



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
prezentate la 4 mai 2023¹

Cauza C-319/22

Gesamtverband Autoteile-Handel e.V.
împotriva
Scania CV AB

[cerere de decizie preliminară formulată de
Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln, Germania)]

„Trimitere preliminară – Piața serviciilor de furnizare de informații privind repararea și întreținerea autovehiculelor – Regulamentul (UE) 2018/858 – Operatori independenți – Informații ușor accesibile sub forma unor seturi de date care pot fi citite automat și pot fi prelucrate electronic – Număr de identificare a vehiculului (VIN) – Protecția datelor cu caracter personal – Regulamentul (UE) 2016/679 – Condiții de legalitate a prelucrării datelor cu caracter personal – Articolul 6 alineatul (1) litera (c)”

1. Legiuitorul Uniunii urmărește să asigure, în cadrul pieței interne, concurența în sectorul reparării și al întreținerii autovehiculelor, astfel încât producătorii acestor autovehicule să nu monopolizeze (fie ei înșiși, fie prin intermediul distribuitorilor și al reparatorilor lor autorizați) furnizarea unor astfel de servicii.

2. În acest scop, Regulamentul (UE) 2018/858² impune producătorilor de autovehicule să ofere „operatorilor independenți” un acces nerestricționat, standardizat și nediscriminatoriu la informațiile referitoare la anumite sisteme, echipamente și instrumente ale vehiculelor, precum și la repararea și întreținerea acestora.

3. Punerea în aplicare a Regulamentului 2018/858 (sau a unuia dintre regulamentele pe care le modifică) a dat naștere unor litigii între producători de vehicule, pe de o parte, și operatori independenți, pe de altă parte. Unele cereri de decizie preliminară își au originea în proceduri în a căror soluționare a intervenit o entitate³ ai cărei membri gestionează 80 % din cifra de afaceri realizată în sectorul comerțului independent cu piese de schimb pentru autovehicule în Germania⁴.

¹ Limba originală: spaniola.

² Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO 2018, L 151, p. 1).

³ Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (denumită în continuare „Gesamtverband A.-H.”).

⁴ Hotărârea din 19 septembrie 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel (C-527/18, EU:C:2019:762), și Hotărârea din 27 octombrie 2022, ADPA și Gesamtverband Autoteile-Handel (C-390/21, EU:C:2022:837).

4. Prin prezenta cerere de decizie preliminară, Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln, Germania) adresează trei întrebări care se referă, în mod succesiv, la:

- conținutul informațiilor pe care producătorii trebuie să le pună la dispoziția operatorilor independenți (este vorba despre toate informațiile referitoare la reparare și întreținere, în sensul articolului 3 punctul 48 din Regulamentul 2018/858, sau numai despre cele privind piesele de schimb?);
- modalitatea și formatul în care producătorii trebuie să furnizeze informațiile respective;
- obligația de a furniza operatorilor independenți numărul de identificare a vehiculului (denumit în continuare „VIN”)⁵ coroborată cu articolul 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (UE) 2016/679⁶.

5. Potrivit solicitării Curții, vom limita concluziile noastre la a treia întrebare.

I. Cadrul normativ

A. Regulamentul 2018/858

6. Considerentul (50) al Regulamentului 2018/858 are următorul cuprins:

„Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, se impune accesul nelimitat la informațiile referitoare la repararea și la întreținerea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informațiile tehnice, precum și o concurență echitabilă pe piața serviciilor care oferă aceste informații [...]”

7. Potrivit considerentului (52) al Regulamentului 2018/858:

„Pentru a garanta o concurență reală pe piața serviciilor legate de informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor, precum și pentru a clarifica faptul că aceste informații includ, de asemenea, informații care trebuie furnizate operatorilor independenți, alții decât reparatorii, pentru a garanta astfel că piața independentă a reparațiilor și a întreținerii vehiculelor în ansamblu poate concura cu distribuitorii autorizați, indiferent dacă producătorul de vehicule oferă aceste informații distribuitorilor și reparatorilor autorizați sau dacă folosește aceste informații pentru a efectua chiar el repararea și întreținerea, este necesar să se stabilească în detaliu informațiile care să fie furnizate în vederea accesului la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor.”

