricta sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y en el resto de la normativa sobre protección de datos personales, quedando limitado el acceso a la información objeto de consulta únicamente a las empresas que acreditaran su legitimación para dicho acceso en el marco de la modificación legal propuesta.