



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

9. november 2023*

Eelotsusetaotlus – Mootorsõidukite remondi- ja hooldusteabe teenuste turg – Määrus (EL) 2018/858 – Mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike remondi- ja hooldusteabe teenuste tüübikinnitus ja turujärelevalve – Artikli 61 lõiked 1 ja 2 – Lisa X, punkt 6.1 – Sõltumatud ettevõtjad – Teave, mis on esitatud „kergesti kättesaadaval viisil masinloetavate ja elektrooniliselt töödeldavate andmekogudena“ – Määrus (EL) 2016/679 – Artikli 6 lõike 1 punkt c – Isikuandmete töötlemine – Autotootjatele pandud seadusjärgne kohustus teha sõidukite valmistajatehase tähis (VIN-kood) sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks

Kohtuasjas C-319/22,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Landgericht Kölni (Kölni esimese astme kohus, Saksamaa) 4. mai 2022. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 11. mail 2022, menetluses

Gesamtverband Autoteile-Handel eV

versus

Scania CV AB,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja president K. Jürimäe, kohtunikud N. Piçarra (ettekandja), M. Safjan, N. Jääskinen ja M. Gavalec,

kohtujurist: M. Campos Sánchez-Bordona,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Gesamtverband Autoteile-Handel eV, esindajad: *Rechtsanwälte* E. Macher, M. Sacré ja P. Schmitz,
- Scania CV AB, esindajad: *Rechtsanwälte* F. Hübener, B. Lutz ja D. Wendel,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

– Euroopa Komisjon, esindajad: A. Bouchagiar, M. Huttunen ja M. Noll-Ehlers,
olles 4. mai 2023. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,
on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määruse (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT 2018, L 151, lk 1), artikli 61 lõikeid 1 ja 2 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määruse (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT 2016, L 119, lk 1; parandus ELT 2018, L 127, lk 3), artikli 6 lõike 1 punkti c.
- 2 Taotlus on esitatud Gesamtverband Autoteile-Handel eV (sõidukite varuosade hulgimüüjate ühendus Saksamaal; edaspidi „Gesamtverband“) ja Rootsi sõidukitootja Scania CV AB (edaspidi „Scania“) vahelises kohtuvaidluses, mis puudutab viimase poolt sõidukite pardadiagnostikasüsteemi ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavaks tegemist.

Õiguslik raamistik

Määrus 2018/858

- 3 Määruse 2018/858 põhjendustes 50, 52 ja 62 on märgitud:
 - „(50) Siseturu toimimise parandamiseks, eelkõige mis puudutab kaupade vaba liikumist, asutamisevabadust ja teenuste osutamise vabadust, on vaja tagada vaba juurdepääs sõidukite remondi- ja hooldusteabele standardse vormi kaudu, mida saab kasutada tehnilise teabe hankimiseks, ning tõhus konkurents vastavat teavet pakkuvate teenuste turul. [...]
 - [...]
 - (52) Selleks et tagada tõhus konkurents sõidukite remondi- ja hooldusteabe teenuste turul ning selgitada, et see teave hõlmab ka teavet, mida tuleb anda sõltumatutele ettevõtjatele, välja arvatud sõidukite remondiga tegelevatele isikutele, tagamaks et sõltumatu sõidukite remondi ja hoolduse turg tervikuna saaks konkureerida volitatud edasimüüjatega, [...] on vaja sätestada sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse eesmärgil antava teabe üksikasjad.
 - [...]
 - (62) Kui käesolevas määruses sätestatud meetmed nõuavad isikuandmete töötlemist, tuleks need meetmed võtta kooskõlas [isikuandmete kaitse üldmäärusega] [...].“

4 Määruse 2018/858 artikli 3 punktid 40, 45, 48 ja 49 on sõnastatud järgmiselt:

„Käesolevas määruses ja II lisas loetletud õigusaktides kasutatakse järgmisi mõisteid, kui neis ei ole sätestatud teisiti:

[...]

40) „tootja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes vastutab kõigi sõidukile, süsteemile, osale või eraldi seadmestikule tüübikinnituse andmise või üksiksõiduki tüübikinnituse andmise või tarvikutele ja lisaseadmetele loa andmise menetluse aspektide ning toodangu nõuetele vastavuse eest ning samuti toodetava sõiduki, süsteemi, osa, eraldi seadmestiku, tarviku või lisaseadme turujärelevalve eest, olenemata sellest, kas ta on otseselt kaasatud asjaomase sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku kõigisse kavandamis- ja konstrueerimisetappidesse või mitte;

[...]

45) „sõltumatu ettevõtja“ – sõidukite remondi ja hooldusega otseselt või kaudselt tegelev füüsiline või juriidiline isik, välja arvatud volitatud edasimüüja ja remonditöökoda, sealhulgas muud remonditöökodad, remondiseadmete, tööriistade või varuosade tootjad või turustajad, samuti tehnilise teabe kirjastajad, autoklubid, autoabi ettevõtjad, kontrollimis- ja katsetamisteenusel pakkuvad ettevõtjad ja alternatiivkütust kasutavate sõidukite seadmete paigaldajatele, tootjatele ja remontijatele koolitust pakkuvad ettevõtjad; samuti tähistab see mõiste asjaomase sõidukitootja turustussüsteemi kuuluvaid volitatud remonditöökodasid, edasimüüjaid ning turustajaid, kuivõrd nad osutavad remondi- või hooldusteenuseid sõidukitele, mille tootja turustussüsteemi nad ei kuulu;

[...]

