



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (osmi senat)

z dne 5. oktobra 2023*

„Predhodno odločanje – Uredba (EU) 2018/858 – Odobritev in tržni nadzor storitev informiranja o popravilu in vzdrževanju motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila – Člen 61(1) in (4) – Priloga X, točka 2.9 – Informacije v zvezi z vgrajenim sistemom za diagnostiko na vozilu (on-board diagnostics – OBD) za motorna vozila – Neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop – Obveznosti proizvajalcev – Pravice neodvisnih izvajalcev“

V zadevi C-296/22,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija) z odločbo z dne 27. aprila 2022, ki je na Sodišče prispela 5. maja 2022, v postopku

A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG,

Carglass GmbH

proti

FCA Italy SpA,

SODIŠČE (osmi senat),

v sestavi M. Safjan, predsednik senata, N. Piçarra (poročevalec) in M. Gavalec, sodnika,

generalni pravobranilec: M. Campos Sánchez-Bordona,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG in Carglass GmbH E. Macher, M. Sacré in P. Schmitz, Rechtsanwälte,
- za FCA Italy SpA M. Ruttloff in C. Steinle, Rechtsanwälte,

* Jezik postopka: nemščina.

– za Evropsko komisijo M. Huttunen in M. Noll-Ehlers, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 61(1) in (4) Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL 2018, L 151, str. 1) ter točke 2.9 Priloge X k tej uredbi.
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG (v nadaljevanju: ATU), verigo neodvisnih serviserjev, in Carglass GmbH, podjetjem za popravilo in zamenjavo stekel vozil, na eni strani ter FCA Italy SpA (v nadaljevanju: FCA), hčerinsko družbo avtomobilske skupine Fiat Chrysler Automobiles NV, ki izdeluje lahka potniška in gospodarska vozila, na drugi, in sicer glede dejstva, da zadnjenavedena daje na voljo neposreden tok podatkov o svojih vozilih.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

- 3 Pravilnik Organizacije združenih narodov (OZN) št. 155 – Enotne določbe o homologaciji vozil glede na kibernetško varnost in sistem za upravljanje kibernetške varnosti [2021/387] (UL 2021, L 82, str. 30) v točki 1.3 določa:

„Ta pravilnik ne posega v druge pravilnike ZN ali regionalno ali nacionalno zakonodajo, ki urejajo dostop pooblaščenih strank do vozila, njegovih podatkov, funkcij in virov ter pogoje za tak dostop. [...]“

Pravo Unije

Uredba 2018/858

- 4 V uvodnih izjavah 50 in 52 Uredbe 2018/858 je navedeno:

„(50) Neomejen dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil prek standardizirane oblike, ki se lahko uporabi za pridobitev tehničnih informacij, ter učinkovita konkurenca na trgu storitev za zagotavljanje takih informacij sta potrebna za izboljšanje delovanja notranjega trga, zlasti glede prostega pretoka blaga, svobode ustanavljanja in svobode opravljanja storitev. [...]“

[...]

- (52) Za zagotovitev učinkovite konkurence na trgu storitev informiranja o popravilu in vzdrževanju vozil ter za pojasnitev, da to informiranje zajema tudi informacije, ki jih je treba zagotoviti neodvisnim izvajalcem, ki niso popraviljanci, tako da lahko neodvisni trg popravil in vzdrževanja vozil kot celota konkurira pooblaščenim trgovcem, [...] je treba podrobno določiti informacije, ki se zagotavljajo za namene dostopa do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil.“

5 Člen 3 te uredbe določa:

„V tej uredbi in regulativnih aktih iz Priloge II, razen če je v njih drugače določeno, se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

[...]

- (2) ‚EU-homologacija‘ pomeni postopek, s katerim organ za odobritev potrdi, da tip vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote izpolnjuje ustrezne upravne določbe in tehnične zahteve te uredbe;

[...]