⁵ VIN (*vehicle identification number*) sau numărul de identificare a vehiculului este un cod alfanumeric atribuit unui vehicul de către producător pentru a asigura identificarea sa. La acesta se face referire în Regulamentul (UE) nr. 19/2011 al Comisiei din 11 ianuarie 2011 privind cerințele pentru omologarea de tip referitoare la plăcuța producător regulamentară și la numărul de identificare al vehiculului și de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO 2011, L 8, p. 1), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 249/2012 al Comisiei din 21 martie 2012 (JO 2012, L 82, p. 1).

⁶ Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO 2016, L 119, p. 1, denumit în continuare „RGPD”).

8. În conformitate cu considerentul (62) al Regulamentului 2018/858:

„Ori de câte ori măsurile prevăzute de prezentul regulament presupun prelucrarea de date cu caracter personal, aceasta ar trebui să fie efectuată în conformitate cu [RGPD] [...]”

9. Articolul 3 din Regulamentul 2018/858 conține următoarele definiții:

„[...]”

45. «operator independent» înseamnă o persoană fizică sau juridică, alta decât un comerciant autorizat sau un reparator autorizat, care este implicată direct sau indirect în repararea și întreținerea vehiculelor și care include reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, de unelte sau de piese de schimb, precum și editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și încercări, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipamente pentru vehicule alimentate cu combustibil alternativ; operator independent înseamnă, de asemenea, reparatori, comercianți și distribuitori autorizați din cadrul sistemului de distribuție al unui anumit producător de vehicule, în măsura în care aceștia prestează servicii de reparații și întreținere pentru vehicule în raport cu care aceștia nu fac parte din sistemul de distribuție al producătorului vehiculului;

[...]

48. «informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculului» înseamnă toate informațiile, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații, care sunt necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service și inspectarea unui vehicul, pregătirea acestuia pentru inspecția tehnică, repararea, reprogramarea, reinițializarea unui vehicul sau care sunt necesare pentru sprijinul pentru diagnosticarea la distanță a unui vehicul sau pentru instalarea de piese și echipamente pe un vehicul și pe care producătorul le furnizează partenerilor săi, comercianților și reparatorilor autorizați sau care sunt utilizate de producător pentru reparații și întreținere;

49. «informații privind sistemul de diagnosticare la bord (OBD) al vehiculului» înseamnă informațiile generate de un sistem aflat la bordul unui vehicul sau care este conectat la un motor și care este capabil să detecteze o defecțiune și, dacă este cazul, să indice apariția acesteia printr-un sistem de alarmă, să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor informații stocate în memoria unui calculator și să comunice informațiile respective în exterior;

[...]”

10. Articolul 61 („Obligațiile producătorilor de a furniza informații privind OBD-urile vehiculelor și informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor”) din Regulamentul 2018/858 prevede:

„(1) Producătorii le oferă operatorilor independenți un acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații privind OBD-urile vehiculelor, la echipamente de diagnosticare și la alte echipamente, la instrumente, inclusiv la referințele complete ale software-urilor aplicabile și la descărcările disponibile ale acestora, precum și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor. Informațiile sunt prezentate într-un mod ușor accesibil în format care poate fi citit automat și sub formă de seturi de date prelucrabile electronic. Operatorii

independenți au acces la serviciile de diagnosticare la distanță utilizate de către producători și de către distribuitori și reparatori autorizați.

Producătorii furnizează o structură standardizată, sigură și accesibilă la distanță pentru a permite reparatorilor independenți să realizeze operații care implică accesul la sistemul de siguranță al vehiculului.

(2) Până la adoptarea de către Comisie a unui standard corespunzător prin intermediul lucrărilor Comitetului European pentru Standardizare (CEN) sau ale unui organism de standardizare comparabil, informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt prezentate într-un mod ușor accesibil, astfel încât să poată fi prelucrate de operatorii independenți prin eforturi rezonabile.

Informațiile privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor sunt publicate pe site-urile de internet ale producătorilor folosind un format standardizat sau, dacă acest lucru nu este realizabil din cauza naturii informațiilor, într-un alt format adecvat. Pentru operatorii independenți, alții decât reparatorii, informațiile sunt prezentate, de asemenea, într-un format care poate fi citit automat și prelucrat electronic cu ajutorul unor instrumente de tehnologia informațiilor și software-uri ușor accesibile și care le permite operatorilor independenți să își îndeplinească sarcinile asociate activității lor comerciale în cadrul lanțului de aprovizionare de pe piața pieselor de schimb.

