Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
M. CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
fremsat den 4. maj 2023 [1]

Sag C-319/22

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

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Landgericht Köln (den regionale ret i første instans i Köln, Tyskland))

»Præjudiciel forelæggelse – markedet for informationstjenester vedrørende reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer – forordning (EU) 2018/858 – uafhængige aktører – let tilgængelige oplysninger i et format, der er maskinlæsbar, og som kan behandles elektronisk – køretøjets identifikationsnummer (VIN) – beskyttelse af personoplysninger – forordning (EU) 2016/679 – betingelser for lovlig behandling af personoplysninger – artikel 6, stk. 1, litra c)«

1. EU-lovgiver har til hensigt, at der inden for det indre marked sikres konkurrence på området for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, således af fabrikanterne af disse køretøjer ikke opnår monopol (enten for sig selv eller for deres autoriserede forhandlere og værksteder) på levering af sådanne tjenesteydelser.

2. Ud fra denne målsætning pålægger forordning (EU) 2018/858 [2] fabrikanter af køretøjer at give »uafhængige aktører« ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til informationer om bestemte systemer, udstyr og værktøjer vedrørende køretøjerne samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer herom.

3. Anvendelsen af forordning 2018/858 (og af de forordninger, der ændres herved) har dannet grundlag for tvister mellem fabrikanter af køretøjer og uafhængige aktører. Nogle anmodninger om præjudiciel afgørelse hidrører fra tvister, i forbindelse med hvis behandling der har deltaget en enhed [3], hvis medlemmer tegner sig for 80% af omsætningen i den uafhængige handel med automobilreservedele i Tyskland [4].

[1] – Originalsprog: spansk.

[2] – Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 30.5.2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT 2018, L 151, s. 1).

[3] – Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (herefter »Gesamtverband A.-H.«).

[4] – Dom af 19.9.2019, Gesamtverband Autoteile-Handel (C-527/18, EU:C:2019:762) og af 27.10.2022, ADPA og Gesamtverband Autoteile-Handel (C-390/21, EU:C:2022:837).

4. Landgericht Köln (den regionale ret i første instans i Köln, Tyskland) har i forbindelse med den foreliggende anmodning om præjudiciel afgørelse rejst tre spørgsmål, som i forlængelse af hinanden har indvirkning på:

– indholdet af de oplysninger, som fabrikanterne skal stille til rådighed for de uafhængige aktører [omfatter det samtlige reparations- og vedligeholdelsesinformationer som omhandlet i artikel 3, nr. 48), i forordning 2018/858, eller alene reservedelsinformationer?]

– på hvilken måde og i hvilket format fabrikanterne skal stille de pågældende oplysninger til rådighed

– pligten til at stille køretøjernes identifikationsnummer (herefter »VIN-nummer«)[5] til rådighed for de uafhængige aktører, set i forhold til artikel 6, stk. 1, litra c), i forordning (EU) 2016/679[6].

5. På Domstolens opfordring vil mit forslag til afgørelse være begrænset til en behandling af det tredje af disse spørgsmål.

I. Retsforskrifter

A. Forordning 2018/858

6. 50. betragtning har følgende ordlyd:

»Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer via et standardiseret format, der kan anvendes til at finde tekniske oplysninger, samt at der er effektiv konkurrence på markedet for tjenester, der leverer sådanne oplysninger, med henblik på at forbedre det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser […].«

7. Følgende fremgår af 52. betragtning:

»For at sikre en effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende reparation og vedligeholdelse af køretøjer og for at præcisere, at de relevante oplysninger også omfatter oplysninger, der skal gives til andre uafhængige aktører end reparatører, således at det sikres, at markedet for uafhængige reparationer og vedligeholdelse som helhed kan konkurrere med autoriserede forhandlere, uanset om køretøjsfabrikanten giver sådanne oplysninger direkte til autoriserede forhandlere og reparatører eller selv anvender sådanne oplysninger med henblik på reparation og vedligeholdelse, er det nødvendigt at fastslå, hvilke nærmere oplysninger der skal gives med henblik på adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.«

[5] – VIN-nummeret (*vehicle identification number*) eller stelnummeret består af en alfanumerisk kode, som køretøjet tildeles af fabrikanten for at sikre en korrekt identificering. Der henvises til dette nummer i Kommissionens forordning (EU) nr. 19/2011 af 11.1.2011 om krav til typegodkendelse af fabrikantens lovpligtige fabrikationsplade og af identifikationsnummer (VIN-nummer) til motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT 2011, L 8, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 249/2012 af 21.3.2012 (EUT 2012, L 82, s. 1).