- (40) ‚proizvajalec‘ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je odgovorna za vse vidike homologacije vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote ali posamične odobritve vozila ali postopka pridobitve dovoljenja za dele in opremo, za zagotavljanje skladnosti proizvodnje in za zadeve tržnega nadzora v zvezi s tem proizvedenim vozilom, sistemom, sestavnim delom, samostojno tehnično enoto, delom in opremo, ne glede na to, ali je ta oseba neposredno vključena v vse stopnje zasnove in izgradnje tega vozila, sistema, sestavnega dela ali zadevne samostojne tehnične enote;

[...]

- (45) ‚neodvisni izvajalec‘ pomeni fizično ali pravno osebo, ki ni pooblaščen trgovec ali serviser, je pa neposredno ali posredno vključena v popravilo in vzdrževanje vozil ter vključuje serviserje, proizvajalce ali distributerje servisne opreme, orodij ali nadomestnih delov kot tudi izdajatelje tehničnih informacij, avtomobilske klube, izvajalce pomoči pri okvarah vozil na cesti, izvajalce kontrolnih pregledov in preskušanja ter ponudnike usposabljanj za vgrajevalce, proizvajalce in serviserje opreme za vozila na alternativna goriva; [...]

[...]

- (48) ‚informacije o popravilu in vzdrževanju vozila‘ pomeni vse informacije, vključno z vsemi poznejšimi spremembami in dopolnili teh informacij, ki so potrebne za diagnosticiranje, servisiranje in pregledovanje vozila, njegovo pripravo na tehnične preglede, popravila, ponovno programiranje, ponastavitev vozila, ali ki so potrebne za diagnostično podporo vozilu na daljavo ali za namestitev delov in opreme na vozilo, ki jih proizvajalec zagotovi svojim pooblaščenim partnerjem, trgovcem in serviserjem, ali jih proizvajalec uporablja za namene popravil in vzdrževanja;

(49) ‚informacije v zvezi z vgrajenim sistemom za diagnostiko na vozilu‘ (on-board diagnostics – OBD) pomeni informacije, ki jih zbere sistem v vozilu ali sistem, povezan z motorjem, ki lahko odkrije napako in po potrebi nanjo opozori prek sistema za opozarjanje ter z informacijami, shranjenimi v računalniškem pomnilniku, prepozna verjetno področje napačnega delovanja in te informacije sporoči v sistem zunaj vozila;

[...]“

6 Člen 61 navedene uredbe, naslovljen „Obveznosti proizvajalcev glede zagotavljanja informacij o OBD vozila in o popravilu in vzdrževanju vozila“, določa:

„1. Proizvajalci neodvisnim izvajalcem omogočijo neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij o OBD vozila, diagnostične in druge opreme, orodja, vključno z vsemi referencami in razpoložljivimi datotekami za prenos ustrezne programske opreme ter informacij o popravilu in vzdrževanju vozila. Informacije so predstavljene na lahko dostopen način v obliki strojno berljivih podatkovnih nizov, primernih za elektronsko obdelavo.
[...]

[...]

4. Podrobnosti o tehničnih zahtevah za dostop do informacij o OBD vozila ter informacij o popravilu in vzdrževanju vozila, zlasti tehnične specifikacije, ki se nanašajo na način zagotavljanja informacij o OBD vozila ter informacij o popravilu in vzdrževanju vozila, so določene v Prilogi X.

[...]“

7 Priloga II k isti uredbi, naslovljena „Zahteve za EU-homologacijo vozil, sistemov, sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot“, vsebuje del I, naslovljen „Regulativni akti za EU-homologacijo vozil, izdelanih v neomejenih serijah“. V različici, ki je veljala do 6. julija 2022, je bil v postavki 63 tega dela sklic na Uredbo (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 2009, 31.7.2009, str. 1) v različici, ki se je uporabljala do 6. julija 2022. V različici, ki izhaja iz Uredbe (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah glede homologacije motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 21), je v tej postavki 63 sklic na Uredbo 2019/2144.