[...]

(4) Detaliile cerințelor tehnice referitoare la accesul la OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, în special la specificațiile tehnice referitoare la modul în care urmează să fie furnizate informații privind OBD-urile vehiculelor și informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, sunt prevăzute în anexa X.

[...]

(11) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 82, în vederea modificării anexei X pentru a ține seama de evoluțiile tehnice și de reglementare sau de a preveni abuzul prin actualizarea cerințelor referitoare la accesul la informațiile privind OBD-urile vehiculelor și la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor [...]"

11. Punctul 6.1 din anexa X („Accesul la informațiile privind sistemele OBD ale vehiculelor și [la] cele referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor”) la Regulamentul 2018/858 are următorul cuprins:

„[...]

Informațiile privind toate piesele vehiculului, cu care vehiculul, astfel cum este identificat prin VIN și prin orice alte criterii suplimentare, cum ar fi ampatamentul, puterea motorului, tipul de finisaj sau opțiunile cu care este echipat din fabrică și care pot fi înlocuite cu piese de schimb puse la dispoziție de către producătorul vehiculului reparatorilor sau distribuitorilor lui autorizați sau unor părți terțe prin intermediul unei referințe la un număr de piesă originală, se pun la dispoziție sub forma unor seturi de date care pot fi citite automat și pot fi prelucrate electronic într-o bază de date ușor accesibilă operatorilor independenți.

Această bază de date include VIN, numerele pieselor originale, denumirile pieselor originale, indicațiile de valabilitate (data începutului și sfârșitului valabilității), indicațiile de instalare și, după caz, caracteristicile structurii.

[...]

B. Regulamentul nr. 19/2011

12. Articolul 2 („Definiții”) punctul 2 din Regulamentul nr. 19/2011 prevede:

„«număr de identificare al vehiculului» (VIN) înseamnă codul alfanumeric atribuit vehiculului de către producător în scopul asigurării identificării adecvate a fiecărui vehicul”.

13. Punctul 1.2 din anexa I („Cerințe tehnice”) partea B [„Numărul de identificare al vehiculului (VIN)”) la Regulamentul nr. 19/2011 prevede:

„VIN trebuie să fie unic și se atribuie în mod neechivoc unui anumit vehicul.”

C. RGPD

14. Conform articolului 4 punctul 1, „«date cu caracter personal» înseamnă orice informații privind o persoană fizică identificată sau identificabilă («persoana vizată»); o persoană fizică identificabilă este o persoană care poate fi identificată, direct sau indirect, în special prin referire la un element de identificare, cum ar fi un nume, un număr de identificare, date de localizare, un identificator online, sau la unul sau mai multe elemente specifice, proprii identității sale fizice, fiziologice, genetice, psihice, economice, culturale sau sociale”.

15. Articolul 6 („Legalitatea prelucrării”) din RGPD prevede:

„(1) Prelucrarea este legală numai dacă și în măsura în care se aplică cel puțin una dintre următoarele condiții:

[...]

(c) prelucrarea este necesară în vederea îndeplinirii unei obligații legale care îi revine operatorului;

[...]

(3) Temeiul pentru prelucrarea menționată la alineatul (1) literele (c) și (e) trebuie să fie prevăzut în:

(a) dreptul Uniunii sau

(b) dreptul intern care se aplică operatorului.

Scopul prelucrării este stabilit pe baza respectivului temei juridic [...] Dreptul Uniunii sau dreptul intern urmărește un obiectiv de interes public și este proporțional cu obiectivul legitim urmărit.

[...]"

D. Directiva 1999/37/CE⁷

16. Anexa I („Partea I din certificatul de înmatriculare”) la Directiva 1999/37/CE conține următoarele secțiuni:

„[...]

II.5. Partea I din certificatul de înmatriculare conține totodată următoarele date, precedate de codurile corespunzătoare armonizate ale Comunității:

[...]

(C) date personale;

(C.1) posesorul certificatului de înmatriculare:

(C.1.1) numele de familie sau denumirea firmei;

[...]

