Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
MANUELA CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONY
přednesené dne 4. května 2023 [1]

Věc C-319/22

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

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landgericht Köln (zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo)]

„Řízení o předběžné otázce – Trh služeb poskytujících informace o opravách a údržbě motorových vozidel – Nařízení (EU) 2018/858 – Samostatní provozovatelé – Informace poskytnuté snadno dostupným a strojově čitelným způsobem v elektronicky zpracovatelné formě – Identifikační číslo vozidla (VIN) – Ochrana osobních údajů – Nařízení (EU) 2016/679 – Podmínky zákonnosti zpracování osobních údajů – Článek 6 odst. 1 písm. c)“

1. Záměrem unijního normotvůrce je, aby byla na vnitřním trhu zajištěna hospodářská soutěž v odvětví oprav a údržby motorových vozidel takovým způsobem, aby výrobci těchto vozidel nevytvářeli monopol (sami nebo prostřednictvím svých autorizovaných obchodních zástupců a opraven) na poskytování takových služeb.

2. Za tímto účelem nařízení (EU) 2018/858 [2] vyžaduje, aby výrobci automobilů poskytli „samostatným provozovatelům“ neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím týkajícím se určitých systémů, zařízení a nástrojů vozidel, jakož i jejich oprav a údržby.

3. V souvislosti s použitím nařízení 2018/858 (nebo některého z nařízení, která jím byla změněna) vyvstalo několik sporů, v nichž proti sobě stojí výrobci vozidel na straně jedné a samostatní provozovatelé na straně druhé. Některé žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce byly podány v řízeních týkajících se subjektu [3], na jehož členy připadá 80 % obratu samostatného prodeje náhradních dílů motorových vozidel v Německu [4].

[1] – Původní jazyk: španělština.

[2] – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. 2018, L 151, s. 1).

[3] – Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (dále jen „Gesamtverband A.-H.“).

[4] – Rozsudky ze dne 19. září 2019 Gesamtverband Autoteile-Handel (C-527/18, EU:C:2019:762) a ze dne 27. října 2022, ADPA a Gesamtverband Autoteile-Handel (C-390/21, EU:C:2022:837).

4. Landgericht Köln (zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo) pokládá v tomto řízení o předběžné otázce tři otázky, které se týkají postupně:

– obsahu informací, které musí výrobci poskytnout samostatným provozovatelům (zahrnuje veškeré informace o opravách a údržbě ve smyslu čl. 3 bodu 48 nařízení 2018/858, nebo pouze informace o náhradních dílech?);

– způsobu a formátu, v němž musí výrobci tyto informace poskytnout;

– povinnosti poskytnout samostatným provozovatelům identifikační číslo vozidla (dále jen „VIN“) [5] podle čl. 6 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2016/679 [6].

5. Na pokyn Soudního dvora bude toto stanovisko omezeno pouze na třetí z výše uvedených otázek.

I. Právní rámec

A. Nařízení 2018/858

6. V bodě 50 odůvodnění se uvádí:

„V zájmu zlepšení fungování vnitřního trhu, zejména pokud jde o volný pohyb zboží, svobodu usazování a volný pohyb služeb, je třeba zajistit neomezený přístup k informacím o opravách a údržbě vozidel prostřednictvím standardizovaného formátu, který je možno použít k vyhledání technických informací, a účinnou hospodářskou soutěž v oblasti poskytování těchto informací. […]“

7. Bod 52 odůvodnění uvádí:

„Aby byla zajištěna účinná hospodářská soutěž na trhu v oblasti služeb poskytujících informace o opravách a údržbě vozidla a aby bylo zřejmé, že dotyčné informace zahrnují informace, které je třeba poskytnout samostatným provozovatelům jiným než opravnám, a aby bylo zajištěno, že trh nezávislých opraven a údržby vozidel jako celek může soutěžit s autorizovanými obchodními zástupci, bez ohledu na to, zda výrobce vozidla dává tyto informace autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám přímo, nebo používá tyto informace pro účely oprav a údržby sám, je nezbytné podrobně stanovit, které informace mají být za účelem přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla poskytovány.“

[5] – VIN (*vehicle identification number*) neboli identifikační číslo vozidla je alfanumerický kód přidělený vozidlu výrobcem za účelem jeho identifikace. Upravuje jej nařízení Komise č. 19/2011 ze dne 11. ledna 2011, které se týká požadavků pro schvalování typu týkajících se povinných štítků výrobce a identifikačních čísel motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. 2011, L 8, s. 1), ve znění nařízení Komise (EU) č. 249/2012 ze dne 21. března 2012 (Úř. věst. 2012, L 82, s. 1).