[6] – Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 27.4.2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT 2016, L 119, s. 1) (herefter »databeskyttelsesforordningen«).

8. 62. betragtning er affattet som følger:

»Når foranstaltningerne i denne forordning indebærer behandling af personoplysninger, bør de gennemføres i overensstemmelse med [persondataforordningen] […].«

9. Artikel 3 indeholder følgende definitioner:

»[…]

45) »uafhængig aktør«: en fysisk eller juridisk person, med undtagelse af en autoriseret forhandler eller reparatør, der er direkte eller indirekte involveret i reparation og vedligeholdelse af køretøjer, og som omfatter reparatører, fabrikanter eller distributører af reparationsudstyr, værktøj eller reservedele såvel som tekniske forlag, automobilklubber, vejservicevirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektion og afprøvning, og virksomheder, der tilbyder undervisning af installatører, fabrikanter og reparatører af udstyr til køretøjer, som anvender alternative brændstoffer; endvidere forstås autoriserede reparatører, forhandlere og distributører inden for en given køretøjsfabrikants distributionssystem, i det omfang de leverer reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med køretøjer, hvor det gælder, at de ikke er medlem af køretøjsfabrikantens distributionssystem

[…]

48) »reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer«: alle de oplysninger, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementer hertil, der er nødvendige til diagnosticering, service og syn af et køretøj, forberedelse af køretøjet til teknisk kontrol, reparation, omprogrammering eller reinitialisering af et køretøj, eller som er nødvendig for støtte til telediagnosticering af et køretøj eller til forsyning af et køretøj med dele og udstyr, og som fabrikanten stiller til rådighed for sine autoriserede partnere, forhandlere og reparatører, eller som fabrikanten anvender med henblik på reparation og vedligeholdelse

49) »informationer fra køretøjets egendiagnosesystem (OBD)«: oplysninger genereret af et system, der er i et køretøj, eller som er tilsluttet en motor, og som er i stand til at detektere fejl og, hvis det er relevant, signalere disses forekomst ved hjælp af et alarmsystem, er i stand til at angive det sandsynlige fejlsted ved hjælp af oplysninger lagret i computerhukommelsen og er i stand til at kommunikere oplysningerne ud af køretøjet

[…]«.

10. Følgende fremgår af artikel 61 (»Fabrikantens forpligtelse til at give informationer fra køretøjets OBD og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer«):

»1. Fabrikanten giver uafhængige aktører ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til informationer fra køretøjets OBD, diagnoseudstyr og andet udstyr samt værktøjer, herunder de fuldstændige referencer til og tilgængelige downloads af den relevante software, og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Oplysningerne præsenteres på en let tilgængelig måde i form af datasæt, der er maskinlæsbare, og som kan behandles elektronisk. Uafhængige aktører skal have adgang til de fjerndiagnosticeringstjenester, der anvendes af fabrikanter og autoriserede forhandlere og reparatører.

Fabrikanten stiller en standardiseret, sikker teletjeneste til rådighed for at sætte uafhængige reparatører i stand til at udføre indgreb, der kræver adgang til køretøjernes sikkerhedssystem.

2. Indtil Kommissionen har vedtaget en relevant standard gennem arbejdet i Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) eller et tilsvarende standardiseringsorgan, skal informationer fra køretøjets OBD og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer præsenteres på en let tilgængelig måde, så de ved en rimelig indsats kan behandles af uafhængige aktører.

Informationer fra køretøjets OBD og reparations- og vedligeholdelsesinformationerne om køretøjer gøres tilgængelige på fabrikanternes websteder i et standardiseret format eller, hvis dette på grund af oplysningerne[s] karakter ikke er muligt, i et andet passende format. For andre uafhængige aktører end reparatører gives oplysningerne også i et maskinlæsbart format, der kan behandles elektronisk med almindeligt tilgængelige IT-værktøjer og software, og som gør det muligt for uafhængige aktører at udføre den opgave, der er forbundet med deres virksomhed, i forsyningskæden på eftermarkedet.