- 8 Priloga X k Uredbi 2018/858, naslovljena „Dostop do informacij o OBD vozila ter informacij o popravilu in vzdrževanju vozila“, v točki 2.9 določa:

„Neposreden tok podatkov o vozilu [...] in diagnostične funkcije so za namene OBD, diagnostike, popravil in vzdrževanja vozila [...] na voljo prek zaporednih podatkovnih vrat na standardiziranem priključku za podatkovno povezavo [...].“

Ko je vozilo v gibanju, so podatki dostopni le za funkcije, ki omogočajo samo branje.“

- 9 V tej prilogi je v točki 6.2 pojasnjeno, da se „[d]ostop do informacij o varnostnih značilnostih vozila, ki jih uporabljajo pooblaščenim trgovci in serviserji, [...] zagotovi neodvisnim izvajalcem, zaščiten z varnostno tehnologijo“.

- 10 V točki 6.4 te priloge je določeno:

„Preprogramiranje upravljalnih enot se opravi v skladu z mednarodnim standardom ISO 22900-2 ali SAE J2534 ali TMC RP1210B z nelastniško strojno opremo.“

Za potrjevanje združljivosti aplikacij, specifičnih za proizvajalca, in komunikacijskih vmesnikov vozila (VCI), skladnih z mednarodnim standardom ISO 22900-2 ali SAE J2534 ali TMC RP1210B, proizvajalec ponudi bodisi validacijo neodvisno razvitih VCI bodisi informacije ter da na voljo morebitno posebno strojno opremo, ki jo proizvajalec VCI potrebuje za samostojno izvedbo take validacije.

[...]“

Uredba št. 661/2009

- 11 Člen 5 Uredbe št. 661/2009, naslovljen „Splošne zahteve in preskusi“, je v odstavku 1 določal:

„Proizvajalci zagotovijo, da so vozila konstruirana, izdelana in sestavljena tako, da je tveganje poškodb potnikov in drugih udeležencev v prometu čim manjše.“

Uredba 2019/2144

- 12 V uvodni izjavi 27 Uredbe št. 2019/2144 je navedeno:

„Spremembe programske opreme lahko bistveno spremenijo funkcije vozila. Uvesti bi bilo treba harmonizirana pravila in tehnične zahteve za spreminjanje programske opreme v skladu s postopki homologacije. Zato bi morala uporaba pravilnikov ZN oziroma drugih regulativnih aktov glede postopkov posodobitve programske opreme čim prej po začetku njihove veljavnosti postati obvezna. Ti varnostni ukrepi pa ne bi smeli posegati v obveznosti proizvajalcev vozil, da omogočijo dostop do celovitih diagnostičnih informacij in podatkov v vozilu, ki so relevantni za popravilo in vzdrževanje vozila.“

- 13 Člen 4 te direktive, naslovljen „Splošne obveznosti in tehnične zahteve“, v odstavkih 4 in 5 določa:

„4. Proizvajalci zagotovijo, da so vozila zasnovana, izdelana in sestavljena tako, da je tveganje poškodb potnikov in izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu čim manjše.“

5. Proizvajalci tudi zagotovijo, da so vozila, sistemi, sestavni deli in samostojne tehnične enote skladni z veljavnimi zahtevami iz Priloge II, ki začnejo veljati na datume iz navedene priloge, z natančnimi tehničnimi zahtevami in preizkusnimi postopki iz delegiranih aktov in z enotnimi postopki in tehničnimi specifikacijami iz izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi te uredbe [...].“