(C.1.3) adresa din statul membru în care s-a făcut înmatricularea la data emiterii documentului.

(C.4) atunci când datele specificate la punctul II.6 cod C.2 nu sunt incluse în certificatul de înmatriculare, se face referire la faptul că posesorul certificatului de înmatriculare:

(a) este proprietarul vehiculului;

[...]

(E) numărul de identificare al vehiculului;

[...]

II.6. Partea I din certificatul de înmatriculare poate, în plus, să conțină următoarele date, precedate de codurile corespunzătoare armonizate ale Comunității:

(C) date personale;

(C.2) proprietarul vehiculului (repetat de un număr de ori egal cu numărul proprietarilor)
[...]

[...]

(C.3) persoana fizică sau juridică care poate folosi vehiculul în virtutea unui drept legal, altul decât cel de proprietate [...]

⁷ Directiva Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO 1999, L 138, p. 57, Ediție specială, 07/vol. 07, p. 74), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2003/127/CE a Comisiei din 23 decembrie 2003 (JO 2004, L 10, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 189).

[...]

II. Situația de fapt, litigiul și întrebările preliminare

17. Scania CV AB (denumită în continuare „Scania”) este unul dintre cei mai mari producători de autovehicule utilitare, în special camioane grele, din Europa. În calitate de titular al omologărilor de tip „CE”, aceasta este un producător în sensul articolului 3 punctul 40 din Regulamentul 2018/858 și are obligația de a furniza informațiile prevăzute la articolul 61 alineatele (1) și (2) din acest regulament.

18. Scania acordă unor operatori independenți (precum membrii Gesamtverband A.-H.) acces la informații privind vehiculul, repararea și întreținerea sa, precum și OBD-ul acestuia, prin intermediul unui site internet.

19. Prin această procedură, Scania permite utilizatorului uman, prin introducerea ultimelor șapte cifre ale VIN, să caute informații cu privire la un anumit vehicul sau, pe baza unor date generale privind vehiculele, să obțină informații mai detaliate care nu se referă la un vehicul individual⁸.

20. Cu toate acestea, Scania nu pune VIN-urile la dispoziția operatorilor independenți. Numai reparatorii cunosc VIN-ul vehiculului pentru care urmează să efectueze lucrări de întreținere sau de reparații, deoarece acest număr figurează pe șasiul vehiculului care le este încredințat de client; în schimb, producătorii și distribuitorii de piese de schimb nu au acces la VIN-urile individuale, în lipsa cărora o căutare efectuată pe baza unor criterii generale conduce la rezultate inexacte⁹.

21. Gesamtverband A.-H. și Scania contestă, în cadrul procedurii inițiale, forma, conținutul și întinderea obligațiilor care îi revin producătorului în temeiul articolului 61 alineatele (1) și (2) din Regulamentul 2018/858.

22. În acest context, Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln) a decis să adreseze Curții trei întrebări preliminare, dintre care o vom analiza doar pe ultima, care are următorul cuprins:

„Articolul 61 alineatul (1) din Regulamentul [2018/858] constituie o obligație legală a producătorilor de autovehicule, în sensul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din [RGPD], care justifică divulgarea VIN-ului sau a informațiilor legate de VIN către operatori independenți, în calitate de alți operatori în sensul articolului 4 punctul 7 din RGPD?”

III. Procedura în fața Curții

23. Cererea de decizie preliminară a fost înregistrată la grefa Curții la 11 mai 2022.

24. Au formulat observații scrise Gesamtverband A.-H., Scania și Comisia.

25. S-a considerat că nu este necesar să se organizeze o ședință.

⁸ Rezultatele căutării afișate utilizatorului uman după introducerea unui VIN sau a unui termen de căutare general pot fi doar imprimate sau salvate ca fișier PDF pe un calculator, la nivel local. Prin urmare, conținutul unei asemenea imprimări sau al fișierului PDF astfel generat este limitat la informațiile care se pot vedea pe ecran.

⁹ Informațiile privind piesele de schimb sunt puse la dispoziția operatorilor independenți în același mod, singura diferență fiind că utilizatorului i se oferă în plus posibilitatea de a salva ca fișier XML, la nivel local, pe calculatorul său, rezultatele căutării afișate pe site-ul internet.