48) „sõidukite remondi- ja hooldusteave“ – kõik andmed, sealhulgas kõik nende andmete hilisemad muudatused ja täiendused, mis on vajalikud sõiduki diagnoosimiseks, teenindamiseks ja kontrollimiseks, tehnöölevaatuseks ettevalmistamiseks, remondiks, ümberprogrammeerimiseks, taaslähtestamiseks või diagnostiliseks kaugtoeks või selliste tarvikute ja lisaseadmete sõidukile paigaldamiseks, mille tootja esitab oma volitatud partneritele, edasimüüjatele ja remonditöökodadele või mida tootja kasutab remondi ja hoolduse eesmärgil;

49) „sõiduki pardadiagnostika andmed“ – andmed, mille on genereerinud sõidukisse paigaldatud või mootoriga ühendatud süsteem, mis on võimeline avastama rikke ja vajaduse korral teatama sellest häiresüsteemi abil, määrama kindlaks rikke arvatava asukoha arvutimälusse salvestatud teabe abil ning edastama seda teavet väljapoole“.

5 Määruse artiklis 61 „Tootjate kohustused sõidukite pardadiagnostika andmete ning remondi- ja hooldusteabe esitamisel“ on sätestatud:

„1. Tootjad tagavad sõltumatutele ettevõtjatele sõiduki pardadiagnostika andmete, diagnostika- ja muu varustuse, vahendite, sealhulgas kasutatava tarkvara olemasolevate allalaaditavate materjalide ja täieliku viiteteabe, ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe piiranguteta, standardses vormis ja mittediskrimineeriva kättesaadavuse. Teave esitatakse kergesti kättesaadaval viisil masinloetavate ja elektrooniliselt töödeldavate andmekogudena. [...]

[...]

2. Kuni [Euroopa K]omisjon on võtnud Euroopa Standardikomitee (CEN, *European Committee for Standardization*) või samaväärselise standardiasutuse kaudu vastu asjaomase standardi, esitatakse sõiduki pardadiagnostika andmed ning remondi- ja hooldusteave kergesti kättesaadaval viisil ning sellisel kujul, et sõltumatud ettevõtjad saaksid seda mõistlike jõupingutustega töödelda.

Sõiduki pardadiagnostika andmed ning remondi- ja hooldusteave avaldatakse tootja veebisaidil standardises vormis või juhul, kui see ei ole teabe iseloomu tõttu võimalik, mõnel muul asjakohasel viisil. Sõltumatutele ettevõtjatele, kes ei ole remonditöökojad, antakse teavet samuti masinloetavas vormis, mida on võimalik elektrooniliselt töödelda üldkättesaadavate infotehnoloogia vahendite ja tarkvaraga ning mis võimaldab sõltumatutel ettevõtjatel täita ülesandeid, mis on seotud nende äritegevusega järelturu tarneahelas.

[...]

4. X lisas sätestatakse sõiduki pardadiagnostika andmete ning remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ja eelkõige selle esitamise tehnilist kirjeldust käsitlevate tehniliste nõuete üksikasjad.

[...]“.

- 6 Nimetatud määruse X lisa „Sõidukite pardadiagnostika andmete ning remondi- ja hooldusteabe kättesaadavus“ punkti 2.5.1. kohaselt kuulub selle teabe hulka „sõiduki, süsteemi, osa või eraldiseisva seadme, mille eest tootja vastutab, ühemõtteline identifitseerimine“.
- 7 Nimetatud lisa punkti 6.1 kolmandas ja neljandas lõigus on sätestatud:

„Teave kõikide sõidukiosade kohta, millega sõiduki tootja on varustanud sõiduki, mis kannab tehasetähist ja on identifitseeritav muude tunnuste alusel, nagu telgede vahekaugus, mootori võimsus, viimistlus või lisavarustus, ning mida võib asendada varuosadega, mida sõiduki tootja pakub oma volitatud remonditöökojadele või edasimüüjatele või kolmandatele isikutele viitega originaalvarustuse osanumberile, tehakse masinloetavate ja elektrooniliselt töödeldavate andmekogudena kättesaadavaks andmebaasis, millele on ka sõltumatutel ettevõtjatel kerge ligi pääseda.

Selline andmebaas sisaldab tehasetähist, originaalvarustuse osanumbreid, originaalvarustuse osade nimetusi, kehtivusnäitajaid (kehtivuse algus- ja lõppkuupäev), paigaldusnäitajaid ja vajaduse korral konstruktsiooniomadusi.“

Määrus (EL) nr 19/2011

- 8 Komisjoni 11. jaanuari 2011. aasta määruse (EL) nr 19/2011, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste valmistaja andmesildi ja valmistajatehase tähise tüübikinnituse nõudeid ning millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi

tehniliste seadmestike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT 2011, L 8, lk 1), mis tunnistati kehtetuks alates 5. juulist 2022, kuid mida kohaldatakse põhikohtuasjas *ratione temporis*, artikli 2 punktis 2 oli sätestatud, et:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

2) „valmistajatehase tähis (VIN-kood)“ – tähtnumbriline kood, mille annab sõidukile valmistaja eesmärgiga tagada iga sõiduki nõuetekohane identifitseerimine“.

9 Määruse 19/2011 I lisa „Tehnilised nõuded“ sisaldas B osa, mille punktis 1.2 oli ette nähtud, et „VIN-kood on unikaalne ja antakse üksnes kindlale sõidukile“.

