



Warszawa, 13 marca 2020 r.

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn. KPDPUE.920.22.2020.AJK(3)(kwm)
dot.: DTK-4.0210.4.2019 z 24.02.2020 r.

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

1. W nowej wersji projektu skreślono wymóg posiadania przez egzaminatora przeprowadzającego egzamin na licencję maszynisty oraz egzamin na świadectwo maszynisty kwalifikacji pedagogicznych (art. 22bd ust. 1 pkt 6 zmieniany w art. 1 projektu). Nie zaproponowano jednakże żadnego innego kryterium, które odpowiadałoby wymogowi określonemu w art. 8 ust. 3 lit. b) decyzji Komisji Europejskiej z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenia zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (decyzja 2011/765/UE), zgodnie z którym egzaminator powinien wykazać umiejętności i kwalifikacje pedagogiczne konieczne do celów prowadzenia egzaminów, wraz z dogłębną znajomością odpowiedniej metodyki i dokumentacji egzaminacyjnej.

W związku z powyższym konieczne jest uzupełnienie wymogów, jakie spełniać musi egzaminator maszynistów o precyzyjne kryterium odnoszące się do umiejętności pedagogicznych.

2. W związku z przywróceniem obowiązku składania przez egzaminatorów maszynistów deklaracji w sprawie przeprowadzania egzaminów w sposób bezstronny i niedyskryminacyjny (art. 22a ust. 5 pkt 5a lit. b oraz art. 22a ust. 8 pkt 2 zmienione w art. 1 projektu), należałoby dookreślić, w jakim momencie taka deklaracja powinna zostać złożona. Z art. 7 decyzji 2011/765 wynika, że powinna ona stanowić część wniosku o wpis do rejestru egzaminatorów maszynistów. Ponadto należałoby przywrócić obowiązek określenia przez ministra właściwego do spraw transportu wzoru takiej deklaracji (skreślony art. 22a ust. 11 pkt 12 lit. c). Powyższe również wynika z art. 7 decyzji 2011/765/UE, zgodnie z którym właściwy organ ma obowiązek opracowania wzoru oświadczenia odnoszącego się do prowadzenia egzaminów w sposób bezstronny i niedyskryminacyjny.

3. Zwracam uwagę również na projektowany art. 25y ust. 11 ustawy, zgodnie z którym dane zawarte w ewidencji maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe przechowuje przez okres 5 lat od dnia zgonu osoby, której dane dotyczą. W świetle zasady ograniczenia przetwarzania określonej w art. 5 ust. 1 lit. d) 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) wyjaśnienia wymaga ustanowiony okres retencji danych osobowych zgromadzonych w tej ewidencji. Zgodnie bowiem z wskazaną wyżej zasadą dane

osobowe muszą być przechowywane w formie umożliwiającej identyfikację osoby, której dane dotyczą, przez okres nie dłuższy, niż jest to niezbędne do celów, w których dane te są przetwarzane. W tym kontekście wątpliwości pod względem zgodności z ww. przepisem rozporządzenia budzi w szczególności bardzo długi okres przetwarzania danych na kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe, niezależnie od tego, czy osoby te uzyskały uprawnienia, czy też nie. Wątpliwości te dotyczą również osób, które nabyły uprawnienia do emerytury i nie wykonują dalej zawodu maszynisty, czy prowadzącego pojazdy kolejowe.

Zasadne jest w tej sytuacji przedstawienie wyjaśnień i doprecyzowanie uzasadnienia do projektu pod wspomnianym kątem bądź dokonanie odpowiedniego doprecyzowania projektowanego przepisu.

4. Projektowany art. 25z ust. 4 stanowi, że w przypadku rozbieżności między danymi zgromadzonymi w rejestrze, a danymi zawartymi w rejestrze PESEL lub w rejestrze REGON, rozstrzygające są dane zgromadzone w tych rejestrach. Z uwagi na zakres danych przetwarzanych w tych rejestrach – dla zapewnienia zgodności z art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia 2016/679, zgodnie z którym dane osobowe muszą być przetwarzane zgodnie z prawem, rzetelnie i w sposób przejrzysty dla osoby, której dane dotyczą, oraz z art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia 2016/679, określającego, że dane osobowe muszą być również adekwatne, stosowne oraz ograniczone do tego, co niezbędne do celów, w których są przetwarzane – zasadne jest doprecyzowanie, które dane z ww. rejestrów mogą być dostępne na potrzeby związane z prowadzeniem krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

Ponadto w świetle wymogów nałożonych art. 6 ust. 4 (dotyczącym możliwości zmiany celu przetwarzania danych osobowych) oraz art. 23 rozporządzenia 2016/679 (dotyczącym możliwości wprowadzania ograniczeń stosowania przepisów tego rozporządzenia) dostęp do tych danych zawartych w rejestrze PESEL oraz w rejestrze REGON powinien zostać uzasadniony w świetle spełnienia wymogów nałożonych ww. przepisami rozporządzenia, zgodnie ze wskazaniem przedstawionymi w pkt 9 opinii o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (sygn. DPUE.920.1573.2019 /4/kw).

5. Projektowany art. 7 ust. 1 ustawy wskazuje, że określone podmioty mają przekazać Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego dane o zatrudnionych u nich maszynistach lub prowadzących pojazdy kolejowe oraz dane zawarte w prowadzonych przez nich rejestrach świadectw maszynistów i rejestrach wydanych praw kierowania pojazdem kolejowym, świadectw kwalifikacji oraz autoryzacji do pracy na stanowisku. W tym zakresie zasadne jest przedstawienie wyjaśnień wskazujących, jakie dane zawierają prowadzone przez te podmioty rejestry świadectw maszynistów i rejestry wydanych praw kierowania pojazdem kolejowym, świadectw kwalifikacji oraz autoryzacji do pracy na stanowisku. W przypadku, w którym rejestry te zawierałyby szerszy katalog danych niż zostało to wskazane w projektowanym art. 25x i nast. ustawy, zasadne jest, mając na uwadze wspomniany wyżej art. 5 ust. 1 lit. a) oraz lit. c) rozporządzenia 2016/679, odpowiednie doprecyzowanie projektowanego przepisu, tak by wskazywał on, z uwzględnieniem wspomnianego art. 25x i nast. projektu ustawy, jakie dane mają zostać przekazane Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem powyższych uwag.

Z poważaniem