[…]

4. De detaljerede tekniske krav til adgang til informationer fra køretøjets OBD og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, navnlig tekniske oplysninger om, hvordan informationer fra køretøjets OBD og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal gives, er fastsat i bilag X.

[…]

11. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 82 vedrørende ændring af bilag X for at tage hensyn til den tekniske og reguleringsmæssige udvikling eller for at forhindre misbrug ved at ajourføre kravene vedrørende adgang til informationer fra køretøjets OBD og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer […]«

11. Følgende foreskrives i punkt 6.1 i bilag X (»Adgang til informationer fra køretøjets OBD og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer«):

»[…]

Oplysninger om alle de dele af køretøjet – således som det er identificeret ved køretøjets identifikationsnummer (VIN) og eventuelle supplerende kriterier, f.eks. akselafstand, motorydelse, finish eller ekstraudstyr – som er monteret af køretøjsfabrikanten, og som kan udskiftes med reservedele, som køretøjsfabrikanten tilbyder sine autoriserede reparatører eller forhandlere eller tredjepart ved henvisning til nummeret på en original udstyrsdel, skal stilles til rådighed i form af maskinlæsbare datasæt, der kan behandles elektronisk, i en database, som uafhængige aktører har let adgang til.

En sådan database skal omfatte VIN, numre og navne på originale udstyrsdele, gyldighedsdata (gyldig fra- og gyldig til-datoer), monteringsdata og strukturegenskaber, hvis det er relevant.

[…]«

B. Forordning nr. 19/2011

12. I henhold til artikel 2 (»Definitioner«), nr. 2), forstås ved:

»»køretøjets identifikationsnummer (VIN-nummer)«: den alfanumeriske kode, som køretøjet er tildelt af fabrikanten for at sikre en korrekt identificering af alle køretøjer«.

13. I bilag I (»Tekniske krav«), del B (»Køretøjets identifikationsnummer (VIN)«), hedder det i punkt 1.2:

»VIN-koden skal være en unik kode, der utvetydigt kan henføres til et bestemt køretøj.«

C. Databeskyttelsesforordningen

14. I henhold til artikel 4, nr. 1), forstås ved »»personoplysninger«: enhver form for information om en identificeret eller identificerbar fysisk person (»den registrerede«); ved identificerbar fysisk person forstås en fysisk person, der direkte eller indirekte kan identificeres, navnlig ved en identifikator som f.eks. et navn, et identifikationsnummer, lokaliseringsdata, en onlineidentifikator eller et eller flere elementer, der er særlige for denne fysiske persons fysiske, fysiologiske, genetiske, psykiske, økonomiske, kulturelle eller sociale identitet«.

15. Artikel 6 (»Lovlig behandling«) bestemmer:

»1. Behandling er kun lovlig, hvis og i det omfang mindst ét af følgende forhold gør sig gældende:

[…]

c) Behandling er nødvendig for at overholde en retlig forpligtelse, som påhviler den dataansvarlige.

[…]

3. Grundlaget for behandling i henhold til stk. 1, litra c) og e), skal fremgå af:

a) EU-retten, eller

b) medlemsstaternes nationale ret, som den dataansvarlige er underlagt.

Formålet med behandlingen skal være fastlagt i dette retsgrundlag […] EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret skal opfylde et formål i samfundets interesse og stå i rimeligt forhold til det legitime mål, der forfølges.

[…]«

D. Direktiv 1999/37/EF[7]

16. Bilag I med overskriften »Del I af registreringsattesten« har følgende ordlyd:

»[…]

II.5. Del I af registreringsattesten skal tillige indeholde følgende data med forudgående angivelse af de tilsvarende harmoniserede fællesskabskoder:

[…]

(C) personoplysninger

(C.1) indehaver af registreringsattesten:

(C.1.1) efternavn(e) eller firmanavn

[…]

(C.1.3) adresse i den registrerende medlemsstat på udstedelsesdatoen

(C.4) Hvis dataene under afsnit II.6, kode C.2, ikke anføres på registreringsattesten, oplyses det i stedet, at indehaveren af registreringsattesten:

a) er ejer af køretøjet

[…]