[6] – Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. 2016, L 119, s. 1). Dále jen „GDPR“.

8. Bod 62 odůvodnění zní následovně:

„Pokud opatření stanovená tímto nařízením zahrnují zpracovávání osobních údajů, mělo by být toto zpracovávání prováděno v souladu s [GDPR] […].“

9. Článek 3 stanoví:

„[…]

45) ‚samostatným provozovatelem‘ [se rozumí]: fyzická nebo právnická osoba jiná než autorizovaný obchodní zástupce nebo opravna, která je přímo nebo nepřímo zapojena do oprav a údržby vozidel, včetně opraven, výrobců nebo distributorů opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelů technických informací, automobilových klubů, poskytovatelů silničních asistenčních služeb, subjektů nabízejících inspekční a zkušební služby a subjektů zajišťujících školení pro instalační techniky, výrobce a servisní techniky zaměřené na vybavení vozidel poháněných alternativním palivem; rozumí se tím také autorizované opravny, obchodní zástupci a distributoři v rámci distribučního systému daného výrobce vozidla, pokud poskytují opravárenské nebo údržbářské služby k vozidlům, pro něž nejsou členy distribučního systému daného výrobce vozidel;

[…]

48) ‚informacemi o opravách a údržbě vozidla‘: se rozumějí veškeré informace, včetně všech jejich následných změn a doplňků, potřebné pro diagnostiku, údržbu, prohlídky, přípravy pro technické prohlídky, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci nebo dálkovou diagnostickou podporu vozidla, jakož i pro montáž dílů a zařízení na vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným partnerům, obchodním zástupcům a opravnám nebo které výrobce používá za účelem opravy a údržby;

49) ‚palubními diagnostickými (OBD) informacemi vozidla‘ [se rozumí]: informace vytvářené systémem ve vozidle nebo systémem připojeným k motoru, který je schopný rozpoznat funkční poruchu a případně na její vznik upozornit pomocí systému varování, rozeznat pravděpodobnou oblast funkční poruchy pomocí údajů uložených v paměti počítače a tyto údaje zpřístupnit pro vnější použití“;

[…]“

10. Článek 61 „Povinnosti výrobců poskytnout informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla“ stanoví:

„1. Výrobci poskytnou samostatným provozovatelům neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím palubního diagnostického systému, k diagnostickým a jiným zařízením, k nástrojům včetně úplné dokumentace a dostupných souborů ke stažení příslušného softwaru a informacím o opravách a údržbě vozidla. Informace jsou poskytovány snadno dostupným a strojově čitelným způsobem ve formě elektronicky zpracovatelných datových souborů. Samostatní provozovatelé mají přístup k dálkovým diagnostickým službám, které používají výrobci, autorizovaní obchodní zástupci a opravny.

Výrobci poskytnou standardizované, bezpečné a na dálku fungující zařízení, které nezávislým opravnám umožní provést úkony, jež vyžadují přístup k bezpečnostnímu systému vozidla.

2. Do doby, než Komise přijme příslušnou normu prostřednictvím činnosti Evropského výboru pro normalizaci (CEN) nebo srovnatelného normalizačního orgánu, jsou informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla poskytovány snadno dostupným způsobem, umožňujícím samostatným provozovatelům jejich zpracování s vynaložením přiměřeného úsilí.

Informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla jsou zpřístupněny na internetových stránkách výrobců za použití standardizovaného formátu, nebo není-li to vzhledem k povaze těchto informací proveditelné, v jiném vhodném formátu. Pro samostatné provozovatele, kteří neprovozují opravny, se informace poskytují také ve strojově čitelném formátu, který lze zpracovávat elektronicky pomocí běžně dostupných nástrojů informačních technologií a softwaru, aby tak samostatní provozovatelé mohli plnit úkoly spojené s jejich podnikáním v dodavatelském řetězci na poprodejním trhu.

[…]

4. Podrobné technické požadavky na přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla, zejména technické specifikace týkající se způsobu poskytování informací palubního diagnostického systému vozidla a informací o opravách a údržbě vozidla, jsou stanoveny v příloze X.

[…]

11. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, jimiž se mění příloha X, aby zohlednila technický vývoj a vývoj právní úpravy nebo zabránila zneužívání aktualizací požadavků týkajících se přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla […].“

11. Bod 6.1 přílohy X „Přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla“ stanoví:

„[…]

V databázi snadno dostupné samostatným provozovatelům musí být poskytnuty ve strojově čitelné podobě a v elektronicky zpracovatelných datových souborech informace o všech částech vozidla, jimiž je vozidlo, jak je identifikováno číslem VIN a podle jakýchkoli dalších kritérií, jako je rozvor náprav, výkon motoru, úroveň nebo možnosti vybavení, vybaveno výrobcem vozidla a které mohou být nahrazeny náhradními díly, jež poskytuje výrobce vozidla svým autorizovaným opravnám nebo obchodním zástupcům nebo třetím stranám formou odkazu na číslo částí původního vybavení.

Tato databáze musí obsahovat VIN, čísla částí původního vybavení, názvy částí původního vybavení, údaje o platnosti (platnost od-do), vlastnosti montáže a případně charakteristiky struktury.

[…]“

B. Nařízení č. 19/2011

12. Podle čl. 2 „Definice“ bodu 2 se rozumí:

„ ‚identifikačním číslem vozidla‘ (VIN – vehicle identification number) alfanumerický kód přidělený vozidlu výrobcem za účelem správné identifikace každého vozidla“.

13. V příloze I „Technické požadavky“ části B [„Identifikační číslo vozidla (Vehicle identification number – VIN)“] bod 1.2 stanoví:

„VIN musí být jedinečné a jednoznačně přiřazené konkrétnímu vozidlu“.

C. GDPR

14. Podle čl. 4 bodu 1 se „osobními údaji“ rozumí „veškeré informace o identifikované nebo identifikovatelné fyzické osobě (dále jen ‚subjekt údajů‘); identifikovatelnou fyzickou osobou je fyzická osoba, kterou lze přímo či nepřímo identifikovat, zejména odkazem na určitý identifikátor, například jméno, identifikační číslo, lokační údaje, síťový identifikátor nebo na jeden či více zvláštních prvků fyzické, fyziologické, genetické, psychické, ekonomické, kulturní nebo společenské identity této fyzické osoby“.

15. Článek 6 „Zákonnost zpracování“ stanoví:

„1. Zpracování je zákonné, pouze pokud je splněna nejméně jedna z těchto podmínek a pouze v odpovídajícím rozsahu:

[…]

c) zpracování je nezbytné pro splnění právní povinnosti, která se na správce vztahuje;

[…]

3. Základ pro zpracování podle odst. 1 písm. c) a e) musí být stanoven:

a) právem Unie nebo

b) právem členského státu, které se na správce vztahuje.

Účel zpracování musí vycházet z tohoto právního základu […]. Právo Unie nebo členského státu musí splňovat cíl veřejného zájmu a musí být přiměřené sledovanému legitimnímu cíli.

