

059/2025

I

Desde la perspectiva de la protección de datos personales, que es lo que incumbe a esta AEPD, y tal y como se ocupa de resaltar la petición de informe, se ha de analizar el contenido del apartado Uno de la Disposición Final Segunda (DF 2ª), del proyecto de real decreto, que modifica el art. 2 del Reglamento General de Vehículos (RGV), aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, cuyo título es “Registro de Vehículos”, y que a su vez cuenta con cinco apartados.

Si acudimos a la Memoria de Análisis de Impacto Normativo para ver cuál es la razón de dicha modificación del art. 2 del RGV nos encontramos con una sólo frase, escueta, que dice así:

*a) Se actualiza la regulación del Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico para adaptarlo a la normativa sobre protección de datos personales.*

Si acudimos ahora al texto del nuevo artículo propuesto, la única referencia que se hace a la normativa sobre protección de datos personales se encuentra en el apartado 5 del precepto, que dice:

*5. El funcionamiento del Registro, la forma y efectos de sus anotaciones, así como el alcance de su publicidad se ajustará, además, a la normativa vigente en materia de protección de datos personales.*

Frente al texto original del art. 2 RGV vigente, que en este aspecto establece:

*El funcionamiento del Registro, la forma y efectos de sus anotaciones, así como el alcance de su publicidad se ajustará, además, a la reglamentación que se recoge en el anexo I*

En opinión de esta AEPD, la referencia que se hace en el texto propuesto (apartado 5 del nuevo artículo 2) a la normativa de protección de datos es en primer lugar innecesaria, y en segundo lugar confusa, por lo siguiente:

- (i) En primer lugar, es innecesaria, porque tanto si se menciona en el texto como si no, los tratamientos de datos personales consecuencia de la existencia y gestión del registro de vehículos han de regirse por la normativa vigente en materia de protección de datos (RGPD y LOPDGDD), por ser tratamientos regulados por el derecho europeo (véase por ejemplo Decisión (UE) 2024/3237, y en todo caso por no estar excluidos dichos tratamientos en su ámbito material conforme al art. 2 RGPD y art. 2 LOPDGDD. Cuestión esta por otra parte que queda confirmada con la propia existencia en el Inventario de actividades de tratamiento de datos personales del Ministerio del Interior (conforme al art. 31 de la LOPDGDD) de un tratamiento denominado “*Tratamiento: DGT – Registro de vehículos*”, cuya finalidad es la *Gestión de los datos personales asociados a las matrículas de vehículos registrados*, y cuyas bases reconocidas de tratamiento son los artículos 6. 1. c) RGPD (el tratamiento es necesario para el cumplimiento de una obligación legal aplicable al responsable del tratamiento) y 6. 1. e) RGPD (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).
- (ii) En segundo lugar, la mención es confusa, por cuanto en puridad, la normativa en materia de protección de datos personales no regula “el funcionamiento del Registro, la forma y efectos de sus anotaciones, así como el alcance de su publicidad”. La normativa en materia de protección de datos personales regula el tratamiento total o parcialmente automatizado de datos personales, así como al tratamiento no automatizado de datos personales contenidos o destinados a ser incluidos en un fichero (art. 1 RGPD). Por ello, los tratamientos de datos personales que resulten del Registro de Vehículos se regirán, lo establezca o no el precepto, por el RGPD y la LOPDGDD.

Además, la MAIN, con el texto ya expuesto a este respecto, es un texto vacío de contenido, y que no explica ni aporta información acerca de cuál es esa “adaptación” o “actualización” pretendida del texto nuevo a la normativa de protección de datos personales. Por ello, esta AEPD considera que el apartado 5 del texto propuesto deberá de modificarse, bien para que tenga la misma redacción anterior, que se considera más adecuado, por las razones expuestas, bien para que simplemente se añada al texto anterior, como un punto y aparte, que **“Los tratamientos de datos personales que deriven del Registro de Vehículos se regirán en todo caso por la normativa vigente de protección de datos personales”**.

## II

Sentado lo anterior sobre el apartado 5, se advierte que no es el único aspecto del nuevo texto del art. 2 RGV que puede tener relación con la normativa de protección de datos personales.

