Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
M. CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
представено на 4 май 2023 година [1]

Дело C-319/22

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

(Преюдициално запитване, отправено от Landgericht Köln (Областен съд Кьолн, Германия)

„Преюдициално запитване — Пазар на информационни услуги във връзка с ремонта и техническото обслужване на моторни превозни средства — Регламент (ЕС) 2018/858 — Независими оператори — Информация, предоставяна по леснодостъпен начин, в машинночитаем формат, който може да се обработва по електронен път — Идентификационен номер на превозното средство (VIN) — Защита на личните данни — Регламент (ЕС) 2016/679 — Условия за законосъобразност на обработването на лични данни — Член 6, параграф 1, буква в)“

1. Стремежът на законодателя на Съюза е в рамките на вътрешния пазар конкуренцията в сферата на ремонта и техническото обслужване на моторни превозни средства да се гарантира по такъв начин, че производителите на тези превозни средства да не монополизират (сами или чрез техните оторизирани търговци или ремонтни предприятия) предоставянето на посочените услуги.

2. За целта Регламент (ЕС) 2018/858 [2] задължава производителите на превозни средства да предоставят на „независимите оператори“ неограничен, стандартизиран и недискриминационен достъп до информацията за определени системи, оборудване и инструменти на превозните средства, както и за ремонта и техническото обслужване на последните.

3. Прилагането на Регламент 2018/858 (или на някои от изменените с него регламенти) поражда съдебни спорове между производителите на превозни средства, от една страна, и независимите оператори, от друга страна. Няколко преюдициални запитвания са

[1] Език на производството: испански.

[2] Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 2018 г., стр. 1).

отправени във връзка с производства, по които като страна участва организация[3], чиито членове реализират 80 % от оборота на независимата търговия на резервни части за моторни превозни средства в Германия[4].

4. С настоящото преюдициално запитване Landgericht Köln (Областен съд Кьолн, Германия) отправя три въпроса, които в своята последователност се отнасят до:

— съдържанието на информацията, която производителите са длъжни да предоставят на независимите оператори (дали това задължение обхваща цялата информация за ремонта и техническото обслужване по смисъла на член 3, точка 48 от Регламент 2018/858, или само информацията за резервните части);

— начина и формата, в който производителите са длъжни да предоставят посочената информация;

— задължението да се предоставя на независимите оператори идентификационният номер на превозните средства (наричан по-нататък „VIN“)[5] с оглед на член 6, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2016/679[6].

5. По указание на Съда ще разгледам само третия от посочените въпроси.

I. Правна уредба

A. Регламент 2018/858

6. Съображение 50 гласи:

„Неограниченият достъп до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство чрез стандартизиран формат, който да може да се използва за извличане на техническата информация, и ефективната конкуренция на пазара за услуги за предоставяне на такава информация[…] са необходими за по-доброто функциониране на вътрешния пазар, особено по отношение на свободното движение на стоки, свободата на установяване и свободата на предоставяне на услуги […]“.

[3] Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (наричана по-нататък „Gesamtverband A.-H“).

[4] Решения от 19 септември 2019 г., Gesamtverband Autoteile-Handel (C-527/18, EU:C:2019:762), и от 27 октомври 2022 г., ADPA и Gesamtverband Autoteile-Handel (C-390/21, EU:C:2022:837).

[5] VIN (vehicle identification number) или идентификационният номер на превозното средство е буквено-цифров код, присвоен на превозното средство от производителя, за да гарантира неговата правилна идентификация. Същият е уреден в Регламент (ЕС) № 19/2011 на Комисията от 11 януари 2011 година относно изискванията за одобрение на типа на поставяните от производителя задължителни табели и на идентификационния номер на превозното средство за моторни превозни средства и техните ремаркета, и за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 8, 2011 г., стр. 1), изменен с Регламент (ЕС) № 249/2012 на Комисията от 21 март 2012 г. (ОВ L 82, 2012 г., стр. 1).