(E) køretøjets identifikationsnummer

[…]

II.6. Del I af registreringsattesten kan tillige indeholde følgende med forudgående angivelse af de tilsvarende harmoniserede fællesskabskoder:

(C) personoplysninger

(C.2) køretøjets ejer (eller ejere, hvis der er mere end én ejer) […]

[…]

(C.3) fysisk eller juridisk person, der råder over køretøjet uden at være ejer […]

[…]«

[7] – Rådets direktiv af 29.4.1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT 1999, L 138, s. 57), som ændret ved Kommissionens direktiv 2003/127/EF af 23.12.2003 (EUT 2004, L 10, s. 29).

II. De faktiske omstændigheder, hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

17. Scania CV AB (herefter »Scania«) er en af de største producenter af erhvervskøretøjer, navnlig tunge lastbiler, i Europa. Som indehaver af EF-typegodkendelser er virksomheden fabrikant som defineret i artikel 3, nr. 40), i forordning 2018/858, og skal stille den information til rådighed, som er foreskrevet i forordningens artikel 61, stk. 1 og 2.

18. Scania giver via et websted de uafhængige aktører (herunder medlemmer af Gesamtverband A.-H.) adgang til informationer om køretøjet, dets reparationer og vedligeholdelse samt dets OBD.

19. Med denne fremgangsmåde giver Scania de fysiske brugere mulighed for enten at søge efter informationer om et bestemt køretøj ved at indtaste de sidste syv cifre i VIN-nummeret, eller at søge efter mere generelle oplysninger, som ikke vedrører et individuelt køretøj, ved at indtaste generelle køretøjsinformationer [8].

20. Scania stiller imidlertid ikke VIN-nummeret til rådighed for uafhængige aktører. Kun et værksted kender VIN-nummeret for et konkret køretøj, som skal serviceres eller repareres, eftersom nummeret befinder sig på stellet af det køretøj, som kunden betror værkstedet, hvorimod producenter og forhandlere af reservedele ikke kender de individuelle VIN-numre, og en søgning ved hjælp af generelle kriterier uden indtastning af VIN-nummeret fører til upræcise resultater [9].

21. Tvisten i hovedsagen mellem Gesamtverband A.-H. og Scania drejer sig om formen, indholdet og omfanget af de forpligtelser, der påhviler fabrikanten i henhold til artikel 61, stk. 1 og 2, i forordning 2018/858.

22. I denne forbindelse har Landgericht Köln (den regionale ret i første instans i Köln) besluttet at forelægge Domstolen tre præjudicielle spørgsmål, hvoraf jeg alene vil behandle det sidste, som er affattet på følgende vis:

»Udgør artikel 61, stk. 1, i forordning [2018/858] en retlig forpligtelse som omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra c), i databeskyttelsesforordningen, som påhviler bilfabrikanter, og som begrunder udleveringen af VIN, henholdsvis informationer knyttet til VIN til uafhængige aktører som andre dataansvarlige som omhandlet i databeskyttelsesforordningens artikel 4, nr. 7)?«

III. Retsforhandlingerne for Domstolen

23. Anmodningen om præjudiciel afgørelse blev indgivet til Domstolen den 11. maj 2022.

24. Der er indgivet skriftlige indlæg af Gesamtverband A.-H., Scania og Kommissionen.

25. Det er ikke fundet nødvendigt at afholde et retsmøde.

[8] – Det søgeresultat, som vises for den fysiske bruger efter indtastning af et VIN-nummer eller et generelt søgebegreb, kan kun skrives ud eller gemmes lokalt på computeren som pdf-fil. Informationsindholdet i en sådan udskrift eller pdf-fil, der er genereret på denne måde, er følgelig begrænset til det, der kan ses på skærmen.

[9] – Reservedelsinformationer stilles til rådighed for uafhængige aktører i samme form, dog med den forskel, at brugeren desuden får mulighed for at gemme det søgeresultat, der vises på webstedet, som xml-fil lokalt på sin computer.

IV. Bedømmelse

26. Med sit tredje præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om artikel 61, stk. 1, i forordning 2018/858 pålægger fabrikanter af køretøjer en retlig forpligtelse [i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra c)], som kan begrunde udleveringen af VIN-numre – eller informationer knyttet til disse numre – til uafhængige aktører.

