



Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn.: DPUE.920.2525.2021.MH (3)

dot.: DDP-1.0210.4.2020 z 8.07.2021 r.

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

1. W odnośniku do tytułu projektowanej ustawy wskazano, że ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii*.

Z dołączonej do projektu tabeli zgodności nie wynika jednak, by przewidziane było wdrożenie dyrektywy 2019/520 innymi aktami prawnymi niż projektowana ustawa.

O ile projektodawca nie przewiduje wdrożenia dyrektywy aktami innymi niż projektowana ustawa, brzmienie wspomnianego odnośnika należy określić zgodnie z §19a ust. 1 pkt 1 *Zasad techniki prawodawczej*.

2. W odnośniku do tytułu projektowanej ustawy wskazano też, że dokonuje ona w zakresie swojej regulacji wdrożenia *rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2020/203 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie klasyfikacji pojazdów, obowiązków użytkowników europejskiej usługi opłaty elektronicznej, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz minimalnych kryteriów kwalifikowalności jednostek notyfikowanych*.

Zgodnie z art. 6 wspomnianego rozporządzenia delegowanego wiąże ono w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Brzmienie odnośnika do tytułu należy w tej sytuacji określić zgodnie z §19 ust. 2 *Zasad techniki prawodawczej*. Zgodnie z tym przepisem, w przypadku ustawy, której uchwalenie jest związane z wydaniem lub obowiązywaniem aktu normatywnego ustanowionego przez instytucję Unii Europejskiej, dającego się bezpośrednio stosować, po określeniu przedmiotu ustawy zamieszcza się odnośnik do tytułu ustawy informujący o akcie normatywnym, z którym ustawa jest związana, co wyraża się w szczególności zwrotem „niniejsza ustawa służy stosowaniu”.

Ponadto, jak wynika z tabeli zgodności, projekt służy także stosowaniu *rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/204 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowych obowiązków dostawców europejskiej usługi opłaty elektronicznej, minimalnej treści informacji o obszarze europejskiej usługi opłaty elektronicznej, interfejsów elektronicznych, wymogów dotyczących składników interoperacyjności oraz uchylecia decyzji 2009/750/WE*.

Zasadne jest zatem wykazanie tego faktu w stosownym odnośniku, zgodnie z *Zasadami techniki prawodawczej*.

3. Projektowany art. 13mf ust. 1 i 2 ustawy o drogach publicznych określa procedurę nakładania kary pieniężnej za brak uiszczenia opłaty elektronicznej. Z kolei w art. 13mg ustawy o drogach publicznych określono procedurę zatrzymania pojazdu w przypadku naruszenia przez kierowcę obowiązków dotyczących wniesienia elektronicznej opłaty za przejazd.

W tabeli zgodności wskazano, że przepisy te służą wdrożeniu art. 24 ust. 1 dyrektywy 2019/520. Zgodnie z przywołanym przepisem dyrektywy państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, decyduje o wszczęciu lub zaniechaniu wszczęcia postępowania następczego dotyczącego przypadku nieuiszczenia opłaty drogowej. W przypadku gdy państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, podejmie decyzję o wszczęciu takiego postępowania, informuje ono zgodnie ze swoim prawem krajowym właściciela lub posiadacza pojazdu, lub osobę ustaloną w inny sposób, których podejrzewa się o nieuiszczenie opłaty drogowej. W zawiadomieniu tym, stosownie do przepisów prawa krajowego, uwzględnia się informacje na temat konsekwencji prawnych czynu w państwie członkowskim, na terytorium którego miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, w świetle prawa tego państwa członkowskiego.

Przepis art. 24 ust. 1 dyrektywy wskazuje zatem, że konsekwencje prawne czynu polegającego na nieuiszczeniu opłaty drogowej określone są w prawie krajowym. Powyższy wniosek wynika też z motywu 51 dyrektywy, zgodnie z którym postępowania następcze wszczęte po nieuiszczeniu opłaty drogowej nie są zharmonizowane w całej Unii.