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

- 14 Družbi ATU in Carglass sta neodvisna izvajalca v smislu člena 3, točka 45, Uredbe 2018/858, katerih dejavnost vključuje izvajanje diagnostike vozil.
- 15 Družba FCA kot proizvajalec v smislu člena 3, točka 40, te uredbe svoja vozila opremlja s tako imenovanim sistemom „Secure Gateway“. Tako neodvisni izvajalci kot pooblašteni serviserji morajo, da bi lahko izvajali zapisovanje, brisanje kod napak, ponovno umerjanje in aktivacijo delov teh vozil, spoštovati zahteve, ki jih je določila družba FCA, in sicer se morajo predhodno registrirati pri njej, se identificirati z navedbo osebnih podatkov o povezavi na strežnik, ki ga je določila družba FCA, kupiti plačljivo naročnino za uporabo generičnih diagnostičnih orodij in ta orodja prek interneta povezati na ta strežnik.
- 16 Glede na to, da enostranska naložitev teh zahtev s strani družbe FCA pomeni kršitev obveznosti, ki jih ima ta v skladu s členom 61(1) in (4) Uredbe 2018/858 v povezavi s točko 2.9 Priloge X k tej uredbi, sta družbi ATU in Carglass pri Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija), ki je predložitveno sodišče, vložili tožbo, s katero predlagata, naj se družbi FCA naloži, naj v Nemčiji preneha nalagati te zahteve za diagnosticiranje, popravila in vzdrževanje vozil, če ne gre za popolno preprogramiranje upravljalnih enot.
- 17 Predložitveno sodišče meni, da je rešitev spora odvisna od razlage določb člena 61(1) in (4) Uredbe 2018/858, skupaj s točko 2.9. Priloge X k tej uredbi.
- 18 Na eni strani meni, da besedilo tega člena 61(1) ter smisel in namen te uredbe govorita v prid temu, da je treba obveznost zagotovitve „neomejenega“ dostopa iz te določbe razlagati tako, da mora družba FCA zagotoviti popoln dostop do neposrednega toka podatkov o vozilu prek vmesnika sistema OBD, pri čemer diagnostičnega orodja in njegove uporabe ne sme podvreči enostransko naloženim zahtevam. To sodišče je ob sklicevanju na točko 28 sodbe z dne 19. septembra 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel (C-527/18, EU:C:2019:762), ugotovilo, da se je obveznost zagotoviti „neomejen“ dostop, določen v predpisih, ki so veljali pred sprejetjem navedene uredbe, nanašala na vsebino informacij, in ne na načine dajanja na voljo teh informacij. Navedeno sodišče pa se sprašuje o tem, ali bi bilo mogoče pojem „neomejenega“ dostopa v smislu člena 61(1) Uredbe 2018/858 razlagati na enak način, glede na to, da meni, da ta uredba vzpostavlja novo pravno ureditev na tem področju.
- 19 Če bi bilo treba ta pojem razumeti tako, da se nanaša ne le na vsebino informacij, pač pa tudi na pogoje uporabe diagnostičnega orodja, se predložitveno sodišče sprašuje, ali splošno jamstvo varnosti vozil iz postavke 63 dela I Priloge II k Uredbi 2018/858, v različici, ki je veljala do 6. julija 2022, ali v različici, ki izhaja iz Uredbe 2019/2144, zahteva, da je treba navedeni pojem razlagati ozko.

20 V teh okoliščinah je Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba člen 61(1) in (4) Uredbe 2018/858 v povezavi s Prilogo X, točka 2.9, k tej uredbi, [...] tudi glede na obveznost proizvajalca vozil, da zagotovi splošno varnost vozila, določeno v Prilogi II, del 1, postavka 63, k tej uredbi

- v povezavi z Uredbo št. 661/2009 glede vozil, homologiranih pred 6. julijem 2022, zlasti [s] členom 5(1) te uredbe, in
- v povezavi z Uredbo 2019/2144, [ki se uporablja od] 6. julija 2022, zlasti [s] členom 4(4) in (5) te uredbe,

razlagati tako, da mora proizvajalec vozil vedno, tudi v primeru implementacije ustreznih varnostnih ukrepov, zagotoviti, da lahko neodvisni servisi še vedno [opravijo vpogled v podatke sistema] OBD, diagnostiko, popravila in vzdrževanje vozila, vključno s potrebnimi zapisi z uporabo univerzalnega, generičnega orodja za diagnostiko, ne da bi izpolnjevali zahteve po stalni internetni povezavi orodja s strežnikom, ki ga določi proizvajalec vozila, in/ali po predhodni osebni registraciji uporabnika pri temu proizvajalcu, ki jih Uredba 2018/858 izrecno ne določa?“