27. Præmissen for spørgsmålet er, at opfyldelsen af en sådan forpligtelse i givet fald ville forudsætte en behandling af personoplysninger.

28. Besvarelsen forudsætter i første omgang en undersøgelse af VIN-nummerets art og i anden omgang – efter at have fastslået dets karakter af personlig oplysning – en stillingtagen til grundlaget for den lovlige behandling heraf.

A. VIN-nummerets personlige art

29. Udgør VIN-nummeret en personoplysning? Såfremt det ikke er tilfældet, vil den rejste problemstilling uden videre være løst, eftersom databeskyttelsesforordningen ganske enkelt ikke vil finde anvendelse. Den forelæggende ret har imidlertid medgivet, at der er en vis usikkerhed forbundet hermed.

30. Den forelæggende ret har sammenfattet standpunkterne hos de to parter i sagen på følgende vis:

– Ifølge Gesamtverband A.-H. er VIN-numre ikke personoplysninger for fabrikanterne, hvis de ikke har nogen fornuftig faktisk eller retlig mulighed for at identificere en fysisk person ved hjælp af VIN-nummeret. Dette gælder navnlig for Scania, da købere af erhvervskøretøjer som regel ikke er fysiske personer. Såfremt VIN-nummeret i konkrete tilfælde kan være en personoplysning, er det under alle omstændigheder tilladt for Scania at stille oplysningen til rådighed i henhold til databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra c). Artikel 61, stk. 1, i forordning 2018/858 udgør et egnet retsgrundlag, idet den forpligter fabrikanterne til at videregive de informationer, der er knyttet til VIN-nummeret.

– Efter Scanias opfattelse udgør VIN-nummeret personoplysninger, hvorfor det i henhold til databeskyttelsesforordningen ikke er tilladt at dele dem uden et behørigt retsgrundlag. Det eneste lovlige retsgrundlag ville i givet fald være databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra c). Artikel 61, stk. 1, i forordning 2018/858 udgør imidlertid ikke en sådan retlig forpligtelse. Bestemmelsen er ikke tilstrækkeligt præcis, formålet med behandlingen er ikke entydigt fastlagt, og forordning 2018/858 udtaler sig ikke om databeskyttelse.

31. Efter at have gjort rede for disse to standpunkter har den forelæggende ret medgivet, at der foreligger argumenter til støtte for dem begge:

– Det kan tale til fordel for Scanias fortolkning, at forordning 2018/858 ikke udtrykkeligt indeholder databeskyttelsesretlige aspekter.

– Det taler til fordel for Gesamtverband A.-H.'s opfattelse, at VIN-nummeret som regel ikke udgør personoplysninger for fabrikanterne, således at databeskyttelsesforordningen som udgangspunkt ikke kan finde anvendelse. Under alle omstændigheder udgør artikel 61, stk. 1, i

forordning 2018/858 den påkrævede »retlige forpligtelse« som omhandlet i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra c), og danner grundlag for en databehandling i henhold til sidstnævnte forordning.

32. Tvivlen blev (relativt set) løst ved Domstolens dom af 24. februar 2022, Valsts ieņēmumu dienests (Behandling af personoplysninger til skatteformål) [10]. I denne dom blev navnlig adgangen til bestemte VIN-numre kvalificeret som formidling af »personoplysninger«, og det samme gjorde sig gældende for tilrådighedsstillelsen af oplysninger om de annoncer, der var indrykket på en internetportal af en økonomisk aktør [11].

33. I den pågældende sag bemærkede generaladvokat Bobek, at »[…] bilens stelnummer [VIN-nummeret] udgør »information om en identificeret eller identificerbar fysisk person««. VIN-numrene kunne således anses for »*personoplysninger* som omhandlet i databeskyttelsesforordningens artikel 4, stk. 1«, for så vidt som sådanne »oplysninger gør det […] muligt at identificere bilsælgere og dermed potentielle skatte- og afgiftspligtige personer« [12].