IV. Analiză

26. Prin intermediul celei de a treia întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă articolul 61 alineatul (1) din Regulamentul 2018/858 impune producătorilor de vehicule o obligație legală [în sensul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din RGPD] care să justifice furnizarea VIN-urilor sau a unor informații legate de aceste numere operatorilor independenți.

27. Întrebarea pleacă de la premisa că, în cazul în care ar exista o astfel de obligație, îndeplinirea sa ar necesita o prelucrare de date cu caracter personal.

28. Răspunsul presupune analizarea, în primul rând, a naturii VIN-urilor și, în al doilea rând, odată ce se acceptă că acestea sunt date cu caracter personal, verificarea posibilului temei legal pentru prelucrarea lor.

A. *Natura personală a VIN-ului*

29. Constituie VIN-ul o dată cu caracter personal? În caz contrar, problema s-ar rezolva de la sine, deoarece RGPD pur și simplu nu ar fi aplicabil. Instanța de trimitere recunoaște însă că are o anumită îndoială cu privire la acest aspect.

30. Instanța de trimitere rezumă pozițiile celor două părți în litigiu după cum urmează:

- Gesamtverband A.-H. susține că VIN-urile nu constituie date cu caracter personal pentru producători, în măsura în care aceștia nu dispun de o posibilitate de fapt sau de drept rezonabilă de a trage concluzii cu privire la identitatea unei persoane fizice pe baza VIN-ului. Acest lucru este în mod special valabil în privința Scania, întrucât cumpărătorii de autovehicule utilitare nu sunt, de regulă, persoane fizice. Totuși, în măsura în care, în cazuri individuale, VIN-ul ar constitui o dată cu caracter personal, acordarea accesului la acesta de către Scania ar fi, în orice caz, permisă în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din RGPD. Articolul 61 alineatul (1) din Regulamentul 2018/858 ar constitui un temei juridic adecvat în această privință, deoarece ar obliga producătorii să divulge informațiile legate de un VIN.
- Scania susține că VIN-urile constituie date cu caracter personal și că RGPD interzice divulgarea acestora fără un temei juridic corespunzător. Singurul temei posibil al autorizării în acest sens ar fi cel menționat la articolul 6 alineatul (1) litera (c) din RGPD. Articolul 61 alineatul (1) din Regulamentul 2018/858 nu impune însă o astfel de obligație. Dispoziția nu este suficient de precisă, scopul prelucrării nu este definit în mod clar, iar Regulamentul 2018/858 nu conține dispoziții cu privire la protecția datelor.

31. După ce a prezentat cele două opinii, instanța de trimitere recunoaște că există argumente în sprijinul ambelor:

- interpretarea sugerată de Scania ar putea fi susținută de faptul că Regulamentul 2018/858 nu menționează în mod explicit elemente legate de protecția datelor;
- opinia Gesamtverband A.-H. ar putea fi susținută de faptul că, în general, VIN-ul nu constituie o dată cu caracter personal pentru producători, astfel încât este posibil ca RGPD să nu fie de la început aplicabil în această privință. În orice caz, articolul 61 alineatul (1) din Regulamentul

2018/858 stabilește „obligația legală” necesară în sensul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din RGPD și constituie temeiul pentru o prelucrare a datelor în conformitate cu acest din urmă regulament.

32. Îndoiala ar fi fost (parțial) soluționată prin Hotărârea Curții din 24 februarie 2022, Valsts ieņēmumu dienests (Prelucrarea datelor cu caracter personal în scopuri fiscale)¹⁰. În hotărârea respectivă, accesul la anumite VIN-uri, în special, precum și punerea la dispoziție a informațiilor privind anunțurile publicate de un operator economic pe un portal internet au fost calificate drept comunicare de „date cu caracter personal”¹¹.

33. În cauza menționată, avocatul general Bobek a arătat că „[...] numărul de șasiu al mașinii [VIN] constituie «informații privind o persoană identificată sau identificabilă»”. Prin urmare, VIN-urile ar putea fi considerate „*date cu caracter personal* în sensul articolului 4 punctul 1 din RGPD”, în măsura în care aceste „informații permit identificarea vânzătorilor de autovehicule și, prin urmare, a potențialilor contribuabili”¹².