W kontekście powyższego projektowane art. 13mf ust. 1 i 2 i art. 13mg nie wydają się służyć wdrożeniu dyrektywy 2019/520. W przypadku niewykazania przez projektodawcę, że wspomniane przepisy wdrażają dyrektywę 2019/520 informacje dotyczące tego przepisu należy usunąć z tabeli zgodności do projektu.

W takim przypadku zasadność uwzględnienia wskazanych przepisów w projekcie powinna być ponadto wykazana w odwróconej tabeli zgodności, która zgodnie z §30 ust. 2 *Regulaminu pracy Rady Ministrów* powinna zostać dołączona do projektu ustawy mającej na celu wdrożenie prawa Unii Europejskiej zawierającej przepisy wykraczające poza ten cel.

4. W przypadku wykazania, że projektowane art. 13mf ust. 1 i 2 i art. 13mg ustawy o drogach publicznych służą jednak wdrożeniu dyrektywy 2019/520, należy zwrócić uwagę na proporcjonalność rozwiązania przewidzianego w projektowanym art. 13mg ust. 1, przewidującego – w przypadku naruszenia przez kierowcę obowiązków dotyczących wniesienia elektronicznej opłaty za przejazd – zatrzymanie pojazdu obok sankcji określonej w art. 13mf ust. 1 i 2.

Zasada proporcjonalności, wyrażona wprost w art. 5 ust. 4 TUE została doprecyzowana w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości, który wielokrotnie podkreślał, że zalicza się ona do podstawowych zasad prawa unijnego i wymaga, by środki prawne wynikające z zastosowania przepisów prawa unijnego były odpowiednie do realizacji zgodnego z prawem celu zamierzonego przez dane regulacje i nie wykraczały poza to, co jest konieczne do jego osiągnięcia (wyrok w sprawie C-456/18, *Węgry/Komisja*, pkt 41 i przywołane tam orzecznictwo, wyrok w sprawie C-271/06, *Netto Supermarkt*, pkt 18). Rozwiązanie przewidujące sankcję w postaci zatrzymania pojazdu, obok kary pieniężnej, może budzić wątpliwości w świetle zasady proporcjonalności.

5. W kontekście uwagi dotyczącej braku zharmonizowania postępowań następczych wszczętych po nieuiszczeniu opłaty drogowej należy także zwrócić uwagę na projektowany art. 13me ust. 2 ustawy o drogach publicznych.

Przepis ten służy wdrożeniu art. 27 ust. 2 akapit drugi dyrektywy 2019/520, zgodnie z którym państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dane osobowe przetwarzane na podstawie tej dyrektywy wykorzystywano wyłącznie na potrzeby:

a) ustalenia osób podejrzanych o popełnienie wykroczenia polegającego na naruszeniu obowiązku uiszczenia opłaty drogowej w rozumieniu art. 5 ust. 8; b) zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty wywiązał się z obowiązków wobec organów podatkowych; c) ustalenia pojazdu i właściciela lub posiadacza pojazdu, w przypadku którego stwierdzono nieuiszczenie opłaty drogowej.

Projektowany art. 13me ust. 2 ustawy o drogach publicznych uwzględnia z kolei wśród celów, do jakich mogą być przetwarzane dane osobowe, m.in.: wszczęcie i prowadzenie postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym sporządzenia i doręczenia zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej; wystawienie i doręczenie wezwania do wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej oraz prowadzenia postępowania w związku z wniesieniem sprzeciwu od autostradowej opłaty dodatkowej; wszczęcie i prowadzenie postępowania egzekucyjnego w celu wyegzekwowania kary pieniężnej za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej albo autostradowej opłaty dodatkowej, zgodnie z przepisami *ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji*; prowadzenie postępowań sądowych w związku z wykonywaniem przez sądy administracyjne kontroli (projektowany art. 13me ust. 2 pkt 2-5 ustawy o drogach publicznych).

Powyższe cele nie mieszczą się w zakresie określonym w art. 27 ust. 2 akapit drugi dyrektywy. Niezbędne jest zatem wykazanie przez projektodawcę zasadności przetwarzania danych w tak szerokim zakresie, jak przewiduje to projektowany przepis.