34. Jeg er imidlertid enig med den forelæggende ret og Gesamtverband A.-H. i, at VIN-nummeret ikke i sig selv og under alle omstændigheder er en personoplysning. Det er i hvert fald ikke tilfældet »generelt […] for fabrikanter [af køretøjer]« [13], og slet ikke, når køretøjet ikke tilhører en fysisk person.

35. I sagen Valsts ieņēmumu dienests havde en skatteforvaltning anmodet om de omtvistede oplysninger, der bl.a. omfattede VIN-numrene på de køretøjer, der blev annonceret på en webportal. I denne forbindelse udgjorde VIN-nummeret tydeligvis en »personoplysning« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i databeskyttelsesforordningens artikel 4, nr. 1), dvs. en »information om en identificeret eller identificerbar fysisk person«.

36. Eftersom det i sagen Valsts ieņēmumu dienests var en offentlig myndighed, der anmodede om de omtvistede oplysninger, kunne VIN-numrene tjene til at identificere indehaverne af de køretøjer, der var påført disse numre. Blandt »ethvert middel, der kunne tænkes brugt« af en offentlig myndighed til en sådan personlig identifikation, er adgangen til (offentlige) registre over registreringsattester.

37. Som jeg allerede har bemærket, er VIN-nummeret i princippet blot en »alfanumerisk kode, som køretøjet er tildelt af fabrikanten«, og som strengt taget alene tjener til at sikre en korrekt identifikation af køretøjet. Man kunne sige, at der er tale om en oplysning ad rem, og ikke ad personam.

38. Følgende fremgår imidlertid af Domstolens praksis:

– Definitionen af »personoplysning« som omhandlet i databeskyttelsesforordningens artikel 4, nr. 1), »finder anvendelse, når de omhandlede oplysninger på grund af deres indhold, formål og virkning er knyttet til en bestemt person« [14].

[10] – Sag C-175/20 (EU:C:2022:124) (herefter »dommen i sagen Valsts ieņēmumu dienests«).

[11] – Dommen i sagen Valsts ieņēmumu dienests, præmis 36 og 37.

[12] – Generaladvokat Bobeks forslag til afgørelse i sagen Valsts ieņēmumu dienests (Behandling af personoplysninger til skatteformål) (C-175/20, EU:C:2021:690, punkt 36). Fremhævet i den originale udgave.

[13] – S. 80 i den originale tyske udgave af forelæggelsesafgørelsen.

[14] – Dom af 8.12.2022, Inspektor v Inspektorata kam Visshia sadeben savet (Formål med behandling af oplysninger – strafferetligt område) (C-180/21, EU:C:2022:967, præmis 70), med henvisning til dom af 20.12.2017, Nowak (C-434/16, EU:C:2017:994, præmis 35).

– »[F]or at afgøre, om en person er identificerbar, tages alle de hjælpemidler, der med rimelighed kan tænkes bragt i anvendelse for at identificere den pågældende enten af den registeransvarlige eller af enhver anden person, i betragtning«. Det følger heraf, at det, »for at en oplysning kan kvalificeres som »personoplysning« […], ikke er påkrævet, at alle de oplysninger, der gør det muligt at identificere den registrerede, skal befinde sig hos en enkelt person« [15].

39. Ved anvendelse af denne retspraksis vil en oplysning, som i princippet ikke er af »personlig« karakter (for så vidt som den i sig selv, og uden mellemkomst af andre oplysninger, ikke indeholder information om en identificeret eller identificerbar fysisk person), opnå en sådan karakter for enhver, der med rimelighed må tænkes at råde over midler, som gør det muligt at knytte oplysningen til en bestemt person.

40. Et af disse midler er registreringsattesterne, hvoraf VIN-nummeret og identiteten på køretøjets indehaver skal fremgå [16]. På baggrund af disse attester, hvor VIN-nummeret knyttes til køretøjets indehaver, vil en uafhængig aktør f.eks. kunne spore distributions- og salgsprocessen for en reservedel og i sidste ende identificere indehaveren af det køretøj, hvori den pågældende reservedel er blevet monteret [17].

41. Det tilkommer den forelæggende ret at tage stilling til, om medlemmerne af Gesamtverband A.-H. – som det synes at være tilfældet – med rimelighed kan forventes at have adgang til midler, som gør det muligt at knytte et VIN-nummer til en identificeret eller identificerbar fysisk person. I bekræftende fald vil VIN-nummeret udgøre en personoplysning for disse (og indirekte for den fabrikant, der giver dem adgang til VIN-nummeret), hvis behandling er underlagt databeskyttelsesforordningen.

