

Warszawa, 31-08-2021



**PREZES  
URZĘDU OCHRONY  
DANYCH OSOBOWYCH**  
*Jan Nowak*

**DOL.401.410.2021.WL.TG**

SEKRETARIAT ZŁOY SZEFA KS  
L.dz. DS. 175. 582. 21  
Data wpływu 6. 09. 2021 r.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU  
L. dz. SPS-WP.020.260.6.2021  
Data wpływu 6. 09. 2021

**Pan**  
**Christian Młynarek**  
**Zastępca Szefa**  
**Kancelarii Sejmu**  
**ul. Wiejska 4/6/8**  
**00-902 Warszawa**  
elektroniczna skrzynka podawcza  
ePUAP  
/KSRP/SkrytkaESP

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo wysłane drogą elektroniczną w dniu 10 sierpnia 2021 r. – znak: SPS-WP.020.260.5.2021 – (data wpływu do Urzędu Ochrony Danych Osobowych 12 sierpnia 2021 r.) dotyczące rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – **Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw** (druk sejmowy nr 1504), powoływanego dalej z zastosowaniem skrótu „projekt”, uprzejmie informuję, że do projektu tego – z punktu widzenia przepisów *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)* (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.<sup>1)</sup>), powoływanego dalej z zastosowaniem skrótu „rozporządzenie 2016/679”, oraz ustawy z dnia 10 maja 2018 r.

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 04.03.2021, str. 35.

o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1781) – organ właściwy w sprawie ochrony danych osobowych zgłasza następujące uwagi.

I W związku z, zaproponowanymi w art. 1 projektu, zmianami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694 i 720), powoływanej dalej z zastosowaniem skrótu „Prawo o ruchu drogowym”, obejmującymi: a) rozszerzenie zakresu danych zamieszczanych w centralnej ewidencji kierowców o dane o wysokości grzywnien nałożonych w drodze mandatu karnego za naruszenia przepisów ruchu drogowego (art. 100aa ust. 4 pkt 12 Prawa o ruchu drogowym, w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 1 lit. a projektu) i o uiszczeniu tych grzywnien (art. 100aa ust. 4 pkt 12a Prawa o ruchu drogowym, dodawany przez art. 1 pkt 1 lit. b projektu); b) udostępnianie zakładom ubezpieczeń danych o: α) wykroczeniach lub przestępstwach stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego, β) punktach za naruszenie przepisów ruchu drogowego przypisanych za wykroczenia lub przestępstwa stanowiące naruszenia przepisów ruchu drogowego, γ) wysokości grzywnien nałożonych w drodze mandatu karnego za naruszenia przepisów ruchu drogowego, δ) uiszczeniu grzywnien nałożonych w drodze mandatu karnego za naruszenia przepisów ruchu drogowego, ε) kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu (art. 100ah ust. 1 pkt 21 lit. c Prawa o ruchu drogowym, dodawany przez art. 1 pkt 3 lit. a projektu); c) udostępnianie zakładom ubezpieczeń danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (art. 100ah ust. 2a Prawa o ruchu drogowym, w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 3 lit. b projektu), organ nadzorczy podnosi, iż:

1. Zachodzi niekompatybilność między, nowelizowanymi, przepisami Prawa o ruchu drogowym a, również nowelizowanymi, unormowaniami ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1130) i ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 854 i 1177), powoływanej dalej z zastosowaniem skrótu „ustawa o UFG”. Zgodnie z, przywołanymi wyżej, art. 100ah ust. 1 pkt 21 lit. c (dodawany przez

art. 1 pkt 3 lit. a projektu) w zw. z art. 100aa ust. 4 pkt 12 (w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 1 lit. a projektu) i art. 100aa ust. 4 pkt 12a (dodawanym przez art. 1 pkt 1 lit. b projektu) Prawa o ruchu drogowym zakładom ubezpieczeń mają być udostępniane z centralnej ewidencji kierowców do oceny ryzyka ubezpieczeniowego w związku z czynnościami zmierzającymi do zawarcia umowy ubezpieczenia, o której mowa w dziale II w grupach 3<sup>2)</sup> i 10<sup>3)</sup> załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, dane o wysokości grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego za naruszenia przepisów ruchu drogowego i o uiszczeniu tych grzywien. Tymczasem w myśl – nowelizowanego przez art. 14 projektu – art. 41 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej zakłady ubezpieczeń nie mają podstawy prawnej do przetwarzania tych danych w celu dokonania oceny ryzyka ubezpieczeniowego i taryfikacji. Co więcej, stosownie do dyspozycji art. 100ah ust. 2a (w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 3 lit. b projektu) Prawa o ruchu drogowym dane o wysokości grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego za naruszenia przepisów ruchu drogowego i o uiszczeniu tych grzywien mają być udostępniane zakładom ubezpieczeń z centralnej ewidencji kierowców za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, a – nowelizowany przez art. 9 pkt 2 projektu – art. 102 ustawy o UFG nie przewiduje przetwarzania przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny tych danych.