[…]“

D. Směrnice 1999/37/ES[7]

16. V příloze I „Osvědčení o registraci – Část I“ se nacházejí tyto body:

„[…]

II.5. Část I osvědčení o registraci musí rovněž obsahovat níže uvedené údaje, před kterými jsou uvedeny odpovídající harmonizované kódy Společenství:

[…]

C. osobní údaje:

C.1. držitel osvědčení o registraci

C.1.1. příjmení nebo obchodní firma

[…]

C.1.3. adresa v členském státě registrace ke dni vydání dokladu

C.4. Pokud náležitosti vymezené v bodě II.6 pod kódem C.2 nejsou zahrnuty v osvědčení o registraci, uvede se, zda držitel osvědčení o registraci:

a) je majitelem vozidla;

[…]

(E) identifikační číslo vozidla (VIN)

[…]

II.6. Část I osvědčení o registraci může dále obsahovat níže uvedené údaje, před kterými jsou uvedené odpovídající harmonizované kódy Společenství:

(C) osobní údaje:

(C.2) majitel vozidla (opakuje se tolikrát, kolik je majitelů), […]

[…]

(C.3) fyzická nebo právnická osoba, která může vozidlo používat na základě práva jiného než vlastnického […]

[…]“

[7] – Směrnice Rady ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. 1999, L 138, s. 57; Zvl. vyd. 7/04, s. 351) ve znění směrnice Komise 2003/127/ES ze dne 23. prosince 2003 (Úř. věst. 2004, L 10, s. 29).

II. Skutkový stav, spor a předběžné otázky

17. Scania CV AB (dále jen „Scania“) je jedním z největších evropských výrobců užitných vozů, zejména těžkých nákladních vozidel. Jako držitelka schválení typu „ES“ je výrobcem ve smyslu nařízení čl. 3 bodu 40 nařízení 2018/858 a je povinna poskytovat informace stanovené v čl. 61 odst. 1 a 2 téhož nařízení.

18. Scania poskytuje samostatným provozovatelům (jako jsou členové Gesamtverband A.-H.) přístup k informacím o vozidle a jeho opravách a údržbě, jakož i palubní diagnostické informace, prostřednictvím internetové stránky.

19. Prostřednictvím tohoto postupu Scania umožňuje, aby si lidský uživatel buď zadáním posledních sedmi číslic VIN vyhledal informace o konkrétním vozidle, nebo získal na základě obecných údajů o vozidle širší informace, které se netýkají individuálního vozidla [8].

20. Scania však neposkytuje VIN samostatným provozovatelům. VIN vozidla, na němž má být provedena údržba nebo oprava, znají pouze servisní dílny, neboť toto číslo je uvedeno na podvozku, který jim zákazník propůjčil; naproti tomu výrobci a prodejci náhradních dílů neznají tato individuální čísla a bez jejich zadání poskytuje vyhledávání podle obecných kritérií pouze nepřesné výsledky [9].

21. Gesamtverband A.-H. a Scania stojí proti sobě v původním řízení, které se týká formy, obsahu a rozsahu povinností, jež výrobcům ukládá čl. 61 odst. 1 a 2 nařízení 2018/858.

22. Za těchto okolností Landgericht Köln (zemský soud v Kolíně nad Rýnem) povolil, aby byly Soudnímu dvoru položeny tři předběžné otázky, z nichž se budu zabývat pouze tou poslední, která zní následovně:

„Ukládá čl. 61 odst. 1 nařízení [2018/858] pro výrobce vozidla právní povinnost ve smyslu čl. 6 odst. 1 písm. c) GDPR, která odůvodňuje poskytnutí VIN resp. informací spojených s VIN samostatným provozovatelům jako dalším správcům ve smyslu čl. 4 bodu 7 GDPR?“

III. Řízení před Soudním dvorem

23. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce byla zapsána do rejstříku Soudního dvora dne 11. května 2022.

24. Písemná vyjádření předložily Gesamtverband A.-H., Scania a Komise.

25. Ústní jednání nebylo shledáno nezbytným.

[8] – Po zadání VIN nebo obecného hledaného pojmu si lidský uživatel může nanejvýš vytisknout výsledek vyhledávání, který se zobrazí na obrazovce, nebo tento výsledek uložit jako PDF soubor v počítači. Informační obsah takového výtisku nebo takto vytvořeného PDF souboru je proto omezen na to, co je možné vidět na obrazovce.

[9] – Samostatným provozovatelům jsou informace o náhradních dílech poskytovány stejným způsobem s tím rozdílem, že uživatel má v tomto případě možnost uložit si do počítače výsledek vyhledávání zobrazený na internetových stránkách v podobě XML souboru.