Isikuandmete kaitse üldmäärus

10 Isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 2 „Sisuline kohaldamisala“ lõikes 1 on sätestatud:

„Käesolevat määrust kohaldatakse isikuandmete täielikult või osaliselt automatiseeritud töötlemise suhtes ja isikuandmete automatiseerimata töötlemise suhtes, kui kõnealused isikuandmed kuuluvad andmete kogumisse või kui need kavatakse andmete kogumisse kanda.“

11 Määruse artikkel 4 on sõnastatud järgmiselt:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „isikuandmed“ – igasugune teave tuvastatud või tuvastatava füüsilise isiku [...] kohta; tuvastatav füüsiline isik on isik, keda saab otseselt või kaudselt tuvastada, eelkõige sellise identifitseerimistunnuse põhjal nagu nimi, isikukood, asukohateave, võrguidentifikaator või selle füüsilise isiku ühe või mitme füüsilise, füsioloogilise, geneetilise, vaimse, majandusliku, kultuurilise või sotsiaalse tunnuse põhjal;

2) „isikuandmete töötlemine“ – isikuandmete või nende kogumitega tehtav automatiseeritud või automatiseerimata toiming või toimingute kogum, nagu kogumine, dokumenteerimine, korrastamine, struktureerimine, säilitamine, kohandamine ja muutmine, päringute tegemine, lugemine, kasutamine, edastamine, levitamise või muul moel kättesaadavaks tegemise teel avalikustamine, ühitamine või ühendamine, piiramine, kustutamine või hävitamine;

[...]

7) „vastutav töötleja“ – füüsiline või juriidiline isik, avaliku sektori asutus, amet või muu organ, kes üksi või koos teistega määrab kindlaks isikuandmete töötlemise eesmärgid ja vahendid; [...]

[...]“.

12 Nimetatud määruse artiklis 6 „Isikuandmete töötlemise seaduslikkus“ on ette nähtud:

„1. Isikuandmete töötlemine on seaduslik ainult juhul, kui on täidetud vähemalt üks järgmistest tingimustest, ning sellisel määral, nagu see tingimus on täidetud:

[...]

c) isikuandmete töötlemine on vajalik vastutava töötleva seadusjärgse kohustuse täitmiseks;

[...]

3. Lõike 1 punktides c ja e osutatud isikuandmete töötlemise alus kehtestatakse:

a) liidu õigusega või

b) vastutava töötleva suhtes kohaldatava liikmesriigi õigusega.

Isikuandmete töötlemise eesmärk määratakse kindlaks selles õiguslikus aluses [...]. Liidu või liikmesriigi õigus vastab avaliku huvi eesmärgile ning on proportsionaalne taotletava õiguspärase eesmärgiga.

[...]“.

Direktiiv 1999/37

13 Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT 1999, L 138, lk 57; ELT eriväljaanne 07/04, lk 351), mida on muudetud komisjoni 23. detsembri 2003. aasta direktiiviga 2003/127/EÜ (ELT 2004, L 10, lk 29; ELT eriväljaanne 07/07, lk 710), I lisa punktis II.5 on täpsustatud, et sõiduki registreerimistunnistuses peavad olema märgitud ka järgmised andmed: VIN-kood, registreerimistunnistuse omaniku nimi ja aadress, mille ees on vastavad ühenduse ühtlustatud koodid E ja C.

14 Vastavalt selle lisa punktidele II.5 ja II.6 võib füüsilist isikut selles tunnistuses nimetada sõiduki omanikuks (koodid C.2 ja C.4) või isikuks, kes võib sõidukit kasutada muul õiguslikul alusel kui omandiõigus (kood C.3).

Direktiiv (EL) 2019/1024

15 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta direktiivi (EL) 2019/1024 avaandmete ja avaliku sektori valduses oleva teabe taaskasutamise kohta (ELT 2019, L 172, lk 56) põhjenduses 35 on märgitud:

„Dokumendi tuleks pidada masinloetavas vormingus olevaks, kui tegemist on sellises failivormingus struktureeritud dokumendiga, mida tarkvararakendused suudavad kergesti tuvastada, ära tunda ja sellest vajalikke andmeid välja lugeda. [...]“.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 16 Scania, kes on üks suurimaid raskeveokite tootjaid Euroopas ning „tootja“ määruse 2018/858 artikli 3 punkti 40 tähenduses, tagab oma sõidukitega seoses selle, et sõiduki-, remondi- ja hooldusteave ning pardadiagnostika andmed on sõltumatutele ettevõtjatele teatava veebisaidi kaudu manuaalsel viisil kättesaadavad. See võimaldab teha päringuid kas sõidukeid puudutavate üldiste andmete, nagu mudel, mootor või tootmisaasta alusel, või konkreetse sõiduki kohta, sisestades selle sõiduki VIN-koodi viimased seitse numbrit. Selliste päringute tulemusi saab välja trükkida või arvutis salvestada üksnes PDF-failina, mis välistab andmete automaatse kasutamise. Päringutulemusi varuosi käsitleva teabe kohta saab salvestada XML-failina.
- 17 Eelotsusetaotlusest nähtub aga, et Scania ei tee VIN-koode sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks. Need andmed on remonditöökodadele kättesaadavad ainult registreerimisdokumentide või kliendi hooldus- või remonditööks toodud sõiduki šassiil.
- 18 Gesamtverband esindab oma liikmetega 80% autoosade sõltumatu kaubanduse käibest Saksamaal. Leides, et Scania tagatav teabe kättesaadavus jääb allapoole seda, mis on talle määruse 2018/858 artikli 61 lõigetes 1 ja 2 ette nähtud, palus ta eelotsusetaotluse esitanud kohtul Landgericht Kölnil (Kölni esimese astme kohus, Saksamaa) kohustada Scaniat võimaldama selle määruse artikli 3 punktis 45 nimetatud sõltumatutel ettevõtjatel, kes ei ole remonditöökojad, tutvuda sõidukite remondi- ja hooldusteabega nimetatud määruse artikli 3 punkti 48 tähenduses, kasutades selleks andmebaasi liidest, mis võimaldab teha automatiseeritud päringuid ja laadida tulemused alla elektrooniliselt kasutatava andmekogumi kujul.
- 19 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et vaidluse lahendus sõltub sellest, kuidas tõlgendada määruse 2018/858 artikli 61 lõikeid 1 ja 2. Ta küsib esiteks, kas lõikes 1 sõidukitootjatele kehtestatud kohustus esitada teave „kergesti kättesaadaval viisil masinloetavate ja elektrooniliselt töödeldavate andmekogudena“ hõlmab kogu sõiduki remondi- ja hooldusteavet selle määruse artikli 3 punkti 48 tähenduses või üksnes varuosasid käsitlevat teavet, millele on viidatud nimetatud määruse X lisa punkti 6.1 kolmandas lõigus, millele on omakorda osutatud sama määruse artikli 61 lõikes 4.
- 20 Teiseks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kuigi määruse 2018/858 artikli 61 lõigetes 1 ja 2 ei ole nõutud otsesõnu, et autotootja peab looma andmebaasi liidese, on nendes siiski nõutud, et teave oleks esitatud „kergesti kättesaadaval viisil“. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul ei vasta sellele nõudele asjaomase teabe manuaalne ülevaatamine, mida ta peab koormavaks teabega tutvumise viisiks.
- 21 Kolmandaks küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas määruse 2018/858 artikli 61 lõikeid 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et need lubavad sõidukitootjal piirata sõidukite remondi- ja hooldusteabe osas sihtpäringu kättesaadavust VIN-koodi abil, ilma et ta siiski teeks sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks oma sõidukite kõigi VIN-koodide ajakohastatud loetelu.
- 22 Neljandaks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kuivõrd määruse 2018/858 artikli 61 lõige 1 kohustab selles sättes märgitud teavet andma sõltumatutele ettevõtjatele „masinloetavate ja elektrooniliselt töödeldavate andmekogudena“, ei tähenda see, et failivorming võib olla vahetult elektrooniliselt kasutatav, ilma vaheetapita, näiteks konverteerimine teise failivormingusse. Ta kahtles siiski selles, kas PDF-failis olevaid tabelleid ja teksti võib lugeda vastavaks direktiivile 2019/1024, mille põhjenduses 35 on märgitud, et dokumenti saab pidada

masinloetavas vormingus olevaks, kui tegemist on sellises failivormingus struktureeritud dokumendiga, mida tarkvararakendused suudavad kergesti tuvastada, ära tunda ja sellest vajalikke andmeid välja lugeda.

23 Viieandaks, kuigi eelotsusetaotluse esitanud kohus asus seisukohale, et üldjuhul ei ole VIN-koodi puhul tegemist isikuandmetega, on tal tekkinud küsimus, kas määruse 2018/858 artiklit 61 tuleb tõlgendada nii, et see paneb autotootjatele õigusnormist tuleneva kohustuse töödelda andmeid isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkti c tähenduses.

24 Neil asjaoludel otsustas Landgericht Köln (Kölni esimese astme kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas määruse 2018/858 artikli 61 lõike 1 teises lauses sätestatud nõue [...] hõlmab sõiduki kogu remondi- ja hooldusteavet selle määruse artikli 3 punkti 48 tähenduses või piirdub üksnes varuosade kohta käiva teabega [...] vastavalt määruse X lisa punktile 6.1?

2. Kas määruse 2018/858 artikli 61 lõike 1 teist lauset [ja lõike 2 teist lõiku] [...] tuleb tõlgendada nii, et sõidukitootja täidab asjaomased kohustused vaid juhul, kui ta

a) teeb teabe internetis kättesaadavaks andmebaasi liidese kaudu esitatava masinapõhise päringu alusel, mis võimaldab tulemusi alla laadida, või piisab sellest, et ta annab inimesest kasutajale võimaluse teha veebisaidil kuvaripõhise manuaalse päringu, piirates päringu tulemuse kuvaril nähtava sisuga,

ja

b) võimaldab otsida andmebaasis tema sõidukite valmistajatehase tähistega (VIN-kood) seotud kogu teavet eraldi kättesaadavaks tehtud VIN-koodi loendi põhjal, ja sõltumata sellest

– ka teiste tunnuste põhjal, mille alusel saab sõidukit identifitseerida ja millele on osutatud määruse 2018/858 X lisa punkti 6.1 kolmandas lõigus,

– samuti mõistete põhjal, mida sõidukitootja kasutab kategooriate jaoks (nt osade, varuosade, remondi- ja hooldusjuhendite ning tehniliste jooniste kategooriad), ja muude andmebaasi mis tahes seoses tehtud kannete alusel,

või piisab sellest, et tootja võimaldab päringut teha üksnes üksikpäringuna konkreetse sõiduki VIN-koodi alusel, tegemata kättesaadavaks kõikide tema sõidukite VIN-koodide ajakohast loendit,

ja

c) teeb andmekogud kättesaadavaks failides, mille vorming on ette nähtud nendes sisalduvate andmekogude otseseks elektrooniliseks (edasi)töötlemiseks, esitades asjaomase andmekogu kirjelduse (tekstide ja tabelite puhul), või piisab võimalusest salvestada kuvatõmmis mis tahes standardses failivormingus, näiteks PDF-faili kujul?