[6] Регламент на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 2016 г., стр. 1; наричан по-нататък „ОРЗД“).

7. Съгласно съображение 52:

„За да се осигури ефективна конкуренция на пазара на услуги, свързани с информацията за ремонта и техническото обслужване на превозното средство, и за да стане ясно, че съответната информация обхваща също сведения, които трябва да бъдат предоставени на независими оператори, различни от ремонтните предприятия, така че да се гарантира, че независимият пазар за ремонт и техническо обслужване на превозни средства като цяло може да се конкурира с оторизираните търговци, независимо от това дали производителят на превозното средство предава такава информация на оторизираните търговци и ремонтните предприятия или използва тази информация за целите на ремонта и техническото обслужване, е необходимо да се определят подробностите за информацията, която се предоставя за целите на достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство“.

8. Съображение 62 гласи:

„Когато мерките, предвидени в настоящия регламент, включват обработка на лични данни, тя следва да се извършва в съответствие с [ОРЗД] […]“.

9. Член 3 съдържа следните определения:

„[…]

45) „независим оператор“ означава физическо или юридическо лице, различно от оторизиран търговец и ремонтно предприятие, което участва пряко или непряко в ремонта и техническото обслужване на превозното средство, включително ремонтни предприятия, производители или дистрибутори на оборудване за ремонт, инструменти или резервни части, както и издатели на техническа информация, автомобилни клубове, оператори за пътна помощ, оператори, предлагащи услуги за контролна проверка и изпитване, оператори, предлагащи обучение за монтьори, производители и предприятия, извършващи ремонт на оборудване за превозни средства, използващи алтернативно гориво; това означава също оторизирани ремонтни предприятия, търговци и дистрибутори в дистрибуторската мрежа на даден производител на превозни средства, доколкото същите предоставят услуги по ремонт или техническо обслужване на превозни средства, за които те не са част от дистрибуторската мрежа на производителя на превозни средства;

[…]

48) „информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство“ означава цялата информация, включително всички нейни последващи изменения и допълнения, която е необходима за диагностика, обслужване и проверка на превозното средство, подготовката му за периодични прегледи за проверка на техническата изправност, ремонт, препрограмиране, реинициализиране на превозното средство или която е необходима за дистанционната диагностична поддръжка на превозното средство или за монтирането на части и оборудване на превозни средства, и която производителят предоставя на своите оторизирани партньори, търговци и ремонтни предприятия, или която се използва от производителя за целите на ремонта и техническото обслужване;

49) „информация от бордовата диагностика (БД) на превозното средство“ означава информация, генерирана от система, която е на борда на превозно средство или […] е свързана с двигател[…] и която има способността да идентифицира неизправности и ако е приложимо, има способността да сигнализира наличието им чрез система за предупреждение, има способността да идентифицира областите, в които е вероятно да се намира неизправността, чрез информация, съхранена в паметта на компютър, и има способността да предава тази информация на устройство, което не е на борда на превозното средство;

[…]“.

10. Член 61 („Задължения на производителите за предоставяне на информация от БД на превозното средство и информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство“) предвижда:

„1. Производителите предоставят на независимите оператори неограничен, стандартизиран и недискриминационен достъп до информацията от БД на превозното средство, диагностичното и друго оборудване, инструментите, включително пълните позовавания и наличните за изтегляне елементи на приложимия софтуер и информацията за ремонта и техническото обслужване на превозното средство. Информацията се представя по леснодостъпен начин под формата на машинночитаеми и подлежащи на електронна обработка набори от данни. Независимите оператори имат достъп до услугите за диагностициране от разстояние, използвани от производителите[и] оторизираните търговци и ремонтни[…] предприятия.

Производителите предоставят стандартизирано, сигурно и дистанционно средство, което да позволи на независимите ремонтни предприятия да извършват дейности, които включват достъп до системата за сигурност на превозното средство.