IV. Analýza

26. Předkládající soud si přeje prostřednictvím své třetí předběžné otázky zjistit, zda čl. 61 odst. 1 nařízení 2018/858 ukládá výrobcům právní povinnost [ve smyslu čl. 6 odst. 1 písm. c) GDPR], která odůvodňuje poskytnutí VIN resp. informací spojených s VIN samostatným provozovatelům.

27. Tato otázka vychází z předpokladu, že pokud by taková povinnost existovala, pak by k jejímu splnění bylo nezbytné, aby byly zpracovány osobní údaje.

28. V souvislosti s touto otázkou je nutné analyzovat nejprve povahu VIN, a pokud by se připustilo, že má povahu osobního údaje, následně posoudit, na jakém základě může být jeho zpracování případně považováno za zákonné.

A. Osobní povaha VIN

29. Má VIN povahu osobního údaje? Pokud by tomu tak nebylo, vzniklý problém by byl automaticky vyřešen prostě tím, že by se GDPR vůbec nepoužilo. Předkládající soud nicméně přiznává, že čelí v tomto ohledu určitým pochybnostem.

30. Předkládající soud shrnul postoje obou účastníků sporu následovně:

– podle Gesamtverband A.-H. nejsou VIN pro výrobce osobními údaji, jestliže nemá žádnou rozumnou skutečnou nebo právní možnost dovodit z VIN informace o fyzické osobě. To se týká zejména Scania, protože kupci užitkových vozidel zpravidla nejsou fyzické osoby. V rozsahu, v němž je VIN v konkrétních případech osobním údajem, každopádně čl. 6 odst. 1 písm. c) GDPR dovoluje, aby Scania tyto informace zpřístupnila. Článek 61 odst. 1 nařízení 2018/858 je v tomto ohledu vhodným právním základem, protože výrobci ukládá poskytnutí informací propojených s VIN.

– podle Scania jsou VIN osobními údaji a GDPR zakazuje jejich předávání bez příslušného právního základu. Jeho povolení přichází do úvahy pouze na základě čl. 6 odst. 1 písm. c) GDPR. Článek 61 odst. 1 nařízení 2018/858 ovšem žádnou takovou právní povinnost neukládá. Toto ustanovení není dostatečně přesné, účel zpracování není stanoven jednoznačně a nařízení 2018/858 se nevyjadřuje k ochraně údajů.

31. Poté, co předkládající soud vysvětlil obě tato tvrzení, připustil, že každé z nich může být podpořeno určitými argumenty:

– ve prospěch výkladu, který uvedla Scania, by bylo možné tvrdit, že nařízení 2018/858 neobsahuje žádné výslovné úvahy, které by se týkaly ochrany údajů;

– ve prospěch postoje, který zaujala Gesamtverband A.-H., hovoří, že VIN pro výrobce zpravidla nepředstavují osobní údaje, takže by GDPR nebylo již od počátku použitelné. Článek 61 odst. 1 nařízení 2018/858 každopádně stanoví nezbytnou „právní povinnost“ ve smyslu čl. 6 odst. 1 písm. c) GDPR jako základ pro zpracování údajů podle GDPR.

32. Zmíněná pochybnost již byla (částečně) vyřešena rozsudkem Soudního dvora ze dne 24. února 2022, Valsts ieņēmumu dienests (Zpracování údajů pro daňové účely) [10]. V tomto rozsudku byl za sdělení „osobních údajů" považován zvláště přístup k určitým VIN, jakož i poskytnutí informací o inzerátech, které zveřejnil hospodářský subjekt na internetovém portálu [11].

33. Ve zmíněné věci měl generální advokát M. Bobek za to, že „[…] číslo karosérie automobilu […] [VIN] představuj[e] ‚informace týkající se identifikované nebo identifikovatelné [fyzické] osoby' ". VIN jsou tudíž „*osobními údaji* ve smyslu čl. 4 odst. 1 GDPR", neboť „tyto informace […] umožňují identifikovat prodejce automobilů, a tedy i osoby potenciálně povinné k dani" [12].