3. Kas määruse 2018/858 artikli 61 lõige 1 seab sõidukitootjatele [isikuandmete kaitse üldmääruse] artikli 6 lõike 1 punkti c tähenduses seadusjärgse kohustuse, millega on põhjendatud VIN-koodide või VIN-koodidega seotud teabe väljastamine sõltumatutele ettevõtjatele kui muudele vastutavatele töötlejatele nimetatud üldmääruse artikli 4 punkti 7 tähenduses?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

- 25 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse 2018/858 artikli 61 lõike 1 teist lauset tuleb tõlgendada nii, et kohustus esitada selles lõikes osutatud teave kergesti kättesaadaval viisil masinloetavate ja elektrooniliselt töödeldavate andmekogudena hõlmab kogu „sõiduki remondi- ja hooldusteavet“ selle määruse artikli 3 punkti 48 tähenduses või üksnes X lisa punktis 6.1 osutatud varuosadega seotud teavet.
- 26 Määruse 2018/858 artikli 61 lõike 1 esimene lause kohustab autotootjaid muu hulgas tagama sõltumatutele ettevõtjatele selle määruse artikli 3 punkti 48 tähenduses „sõidukite remondi- ja hooldusteabe“ piiranguteta, standardses vormis ja mittediskrimineeriva kättesaadavuse. Nimetatud määruse artikli 61 lõike 1 teise lause kohaselt tuleb kogu see teave esitada kergesti kättesaadaval viisil masinloetavate ja elektrooniliselt töödeldavate andmekogudena.
- 27 Seega tuleneb viimati nimetatud sätte sõnastusest endast, et selles ette nähtud kohustus puudutab sama teavet, mis on nimetatud määruse artikli 61 lõike 1 esimeses lauses, nimelt eelkõige sõidukite remondi- ja hooldusteavet.
- 28 Kuigi määruse 2018/858 artikli 61 lõikes 4 on sätestatud, et „X lisas sätestatakse sõiduki pardadiagnostika andmete ning remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ja eelkõige selle esitamise tehnilist kirjeldust käsitlevate tehniliste nõuete üksikasjad“, ja kuigi selle lisa punkti 6.1 kolmandas lõigus on viidatud üksnes sõidukiosadele, mida võib asendada varuosadega, ei reguleeri viimati nimetatud sätte kui selline siiski sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse ulatust. Seega ei saa nimetatud sätte tulemusel taandada viimati nimetatud teavet varuosade kohta käivale teabele.
- 29 Eeltoodut arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse 2018/858 artikli 61 lõike 1 teist lauset tuleb tõlgendada nii, et kohustus esitada selles lõikes osutatud teave kergesti kättesaadaval viisil masinloetavate ja elektrooniliselt töödeldavate andmekogudena hõlmab kogu „sõiduki remondi- ja hooldusteavet“ selle määruse artikli 3 punkti 48 tähenduses, mitte üksnes X lisa punktis 6.1 osutatud varuosadega seotud teavet.

Teine küsimus

- 30 Teise küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse 2018/858 artikli 61 lõike 1 teist lauset ja lõike 2 teist lõiku tuleb tõlgendada nii, et need kohustavad autotootjaid esiteks tegema sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavaks andmebaasi liidese kaudu, mis võimaldab automatiseeritud päringuid koos tulemuste allalaadimisega, teiseks looma andmebaasi, mis võimaldab päringuid mitte ainult valmistajatehase tähise, vaid ka täiendavate vahendite alusel, ja kolmandaks tegema selle teabe sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks failides, mille vormingu abil on võimalik nendes failides sisalduvaid andmekogusid otse elektrooniliselt kasutada.

- 31 Esimesena, nagu on meelde tuletatud käesoleva kohtuotsuse punktis 26, kohustab määruse 2018/858 artikli 61 lõige 1 tootjaid tagama sõltumatutele ettevõtjatele sõidukite remondi- ja hooldusteabe piiranguteta, standardses vormis ja mittediskrimineeriva kättesaadavuse ning esitama selle teabe „kergesti kättesaadaval viisil masinloetavate ja elektrooniliselt töödeldavate andmekogudena“.
- 32 Nimetatud artikli 61 lõike 2 teise lõigu esimene lause kohustab tootjaid avaldama sõidukite remondi- ja hooldusteabe oma veebisaidil standardses vormis või juhul, kui see ei ole teabe iseloomu tõttu võimalik, mõnel muul asjakohasel viisil. Nimetatud teise lõigu teises lauses kohustatakse tootjaid esitama teavet sõltumatutele ettevõtjatele, kes ei ole remonditöökojad, samuti masinloetavas vormis, mida on võimalik elektrooniliselt töödelda üldkättesaadavate infotehnoloogia vahendite ja tarkvaraga ning mis võimaldab sõltumatutel ettevõtjatel täita ülesandeid, mis on seotud nende äritegevusega järelturu tarneahelas (vt selle kohta 27. oktoobri 2022. aasta kohtuotsus ADPA ja Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, punkt 28).
- 33 Kuni komisjon on võtnud vastu asjaomase standardi, peavad samad tootjad määruse 2018/858 artikli 61 lõike 2 esimese lõigu kohaselt esitama selle teabe „kergesti kättesaadaval viisil“, et sõltumatud ettevõtjad saaksid seda „mõistlike jõupingutustega“ töödelda.
- 34 Nimetatud määruse artiklis 61 ei ole siiski ette nähtud autotootjate kohustust luua liides, mida saab kasutada nende tootjate andmebaasides päringute tegemiseks.
- 35 Teisena tuleneb määruse 2018/858 X lisa punkti 6.1 kolmandast lõigust, millele on viidatud selle määruse artikli 61 lõikes 4, et „[t]eave kõikide sõidukiosade kohta, millega sõiduki tootja on varustanud sõiduki, mis kannab [VIN-koodi] ja on identifitseeritav muude tunnuste alusel, nagu telgede vahekaugus, mootori võimsus, viimistlus või lisavarustus, ning mida võib asendada varuosadega, mida sõiduki tootja pakub oma volitatud remonditöökodadele või edasimüüjatele või kolmandatele isikutele viitega originaalvarustuse osanumbrile, tehakse masinloetavate ja elektrooniliselt töödeldavate andmekogudena kättesaadavaks andmebaasis, millele on ka sõltumatutel ettevõtjatel kerge ligi pääseda“.
- 36 Punkti 6.1 kolmanda lõigu sõnastusest tuleneb otsesõnu, et mis puudutab teavet varuosadega asendatavate sõidukiosade kohta, siis on tootjad kohustatud looma andmebaasi (vt selle kohta 19. septembri 2019. aasta kohtuotsus Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, punkt 32), mis võimaldab teha päringuid mitte ainult VIN-koodi, vaid ka selles sättes ette nähtud „muude tunnuste“ abil.
- 37 See tõlgendus on kooskõlas määruse 2018/858 põhjendustes 50 ja 52 esitatud eesmärgiga tagada tõhus konkurents sõidukite remondi- ja hooldusteabe teenuste turul. Selleks peavad sõltumatud ettevõtjad, nagu tehniliste andmete kirjastajad ja osade tootjad, olema varuosade ja -seadmete turu tarneahelas oma tegevuse teostamiseks võimelised tegema päringuid kõigi käesoleva kohtuotsuse eelmises punktis loetletud vahendite abil.
- 38 Kolmandana tähendab määruse 2018/858 artikli 61 lõikes 1 ette nähtud tootjate kohustus teha sõidukite remondi- ja hooldusteabe sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks elektrooniliselt töödeldavas vormis seda, et seda on võimalik kasutada „tehniliste andmete välja lugemiseks“ (vt selle kohta 27. oktoobri 2022. aasta kohtuotsus ADPA ja Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, punkt 27).