6. Zgodnie z art. 3 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2019/520 istniejące systemy elektronicznego poboru opłat drogowych wymagające instalacji lub używania urządzenia pokładowego (OBE) i wykorzystujące inne technologie muszą spełniać wymogi określone w akapicie

pierwszym tego ustępu w przypadku dokonania istotnych ulepszeń technologicznych. W tabeli zgodności jako przepis wdrażający wskazano w tym zakresie art. 13i ust. 1 ustawy o drogach publicznych, który nie odnosi się jednak do kwestii ulepszeń systemu. Niezbędne jest zatem wykazanie sposobu wdrożenia tego przepisu.

7. Art. 4 pkt c) dyrektywy 2019/520 przewiduje, że wymogiem zarejestrowania przez państwo członkowskie dostawcy europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS) jest m.in. posiadanie kompetencji w świadczeniu usług elektronicznego poboru opłat lub w innych powiązanych dziedzinach.

Z kolei projektowany art. 16e ust. 2a określa jako warunek świadczenia usługi EETS posiadanie doświadczenia w świadczeniu określonych w tym przepisie usług, w szczególności w obszarze elektronicznego poboru opłat.

W tym kontekście należy zauważyć, że zakres odniesienia pojęcia „doświadczenie” jest odmienny niż pojęcia „kompetencja”, świadczenie usług EETS na podstawie projektowanej ustawy może zostać zatem nadmiernie ograniczone w stosunku do zakresu przewidzianego w dyrektywie.

8. W tabeli zgodności w odniesieniu do art. 8 ust. 1 dyrektywy 2019/520 wskazano, że nie wymaga on transpozycji.

Zgodnie jednak z tym przepisem państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w przypadku gdy dostawca EETS i podmiot pobierający opłaty stosują – do celów ustanowienia taryfy opłaty mającej zastosowanie do danego pojazdu – różne klasyfikacje pojazdów, wiążąca była klasyfikacja stosowana przez podmiot pobierający opłaty, chyba że można wykazać, że jest błędna.

Przepis ten wymaga zatem wdrożenia.

9. Art. 12 ust. 2 dyrektywy określa procedurę kompletowania dokumentów przez organ pojednawczy powoływany do rozpoznania sporu pomiędzy dostawcą EETS a podmiotem pobierającym opłaty, zaś art. 12 ust. 3 procedurę mediacji przed tym organem. Oba przepisy określają bieg terminów realizacji zadań przed organ pojednawczy przez odniesienie do chwili otrzymania przez ten organ wniosku o interwencję.

Tymczasem obowiązujące przepisy art. 16zb ust. 3 i art. 16zc ust. 1 ustawy o drogach publicznych, wskazane jako wdrażające wspomniane przepisy dyrektywy, odnoszą się do momentu powołania komisji właściwej do wydawania opinii w sprawie sporów związanych z usługą EETS.

W kontekście powyższego zauważyć należy, że w przypadku opóźnienia w powołaniu komisji naruszone może być wynikające z art. 12 ust. 2 i 3 dyrektywy uprawnienie dostawcy EETS i podmiotu pobierającego opłatę do odpowiednio szybkiego rozpoznania sprawy przez organ pojednawczy, a także art. 11 ust. 1 dyrektywy, zgodnie z którym każde państwo członkowskie posiadające co najmniej jeden obszar EETS wyznacza lub powołuje organ pojednawczy, którego zadaniem jest ułatwianie mediacji między podmiotami pobierającymi opłaty a dostawcami EETS.

10. Zgodnie z art. 14 ust. 1 dyrektywy państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby interakcja użytkowników EETS z podmiotami pobierającymi opłaty w ramach EETS była ograniczona, w stosownych przypadkach, do procesu wystawiania faktur zgodnie z art. 6 ust. 4 i do procedur egzekwowania. Interakcje między użytkownikami EETS i dostawcami EETS lub ich OBE mogą być specyficzne dla danego dostawcy EETS, bez szkody dla interoperacyjności EETS.