42. Kort sagt, og som en foreløbig konklusion, er det min opfattelse, at VIN-nummeret udgør en personoplysning som omhandlet i databeskyttelsesforordningens artikel 4, nr. 1), for så vidt som enhver, der har adgang hertil, kan råde over midler, der med rimelighed giver dem mulighed for at anvende nummeret til at identificere indehaveren af det køretøj, som det vedrører. Det tilkommer den forelæggende ret i det enkelte tilfælde at efterprøve, om det forholder sig således.

B. Pligten til at stille VIN-nummeret til rådighed og databeskyttelsesforordningen

43. I modsætning til nogle af de anbringender, der fremgår af forelæggelsesafgørelsen, udelukker forordning 2018/858 ikke anvendelsen af databeskyttelseslovgivningen. Det fremgår af 62. betragtning hertil, at »[n]år foranstaltningerne i denne forordning indebærer behandling af personoplysninger, bør de gennemføres i overensstemmelse med [databeskyttelsesforordningen]«.

15 – Dom af 19.10.2016, Breyer (C-582/14, EU:C:2016:779, præmis 42 og 43).

16 – Punkt II.5, kode E, i bilag I til direktiv 1999/37.

17 – Som Kommissionen har anført i punkt 53 i sit skriftlige indlæg, kan der ikke ses bort fra de opkoblede køretøjers realitet, idet de er i stand til at tilvejebringe informationer, som kan knyttes til en person ved hjælp af VIN-nummeret. Jf. punkt 29 i Retningslinjer 01/2020 om behandling af personoplysninger i forbindelse med opkoblede køretøjer og mobilitetsrelaterede anvendelser (version 2.0), vedtaget den 9.3.2021 (https://edpb.europa.eu/system/files/2021-08/edpb_guidelines_202001_connected_vehicles_v2.0_adopted_fr.pdf).

44. I databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, betinges persondatabehandlingens lovlighed af, at mindst en af de deri opregnede begrundelser foreligger. Blandt disse er kravet om, at behandlingen skal være nødvendig »for at overholde en *retlig forpligtelse*, som påhviler den dataansvarlige« [litra c)] (min fremhævelse).

45. Denne *retlige forpligtelse* fremgår af artikel 61, stk. 1 og 4, i forordning 2018/858, læst i sammenhæng med punkt 6.1 i bilag X hertil. I henhold til disse bestemmelser skal fabrikanter af motorkøretøjer blandt andre oplysninger udtrykkeligt stille VIN-nummeret til rådighed for de uafhængige aktører.

46. I punkt 6.1 i bilag X til forordning 2018/858 opregnes de informationer, som fabrikanten skal stille til rådighed i en database, som uafhængige aktører har let adgang til. Disse informationer omfatter oplysninger om »[…] de dele af køretøjet – således som det er identificeret ved køretøjets identifikationsnummer (VIN) […] – som er monteret af køretøjsfabrikanten«. Under samme punkt tilføjes, at en sådan database, som fabrikanten har pligt til at oprette, »skal omfatte VIN«.

47. Artikel 61, stk. 4, i forordning 2018/858 har udtømmende karakter, når det fastsættes, at de detaljerede tekniske krav til adgang til disse informationer er fastsat i bilag X. Som jeg har redegjort for ovenfor, pålægger det pågældende bilags punkt 6.1 fabrikanten en pligt til, »ved køretøjets identifikationsnummer (VIN)«, at stille oplysninger om køretøjet og de dele, som er monteret af fabrikanten, til rådighed.

48. Følgelig har alle køretøjsfabrikanter en utvetydig pligt til at stille VIN-nummeret til rådighed for de uafhængige aktører.

49. I det omfang VIN-nummeret udgør en personoplysning[18], indebærer tilvejebringelsen af adgang hertil en »behandling« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i databeskyttelsesforordningens artikel 4, nr. 2).

50. Domstolen har bemærket, at *enhver* behandling af personoplysninger skal foregå i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens artikel 5 og med nogle af de i artikel 6 fastsatte betingelser for lovligheden heraf[19].