34. Cu toate acestea, împărtășim opinia instanței de trimitere și a Gesamtverband A.-H., potrivit căreia VIN nu reprezintă, în sine și în toate cazurile, o dată cu caracter personal. Cel puțin, nu ar constitui o astfel de dată „în general [...] pentru producătorul [vehiculelor]”¹³ și cu siguranță nu atunci când vehiculul nu aparține unei persoane fizice.

35. În cauza Valsts ieņēmumu dienests, datele în discuție, printre care se numărau VIN-urile vehiculelor publicate într-un anunț pe un portal internet, fuseseră solicitate de o administrație fiscală. În contextul respectiv, VIN-ul constituia în mod clar o „dată cu caracter personal” în sensul articolului 4 punctul 1 din RGPD, cu alte cuvinte o „informați[e] privind o persoană fizică identificată sau identificabilă”.

36. Având în vedere că informațiile în discuție în cauza Valsts ieņēmumu dienests au fost solicitate de o administrație publică, VIN-urile puteau servi la identificarea proprietarilor vehiculelor care aveau numerele respective. Printre „toate mijloacele care [ar putea] fi utilizate în mod rezonabil” de o administrație publică pentru o astfel de identificare personală figurează accesul la registrul (public) al certificatelor de înmatriculare.

37. În principiu, astfel cum am arătat anterior, VIN este un simplu „cod alfanumeric atribuit vehiculului de către producător” care este utilizat, în mod strict, doar pentru identificarea corectă a vehiculului. S-ar putea afirma că este o dată *ad rem*, nu *ad personam*.

38. Or, potrivit jurisprudenței Curții:

- definiția noțiunii de „dată cu caracter personal”, în sensul articolului 4 punctul 1 din RGPD, „este aplicabilă atunci când, ca urmare a conținutului, a scopului sau a efectului său, informația este legată de o persoană determinată”¹⁴;

¹⁰ Hotărârea pronunțată în cauza C-175/20 (EU:C:2022:124, denumită în continuare „Hotărârea Valsts ieņēmumu dienests”).

¹¹ Hotărârea Valsts ieņēmumu dienests, punctele 36 și 37.

¹² Concluziile avocatului general Bobek prezentate în cauza Valsts ieņēmumu dienests (Prelucrarea datelor cu caracter personal în scopuri fiscale) (C-175/20, EU:C:2021:690, punctul 36). Subliniere în original.

¹³ Pagina 80 din versiunea originală în limba germană a deciziei de trimitere.

¹⁴ Hotărârea din 8 decembrie 2022, Inspektor v Inspektorata kam Visshia sadeben savet (Scopurile prelucrării datelor cu caracter personal – Anchetă penală) (C-180/21, EU:C:2022:967, punctul 70), care citează Hotărârea din 20 decembrie 2017, Nowak (C-434/16, EU:C:2017:994, punctul 35).

– „pentru a determina dacă o persoană este identificabilă, este oportun să se ia în considerare toate mijloacele care pot fi utilizate în mod rezonabil fie de operator, fie de orice altă persoană pentru a identifica persoana vizată”. Prin urmare, „pentru ca o dată să poată fi calificată drept «dată cu caracter personal» [...] nu este necesar ca toate informațiile care permit identificarea persoanei vizate să se afle în posesia unei singure persoane”¹⁵.

39. În aplicarea acestei jurisprudențe, o dată care, în principiu, nu are un caracter „personal” (deoarece, de sine stătătoare și fără intermedierea altor date, nu conține informații referitoare la o persoană fizică identificată sau identificabilă) dobândește acest caracter pentru cine dispune în mod rezonabil de mijloacele necesare pentru a o asocia cu o anumită persoană.

40. Unul dintre aceste mijloace este reprezentat de certificatele de înmatriculare, care trebuie să conțină în mod obligatoriu VIN-ul și identitatea proprietarului său¹⁶. Pe baza acestor certificate, prin asocierea VIN-ului cu proprietarul vehiculului, un operator independent ar putea urmări, de exemplu, procesul de distribuție și de vânzare a unei piese de schimb, până la identificarea proprietarului vehiculului în care a fost încorporată piesa respectivă¹⁷.