34. Shoduji se nicméně s předkládajícím soudem a s Gesamtverband A.-H. v tom, že VIN nemůže být jako takový a ve všech případech považován za osobní údaj. Přinejmenším není osobním údajem „obecně […] ve vztahu k výrobci [vozidel]" [13] a také, pokud vozidlo nepatří fyzické osobě.

35. Ve věci Valsts ieņēmumu dienests si sporné údaje, mezi nimiž byly i VIN vozidel inzerovaných na internetovém portálu, vyžádala daňová správa. Za těchto okolností představoval VIN jednoznačně „osobní údaj" ve smyslu čl. 4 bodu 1 GDPR; tj. „informac[i] o identifikované nebo identifikovatelné fyzické osobě".

36. Vzhledem k tomu, že tím, kdo ve věci Valsts ieņēmumu dienests žádal o sporné informace, byla daňová správa, VIN mohly sloužit k identifikaci majitelů vozidel, jimž byla přidělena tato čísla. Ke „všem prostředkům, které [by mohly] být rozumně použity" daňovou správou za účelem této osobní identifikace, patří i přístup k (veřejnému) rejstříku osvědčení o registraci.

37. Jak již bylo uvedeno výše, VIN představuje v zásadě pouhý „alfanumerický kód přidělený vozidlu výrobcem", který v úzkém slova smyslu slouží pouze ke správné identifikaci daného vozidla. Bylo by možné tvrdit, že se jedná o údaj *ad rem*, nikoli o údaj *ad personam*.

38. Z judikatury Soudního dvora vyplývá,

– že definice pojmu „osobní údaj" ve smyslu čl. 4 bodu 1 GDPR „se […] použije, pokud dotčené informace z důvodu svého obsahu, účelu nebo účinku souvisí s určitou osobou" [14];

– že „pro určení, zda je osoba identifikovatelná, je třeba přihlédnout ke všem prostředkům, které mohou být rozumně použity jak správcem, tak jakoukoli jinou osobou pro identifikaci dané osoby". Z toho vyplývá, že „aby určitý údaj mohl být kvalifikován jako ‚osobní údaj' […], není požadováno, aby se všechny informace umožňující identifikovat subjekt údajů musely nacházet v rukách jediné osoby" [15].

[10] – Věc C-175/20 (EU:C:2022:124). Dále jen „rozsudek Valsts ieņēmumu dienests".

[11] – Rozsudek Valsts ieņēmumu dienests, body 36 a 37.

[12] – Stanovisko generálního advokáta Bobka přednesené ve věci Valsts ieņēmumu dienests (Zpracování osobních údajů pro daňové účely) (C-175/20, (EU:C:2021:690), bod 36. Zvýrazněno v originále.

[13] – Strana 80 německého originálu předkládacího rozhodnutí.

[14] – Rozsudek ze dne 8. prosince 2022, Inspektor v Inspektorata kam Visshia sadeben savet (Účely zpracování osobních údajů – Trestní řízení) (C-180/21, EU:C:2022:967, bod 70), s citací rozsudku ze dne 20. prosince 2017, Nowak (C-434/16, EU:C:2017:994, bod 35).

[15] – Rozsudek ze dne 19. října 2016, Breyer (C-582/14, EU:C:2016:779, body 42 a 43).

39. Podle výše uvedené judikatury údaj, který v zásadě nemá „osobní“ povahu (neboť sám o sobě a bez použití jiných údajů neposkytuje informace o identifikované nebo identifikovatelné fyzické osobě), získává tuto povahu ve vztahu k osobě, která má k dispozici prostředky, jež jí rozumně umožňují spojit tento údaj s konkrétní osobou.

40. Mezi tyto prostředky patří osvědčení o registraci, v němž musí být uvedeno VIN spolu s totožností majitele vozidla [16]. Na základě těchto osvědčení by mohl samostatný provozovatel, přiřadí-li VIN k majiteli vozidla, sledovat například postup distribuce a prodeje náhradního dílu a nakonec identifikovat majitele vozidla, do něhož byl tento náhradní díl instalován [17].