2. Докато Комисията приеме съответния стандарт чрез Европейския комитет по стандартизация (CEN) или подобен орган за стандартизация, информацията от БД на превозното средство и информацията за ремонта и техническото обслужване на превозното средство се представя по леснодостъпен начин, така че да може да бъде обработвана от независими оператори с разумни усилия.

Информацията от БД на превозното средство и информацията за ремонта и техническото обслужване на превозното средство се предоставя на уебсайтовете на производителите, като се използва стандартизиран формат, или, ако това не е осъществимо поради естеството на информацията, в друг подходящ формат. За независимите оператори, различни от ремонтни предприятия, информацията също се предоставя в машинночитаем формат, който може да се обработва по електронен път с общодостъпни инструменти на информационните технологии и софтуер и който дава възможност на независимите оператори да изпълняват задачата, свързана с техните стопански функции по веригата на доставки на пазара на резервни части.

[…]

4. Подробните технически изисквания по отношение на достъпа до информацията от БД на превозното средство и информацията за ремонта и техническото обслужване на превозното средство, по-специално техническите спецификации за начина, по който се

предоставя информацията от БД на превозното средство и информацията за ремонта и техническото обслужване на превозното средство, са определени в приложение X.

[…]

11. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 82, с които да изменя приложение X така, че да бъдат взети предвид технологичните и регулаторните промени или да бъдат предотвратени злоупотреби посредством актуализиране на изискванията за достъп до информация от БД на превозното средство и информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство […]“.

11. Точка 6.1 от приложение X („Достъп до информация от БД на превозното средство и информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство“) предвижда:

„[…]

В база данни, леснодостъпна за независимите оператори, се предоставя информация под формата на набори от данни, които са машинночитаеми и подлежат на електронна обработка, за всички части[, с които] превозното средство, [идентифицирано с] VIN и всички допълнителни критерии, като например междуосовото разстояние, мощността на двигателя, нивото на оборудване или допълнителните аксесоари, […] е снабдено от производителя и които могат да бъдат заменени с резервни части, предлагани от производителя на превозното средство на неговите оторизирани ремонтни предприятия[и] търговци или трети страни чрез позоваване на номера на частите от оригиналното оборудване.

Тази база данни се състои от VIN, номерата на частите от оригиналното оборудване, наименованията им, характеристиките във връзка с валидността (начални и крайни дати на валидност), инструкции за монтажа и, когато е приложимо, характеристики за сглобяването.

[…]“.

Б. Регламент № 19/2011

12. Съгласно член 2 („Определения“), точка 2:

„идентификационен номер на превозното средство“ (VIN) означава буквено-цифров код, присвоен на превозното средство от производителя, за да гарантира правилната идентификация на всяко превозно средство“.

13. Приложение I („Технически изисквания“), част Б („Идентификационен номер на превозното средство (VIN“), точка 1.2. предвижда:

„VIN трябва да бъде уникален и недвусмислено присвоен на конкретното превозно средство“.

В. ОРЗД

14. Съгласно член 4, точка 1 „лични данни“ означава „всяка информация, свързана с идентифицирано физическо лице или физическо лице, което може да бъде идентифицирано („субект на данни“); физическо лице, което може да бъде идентифицирано, е лице, което може да бъде идентифицирано, пряко или непряко, по-специално чрез идентификатор като име, идентификационен номер, данни за местонахождение, онлайн идентификатор или по един или повече признаци, специфични за физическата, физиологичната, генетичната, психическата, умствената, икономическата, културната или социална идентичност на това физическо лице“.

15. Член 6 („Законосъобразност на обработването“) предвижда:

„1. Обработването е законосъобразно, само ако и доколкото е приложимо поне едно от следните условия:

[…]

в) обработването е необходимо за спазването на законово задължение, което се прилага спрямо администратора;

[…]

3. Основанието за обработването, посочено в параграф 1, букви в) и д), е установено от:

а) правото на Съюза или

б) правото на държавата членка, което се прилага спрямо администратора.