En primer lugar, el apartado 3 del art. 2 propuesto, que tiene la misma redacción que el párrafo tercero del apartado 1 del art. 2 RGV actualmente vigente, dice así:

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

No obstante, esta AEPD tiene que llamar la atención sobre esa publicidad en un aspecto concreto, como es la posible publicidad en el Registro de Vehículos (RV) de las sanciones por infracciones graves y muy graves en materia de tráfico, conforme al art. 113.3 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 (TR LTSV), y sobre el que no se menciona nada en el art. 2 del texto sometido a informe. El art. 113 LSV dice:

*3. En el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico quedarán reflejadas las sanciones firmes por infracciones graves y muy graves en las que un vehículo tanto matriculado en España como en el extranjero estuviese implicado y el impago de las mismas, en su caso. Estas anotaciones formarán parte del historial del vehículo.*

Nos encontramos por tanto ante un tratamiento de datos personales incluidos en el art. 10 RGPD y 10 LOPDGDD, en cuanto datos “de naturaleza penal”, ya que este concepto incluye, con independencia de la naturaleza jurídica o nomen iuris en cada Estado miembro de la UE, y de acuerdo con la jurisprudencia del TJUE y del TEDH, aquellas sanciones relativas a puntos impuestos a conductores por infracciones de tráfico.

Así, la STJUE de 22 de junio de 2021, C-439/19, establece, respecto de las sanciones de tráfico por puntos a conductores, que:

- a) Están incluidas en el art. 2 del RGPD (#72).

- b) el hecho de que las infracciones de tráfico se consideren infracciones administrativas no es determinante para apreciar si dichas infracciones están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo 10 del RGPD (#80).
- c) De ello se deriva que las infracciones de tráfico que pueden implicar la atribución de puntos están comprendidas en el concepto de «infracciones penales» contemplado en el artículo 10 del RGPD (#93).

A continuación, en esta sentencia, el TJUE concluye que el RGPD, en particular sus artículos 5, apartado 1, 6, apartado 1, letra e), y 10, deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional que obliga al organismo público encargado del registro en el que se inscriben los puntos impuestos a conductores por infracciones de tráfico a establecer que dichos datos sean accesibles al público *sin que la persona que solicite ese acceso tenga que justificar un interés específico en obtenerlos* (#129).

Consecuencia de todo ello es que el contenido del RV, en cuanto se refiera a infracciones y sanciones, hace referencia a tratamientos de datos personales de “naturaleza penal” (art. 10 RGPD y 10 LOPDGDD), y la normativa habrá de establecer “garantías adecuadas para los derechos y libertades de los interesados” (art. 10 RGPD).

A este respecto, esta AEPD considera que no hay en el texto del RV propuesto unas “garantías adecuadas” en el sentido anterior, ya que, si bien se establece en el apartado 3 propuesto la necesidad de un “interés legítimo y directo”, no se añade ninguna salvaguarda para determinar cómo el responsable del tratamiento va a establecer el examen de dicho interés legítimo y directo para salvaguardar los derechos del interesado a la protección de datos personales. Esta cuestión, por otra parte, debería de haberse abordado en el procedimiento prelegislativo mediante un análisis de riesgos y una Evaluación de Impacto en materia de protección de datos (EIPD), que conforme al art. 35.7, en particular, su letra d), del RGPD hubiera podido determinar *“las medidas previstas para afrontar los riesgos, incluidas garantías, medidas de seguridad y mecanismos que garanticen la protección de datos personales, y a demostrar la conformidad con el presente Reglamento, teniendo en cuenta los derechos e intereses legítimos de los interesados y de otras personas afectadas”*.

Se recuerda aquí que el art. 19.4 del Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, establece una restricción al conocimiento por terceros distintos del propio interesado (infractor) de las sanciones de tráfico anotadas en el RV, medida esta que esta AEPD sugiere, cuando menos, que se coordine con la regulación del RV en el RGV para evitar contradicciones:

*4. Los datos relativos a las sanciones anotadas en los Registros sólo se certificarán a petición del propio interesado, de las autoridades judiciales o de las administrativas con potestad sancionadora en materia de tráfico y transcurrido el plazo a que se refiere el número 1 de este artículo, únicamente se podrán utilizar por la Dirección General de Tráfico para fines estadísticos o de gestión reglamentaria*

### III

Por último, se hará referencia a los epígrafes c) y d) del apartado 2 del art. 2 del RGV, que dicen que en el RV se procederá a:

*c) anotar los resultados de las inspecciones técnicas de vehículos obligatorias realizadas, así como las intervenciones realizadas por los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes.*

*d) inscribir las diferentes incidencias técnicas y aquellas relativas a la seguridad del vehículo.*

Con carácter general cabe decir que tal y como resulta del RGPD y de la LOPDGDD, así como del artículo 8, apartado 2, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (CDFUE), las restricciones del derecho fundamental a la protección de los datos personales de que se trata el presente asunto deben tener un fundamento legal. El art. 8 LOPDGDD establece que:

*1. El tratamiento de datos personales solo podrá considerarse fundado en el cumplimiento de una obligación legal exigible al responsable, en los términos previstos en el artículo 6.1.c) del Reglamento (UE) 2016/679, cuando así lo prevea una norma de Derecho de la Unión Europea o una norma con rango de ley, que podrá determinar las condiciones generales del tratamiento y los tipos de datos objeto del mismo así como las cesiones que procedan como consecuencia del cumplimiento de la obligación legal. Dicha norma podrá igualmente imponer condiciones especiales al tratamiento, tales como la adopción de medidas adicionales de seguridad u otras establecidas en el capítulo IV del Reglamento (UE) 2016/679.*

*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.*

Como ya expuesto con anterioridad, no cabe duda de que la base jurídica para el tratamiento de los datos del RV, y así lo recoge el propio Inventario de Actividades del Tratamiento del Ministerio del Interior, es la obligación legal o el cumplimiento de una misión realizada en interés público, y que por tanto ha de venir establecida en una ley.

De la exigencia de reserva de ley se desprende que la propia ley debe establecer reglas claras y precisas que regulen el alcance y la aplicación de la medida en cuestión y ello porque la normativa legal debe ser precisa para que los interesados puedan prever las consecuencias y adaptarse a ellas. Es lo que alguna doctrina ha denominado una *densidad normativa suficiente*. No solo es necesario que se adopte una normativa legal, sino que también se exige que esta sea lo suficientemente precisa y detallada.

Sobre esta base, esta AEPD considera que la mención que se realiza en al apartado d) a “inscribir las diferentes incidencias técnicas y aquellas relativas a la seguridad del vehículo” adolecerían de una ambigüedad y una tal extensión que iría en contra del principio de minimización recogido en el art. 5 RGPD, por cuanto nada se expresa en la MAIN acerca de dónde en la norma legal que ampare este tratamiento se recoge esta faculta, ni cuál es el límite o los datos que se harán constar en el RV a este respecto (que, no se olvide, son datos personales por cuanto pueden, en todo caso, hacer referencia a una persona física, el titular del vehículo).

Lo mismo resulta de la letra c), en su parte relativa a las *intervenciones realizadas por los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes*. Y ello porque, a diferencia de las Inspecciones Técnicas de Vehículos, que se recogen en la LSV (véase, por todos, su art. 67), nada parece existir en la LSV sobre obligación alguna de que el RV recoja las *intervenciones realizadas por los talleres de reparación de vehículos*, por lo que dicha prevención infringiría el RGPD y la LOPDGDD por falta de precepto legal que lo amparase.

En cualquier caso, además, y como ya se ha mencionado en el epígrafe anterior, falta toda mención a esta medida en una EIPD (que no se ha llevado a cabo) que hubiese recogido que conforme al art. 35.7, en particular, su letra d), del RGPD hubiera podido determinar “las medidas previstas para afrontar los riesgos, incluidas garantías, medidas de seguridad y mecanismos que garanticen la protección de datos personales, y a demostrar la conformidad con el presente Reglamento, teniendo en cuenta los derechos e intereses legítimos de los interesados y de otras personas afectadas”.

Dicha EIPD debería de tener en cuenta, para analizar detalladamente, que la consulta a través del RV de estas “reparaciones” puede realizarse a través de la matrícula del vehículo, relacionada por tanto, con su titular, por lo que no costaría esfuerzo alguno relacionar las características del vehículo con



una persona física identificada, y sería igualmente fácil proceder a realizar una elaboración del perfil de dicho interesado a través de los datos que resultan de dicho RV y las reparaciones; o que los interesados pueden tener intereses contrarios a dicha plasmación en el RV de sus datos personales, y una ponderación de los beneficios frente a los riesgos. Así, en la documentación aportada, la MAIN, ni se expone, ni se analiza ningún inconveniente para el afectado. Por ejemplo, del historial de reparaciones podría surgir la identificación del taller habitual donde se realizan las reparaciones en dicho vehículo, y por tanto datos personales atinentes al interesado; o puede resultar que el interesado realiza reparaciones muy específicas, o siempre la misma, o se revela su kilometraje, o sus patrones de conducción, o la frecuencia de las reparaciones, -o su total ausencia- lo que determina de nuevo datos atinentes a la identificación del interesado.

En definitiva, y además de la falta de previsión legal específica al respecto, estos tratamientos pueden implicar una recopilación de información desproporcionada que podría asociarse a determinados hábitos de consumo de personas identificadas y/o identificables, al lugar de su domicilio y/o residencia (localización), y a los diferentes tipos de gustos y/o preferencias de los afectados, de forma que el tratamiento podría perjudicar las garantías de su derecho fundamental a la protección de datos de carácter personal. Cuestión esta falta de todo análisis, por lo que, en el estado actual, y a falta de disposición legal que lo permita, se considera un tratamiento excesivo y contrario al art. 5 RGPD.