Wskazana wyżej niezgodność uregulowań, nowelizowanych w projekcie, ustaw nie tylko rodzi ryzyko naruszenia zasady przejrzystości z art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2016/679, lecz może być nawet uznana za godzącą w zasadę zgodności z prawem (art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2016/679);

2. Podobną uwagę do zamieszczonej w pkt 1. organ właściwy w sprawie ochrony danych osobowych zgłasza do regulacji, zgodnie z którą zakładom ubezpieczeń mają być udostępniane dane

---

<sup>2)</sup> Ubezpieczenia casco pojazdów lądowych, z wyjątkiem pojazdów szynowych, obejmujące szkody 1) w pojazdach samochodowych; 2) w pojazdach lądowych bez własnego napędu.

<sup>3)</sup> Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wszelkiego rodzaju, wynikającej z posiadania i użytkowania pojazdów lądowych z napędem własnym, łącznie z ubezpieczeniem odpowiedzialności przewoźnika.

o kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu – art. 100ah ust. 1 pkt 21 lit. c (dodawany przez art. 1 pkt 3 lit. a projektu) w zw. z art. 100aa ust. 4 pkt 13 (niezmienianym) Prawa o ruchu drogowym. O ile bowiem w – nowelizowanym przez art. 9 pkt 2 lit. b projektu – art. 102 ust. 7a pkt 1 w zw. z ust. 7c ustawy o UFG przewidziano przetwarzanie przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny danych o kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, z uwzględnieniem metod i modeli oceny ryzyka, w celu dokonania przez zakład ubezpieczeń oceny ryzyka ubezpieczeniowego i zastosowania taryfy, w trakcie czynności udostępniania zakładom ubezpieczeń danych z centralnej ewidencji kierowców za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, to Projektodawca w – nowelizowanym przez art. 14 projektu – art. 41 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej nie wprowadził możliwości wykorzystania przez zakłady ubezpieczeń ww. danych w celu dokonania oceny ryzyka ubezpieczeniowego i taryfikacji.

Tym samym, przy zaproponowanym w projekcie ujęciu przepisów Prawa o ruchu drogowym i ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, powstaje wątpliwość co do zasadności udostępniania, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, zakładom ubezpieczeń danych o kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, których to danych zakłady te nie będą mogły wykorzystać w prawnie uzasadnionych celach, i w odniesieniu do których to danych dyskusyjnym jest, by legitymowały się one podstawą prawną do ich przetwarzania.

Wobec powyższego organ nadzorczy dostrzega potencjalną niezgodność, zawartych w projekcie, rozwiązań dotyczących udostępniania zakładom ubezpieczeń danych o kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu z zasadą zgodności z prawem (art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2016/679), zasadą ograniczenia celu

(art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2016/679) i zasadą przejrzystości (art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2016/679);

3. Zważywszy, że art. 100ah ust. 1 pkt 21 lit. c (dodawany przez art. 1 pkt 3 lit. a projektu) w zw. z art. 100aa ust. 4 pkt 12 (w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 1 lit. a projektu) i art. 100ah ust. 2a (w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 3 lit. b projektu) Prawa o ruchu drogowym przewiduje udostępnianie, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, zakładom ubezpieczeń, zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców, danych o wykroczeniach lub przestępstwach stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego i przypisanych im punktach za naruszenie przepisów ruchu drogowego, do oceny ryzyka ubezpieczeniowego w związku z czynnościami zmierzającymi do zawarcia umowy ubezpieczenia, o której mowa w dziale II w grupach 3 i 10 załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, za naruszające zasadę ograniczenia celu (art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2016/679) mogą być uznane art. 102 ust. 7c w zw. z 7a pkt 1, 3 i 4 ustawy o UFG, dodawane przez art. 9 pkt 2 lit. b projektu, oraz art. 41 ust. 1<sup>1</sup> ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, dodawany przez art. 14 pkt 1 projektu, w zakresie, w jakim przepisy te dopuszczają przetwarzanie, w tym udostępnianie, przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, a następnie przetwarzanie przez zakłady ubezpieczeń, danych o wykroczeniach lub przestępstwach stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego i przypisanych im punktach za naruszenie przepisów ruchu drogowego w celu zastosowania taryfy (taryfikacji). W istocie bowiem, o ile, w świetle unormowań projektu, przetwarzanie przez zakłady ubezpieczeń<sup>4)</sup> i Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny danych o wykroczeniach lub przestępstwach stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego i przypisanych im punktach za naruszenie przepisów ruchu drogowego nie budzi, co do zasady, wątpliwości organu właściwego w sprawie ochrony danych osobowych, to art. 102 ust. 7c ustawy o UFG, dodawany przez art. 9 pkt 2 lit. b projektu, wprowadza dodatkowy, oprócz wskazanego w art. 100ah ust. 1 pkt 21 lit. c Prawa o ruchu drogowym,

---

<sup>4)</sup> Oferujące umowy ubezpieczenia, o których mowa w dziale II w grupach 3 lub 10 załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej.

dodawanym przez art. 1 pkt 3 lit. a projektu, cel udostępniania powyższych danych z centralnej ewidencji kierowców i ich przetwarzania przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, a następnie także przetwarzania tych danych przez zakłady ubezpieczeń<sup>5)</sup>. Dopuszczalność takiej zmiany (rozszerzenia) celu przetwarzania jawi się jako wątpliwa z punktu widzenia przepisów rozporządzenia 2016/679;