Целта на обработването се определя в това правно основание […]. Правото на Съюза или правото на държавата членка се съобразява с обществения интерес и е пропорционално на преследваната легитимна цел.

[…]“.

Г. Директива 1999/37/ЕО[7]

16. В приложение I („Част I на сертификата за регистрация“) са включени следните раздели:

„[…]

II.5. Част I на сертификата за регистрация съдържа също така данните, посочени по-долу, предшествани от съответните хармонизирани кодове на Общността:

[…]

[7] Директива на Съвета от 29 април 1999 година относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, 1999 г., стр. 57; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 7, стр. 74), изменена с Директива 2003/127/ЕО на Комисията от 23 декември 2003 г. (ОВ L 10, 2004 г., стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 189).

(C) лични данни:

(C.1) притежател на сертификата за регистрация:

(C.1.1) име(на) или търговско име,

[…]

(C.1.3) адрес в държавата членка на регистрация към датата на издаване на документа;

(C.4) При липса на въведени данни по II.6, код C.2 в сертификата за регистрация, препратка, уточняваща, че притежателят на сертификата за регистрация:

а) е собственикът на превозното средство;

[…]

(E) номер на идентификация на превозното средство;

[…]

II.6. Част I на сертификата за регистрация може да съдържа също долупосочените данни, предшествани от хармонизираните кодове на Общността:

(C) лични данни:

(C.2) собственик на превозното средство (толкова пъти, колкото са собствениците) […]

[…]

(C.3) физическо или юридическо лице, което може да разполага с превозното средство по силата на законно право, различно от собственост […]

[…]“.

II. Фактите, главното производство и преюдициалните въпроси

17. Scania CV AB (наричано по-нататък „Scania“) е един от най-големите производители в Европа на търговски превозни средства, и по-специално на тежкотоварни камиони. Като притежател на типови одобрения на ЕО дружеството има качеството на производител по смисъла на член 3, точка 40 от Регламент 2018/858 и трябва да предоставя информацията, посочена в член 61, параграфи 1 и 2 от този регламент.

18. Scania предоставя на независимите оператори (като членовете на Gesamtverband A.-H.) информация за превозното средство, ремонта, техническото обслужване и бордовата диагностика чрез уебсайт.

19. По този начин Scania позволява на потребителя човек чрез въвеждане на последните седем цифри от VIN да търси информация за конкретно превозно средство или по общи данни за превозните средства да получава информация, която не се отнася до конкретно

превозно средство [8].

20. Scania обаче не предоставя на независимите оператори VIN на превозното средство. Само ремонтните предприятия имат достъп до VIN на превозното средство, предоставено им от съответния клиент за извършване на ремонт или техническо обслужване, тъй като този номер се намира на шасито; производителите и дистрибуторите на резервни части от своя страна нямат достъп до тези индивидуални номера, без които, търсенето по общи критерии води до неточни резултати [9].

21. Спорът в главното производство между Gesamtverband A.-H. и Scania е относно формата, съдържанието и обхвата на задълженията, които производителят има съгласно член 61, параграфи 1 и 2 от Регламент 2018/858.

22. В този контекст Landgericht Köln (Областен съд Кьолн) решава да отправи до Съда три преюдициални въпроса, от които ще разгледам само третия, който е формулиран по следния начин:

„Представлява ли член 61, параграф 1 от Регламент [2018/858] законово задължение за производителите на превозни средства по смисъла на член 6, параграф 1, буква в) от ОРЗД, което оправдава предоставянето на VIN, респ. на свързана с VIN информация, на независими оператори в качеството на други администратори по смисъла на член 4, точка 7 от ОРЗД?“.

III. Производството пред Съда

23. Преюдициалното запитване постъпва в Съда на 11 май 2022 г.

24. Писмени становища представят Gesamtverband A.-H., Scania и Комисията.

25. Провеждането на съдебно заседание не е счетено за необходимо.