41. Îi revine instanței de trimitere sarcina de a stabili dacă, astfel cum pare să fie cazul, membrii Gesamtverband A.-H. pot dispune în mod rezonabil de mijloace care permit asocierea unui VIN cu o persoană fizică identificată sau identificabilă. În caz afirmativ, pentru membrii respectivi (și, indirect, pentru producătorul care le pune la dispoziție VIN-ul), acesta din urmă ar constitui o dată cu caracter personal a cărei prelucrare este supusă RGPD.

42. În definitiv și ca o concluzie intermediară, considerăm că VIN-ul constituie o dată cu caracter personal în sensul articolului 4 punctul 1 din RGPD în măsura în care persoana care are acces la acesta poate dispune de mijloace care îi permit în mod rezonabil să îl utilizeze pentru a identifica proprietarul vehiculului la care se referă. Îi revine instanței de trimitere sarcina de a verifica în fiecare caz dacă această situație se confirmă.

B. Obligația de a furniza VIN-ul și RGPD

43. Contrar anumitor afirmații care se regăsesc în decizia de trimitere, Regulamentul 2018/858 nu exclude aplicarea reglementării privind protecția datelor. Conform considerentului (62) al acestuia, „[o]ri de câte ori măsurile prevăzute de prezentul regulament presupun prelucrarea de date cu caracter personal, aceasta ar trebui să fie efectuată în conformitate cu [RGPD]”.

44. Articolul 6 alineatul (1) din RGPD condiționează legalitatea prelucrării datelor cu caracter personal de existența a cel puțin uneia dintre justificările pe care le enumeră. Printre acestea, [se numără] condiția ca prelucrarea să fie necesară „în vederea îndeplinirii unei *obligații legale care îi revine operatorului*” [litera (c)] (sublinierea noastră).

¹⁵ Hotărârea din 19 octombrie 2016, Breyer (C-582/14, EU:C:2016:779, punctele 42 și 43).

¹⁶ Punctul II.5, codul E din anexa I la Directiva 1999/37.

¹⁷ Astfel cum a menționat Comisia la punctul 53 din observațiile sale, nu poate fi ignorată realitatea vehiculelor conectate, capabile să furnizeze informații care pot fi legate de o persoană prin intermediul VIN-ului. A se vedea punctul 29 din Orientările 1/2020 privind prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul vehiculelor conectate și al aplicațiilor de mobilitate (versiunea 2.0), adoptate la 9 martie 2021

(https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-012020-processing-personal-data-context_ro).

45. Această *obligație legală* figurează la articolul 61 alineatele (1) și (4) din Regulamentul 2018/858 coroborat cu punctul 6.1 din anexa X la acesta. Conform acestui ansamblu normativ, producătorii de autovehicule au obligația de a pune la dispoziția operatorilor independenți, printre alte date, în mod explicit, VIN-ul.

46. Punctul 6.1 din anexa X la Regulamentul 2018/858 detaliază informațiile pe care producătorul trebuie să le furnizeze într-o bază de date ușor accesibilă pentru operatorii independenți. Aceste informații le includ pe cele referitoare la „[...] piesele vehiculului, cu care vehiculul, astfel cum este identificat prin VIN [...] este echipat din fabrică”. La același punct se adaugă că baza de date pe care producătorul este obligat să o creeze „include VIN”.

47. Articolul 61 alineatul (4) din Regulamentul 2018/858 prevede în mod imperativ că detaliile cerințelor tehnice referitoare la accesul la aceste informații sunt cele prevăzute în anexa X. Astfel cum am arătat anterior, punctul 6.1 din anexa respectivă impune producătorului obligația de a furniza informațiile, „prin VIN”, cu privire la vehicul și la piesele cu care acesta a fost echipat din fabrică.

48. În consecință, fiecare producător de vehicule are în mod neechivoc obligația de a furniza VIN-ul operatorilor independenți.

49. În măsura în care VIN-ul constituie o dată cu caracter personal¹⁸, autorizarea accesului la acesta presupune o „prelucrare” în sensul articolului 4 punctul 2 din RGPD.

50. Curtea a subliniat că *orice* prelucrare de date cu caracter personal trebuie să fie conformă cu principiile enunțate la articolul 5 din RGPD, precum și să respecte una dintre condițiile de legalitate menționate la articolul 6 din RGPD¹⁹.