Jako wdrażające powyższy przepis w tabeli zgodności wskazano przepisy ustawy o transporcie drogowym dotyczące zasad przeprowadzania kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej oraz kontroli używanego w pojeździe urządzenia pokładowego.

Przepisy te nie odnoszą się natomiast bezpośrednio do dyspozycji art. 14 ust. 1 dyrektywy. Niezbędne jest zatem wykazanie sposobu, w jaki wdrożony zostanie ten przepis.

11. W art. 16 ust. 1 dyrektywy określono zasady postępowania w sytuacji podejrzenia, że wprowadzone do obrotu składniki interoperacyjności posiadające oznakowanie CE prawdopodobnie nie spełnią istotnych wymogów przy używaniu ich zgodnie z przeznaczeniem.

W tabeli zgodności do projektu jako wdrażający wskazano w tym zakresie przepis art. 16w ust. 1 ustawy o drogach publicznych, przewidujący odpowiednie stosowanie przepisów *ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku*.

Dla wykazania wdrożenia przepisu art. 16 ust. 1 dyrektywy niezbędne jest wskazanie w tabeli zgodności przepisów ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, które zapewniają to wdrożenie.

Uwaga ta odnosi się też do art. 17 dyrektywy, określającego tryb postępowania w zakresie wydawania decyzji dotyczących ograniczenia zakresu stosowania składników interoperacyjności.

12. Zgodnie z art. 26 akapit pierwszy dyrektywy każde państwo członkowskie składa Komisji kompleksowe sprawozdanie do dnia 19 kwietnia 2023 r., a następnie co trzy lata.

Tymczasem w projektowanym art. 13md ust. 2 ustawy o drogach publicznych, który służy wdrożeniu wspomnianego przepisu dyrektywy, wskazano, że minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej: 1) pierwsze sprawozdanie krajowego punktu kontaktowego w terminie do dnia 19 października 2023 r. za okres czterech poprzednich lat; 2) kolejne sprawozdania co trzy lata, począwszy od dnia, w którym przekazano pierwsze sprawozdanie KPK, w terminie do dnia 19 października danego roku, za okres trzech poprzednich lat.

Z kolei zgodnie z art. 13md ust. 4 minister właściwy do spraw informatyzacji oraz krajowe podmioty uprawnione przekazują ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje na potrzeby sporządzenia sprawozdania: 1) w terminie do dnia 19 września 2023 r. – w przypadku pierwszego sprawozdania; 2) co trzy lata, począwszy od dnia, o którym mowa w pkt 1, w terminie do dnia 19 września danego roku, za okres trzech poprzednich lat – w przypadku kolejnych sprawozdań.

Przewidziane w projektowanym art. 13md ust. 2 i 4 terminy przekazania sprawozdania oraz informacji wymagają dostosowania do terminu wskazanego w dyrektywie, określonego na 19 kwietnia 2023 r. (i następnie co trzy lata).

13. Zgodnie z art. 27 ust. 2 lit. c) dyrektywy państwa członkowskie przyjmują, zgodnie z obowiązującymi przepisami o ochronie danych, środki konieczne do zapewnienia, aby został określony okres przechowywania danych osobowych. Przepis ten wdrażany jest w projektowanym art. 13me ust. 3 ustawy o drogach publicznych, który odsyła we wspomnianym zakresie do przepisów wydanych na podstawie art. 6 ust. 2b *ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach*.

Należy jednak zauważyć, że art. 6 ust. 2b ustawy o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach odnosi się do kwestii archiwizacji danych, w tym w szczególności opracowywania instrukcji kancelaryjnej – czyli do kwestii odrębnych od przechowywania

danych. W celu wdrożenia art. 27 ust. 2 lit. c) dyrektywy niezbędne jest natomiast precyzyjne wskazanie okresu przechowywania danych, nie zaś ich archiwizacji.