IV. Анализ

26. С третия си преюдициален въпрос запитващата юрисдикция иска да установи дали член 61, параграф 1 от Регламент № 2018/858 налага на производителите на превозни средства законово задължение [по смисъла на член 6, параграф 1, буква в) от ОРЗД], което да оправдава предоставянето на VIN или на информация, свързана с тези номера, на независимите оператори.

27. Този въпрос изхожда от постановката, че ако съществува такова задължение, неговото изпълнение ще изисква обработването на лични данни.

[8] След като въведе VIN или обща ключова дума, потребителят човек разполага единствено с възможността да разпечата показания на екрана резултат от търсенето или да го запази локално на компютъра като PDF файл. Съответно разпечатката или генерираният по този начин PDF файл съдържа само информацията, която може да се види на екрана.

[9] Информацията за резервните части се предоставя на независимите оператори под същата форма с разликата, че потребителят получава и възможността да запази показания на уебсайта резултат от търсенето локално на своя компютър като XML файл.

28. Отговорът предполага първо да се изследва естеството на VIN и след това, ако този номер бъде приет за лични данни, да се установи евентуалното основание за законосъобразност на неговото обработване.

A. VIN — данни от лично естество

29. Представлява ли VIN лични данни? Ако не, отговорът на поставения въпрос се налага от само себе си, тъй като ОРЗД просто няма да бъде приложим. Запитващата юрисдикция споделя обаче, че изпитва известни съмнения в това отношение.

30. Посочената юрисдикция обобщава по следния начин становищата на двете страни по спора:

— според Gesamtverband A.-H., VIN не представляват лични данни за производителите, доколкото същите обикновено нямат разумна фактическа или правна възможност да установят въз основа на този номер самоличността на конкретните физически лица. Такъв е случаят по-специално със Scania, тъй като купувачите на търговски превозни средства обикновено не са физически лица. Въпреки това, ако в отделни случаи VIN би могъл да представлява лични данни, предоставянето на достъп до този номер от страна на Scania би било разрешено на основание член 6, параграф 1, буква в) от ОРЗД. В това отношение член 61, параграф 1 от Регламент 2018/858 представлява подходящо правно основание, тъй като задължава производителите да разкриват свързаната с VIN информация;

— според Scania, VIN са лични данни и ОРЗД забранява тяхното разкриване без съответното правно основание. Единственото възможно правно основание е член 6, параграф 1, буква в) от ОРЗД. Член 61, параграф 1 от Регламент 2018/858 обаче не налага подобно задължение. Разпоредбата не е достатъчно прецизна, целта на обработването не е ясно определена и Регламент 2018/858 не казва нищо за защитата на данни.

31. След като представя двете гледни точки, запитващата юрисдикция признава, че съществуват доводи в подкрепа както на едната, така и на другата:

— в подкрепа на становището на Scania би могло да се посочи, че Регламент 2018/858 не съдържа изрични съображения във връзка със защитата на данни;

— в подкрепа на становището на Gesamtverband A.-H. би могло да се изтъкне, че за производителите VIN принципно не са лични данни, поради което ОРЗД поначало не би намерил приложение. При всички положения член 61, параграф 1 от Регламент 2018/858 установява необходимото „законово задължение“ по смисъла на член 6, параграф 1, буква в) от ОРЗД и обосновава обработване на личните данни в съответствие с последния регламент.

32. Разрешение на проблема би могло (до известна степен) да даде решение на Съда от 24 февруари 2022 г., Valsts ieņēmumu dienests (Обработка на лични данни за данъчни цели)[10]. В него конкретният достъп до определени VIN, както и предоставянето от икономически оператор на информация за публикувани на интернет портал обяви са определени като разкриване на „лични данни“[11].