51. Dintre condițiile de legalitate enumerate la articolul 6 alineatul (1) din RGPD, în prezenta cauză este de interes cea menționată la litera (c). Această condiție este îndeplinită în speță, deoarece, astfel cum am arătat, oferirea accesului la VIN constituie o „obligație legală” impusă producătorilor de vehicule [articolul 61 alineatul (1) din Regulamentul 2018/858]. Dacă un producător nu ar oferi operatorilor independenți acces la VIN-urile vehiculelor sale, el ar încălca această obligație legală.

52. Totuși, nu este suficient ca prelucrarea în discuție să fie necesară pentru a respecta o obligație legală. Aceasta trebuie, în plus, să respecte condițiile prevăzute la articolul 6 alineatul (3) din RGPD. În opinia noastră, această situație se regăsește în prezenta cauză, întrucât:

- „temeiul pentru prelucrare” (care trebuie să fie „prevăzut în [...] dreptul Uniunii sau [...] dreptul intern care se aplică operatorului”) se regăsește tocmai în Regulamentul 2018/858;
- „scopul prelucrării” (care „este stabilit pe baza respectivului temei juridic”) este menționat la articolul 61 alineatul (1) din Regulamentul 2018/858: se urmărește încurajarea concurenței în sector²⁰, oferind operatorilor independenți un acces nerestricționat, standardizat și

¹⁸ *Supra*, punctul 42.

¹⁹ Hotărârea din 16 ianuarie 2019, Deutsche Post (C-496/17, EU:C:2019:26, punctul 57 și jurisprudența citată), Hotărârea din 24 septembrie 2019, GC și alții (Dezindexarea unor date sensibile) (C-136/17, EU:C:2019:773, punctul 64), și Hotărârea din 22 iunie 2021, Latvijas Republikas Saeima (Puncte de penalizare) (C-439/19, EU:C:2021:504, punctele 96, 99, 100 și 102).

²⁰ În conformitate cu considerentul (52) al Regulamentului 2018/858, scopul acestuia este de „a garanta o concurență reală pe piața serviciilor legate de informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor”.

nediscriminatoriu la anumite informații referitoare la echipamentele vehiculelor, precum și la repararea și întreținerea acestora;

- dispoziția de drept al Uniunii care reglementează acest domeniu răspunde unui „obiectiv de interes public”, deoarece, astfel cum a subliniat Comisia²¹, prin obligația impusă se urmărește îmbunătățirea „funcțion[ării] pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii”²²;
- temeiul juridic este „proporțional cu scopul legitim urmărit”: din decizia de trimitere rezultă că numai prin căutarea pe baza VIN-ului este posibilă identificarea precisă a datelor referitoare la un anumit vehicul. Astfel cum a subliniat și Comisia²³, instanța de trimitere nu propune niciun alt mijloc de identificare mai puțin invaziv care să asigure aceeași eficacitate a căutării precum cea efectuată pe baza VIN-ului și să permită în același timp îndeplinirea obiectivului de interes public menționat anterior. Legiuitorul european a efectuat el însuși această apreciere privind proporționalitatea în Regulamentul 2018/858.

53. În concluzie, considerăm că sunt îndeplinite toate condițiile prevăzute la articolul 6 alineatul (1) litera (c) și la articolul 6 alineatul (3) din RGPD. În sfârșit, adăugăm că instanța de trimitere nu exprimă nicio îndoială cu privire la aplicarea, în prezenta cauză, a principiilor prevăzute la articolul 5 din RGPD.

V. Concluzie

54. În lumina considerațiilor care precedă, propunem Curții să răspundă la a treia întrebare preliminară adresată de Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln, Germania) după cum urmează:

„Articolul 61 alineatele (1) și (4) coroborat cu punctul 6.1 din anexa X la Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE,

trebuie interpretat în sensul că

impune producătorilor de autovehicule, în sensul articolului 6 alineatul (1) litera (c) și al articolului 6 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), o obligație legală care justifică punerea la dispoziția operatorilor independenți a numerelor de identificare ale vehiculelor (VIN-uri).”

²¹ Punctul 65 din observațiile sale.

²² Astfel cum se precizează în considerentul (50) al Regulamentului 2018/858.

²³ Punctul 67 din observațiile sale.