41. Je věcí předkládajícího soudu, aby určil, zda je pravda, že mohou členové Gesamtverbrand A.-H. rozumně použít prostředky umožňující přiřadit VIN k identifikované nebo identifikovatelné fyzické osobě. Pokud by tomu tak bylo, pak by byl VIN ve vztahu k nim (a nepřímo i ve vztahu k výrobci, který jim poskytuje VIN) považován za osobní údaj, jehož zpracování podléhá GDPR.

42. Dospěl jsem proto k mezitímnímu závěru, že VIN představuje osobní údaj ve smyslu čl. 4 bodu 1 GPDR, pokud osoba, která k němu získá přístup, může mít k dispozici prostředky, které by jí umožnily jej rozumně použít k identifikaci majitele vozidla, k němuž VIN patří. Náleží předkládajícímu soudu, aby ověřil, zda k tomu v jednotlivých případech dochází.

B. Povinnost poskytnout VIN a GDPR

43. Navzdory tvrzením uvedeným v předkládacím rozhodnutí není v nařízení 2018/858 vyloučeno použití právních předpisů upravujících ochranu údajů. V bodě 62 jeho odůvodnění se uvádí, že „pokud opatření stanovená tímto nařízením zahrnují zpracovávání osobních údajů, mělo by být toto zpracovávání prováděno v souladu s [GDPR]“.

44. Podle čl. 6 odst. 1 GDPR je zpracování osobních údajů zákonné, pouze pokud je splněn nejméně jeden ze základů zde stanovených. Jedním z nich je to, že zpracování musí být nezbytné „pro splnění *právní povinnosti*, která se na správce vztahuje“ [písmeno c)] (kurzivou zvýraznil autor stanoviska).

45. Tato *právní povinnost* je stanovena v čl. 61 odst. 1 a 4 nařízení 2018/858 vykládaného ve spojení s přílohou X bodem 6.1 téhož nařízení. Na základě tohoto souboru právních předpisů jsou výrobci motorových vozidel povinni poskytnout samostatným provozovatelům kromě jiných údajů výslovně i VIN.

46. V příloze X bodě 6.1 nařízení 2018/858 jsou upřesněny informace, jež musí výrobce poskytnout v databázi snadno dostupné samostatným provozovatelům. Patří mezi ně informace „[…] o všech částech vozidla, jimiž je vozidlo, jak je identifikováno číslem VIN […], vybaveno výrobcem vozidla […]“. V témže bodě je uvedeno, že databáze, kterou musí vytvořit výrobce, „musí obsahovat VIN“.

[16] – Příloha I bod II.5 kód E směrnice 1999/37.

[17] – Jak uvedla Komise v bodě 53 svého vyjádření, nelze opomíjet případy propojených vozidel způsobilých poskytovat informace, jež mohou být prostřednictvím VIN přiřazeny ke konkrétní osobě. Viz bod 29 Pokynů č. 01/2020 ke zpracování osobních údajů v souvislosti s propojenými vozidly a aplikacemi spojenými s mobilitou (znění 2.0), přijaté dne 9. března 2021 (https://edpb.europa.eu/system/files/2021- 08/edpb_guidelines_202001_connected_vehicles_v2.0_adopted_fr.pdf).

47. Článek 61 odst. 4 nařízení 2018/858 taxativně stanoví, že podrobné technické požadavky na přístup k těmto informacím jsou stanoveny v příloze X. Jak bylo uvedeno výše, bod 6.1 této přílohy ukládá výrobci povinnost poskytnout „číslem VIN“ informace o vozidle a částech, jimiž je vozidlo vybaveno jeho výrobcem.

48. Každý výrobce vozidel má tedy jednoznačně povinnost poskytnout VIN samostatným provozovatelům.

49. V rozsahu, v němž VIN představuje osobní údaj [18], je oprávnění k jeho zpřístupnění spojeno se „zpracováním“ ve smyslu čl. 4 bodu 2 GDPR.

50. Soudní dvůr rozhodl, že *každé* zpracování osobních údajů musí být v souladu se zásadami uvedenými v článku 5 GDPR a musí odpovídat některé z podmínek zákonnosti zpracování, které jsou uvedeny v článku 6 [19].