14. Na podstawie art. 16i ust. 1 pkt 2a ustawy o drogach publicznych dostawca EETS jest obowiązany niezwłocznie, ale nie później niż w terminie dwóch dni kalendarzowych od dnia otrzymania wniosku o udostępnienie danych, przekazywać krajowemu podmiotowi pobierającemu opłaty na obszarze EETS, z którym zawarł umowę dotyczącą obszaru EETS, dane osobowe użytkownika EETS i pojazdu należącego do tego użytkownika, w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego ciążącego na podmiocie pobierającym opłaty. Również art. 16i ust. 4 ustawy o drogach publicznych posługuje się sformułowaniem „danych osobowych w zakresie niezbędnym do wykonania obowiązku podatkowego”. Przepisy te mają stanowić wdrożenie art. 5 ust. 9 dyrektywy 2019/520, zgodnie z którym państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za dany obszar EETS na ich terytorium miał możliwość uzyskania od dostawcy EETS danych dotyczących wszystkich pojazdów będących własnością lub znajdujących się w posiadaniu klientów danego dostawcy EETS, którzy w danym okresie prowadzili pojazd na obszarze EETS, za który podmiot pobierający opłaty jest odpowiedzialny, a także danych dotyczących właścicieli lub posiadaczy tych pojazdów, pod warunkiem że podmiot pobierający opłaty potrzebuje tych danych w celu spełnienia swoich obowiązków wobec organów podatkowych.

Jednocześnie na podstawie nowego art. 16lb ust. 1 ustawy o drogach publicznych (art. 1 pkt 17 projektu ustawy) użytkownik EETS jest obowiązany przekazać dostawcy EETS zgodnie ze stanem faktycznym dane, w tym dane osobowe, niezbędne do prawidłowego zawarcia i realizacji umowy dotyczącej świadczenia usługi EETS.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) *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)* dane osobowe muszą być adekwatne, stosowne oraz ograniczone do tego, co niezbędne do celów, w których są przetwarzane („minimalizacja danych”). Oznacza to, że katalogi przetwarzanych danych osobowych powinny być ograniczone do tego, co konieczne.

Tymczasem w opisanych przypadkach projektodawca nie wskazał precyzyjnie, jakie dane osobowe mają być gromadzone na wskazanych podstawach. Mając na uwadze zasadę minimalizacji danych, należy dokonać odpowiedniego doprecyzowania.

15. Na podstawie projektowanego art. 16i ust. 6 ustawy o drogach publicznych w przypadku, gdy funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej uzyskują dane osobowe, administratorem tych danych jest Szef Krajowej Administracji Skarbowej. Zgodnie z art. 4 pkt 7 rozporządzenia 2016/679 administrator oznacza osobę fizyczną lub prawną, organ publiczny, jednostkę lub inny podmiot, który samodzielnie lub wspólnie z innymi ustala cele i sposoby przetwarzania danych osobowych; jeżeli cele i sposoby takiego przetwarzania są określone w prawie Unii lub w prawie państwa członkowskiego, to również w prawie Unii lub w prawie państwa członkowskiego może zostać wyznaczony administrator lub mogą zostać określone konkretne kryteria jego wyznaczania.

W tym świetle wyjaśnienia wymaga cel wprowadzenia projektowanego art. 16i ust. 6 ustawy o drogach publicznych. Jeśli bowiem funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej uzyskują takie dane na potrzeby swoich zadań, wydaje się, że nie jest konieczne wskazywanie w osobnej podstawie prawnej, kto ma być administratorem tych danych. Z pozostałych przepisów prawa wynika bowiem, który organ w tej sytuacji będzie ustalał cele i sposoby przetwarzania danych w granicach przyznanych mu prawem krajowym.

16. Wyjaśnienia wymaga również cel projektowanego art. 16i ust. 9 ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym podmioty, które uzyskały od dostawcy EETS dane osobowe, odpowiadają za naruszenie obowiązków, o których mowa w ust. 4 i 7 (a zatem przepisów, które wskazują, na jakie cele mają być wykorzystane uzyskane dane) na zasadach określonych w ustawie o ochronie danych osobowych. W załączonej do projektu ustawy tabeli zgodności wskazano, że przepis ten ma stanowić transpozycję art. 5 ust. 8 i 9 dyrektywy 2019/520.