- 39 Lisaks tuleb märkida, et direktiivi 2019/1024 põhjenduse 35 kohaselt peab selleks, et dokumenti saaks pidada masinloetavas vormingus olevaks, tegemist olema „sellises failivormingus struktureeritud dokumendiga, mida tarkvararakendused suudavad kergesti tuvastada, ära tunda ja sellest vajalikke andmeid välja lugeda“.
- 40 Eelotsusetaotlusest nähtub aga, et teabe kättesaadavaks tegemine sellises vormingus, nagu pakub Scania, ei sobi otseseks elektrooniliseks kasutamiseks ja nõuab, et need ettevõtjad läbiks faili konverteerimise vaheetapid, millel ei ole automaatset kasutamist võimaldavat vahetult kasutatavat vormingut. Kui eelotsusetaotluse esitanud kohtu kontrolli tulemusel ei ilmne vastupidist, ei saa sellist kättesaadavaks tegemist pidada määruse 2018/858 artikli 61 lõike 1 teise lause ja lõike 2 teise lõiguga kooskõlas olevaks.
- 41 See tõlgendus on kooskõlas määruse 2018/858 põhjendustes 50 ja 52 esitatud eesmärgiga tagada tõhus konkurents sõidukite remondi- ja hooldusteabe teenuste turul. Selleks on oluline, nagu märkis komisjon oma kirjalikes seisukohtades, et sõltumatud ettevõtjad saaksid tehnilisi andmeid välja lugeda vormingust, milles tootjad teevad neile vajaliku teabe kättesaadavaks, ja säilitada need andmed kohe pärast andmete kogumist, et neid uuesti kasutada.
- 42 Kõiki eelnevaid põhjendusi arvesse võttes tuleb teisele küsimusele vastata, et määruse 2018/858 artikli 61 lõike 1 teist lauset ja lõike 2 teist lõiku tuleb tõlgendada nii, et:
- see ei kohusta autotootjaid tegema sõidukite remondi- ja hooldusteavet kättesaadavaks andmebaasi liidese kaudu, mis võimaldab automatiseeritud päringuid koos tulemuste allalaadimisega, vaid kohustab neid tegema selle teabe sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks failides, mille vormingu abil on võimalik nendes failides sisalduvaid andmekogusid otse elektrooniliselt kasutada;
 - koostoimes asjaomase määruse artikli 61 lõikega 4 ja X lisa punkti 6.1 kolmanda lõiguga kohustab see sõidukitootjaid looma andmebaasi, mis võimaldab leida teavet kõigi sõiduki originaalvaruosade kohta nii VIN-koodi kui ka viimati nimetatud sättes sätestatud täiendavate vahendite alusel.

Kolmas küsimus

- 43 Kolmanda küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse 2018/858 artikli 61 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et sellega kehtestatakse autotootjatele kui isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 lõike 7 tähenduses „vastutavatele töötlejatele“ selle üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkti c tähenduses „seadusjärgne kohustus“ teha nende toodetud sõidukite VIN-koodid sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks.
- 44 Sellele küsimusele vastamiseks tuleb kõigepealt analüüsida, kas VIN-kood kuulub mõiste „isikuandmed“ alla isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkti 1 tähenduses, milles see mõiste on määratletud kui „igasugune teave tuvastatud või tuvastatava füüsilise isiku [...] kohta“.
- 45 See määratlus on kohaldatav, kui teabe sisu, eesmärgi ja toime tõttu on asjaomane teave seotud konkreetse isikuga (8. detsembri 2022. aasta kohtuotsus Inspektor v Inspektorata kam Visshia sadeben savet (isikuandmete töötlemise eesmärgid – kriminaalmenetlus), C-180/21, EU:C:2022:967, punkt 70). Selle kindlakstegemiseks, kas isik on otseselt või kaudselt tuvastatav, tuleb arvesse võtta kõiki vahendeid, mida vastutav töötleja isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkti 7 tähenduses või keegi muu isik võib andmesubjekti tuvastamiseks tõenäoliselt