Predlog za začetek ustnega dela postopka

- 21 Družba FCA je z vlogo, vloženo v sodnem tajništvu Sodišča 19. junija 2023, na podlagi člena 83 Poslovnika Sodišča predlagala začetek ustnega dela postopka, pri čemer se je sklicevala na dokument, ki ga je sestavil Centro Prova Autoveicoli Torino (center za izvajanje tehničnih pregledov motornih vozil v Torinu, Italija), regionalni organ, pristojen za homologacijo vozil, ter na dopis Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ministrstvo za promet in infrastrukturo, Italija), s katerim je ta organ potrdil skladnost sistema „Secure Gateway“, s katerim družba FCA opremlja svoja vozila, s členom 61(1) Uredbe 2018/858.
- 22 Sodišče lahko na podlagi člena 83 Poslovnika po opredelitvi generalnega pravobranilca kadar koli odredi začetek ali ponovno odprtje ustnega dela postopka, zlasti če meni, da zadeva ni dovolj razjasnjena, ali če stranka po koncu ustnega dela postopka navede novo dejstvo, ki je odločilno za odločitev Sodišča, ali če je v zadevi treba odločiti na podlagi trditve, o kateri stranke niso razpravljale.
- 23 V obravnavani zadevi Sodišče po opredelitvi generalnega pravobranilca na podlagi predlogov za sprejetje predhodne odločbe in pisnih stališč ugotavlja, da ima na voljo vse potrebne elemente za obravnavo tega predloga za sprejetje predhodne odločbe in da dokumenti, na katere se sklicuje družba FCA v svojem predlogu z dne 19. junija 2023, navedenem v točki 21 te sodbe, katerih upoštevnost za postopek v glavni stvari mora presoditi predložitveno sodišče, niso nova dejstva, ki bi lahko odločilno vplivala na predhodno odločbo Sodišča.
- 24 Zato ni treba odrediti začetka ustnega dela postopka.