Zasadność umieszczenia tego przepisu w projekcie ustawy może jednak budzić pewne wątpliwości. W takim wypadku może bowiem powstać wątpliwość co do tego, w jaki sposób (według jakiego reżimu) będą traktowane naruszenia pozostałych przepisów ustawy o drogach publicznych dotyczące ochrony danych osobowych, a co do których nie wskazano wprost, że będzie miała zastosowanie ustawa o ochronie danych osobowych. Kwestia ta wymaga zatem ponownej analizy.

17. Zgodnie z art. 5 ust. 10 dyrektywy 2019/520 dane przekazywane przez dostawców EETS podmiotom pobierającym opłaty są przetwarzane zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych zawartymi w rozporządzeniu (UE) 2016/679, a także z krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi stanowiącymi transpozycję dyrektyw 2002/58/WE i (UE) 2016/680.

W tabeli zgodności, jako wdrażający powyższy przepis dyrektywy, wskazano projektowany art. 16i ust. 8 ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym do przetwarzania przez krajowe podmioty pobierające opłaty na obszarach EETS danych osobowych uzyskanych od dostawców EETS na podstawie ust. 1 pkt 2a i 4, przepisy art. 174¹-art. 174d ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne stosuje się odpowiednio.

W tym kontekście zauważenia wymaga, że art. 174¹ – 174d ustawy – Prawo telekomunikacyjne odnoszą się jedynie do ochrony danych osobowych.

Wdrażany przepis dyrektywy odnosi się natomiast nie tylko do danych osobowych, lecz do danych w szerszym rozumieniu, w tym do danych, o których mowa w *dyrektywie 2002/58/WE dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej*. Dyrektywa ta określa zaś nie tylko zasady przetwarzania danych osobowych, lecz także danych o ruchu oraz danych o lokalizacji. Pojęcie danych o ruchu zostało zdefiniowane w art. 2 lit. b) dyrektywy 2002/58/WE jako wszelkie dane przetwarzane do celów przekazywania komunikatu w sieci łączności elektronicznej lub naliczania opłat za te usługi. Z kolei dane o lokalizacji określono w art. 2 lit. c) dyrektywy 2002/58/WE jako wszelkie dane przetwarzane w sieci łączności elektronicznej lub w ramach usług łączności elektronicznej, wskazujące położenie geograficzne urządzenia końcowego użytkownika publicznie dostępnych usług łączności elektronicznych.

W tym kontekście należy zwrócić uwagę na art. 5 ust. 1 dyrektywy 2002/58/WE, zgodnie z którym państwa członkowskie zapewniają, poprzez ustawodawstwo krajowe, poufność komunikacji i związanych z nią danych o ruchu za pośrednictwem publicznie dostępnej sieci łączności i publicznie dostępnych usług łączności elektronicznej. Szczegółowe zasady przetwarzania danych o ruchu oraz danych o lokalizacji zostały ponadto określone w art. 6 i art. 9 dyrektywy 2002/58/WE.

Przepisy dyrektywy w powyższym zakresie zostały wdrożone w dziale VII ustawy – Prawo telekomunikacyjne. W szczególności należy zwrócić uwagę na art. 161 – 166 ustawy, w których określono zasady przetwarzania danych objętych tajemnicą telekomunikacyjną, w tym danych transmisyjnych i danych o lokalizacji.

W mojej ocenie także i te przepisy powinny znaleźć odpowiednie zastosowanie w celu zapewnienia wdrożenia art. 5 ust. 10 dyrektywy 2019/520 w zakresie, w jakim odnosi się on do zapewnienia przetwarzania danych zgodnie z krajowymi przepisami stanowiącymi transpozycję dyrektywy 2002/58/WE.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem uwag zawartych w niniejszej opinii.

Z poważaniem

Konrad Szymański
Minister do Spraw Unii Europejskiej
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/