- kasutada, ilma et oleks nõutud, et kõik isikut tuvastada võimaldavad andmed oleksid ühe üksuse valduses (vt selle kohta 19. oktoobri 2016. aasta kohtuotsus Breyer, C-582/14, EU:C:2016:779, punktid 42 ja 43).
- 46 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 34 ja 39 märkis, omandab selline teave nagu VIN-kood – mis on määruse nr 19/2011 artikli 2 punktis 2 määratletud kui tähtnumbriline kood, mille annab sõidukile valmistaja eesmärgiga tagada iga sõiduki nõuetekohane identifitseerimine ja mis iseenesest ei ole „isiklik“ – selle tunnuse igäühe suhtes, kellel on mõistlikult vahendid, mis võimaldavad vastavat sõidukit seostada konkreetse isikuga.
- 47 Direktiivi 1999/37 I lisa punktist II.5 tuleneb, et VIN-kood peab olema märgitud sõiduki registreerimistunnistusele, nagu ka tunnistuse omaniku nimi ja aadress. Lisaks võib selle lisa punktide II.5 ja II.6 kohaselt füüsilist isikut selles tunnistuses nimetada sõiduki omanikuks või isikuks, kes võib sõidukit kasutada muul õiguslikul alusel kui omandiõigus.
- 48 Neil asjaoludel on VIN-kood isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkti 1 tähenduses samas tunnistuses nimetatud füüsilise isiku isikuandmed, kuivõrd isikul, kellele need on kättesaadavad, võivad olla vahendid nende kasutamiseks, et tuvastada selle sõiduki omanik, kellega see on seotud, või isik, kes võib seda sõidukit kasutada muul õiguslikul alusel kui omandiõigus.
- 49 Nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktides 34 ja 41, on juhul, kui sõltumatutelt ettevõtjatelt võib mõistlikult eeldada, et neil on vahendeid, mis võimaldavad neil seostada VIN-koodi teatava tuvastatud või tuvastatava füüsilise isikuga – mida peab kontrollima eelotsusetaotluse esitanud kohus –, niisugune VIN-kood isikuandmed nii nende sõltumatute ettevõtjate jaoks isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punkti 1 tähenduses kui ka kaudselt autotootjate jaoks, kes teevad VIN-koodi kättesaadavaks, isegi kui vastav kood iseenesest ei ole viimaste jaoks isikuandmed, ja eelkõige juhul, kui sõiduk, millele vastav VIN-kood on määratud, ei kuulu füüsilisele isikule.
- 50 Kui käesoleva kohtuotsuse eelmises punktis viidatud kontrollist ilmneb, et VIN-kood tuleb lugeda isikuandmeteks, kuulub see isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 2 lõike 1 alusel isikuandmete kaitse üldmääruse kohaldamisalasse ja seega peab selle töötlemine toimuma kooskõlas osutatud üldmäärusega.
- 51 Mõiste „töötlemine“ on isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 punktis 2 määratletud kui isikuandmete või nende kogumitega tehtav automatiseeritud või automatiseerimata toiming või toimingute kogum, nagu levitamise või muul moel kättesaadavaks tegemise teel avalikustamine. Nimetatud mõiste hõlmab seega VIN-koodi kättesaadavaks tegemist „vastutava töötleja“ poolt kõnealuse määruse artikli 4 punkti 7 tähenduses, kui see VIN-kood võimaldab füüsilise isiku tuvastada.
- 52 Isikuandmete kaitse üldmääruse artiklis 6 on sätestatud selliste andmete töötlemise seaduslikkuse tingimused. Vastavalt kõnealuse artikli lõike 1 punktile c on töötlemine seaduslik, kui see on vajalik vastutava töötleja seadusjärgse kohustuse täitmiseks.
- 53 Isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõikes 3 on muu hulgas täpsustatud, et vastava töötlemise alus kehtestatakse liidu õigusega või vastutava töötleja suhtes kohaldatava liikmesriigi õigusega, et töötlemise eesmärk määratakse kindlaks selles õiguslikus aluses ning see alus peab vastama avaliku huvi eesmärgile ning olema proportsionaalne taotletava õiguspärase eesmärgiga.