33. По това дело генерален адвокат Bobek защитава становището, че „номерата на шаситата на автомобили [VIN] […] съставлява[т] „информация, свързана с идентифицирано […] лице или […] лице, което може да бъде идентифицирано“. Следователно VIN могат да бъдат определени като „*лични данни* по смисъла на член 4, точка 1 от ОРЗД“, доколкото такава „информация […] позволява да бъдат идентифицирани продавачи на автомобили и следователно потенциални данъкоплатци“[12].

34. Аз обаче съм съгласен със запитващата юрисдикция и Gesamtverband A.-H., че VIN не представлява — сам по-себе си и във всички случаи — лични данни. Най-малкото, посоченият номер няма това качество „за производителя [на превозни средства] […] по принцип“[13], и разбира се, когато превозното средство не принадлежи на физическо лице.

35. По дело Valsts ieņēmumu dienests спорните данни, сред които и VIN на превозните средства, за които са публикувани обяви на интернет портал, са поискани от данъчен орган. В този контекст VIN несъмнено са представлявали „лични данни“ по смисъла на член 4, точка 1 от ОРЗД, т.е. „информация, свързана с идентифицирано физическо лице или физическо лице, което може да бъде идентифицирано“.

36. Доколкото публичен орган иска спорната по дело Valsts ieņēmumu dienests информация, VIN са можели да послужат за идентифициране на собствениците на носещите тези номера превозни средства. Сред „всички средства, които биха могли да бъдат използвани разумно“ от даден публичен орган за идентифицирането на тези лица, е и достъпът до (публичния) регистър на сертификатите за регистрация на превозните средства.

37. Поначало, както вече посочих, VIN е просто един „буквено-цифров код, присвоен на превозното средство от производителя“, който код служи, строго погледнато, единствено за правилната идентификация на превозното средство. Може да се каже, че този номер представлява информация ad rem, а не ad personam.

38. В този смисъл съгласно практиката на Съда:

— определението „лични данни“ по смисъла на член 4, точка 1 от ОРЗД „е приложимо, когато поради своето съдържание, крайна цел и последици информацията е свързана с определено лице“[14];

[10] Дело C-175/20 (EU:C:2022:124); наричано по-нататък „решение Valsts ieņēmumu dienests“.

[11] Решение Valsts ieņēmumu dienests, точки 36 и 37.

[12] Заключение на генерален адвокат Bobek, представено по дело Valsts ieņēmumu dienests (Обработка на лични данни за данъчни цели) (C-175/20, EU:C:2021:690), т. 36. Курсивът е в оригиналния текст.

[13] Страница 80 от оригиналния текст на немски език на преюдициалното запитване.

[14] Решение от 8 декември 2022 г., Инспектор в Инспектората към Висшия съдебен съвет (Цели на обработването на лични данни — Разследване на престъпление) (C-180/21, EU:C:2022:967), точка 70 и цитираното там решение от 20 декември 2017 г., Nowak (C-434/16, EU:C:2017:994), т. 35.

— „за да се определи дали едно лице подлежи на идентификация, следва да се разгледа съвкупността от всички средства, които биха могли да бъдат използвани разумно от администратора или от друго лице с цел идентифицирането на даденото лице“. От което следва, че „за да могат определени данни да се считат за „лични“ […], не се изисква цялата информация, която позволява идентифицирането на съответното лице, да трябва да се намира в ръцете на едно-единствено лице“ [15].

39. Съгласно тази съдебна практика данни, които поначало нямат „личен“ характер (тъй като сами по себе си и без наличието на други данни не съдържат информация, свързана с идентифицирано или идентифицируемо физическо лице), придобиват такъв характер за този, който, разумно погледнато, разполага със средства, които позволяват да ги свърже с определено лице.

40. Едно от тези средства са сертификатите за регистрация на превозните средства, в които задължително се отбелязват VIN и самоличността на собственика на превозното средство [16]. Посредством тези сертификати, свързвайки VIN със собственика на превозното средство, независимият оператор би могъл например да проследи процеса на дистрибуция и продажба на дадена резервна част и включително да идентифицира собственика на превозното средство, в което тази резервна част е вложена [17].