51. Af de betingelser for lovligheden, som er opregnet i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, har den i litra c), nævnte betingelse betydning for den foreliggende sag. Denne betingelse er opfyldt i det foreliggende tilfælde, eftersom tilvejebringelsen af adgang til VIN-nummeret som nævnt er en »retlig forpligtelse«, der påhviler køretøjsfabrikanterne (artikel 61, stk. 1, i forordning 2018/858). Såfremt en fabrikant ikke giver uafhængige aktører adgang til sine køretøjers VIN-numre, har vedkommende ikke opfyldt denne retlige forpligtelse.

[18] – Punkt 42 ovenfor.

[19] – Dom af 16.1.2019, Deutsche Post (C-496/17, EU:C:2019:26, præmis 57), og den deri nævnte dom af 24.9.2019, GC m.fl. (Fjernelse af følsomme oplysninger) (C-136/17, EU:C:2019:773, præmis 64), og af 22.6.2021, Latvijas Republikas Saeima (Points de pénalité) (C-439/19, EU:C:2021:504, præmis 96, 99, 100 og 102).

52. Det er imidlertid ikke tilstrækkeligt, at den omtvistede behandling er nødvendig for at opfylde en retlig forpligtelse. Den skal ligeledes være i overensstemmelse med betingelserne i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 3. Jeg mener, at dette er tilfældet i den foreliggende sag af følgende grunde:

– »Grundlaget for behandlingen« (som skal »fremgå af […] EU-retten, eller […] medlemsstaternes nationale ret, som den dataansvarlige er underlagt«) findes netop i forordning 2018/858.

– »Formålet med behandlingen« (som »skal være fastlagt i dette retsgrundlag«) er fastsat i artikel 61, stk. 1, i forordning 2018/858: Der sigtes mod at fremme konkurrencen i sektoren [20] ved at give uafhængige aktører ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til bestemte informationer om køretøjernes udstyr og om reparationer og vedligeholdelse af køretøjerne.

– Der opfyldes et »formål i samfundets interesse« som fastsat i den EU-retlige forskrift, der regulerer dette område, idet den pålagte forpligtelse – som anført af Kommissionen [21] – sigter mod at forbedre »det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser« [22].

– Retsgrundlaget står »i rimeligt forhold til det legitime mål, der forfølges«: Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at det alene er en søgning via VIN-nummeret, der fører til en nøjagtig identifikation af de data, der er relevante for et bestemt køretøj. Som Kommissionen ligeledes har anført [23], foreslår den forelæggende ret ingen andre mindre indgribende midler til identifikation, som respekterer en effektiv søgning ved hjælp af VIN-nummeret, samtidig med at det ovennævnte formål af offentlig interesse opfyldes. EU-lovgiver har selv foretaget en sådan bedømmelse af forholdsmæssigheden i forordning 2018/858.

53. Kort sagt er det min opfattelse, at samtlige betingelser i databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra c), og artikel 6, stk. 3, er opfyldt. Endelig skal det tilføjes, at den forelæggende ret ikke har rejst nogen tvivl om anvendelsen af principperne i databeskyttelsesforordningens artikel 5 på den foreliggende sag.

V. Forslag til afgørelse

54. På baggrund af det ovenstående foreslår jeg, at Domstolen besvarer det tredje af de af Landgericht Köln (den regionale ret i første instans i Köln, Tyskland) forelagte præjudicielle spørgsmål på følgende måde:

»Artikel 61, stk. 1 og 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF, sammenholdt med punkt 6.1 i bilag X hertil,

[20] – I henhold til 52. betragtning til forordning 2018/858 har forordningen til formål at »sikre en effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende reparation og vedligeholdelse af køretøjer«.

[21] – Punkt 65 i dens skriftlige indlæg.

[22] – Således fremgår det af 50. betragtning til forordning 2018/858.

[23] – Punkt 67 i dens skriftlige indlæg.

skal fortolkes således, at

bestemmelsen pålægger fabrikanter af motorkøretøjer en retlig forpligtelse som omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra c), og artikel 6, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse), som kan begrunde tilrådighedsstillelsen af køretøjers identifikationsnummer (VIN) for uafhængige aktører.«