Vprašanje za predhodno odločanje

- 25 Predložitveno sodišče z vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 61(1) in (4) Uredbe 2018/858 v povezavi s točko 2.9 Priloge X k tej uredbi razlagati tako, da nasprotuje temu, da proizvajalec avtomobilov za dostop neodvisnih izvajalcev do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter informacij v zvezi s sistemom OBD, vključno z dostopom za vpisovanje teh informacij, določi pogoje, ki niso taki, kot so določeni v navedeni uredbi.
- 26 Najprej je treba opozoriti, da je treba pri razlagi določbe prava Unije upoštevati ne le njeno besedilo, ampak tudi njen kontekst in cilje, ki se uresničujejo z ureditvijo, katere del je (sodba z dne 9. junija 2022, IMPERIAL TOBACCO BULGARIA, C-55/21, EU:C:2022:459, točka 44 in navedena sodna praksa). Na podlagi zgodovine nastanka take določbe je prav tako mogoče izluščiti upoštevne elemente za njeno razlago (glej v tem smislu sodbo z dne 10. decembra 2018, Wightman in drugi, C-621/18, EU:C:2018:999, točka 47 in navedena sodna praksa).
- 27 Kar zadeva jezikovno razlago zadevnih določb, člen 61(1) Uredbe 2018/858 od proizvajalcev avtomobilov zahteva, da neodvisnim izvajalcem zagotovijo neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij o OBD v smislu člena 3, točka 49, te uredbe, do diagnostične in druge opreme in orodja ter do informacij o popravilu in vzdrževanju vozila v smislu tega člena 3, točka 48. Informacije morajo biti predstavljene na lahko dostopen način v obliki strojno berljivih podatkovnih nizov, primernih za elektronsko obdelavo.
- 28 Člen 61(4) navedene uredbe določa, da so „[p]odrobnosti o tehničnih zahtevah za dostop do informacij o OBD vozila ter informacij o popravilu in vzdrževanju vozila, zlasti tehnične specifikacije, ki se nanašajo na način zagotavljanja informacij o OBD vozila ter informacij o popravilu in vzdrževanju vozila, [...] določene v Prilogi X“. V točki 2.9 te priloge je določeno, da je „[n]eposreden tok podatkov o vozilu [...] za namene OBD, diagnostike, popravil in vzdrževanja vozila na voljo prek zaporednih podatkovnih vrat na standardiziranem priključku za podatkovno povezavo“. Zadnjenavedena določba med drugim v svoji drugi alineji določa, da ko je vozilo v gibanju, so podatki dostopni le za funkcije, ki omogočajo samo branje.
- 29 Iz tega na eni strani izhaja, da obveznost proizvajalcev avtomobilov, da zagotovijo neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij o sistemu OBD ter do informacij o popravilu in vzdrževanju vozila, določena v členu 61(1) Uredbe 2018/858, zajema obveznost neodvisnim izvajalcem omogočiti, da te informacije obdelujejo in jih uporabljajo, ne da bi zanje veljali drugi pogoji od tistih, ki so določeni v tej uredbi (glej v tem smislu sodbo z dne 27. oktobra 2022, ADPA in Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, točka 29). Na drugi strani je iz točke 2.9, druga alineja, Priloge X k navedeni uredbi razvidno, da morajo imeti ti izvajalci, ko vozilo ni v gibanju, širši dostop kot le vpogled v podatke iz te zadnjenavedene določbe.
- 30 Kar zadeva kontekstualno razlago zadevnih določb, so v točkah 6.2 in 6.4 Priloge X k Uredbi 2018/858 na eni strani opredeljene zahteve o varnostnih značilnostih vozila, na drugi strani pa zahteve v zvezi s preprogramiranjem upravljalnih enot. Kot je Evropska komisija navedla v svojih pisnih stališčih, so v teh točkah opredeljeni primeri, v katerih so za dostop do informacij o sistemu OBD ter do informacij o popravilu in vzdrževanju vozila lahko določeni nekateri pogoji, in sicer zaradi pomembnosti teh informacij za varnost. Razen v teh primerih imajo lahko ti neodvisni izvajalci dostop do teh informacij, ne da bi zanje veljali drugi pogoji od tistih, ki so določeni v navedeni uredbi (glej v tem smislu sodbo z dne 27. oktobra 2022, ADPA in Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, točka 32).

- 31 Razlaga iz točke 29 te sodbe je potrjena s ciljem, ki je naveden v uvodnih izjavah 50 in 52 Uredbe 2018/858, in sicer omogočiti učinkovito konkurenco na trgu storitev za zagotavljanje informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, da bi tako lahko trg popravil in vzdrževanja vozil, ki jih opravljajo neodvisni izvajalci, konkuriral trgu pooblaščenih trgovcev (glej v tem smislu sodbo z dne 27. oktobra 2022, ADPA in Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, točka 30).
- 32 Neodvisni izvajalci morajo tako pridobiti neomejen dostop do informacij, ki jih potrebujejo za izvajanje svojih dejavnosti v dobavni verigi na trgu popravil in vzdrževanja vozil. Vendar bi s tem, da bi za dostop do informacij iz člena 61(1) Uredbe 2018/858 veljali pogoji, ki niso določeni z zadnjenavedeno uredbo, prišlo do tveganja zmanjšanja števila neodvisnih serviserjev, ki imajo dostop do teh informacij, z morebitnim učinkom zmanjšanja konkurence na trgu storitev informiranja o popravilu in vzdrževanju vozil ter zato zmanjšanja ponudbe potrošnikom. Poleg tega, če bi lahko proizvajalci prostovoljno omejili dostop do neposrednega toka podatkov o vozilu v smislu točke 2.9 Priloge X k tej uredbi, bi bili upravičeni dostop do tega toka podatkov podvreči pojemu, ki bi ta dostop dejansko lahko onemogočili.
- 33 Razlaga točke 29 te sodbe je prav tako podprta z zgodovino nastanka člena 61(1) Uredbe 2018/858. Namreč, čeprav so bile v prejšnji ureditvi – v kateri se je razlikovalo med, na eni strani, dostopom do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil in, na drugi strani, obliko, v kateri bi moral biti ta dostop zagotovljen – izključene omejitve le glede vsebine teh informacij (glej v tem smislu sodbo z dne 19. septembra 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, točka 28), ta člen 61(1) od proizvajalca zahteva ne samo, da zagotovi neomejen dostop do informacij iz te določbe, ampak tudi, da te informacije predstavi na „lahko dostopen“ način.
- 34 Iz tega sledi, da obveznost, ki je s členom 61(1) Uredbe 2018/858 naložena proizvajalcem avtomobilov, da neodvisnim izvajalcem zagotovijo dostop do informacij iz te določbe v obliki, ki omogoča njihovo elektronsko obdelavo, pri čemer gre za obveznost, ki je bila uvedena šele v času zakonodajnega postopka v zvezi s to uredbo, presega obveznost zagotoviti zgolj vpogled (glej v tem smislu sodbo z dne 19. septembra 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2022:762, točki 26 in 34).
- 35 Poleg tega, v zvezi z zahtevami glede kibernetске varnosti, ki izhajajo iz Pravilnika ZN št. 155 in na katere se sklicuje družba FCA, zadošča navedba, da je v tem pravilniku v točki 1.3 določeno, da ta ne posega, med drugim, „v regionalno ali nacionalno zakonodajo, ki ureja[...] dostop pooblaščenih strank do vozila, njegovih podatkov, funkcij in virov ter pogoje za tak dostop“.
- 36 Kar zadeva sklicevanje v postavki 63 dela I Priloge II k Uredbi 2018/858 na Uredbo 2019/2144, je v uvodni izjavi 27 zadnjenavedene uredbe izrecno navedeno, da varnostni ukrepi, ki jih ta uredba določa, „ne bi smeli posegati v obveznosti proizvajalcev vozil, da omogočijo dostop do celovitih diagnostičnih informacij in podatkov v vozilu, ki so relevantni za popravilo in vzdrževanje vozila“.
- 37 Nazadnje, tako kot člen 5(1) Uredbe št. 661/2009, na katerega se je ta postavka 63 sklicevala do 6. julija 2022, člen 4(4) Uredbe 2019/2144, na katerega se navedena postavka sklicuje od tega dne dalje, določa, da se morajo varnostna vprašanja zagotoviti v fazi zasnove, izdelave in sestave vozil ter ne v škodo drugih izvajalcev na trgu, kakršni so neodvisni izvajalci, kar bi ogrozilo cilj, naveden v točki 31 te sodbe.

- 38 Iz tega sledi, da pogoji za dostop do informacij iz člena 61(1) Uredbe 2018/858, ki niso ti, določeni v tej uredbi, kakršna sta povezava diagnostičnega orodja prek interneta na strežnik, ki ga je določil proizvajalec, ali predhodna registracija neodvisnih izvajalcev pri tem proizvajalcu, na podlagi navedene uredbe niso dopustni.
- 39 Glede na zgoraj navedene razloge je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba člen 61(1) in (4) Uredbe 2018/858 v povezavi s točko 2.9 Priloge X k tej uredbi razlagati tako, da nasprotuje temu, da proizvajalec avtomobilov za dostop neodvisnih izvajalcev do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter informacij v zvezi s sistemom OBD, vključno z dostopom za vpisovanje teh informacij, določi druge pogoje od tistih, ki so določeni v navedeni uredbi.

Stroški

- 40 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (osmi senat) razsodilo:

Člen 61(1) in (4) Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in nadzoru trga motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi Uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 in razveljavitvi Direktive 2007/46/ES v povezavi s Prilogo X k Uredbi 2018/858

je treba razlagati tako, da

nasprotuje temu, da proizvajalec avtomobilov za dostop neodvisnih izvajalcev do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter informacij v zvezi z vgrajenim sistemom za diagnostiko, vključno z dostopom za vpisovanje teh informacij, določi druge pogoje od tistih, ki so določeni v navedeni uredbi.

Podpisi