41. Запитващата юрисдикция е тази, която трябва да прецени дали — както изглежда — членовете на Gesamtverbrand A.-H. могат, разумно погледнато, да разполагат със средства, които позволяват даден VIN да бъде свързан с идентифицирано или идентифицируемо физическо лице. Ако това е така, за тях (а косвено и за производителя, който им го предоставя), VIN ще представлява лични данни, за чието обработване ще е приложим ОРЗД.

42. Като цяло и като междинно заключение считам, че VIN представлява лични данни по смисъла на член 4, точка 1 от ОРЗД, доколкото лицето, имащо достъп до този номер, може да разполага със средства, които, разумно погледнато, му позволяват да го използва за идентифициране на собственика на съответното превозно средство. Задължение на запитващата юрисдикция е да провери във всеки отделен случай дали това е така.

Б. Задължението за предоставяне на VIN и ОРЗД

43. Противно на някои твърдения, възпроизведени в акта за преюдициално запитване, Регламент 2018/858 не изключва прилагането на правната уредба относно защитата на личните данни. Съгласно съображение 62 от този регламент, „[к]огато мерките, предвидени в настоящия регламент, включват обработка на лични данни, тя следва да се извършва в съответствие с [ОРЗД]“.

[15] Решение от 19 октомври 2016 г., Breyer (C-582/14, EU:C:2016:779, т. 42 и 43).

[16] Приложение I към Директива 1999/37, точка II.5, код E.

[17] Както Комисията отбелязва в точка 53 от становището си, не трябва да се пренебрегва съществуването на свързани превозни средства, които посредством VIN могат да дадат информация, която може да бъде свързана с конкретно лице. Вж. точка 29 от Насоки 1/2020 относно обработването на лични данни при свързаните превозни средства и приложенията, свързани с мобилността (версия 2.0), приети на 9 март 2021 г. (https://edpb.europa.eu/system/files/2021-08/edpb_guidelines_202001_connected_vehicles_v2.0_adopted_bg.pdf).

44. В член 6, параграф 1 от ОРЗД законосъобразността на обработването на лични данни е обвързана с наличието на поне едно от посочените в тази разпоредба основания. Едно от тези основания е обработването да е необходимо „за спазването на *законово задължение*, което се прилага спрямо администратора“ (буква в) (курсивът е мой).

45. Такова *законово задължение* се съдържа в член 61, параграфи 1 и 4 от Регламент 2018/858 във връзка с точка 6.1. от приложение X към същия регламент. Съгласно посочените разпоредби производителите на моторни превозни средства са длъжни да предоставят на независимите оператори, освен други данни, именно VIN.

46. В точка 6.1. от приложение X към Регламент 2018/858 е описана подробно информацията, която производителят е длъжен да предостави в леснодостъпна за независимите оператори база данни. Тази информация включва отнасящата се за „[…] всички части на превозното средство, както са определени в[ъв] VIN […], с които то е снабдено от производителя […]“. В същата точка е посочено, че базата данни, която производителят е задължен да създаде „се състои от VIN […]“.

47. Разпоредбата на член 61, параграф 4 от Регламент 2018/858 е изчерпателна, като предвижда, че подробните технически изисквания по отношение на достъпа до посочената информация са определени в приложение X. Както току-що посочих, точка 6.1. от това приложение задължава производителя да предостави информацията за превозното средство и частите, с които то е снабдено от него, както са определени „в[ъв] VIN“.

48. Следователно всички производители на превозни средства безусловно са задължени да предоставят VIN на независимите оператори.

49. Доколкото VIN представлява лични данни [18], предоставянето на достъп до този номер предполага „обработване“ по смисъла на член 4, точка 2 от ОРЗД.

50. Съдът е постановил, че *всяко* обработване на лични данни трябва да съответства на принципите, прогласени в член 5 от ОРЗД, и да отговаря на едно от условията за законосъобразност по член 6 от посочения регламент [19].