51. Pro účely této věci je z podmínek zákonnosti vyjmenovaných v čl. 6 odst. 1 GDPR relevantní podmínka uvedená v písm. c). V projednávané věci je tato podmínka splněna, neboť, což je třeba znovu zopakovat, poskytnutí přístupu k VIN představuje „právní povinnost“ uloženou výrobcům vozidel (čl. 61 odst. 1 nařízení 2018/858). Pokud by některý z výrobců neumožnil samostatným provozovatelům přístup k VIN svých vozidel, tuto právní povinnost by nesplnil.

52. Nestačí však, aby bylo sporné zpracování nezbytné ke splnění právní povinnosti. Musí být navíc splněny i podmínky uvedené v čl. 6 odst. 3 GDPR. Mám za to, že tak je tomu i v projednávané věci, neboť:

– „základ pro zpracování“ (který musí být „stanoven […] právem Unie nebo […] právem členského státu, které se na správce vztahuje“), se nachází právě v nařízení 2018/858;

– „účel zpracování“ (který „musí vycházet z tohoto právního základu“) je stanoven v čl. 61 odst. 1 nařízení 2018/858: tímto účelem je podpořit hospodářskou soutěž v daném odvětví [20] tím, že bude samostatným provozovatelům poskytnut neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k určitým informacím o vybavení vozidel a o jejich opravách a údržbě;

– unijní právní předpis, který upravuje tuto oblast, splňuje „cíl veřejného zájmu“, neboť, jak uvedla Komise [21], cílem uložené povinnosti je zlepšit „fungování vnitřního trhu, zejména pokud jde o volný pohyb zboží, svobodu usazování a volný pohyb služeb“ [22];

– právní základ je „přiměřený sledovanému legitimnímu cíli“: z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že přesnou identifikaci údajů odpovídajících konkrétnímu vozidlu umožňuje jedině vyhledávání na základě VIN. Jak rovněž uvedla Komise [23], předkládající soud nenavrhuje žádný jiný, méně omezující způsob identifikace, který by zajistil účinnost vyhledávání na základě VIN

18 – Viz bod 42 výše.

19 – Rozsudky ze dne 16. ledna 2019, Deutsche Post (C-496/17, EU:C:2019:26, bod 57), a rozsudky v něm citované; ze dne 24. září 2019, GC a další (Odstranění odkazů na citlivé údaje) (C-136/17, EU:C:2019:773, bod 64), a ze dne 22. června 2021, Latvijas Republikas Saeima (Trestné body za dopravní přestupky) (C-439/19, EU:C:2021:504, body 96, 99, 100 a 102).

20 – Jak se uvádí v bodě 52 odůvodnění nařízení 2018/858, je nutné, aby byla „zajištěna účinná hospodářská soutěž na trhu v oblasti služeb poskytujících informace o opravách a údržbě vozidla“.

21 – Bod 65 písemného vyjádření Komise.

22 – V tomto smyslu viz bod 50 odůvodnění nařízení 2018/858.

23 – Bod 67 písemného vyjádření Komise.

a současně umožnil splnění výše uvedeného cíle veřejného zájmu. Evropský normotvůrce již tento přezkum proporcionality provedl sám v nařízení 2018/858.

53. Mám tedy za to, že jsou splněny všechny podmínky, jež ukládají čl. 6 odst. 1 písm. c) a čl. 6 odst. 3 GDPR. A konečně je třeba dodat, že předkládající soud nepochybuje o tom, že se na projednávanou věc použijí zásady uvedené v článku 5 GDPR.

V. Závěry

54. S ohledem na výše uvedené navrhuji Soudnímu dvoru, aby na třetí předběžnou otázku položenou Landgericht Köln (zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo) odpověděl takto:

„Článek 61 odst. 1 a 4 ve spojení s přílohou X bodem 6.1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES

musí být vykládán v tom smyslu, že

ukládá výrobcům vozidel pro účely čl. 6 odst. 1 písm. c) a čl. 6 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) právní povinnost, která odůvodňuje poskytnutí přístupu k identifikačním číslům vozidel (VIN) samostatným provozovatelům.“