

0050/2021

Como adecuadamente expone la petición de informe, y reitera la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN) que acompaña al texto del Proyecto, este proyecto de Real Decreto tiene por objeto trasponer parcialmente al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo y del Consejo, de 19 de marzo, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión. Es esta última parte del título de la Directiva, que se plasma en el capítulo VIII de la misma, denominado "Intercambio de información sobre el impago de cánones de carretera" de la Directiva (UE) 2019/520, el que no se traspone, por requerir su transposición al ordenamiento jurídico español, según expone la MAIN, la modificación del 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. Se centra por tanto la norma en la trasposición de dicha Directiva 2019/520 en lo relativo a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera, a lo que se ciñe el presente informe.

La Directiva citada contiene, en esencia, una regulación de la materia de protección de datos muy similar a la que se plasma en el proyecto de Real Decreto sometido a informe. Esta Agencia Española de Protección de Datos considera favorablemente la trasposición que se realiza en esta materia de protección de datos. Considera no obstante conveniente realizar un par de comentarios para proteger el derecho fundamental a la protección de datos personales de manera adicional a lo regulado, y en consonancia con el RGPD.

La interoperabilidad de los sistemas SET (Servicio Europeo de Telepeaje) supone una transmisión de datos personales del usuario del SET a su proveedor del SET, y de este al proveedor de servicios de peaje, de manera que se puedan comprobar con facilidad los datos del usuario del vehículo que ha abonar el canon o peaje en la carretera correspondiente. Esas transmisiones de datos, cuando traten datos personales, encajan en la definición de «tratamiento» que contiene el RGPD en su art. 4.2: *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;*

Como tal tratamiento de datos, están sujetos a la normativa de protección de datos personales, en concreto en el caso presente al RGPD y a la LOPDGDD. Dichos tratamientos han de cumplir, como cualquier otro, con los principios del art. 5 RGPD y contar con una base jurídica en el art. 6 RGPD. En el presente caso, parece que la base jurídica que puede dar base a estos tratamientos es la contenida en el art. 6.1.b) RGPD, por cuanto la inicial relación entre usuario y proveedor del SET sería un contrato que permitiera a aquel hacer uso de los sistemas de telepeaje del SET para el pago de cánones de carreteras. Posteriormente, determinados datos personales del usuario podrían ser comunicados al perceptor del peaje bien para calcular el mismo el peaje bien para comprobar el cálculo del peaje realizado por el proveedor del SET. Todo ello supone la existencia de responsables del tratamiento que de conformidad con el RGPD deberán llevar el correspondiente Registro de Actividades de Tratamiento conforme al art. 30 RGPD, en el que deberán hacer constar todas las circunstancias previstas en dicho precepto. En opinión de esta Agencia, el tratamiento que se realiza, que constituye en esencia un seguimiento del vehículo para permitirle abonar los cánones (ya sea por GPS, por RMC o cualquier otro sistema) entraña un riesgo para los derechos y libertades de los interesados y no es ocasional.

Por otra parte, es aplicable el art. 25 del RGPD, en cuanto establece la necesidad de la protección de datos desde el diseño y por defecto. En concreto respecto de los Equipos instalados a bordo (EIB). El responsable del tratamiento, que ha de entregar un EIB al usuario, deberá programar/habilitar el EIB de modo que sólo permita el seguimiento cuando sea estrictamente necesario, de modo que, por ejemplo, no pueda seguir al usuario cuando este no transite por una carretera/calle en la que no existe cánon, o permitir su apagado manual a voluntad del usuario en cualquier momento (si por ejemplo no deseara abonar el peaje mediante el SET). En definitiva, el EIB tiene la posibilidad técnica de efectuar un seguimiento continuo del usuario, lo que se considera un riesgo para su derecho a la protección de datos, que el proveedor del SET deberá prever en su programación/características técnicas para evitarlo. Esto debería recogerse en la norma.

Es cierto que ya el art. 27 de la Directiva (UE) 2019/520 recoge en su art. 27, sobre Protección de Datos, que las disposiciones del Reglamento (UE) 2016/679 y las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales de transposición de las Directivas 2002/58/CE y (UE) 2016/680 se aplicarán a los datos personales tratados en virtud de la presente Directiva. E igualmente el Reglamento Delegado (UE) 2020/203 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2019, relativo a la clasificación de los vehículos, las obligaciones de los usuarios del Servicio Europeo de Telepeaje, los requisitos relacionados con los componentes de interoperabilidad y los criterios mínimos de selección de los organismos notificados, cuya incorporación al ordenamiento jurídico español establece igualmente la Disposición Final segunda de la norma informada, señala en su Anexo II, apartado 1.3.2 que *el SET debe cumplir la legislación de la UE en materia de protección de datos. En particular, debe*

garantizar su conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 y con las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales que incorporan la Directiva 2002/58/CE al Derecho nacional. La norma informada recoge adecuadamente estas circunstancias en su art. 26, y es por lo tanto en este precepto en el que se sugiere que se mencione la obligación de los responsables de los tratamientos de cumplir con el art. 25 RGPD en cuanto a la privacidad por defecto y la privacidad desde el diseño respecto de los EIB.

Se advierte, por otra parte, que el art. 27.2, letra b) de la Directiva 2019/520 requiere que los Estados miembros adopten las medidas necesarias, de conformidad con la legislación aplicable en materia de protección de datos, para garantizar que se establezca un plazo para la conservación de los datos personales. Dicho plazo de conservación, que no se ha establecido en el proyecto, deberá cumplir con el art. 5.1, letra e), del RGPD, “limitación del plazo de conservación”: los datos no habrán de ser 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.

Por último, se sugiere:

- (i) que el art. 5.1 del proyecto quede redactado de la siguiente manera:

1. *La aplicación de este Real Decreto se llevará a cabo de forma que el tratamiento de los datos personales necesarios para el funcionamiento del Servicio Europeo de Telepeaje se realice con arreglo a las normas de protección de las libertades y derechos fundamentales de las personas, incluida su vida privada y, en particular, de conformidad **con 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)**, y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.*

y

- (ii) que el art. 15.1 del proyecto quede redactado de la siguiente manera:

1. *Los usuarios del SET pueden adherirse al SET a través de cualquier proveedor del SET, independientemente de su nacionalidad, del Estado miembro en el que tengan fijada su residencia o del Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo.*

Al suscribir un contrato con un proveedor del SET, los usuarios del SET deberán ser debidamente informados por éste acerca de los medios de

*pago válidos y, de conformidad con **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)** y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, del tratamiento que se dará a sus datos personales y de los derechos que les concede la legislación vigente en materia de protección de datos personales.*

La razón es que el RGPD es, como tal Reglamento, una norma directamente aplicable y la LOPDGDD es tan sólo una norma de adaptación del RGPD al ordenamiento español en lo permitido por dicho RGPD, pero de ninguna manera cubre, o sustituye, todas las normas del RGPD, por lo que este es aplicable directamente, además de la LOPDGDD.