51. От изброените в член 6, параграф 1 от ОРЗД условия за законосъобразност от значение тук е посоченото в буква в). В настоящия случай това условие е изпълнено, тъй като, ще повторя, достъпът до VIN е „законово задължение“, наложено на производителите на превозни средства (член 61, параграф 1 от Регламент 2018/858). Ако не предостави на независимите оператори достъп до VIN на своите превозни средства, съответният производител ще бъде в неизпълнение на това законово задължение.

[18] Точка 42 по-горе.

[19] Решения от 16 януари 2019 г., Deutsche Post (C-496/17, EU:C:2019:26, т. 57 и цитираната съдебна практика), от 24 септември 2019 г., GC и др. (Премахване на чувствителни данни от резултатите при търсене) (C-136/17, EU:C:2019:773, т. 64), и от 22 юни 2021 г., Latvijas Republikas Saeima (Точки за пътнотранспортни нарушения) (C-439/19, EU:C:2021:504, т. 96, 99, 100 и 102).

52. Не е достатъчно обаче спорното обработване да е необходимо за спазването на законово задължение. Трябва също така да са изпълнени условията по член 6, параграф 3 от ОРЗД. Считам, че в случая това изпълнение е налице, тъй като:

— „основанието за обработването“ (което трябва да е „установено […] от правото на Съюза или […] правото на държавата членка, което се прилага спрямо администратора“) се съдържа именно в Регламент 2018/858;

— „целта на обработването“ (която „се определя в това правно основание“) е залегнала в член 61, параграф 1 от Регламент 2018/858: да се насърчи конкуренцията в сектора [20], като се предостави на независимите оператори неограничен, стандартизиран и недискриминационен достъп до определена информация за оборудването на превозните средства и за ремонта и техническото обслужване на същите;

— правото на Съюза, което урежда разглежданата област, е съобразено с „цел от обществен интерес“, тъй като, както Комисията посочва [21], целта на наложеното задължение е по-доброто „функциониране на вътрешния пазар, особено по отношение на свободното движение на стоки, свободата на установяване и свободата на предоставяне на услуги“ [22];

— нормативната основа е „пропорционална на преследваната легитимна цел“: от акта за преюдициално запитване е видно, че само търсенето по VIN позволява точно установяване на данните за конкретно превозно средство. Отново както Комисията отбелязва [23], запитващата юрисдикция не предлага друго средство за идентификация, което да предполага по-малка намеса и едновременно да гарантира ефективността на търсенето по VIN, както и да позволява съобразяване с посочената по-горе цел от обществен интерес. Европейският законодател сам е извършил тази преценка за пропорционалност в Регламент 2018/858.

53. Като цяло считам, че са изпълнени всички условия, установени в член 6, параграф 1, буква в) и параграф 3 от ОРЗД. Накрая ще допълня, че запитващата юрисдикция не изпитва никакви съмнения във връзка с прилагането в случая на принципите по член 5 от ОРЗД.

V. Заключение

54. По изложените съображения предлагам на Съда да отговори на третия преюдициален въпрос на Landgericht Köln (Областен съд Кьолн, Германия) по следния начин:

„Член 61, параграфи 1 и 4 от Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО, във връзка с точка 6.1 от приложение X към този регламент,

[20] Съгласно съображение 52 от Регламент 2018/858 неговата цел е „да се осигури ефективна конкуренция на пазара на услуги, свързани с информацията за ремонта и техническото обслужване на превозното средство“.

[21] Точка 65 от становището ѝ.

[22] Както се посочва в съображение 50 от Регламент 2018/858.

[23] Точка 67 от становището ѝ.

трябва да се тълкува в смисъл, че:

налага на производителите на моторни превозни средства законово задължение по смисъла на член 6, параграф 1, буква в) и параграф 3 от Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 година относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните), което оправдава предоставянето на разположение на независимите оператори на идентификационния номер на превозното средство (VIN)“.