- 54 Nagu on märgitud määruse 2018/858 põhjenduses 62, tuleb isikuandmete kaitse eeskirju kohaldada alati, kui nimetatud määruses sätestatud meetmed nõuavad isikuandmete töötlemist.
- 55 Eeltoodut arvestades tuleb teisenä analüüsida määruse 2018/858 artikli 61 lõike 1 sisu ja ulatust.
- 56 Nagu on juba märgitud käesoleva kohtuotsuse punktides 26 ja 31, kohustab see säte kõigepealt autotootjaid tegema sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks muu hulgas sõidukite remondi- ja hooldusteabe, mis on määratletud määruse 2018/858 artikli 3 punktis 48 kui „kõik andmed, sealhulgas kõik nende andmete hilisemad muudatused ja täiendused, mis on vajalikud sõiduki diagnoosimiseks, teenindamiseks ja kontrollimiseks, tehnoloogiliseks ettevalmistamiseks, remondiks, ümberprogrammeerimiseks, taaslähtestamiseks või diagnostiliseks kaugtoeks või selliste tarvikute ja lisaseadmete sõidukile paigaldamiseks, mille tootja esitab oma volitatud partneritele, edasimüüjatele ja remonditöökodadele või mida tootja kasutab remondi ja hoolduse eesmärgil“.
- 57 Lisaks on määruse 2018/858 X lisa – millele on viidatud selle määruse artikli 61 lõikes 4 – punktis 2.5.1 täpsustatud, et sõidukite remondi- ja hooldusteabe sisaldab „sõiduki [...] ühemõtteli[st] identifitseerimise[st]“. Lisaks peab VIN-kood selle lisa punkti 6.1 neljanda lõigu kohaselt olema andmebaasis, mille tootja peab vastavalt punkti 6.1 kolmandale lõigule koostama sõiduki originaalvaruosade kohta, mida võib asendada varuosadega.
- 58 Need liidu õigusnormid panevad seega autotootjatele isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkti c tähenduses „seadusjärgse kohustuse“ teha VIN-koodid muude andmete hulgas sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks. Selline „seadusjärgne kohustus“ vastab käesoleva kohtuotsuse punktis 52 nimetatud esimesele isikuandmete töötlemise seaduslikkuse tingimusele.
- 59 Seejärel on määruse 2018/858 artikli 61 lõikes 1 kindlaks määratud niisuguse andmete töötlemise kohustuse eesmärk, milleks on tagada sõltumatutele ettevõtjatele sõidukite remondi- ja hooldusteabe piiranguteta, standardses vormis ja mittediskrimineeriv kättesaadavus selle määruse artikli 3 punkti 48 tähenduses. Tootjate „seadusjärgne kohustus“ teha oma sõidukite VIN-kood sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks vastab seega määruse põhjenduses 52 nimetatud eesmärgile tagada tõhus ja moonutamata konkurents sõidukite remondi- ja hooldusteabe teenuste turul.
- 60 Määruse 2018/858 põhjenduse 50 kohaselt on niisugune konkurents vajalik siseturu toimimise parandamiseks, eelkõige mis puudutab kaupade vaba liikumist, asutamisevabadust ja teenuste osutamise vabadust. Järelikult on eelmises punktis nimetatud eesmärk avalikes huvides ja seega õiguspärane (vt analoogia alusel 1. augusti 2022. aasta kohtuotsus Vyriausioji tarnybinės etikos komisija, C-184/20, EU:C:2022:601, punkt 75). Seega on käesoleva kohtuotsuse punktis 53 nimetatud teine isikuandmete töötlemise seaduslikkuse tingimus täidetud.
- 61 Lõpuks, mis puudutab isikuandmete töötlemise seaduslikkuse kolmandat tingimust, mis on ette nähtud isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 6 lõikes 3 ja mille kohaselt peab töötlemine olema „proportsionaalne taotletava õiguspärase eesmärgiga“, siis piisab, kui märkida – nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punkti 52 neljandas taandes – esiteks, et ainult VIN-koodi abil tehtud päring võimaldab konkreetsele sõidukile vastavad andmed täpselt kindlaks teha, ja teiseks, et Euroopa Kohtu kasutuses olevast toimikust ei nähtu muud vähem piiravat identifitseerimisvahendit, mis samal ajal oleks sama tõhus kui VIN-koodi alusel tehtav päring ja

võimaldaks saavutada eelmises punktis nimetatud avalikest huvidest lähtuvat eesmärki. Seega vastab määruse 2018/858 artikli 61 lõige 1 käesoleva kohtuotsuse punktis 53 osutatud kolmandale tingimusele.

- 62 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb kolmandale küsimusele vastata, et määruse 2018/858 artikli 61 lõiget 1 koostoimes selle artikli lõikega 4 ja määruse X lisa punktiga 6.1 tuleb tõlgendada nii, et sellega kehtestatakse autotootjatele kui isikuandmete kaitse üldmääruse artikli 4 lõike 7 tähenduses „vastutavatele töötajatele“ selle üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkti c tähenduses „seadusjärgne kohustus“ teha nende toodetud sõidukite VIN-koodid sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks.

Kohtukulud

- 63 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määruse (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ, artikli 61 lõike 1 teist lauset

tuleb tõlgendada nii, et

kohustus esitada selles lõikes osutatud teave kergesti kättesaadaval viisil masinloetavate ja elektrooniliselt töödeldavate andmekogudena hõlmab kogu „sõiduki remondi- ja hooldusteavet“ selle määruse artikli 3 punkti 48 tähenduses, mitte üksnes X lisa punktis 6.1 osutatud varuosadega seotud teavet.

2. Määruse 2018/858 artikli 61 lõike 1 teist lauset ja lõike 2 teist lõiku

tuleb tõlgendada nii, et

- see ei kohusta autotootjaid tegema sõidukite remondi- ja hooldusteavet kättesaadavaks andmebaasi liidese kaudu, mis võimaldab automatiseeritud päringuid koos tulemuste allalaadimisega, vaid kohustab neid tegema selle teabe sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks failides, mille vormingu abil on võimalik nendes failides sisalduvaid andmekogusid otse elektrooniliselt kasutada;
- koostoimes asjaomase määruse artikli 61 lõikega 4 ja X lisa punkti 6.1 kolmanda lõiguga kohustab see sõidukitootjaid looma andmebaasi, mis võimaldab leida teavet kõigi sõiduki originaalvaruosade kohta nii VIN-koodi kui ka viimati nimetatud sättes sätestatud täiendavate vahendite alusel.

3. Määruse 2018/858 artikli 61 lõiget 1 koostoimes selle artikli lõikega 4 ja määruse X lisa punktiga 6.1

tuleb tõlgendada nii, et

sellega kehtestatakse autotootjatele kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määruse (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) artikli 4 lõike 7 tähenduses „vastutavatele töötlejatele“ selle üldmääruse artikli 6 lõike 1 punkti c tähenduses „seadusjärgne kohustus“ teha nende toodetud sõidukite VIN-koodid sõltumatutele ettevõtjatele kättesaadavaks.

Allkirjad