4. Wysoce nieuzasadnioną wydaje się propozycja, zamieszczona w art. 100ac ust. 1 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 2 lit. a projektu, zgodnie z którą na: prokuratorów, sądy lub organy orzekające w sprawach o naruszenia w postępowaniu dyscyplinarnym został nałożony obowiązek przekazywania do centralnej ewidencji kierowców danych o uiszczeniu grzywien nałożonych w drodze mandatu karnego za naruszenia przepisów ruchu drogowego. Powstaje pytanie, z jakiego źródła i na jakiej podstawie prawnej ww. organy miałyby pozyskiwać takie dane.

II Respektując prawo Projektodawcy do zmiany przesłanek usunięcia z centralnej ewidencji kierowców danych o otrzymanej przez kierowcę lub osobę posiadającą pozwolenie na kierowanie tramwajem liczbie punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego [art. 98 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212), w brzmieniu nadanym przez art. 11 pkt 2 lit. b tiret pierwsze projektu, art. 98 ust. 5 pkt 2a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, dodawany przez art. 11 pkt 2 lit. b tiret drugie projektu, i art. 98 ust. 5a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, dodawany przez art. 11 pkt 2 lit. c projektu] oraz danych o popełnionych przez kierowcę lub osobę posiadającą pozwolenie na kierowanie tramwajem podczas kierowania pojazdem naruszeniach przepisów ruchu drogowego stwierdzonych mandatem karnym, prawomocnym wyrokiem sądu lub orzeczeniem organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym (art. 98 ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w brzmieniu nadanym przez art. 11 pkt 2 lit. d projektu), czyli wykroczeniach lub przestępstwach stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego, organ nadzorczy, kierując się

---

<sup>5)</sup> O których mowa w przypisie 4.

zasadą ograniczenia przechowywania (art. 5 ust. 1 lit. e rozporządzenia 2016/679), zauważa, iż –

1. Wobec uzależnienia przez Projektodawcę usunięcia z centralnej ewidencji kierowców danych o otrzymanej przez kierowcę lub osobę posiadającą pozwolenie na kierowanie tramwajem liczbie punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego oraz o popełnieniu przez kierowcę (osobę posiadającą pozwolenie na kierowanie tramwajem) wykroczenia lub przestępstwa stanowiącego naruszenie przepisów ruchu drogowego, od uiszczenia grzywny za naruszenie (art. 98 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w brzmieniu nadanym przez art. 11 pkt 2 lit. b tiret pierwsze projektu, art. 98 ust. 5 pkt 2a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, dodawany przez art. 11 pkt 2 lit. b tiret drugie projektu, art. 98 ust. 5a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, dodawany przez art. 11 pkt 2 lit. c projektu, oraz art. 98 ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w brzmieniu nadanym przez art. 11 pkt 2 lit. d projektu), niejasną pozostaje kwestia terminu usunięcia z centralnej ewidencji kierowców ww. danych w przypadku przedawnienia wykonania orzeczonej grzywny na podstawie art. 45 § 3 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 281, 720 i 1023) albo art. 103 § 1 pkt 3 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1444 i 1517 oraz z 2021 r. poz. 1023). W razie zaistnienia przedawnienia wykonania orzeczonej grzywny przepisy projektu nie określają ani początku biegu terminu usunięcia z centralnej ewidencji kierowców ww. danych, ani okresu czasu, po upływie którego dane te podlegają w takiej sytuacji usunięciu. Nie można zaś zapominać, że chodzi w tym przypadku o dane, o których mowa w art. 10 rozporządzenia 2016/679, podlegające szczególnemu reżimowi przetwarzania;
2. Uwzględniając, iż – przewidziane w art. 98 ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w brzmieniu nadanym przez art. 11 pkt 2 lit. d projektu – uwarunkowanie od uiszczenia grzywny za naruszenie usunięcia z centralnej ewidencji kierowców danych o popełnieniu przez kierowcę (osobę posiadającą pozwolenie na kierowanie tramwajem) wykroczenia lub przestępstwa stanowiącego naruszenie przepisów ruchu drogowego może w praktyce skutkować istotnym wydłużeniem okresu przetwarzania tych danych

w centralnej ewidencji kierowców, jak również biorąc pod uwagę, zasadniczo poszerzony w projekcie, krąg podmiotów, które mają mieć dostęp do powyższych danych, organ właściwy w sprawie ochrony danych osobowych proponuje rozważenie skrócenia, wprowadzonego w komentowanym art. 98 ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (w brzmieniu nadanym przez art. 11 pkt 2 lit. d projektu), pięcioletniego terminu, z upływem którego dane o popełnieniu przez kierowcę (osobę posiadającą pozwolenie na kierowanie tramwajem) wykroczenia lub przestępstwa stanowiącego naruszenie przepisów ruchu drogowego podlegają usunięciu.

Z wyrazami szacunku,

Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych  
Jan Nowak

/ - dokument w postaci elektronicznej podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym /