Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
MANUELA CAMPOSA SÁNCHEZ-BORDONE
od 4. svibnja 2023.[1]

Predmet C-319/22

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

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Landgericht Köln (Zemaljski sud u Kölnu, Njemačka))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Tržište usluga informiranja o popravku i održavanju motornih vozila – Uredba (EU) 2018/858 – Neovisni subjekti – Informacije lako dostupne u strojno čitljivom obliku koji se može obraditi elektronički – Identifikacijski broj vozila (VIN) – Zaštita osobnih podataka – Uredba (EU) 2016/679 – Uvjeti za zakonitu obradu osobnih podataka – Članak 6. stavak 1. točka (c)”

1. Zakonodavac Unije nastoji da se na unutarnjem tržištu osigura tržišno natjecanje u sektoru popravka i održavanja motornih vozila, a ne da proizvođači tih vozila (samostalno ili posredstvom ovlaštenih trgovaca ili servisera) drže monopol nad pružanjem takvih usluga.

2. Stoga se Uredbom (EU) 2018/858[2] od proizvođača automobila zahtijeva da „neovisnim subjektima” omoguće neograničen, standardiziran i nediskriminirajući pristup informacijama o određenim sustavima, opremi te alatima vozila, kao i informacijama o popravku i održavanju vozila.

3. Primjena Uredbe 2018/858 (ili nekih uredbi koje su njom izmijenjene) dovela je do sporova koji se vode između, s jedne strane, proizvođača vozila i, s druge strane, neovisnih subjekata. Određeni zahtjevi za prethodnu odluku upućeni su u okviru postupaka u kojima je sudjelovao subjekt[3] čiji članovi ostvaruju 80 % prihoda slobodne distribucije dijelova motornih vozila u Njemačkoj[4].

[1] Izvorni jezik: španjolski

[2] Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL 2018., L 151, str. 1.)

[3] Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (u daljnjem tekstu: Gesamtverband A.-H.)

[4] Presude od 19. rujna 2019., Gesamtverband Autoteile-Handel (C-527/18, EU:C:2019:762) i od 27. listopada 2022., ADPA i Gesamtverband Autoteile-Handel (C-390/21, EU:C:2022:837).

4. Landgericht Köln (Zemaljski sud u Kölnu, Njemačka) u okviru predmetnog zahtjeva za prethodnu odluku upućuje tri pitanja, koja se redom odnose na:

– opseg informacija koje proizvođači moraju staviti na raspolaganje neovisnim subjektima (jesu li obuhvaćene sve informacije o popravku i održavanju vozila u smislu članka 3. točke 48. Uredbe 2018/858 ili samo informacije o zamjenskim dijelovima);

– način i oblik u kojem proizvođači moraju pružiti te informacije; te

– obvezu da se neovisnim subjektima stavi na raspolaganje identifikacijski broj vozila (u daljnjem tekstu: VIN) [5], u vezi s člankom 6. stavkom 1. točkom (c) Uredbe (EU) 2016/679 [6].

5. U skladu s uputom Suda, ovo će se mišljenje odnositi samo na treće pitanje.

I. Pravni okvir

A. Uredba 2018/858

6. Uvodna izjava 50. glasi:

„Za bolje funkcioniranje unutarnjeg tržišta, posebno kad je riječ o slobodnom kretanju robe, slobodi poslovnog nastana i slobodi pružanja usluga, potreban je neograničen pristup informacijama o popravku i održavanju vozila, u standardiziranom formatu kojim se mogu preuzeti tehničke informacije, te postojanje učinkovitog tržišnog natjecanja među subjektima koji na tržištu nude te informacije […]”.

7. U skladu s uvodnom izjavom 52.:

„Kako bi se osiguralo učinkovito tržišno natjecanje na tržištu usluga informiranja o popravku i održavanju vozila te kako bi se pojasnilo da su dotičnim informacijama obuhvaćene i informacije koje treba pružiti neovisnim subjektima koji nisu serviseri, s ciljem osiguravanja toga da neovisno tržište popravka i održavanja vozila u cjelini može konkurirati ovlaštenim trgovcima, bez obzira na to daje li proizvođač vozila te informacije ovlaštenim trgovcima i serviserima ili se sam koristi takvim informacijama u svrhe popravka i održavanja, potrebno je detaljno utvrditi informacije koje treba pružiti u svrhu pristupa informacijama o popravku i održavanju vozila”.

8. Na temelju uvodne izjave 62.:

„Kadgod se mjerama predviđenima ovom Uredbom obuhvaća obrada osobnih podataka te bi se mjere trebale provoditi u skladu s [OUZP-om] […]”.

[5] VIN (*vehicle identification number*) ili identifikacijski broj vozila alfanumerički je kôd koji je proizvođač dodijelio vozilu kako bi se omogućila njegova identifikacija. Na njega se odnosi Uredba Komisije (EU) br. 19/2011 od 11. siječnja 2011. o zahtjevima za homologaciju tipa za propisanu proizvođačevu pločicu i za identifikacijski broj vozila motornih vozila i njihovih prikolica i provedbi Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih njima (SL 2011., L 8, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 42., str. 115.), izmijenjena Uredbom Komisije (EU) br. 249/2012 od 21. ožujka 2012. (SL 2012., L 82, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 19., str. 229.).

[6] Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL 2016., L 119, str. 1. i ispravci SL 2018., L 127, str. 2. i SL 2021., L 74, str. 35.). U daljnjem tekstu: OUZP

9. Člankom 3. određuje se:

„[…]

(45) ‚neovisni subjekt' znači fizička ili pravna osoba osim ovlaštenog trgovca i servisera koja je izravno ili neizravno uključena u popravak i održavanje vozila, među ostalim serviseri, proizvođači ili distributeri opreme za popravak, alata ili rezervnih dijelova, kao i izdavači tehničkih informacija, automobilski klubovi, operateri za pomoć na cesti, operateri koji nude usluge provođenja pregleda i ispitivanja, operateri koji nude obuku za instalatere, proizvođači i serviseri opreme za vozila na alternativna goriva; znači i ovlašteni serviseri, trgovci i distributeri u distribucijskom sustavu određenog proizvođača u mjeri u kojoj pružaju usluge popravka i održavanja vozila za koje nisu članovi distribucijskog sustava proizvođača vozila;

[…]

(48) ‚informacije o popravku i održavanju vozila' znači sve informacije, uključujući sve njihove naknadne izmjene i dopune, koje su potrebne za dijagnostiku, servisiranje i pregled vozila, njegovu pripremu za tehnički pregled, popravak, reprogramiranje, ponovno postavljanje početnih postavki vozila ili koje su potrebne za daljinsku dijagnostičku potporu vozilu ili za ugradnju dijelova i opreme na vozila, a koje proizvođači osiguravaju svojim ovlaštenim partnerima, trgovcima i serviserima ili koje proizvođači upotrebljavaju u svrhu popravaka i održavanja;

(49) ‚informacije povezane s ugrađenim dijagnostičkim sustavom (OBD) u vozilu' znači informacije koje je pruža sustav koji je ugrađen u vozilo ili priključen na motor, koji ima sposobnost otkrivanja neispravnosti i, ako je primjenjivo, sposobnost upozoravanja na njihovu pojavu sustavom za upozoravanje, sposobnost određivanja vjerojatnog područja u kojem se javila neispravnost na temelju informacija pohranjenih u memoriji računala te sposobnost slanja tih informacija u sustave izvan vozila;

[…]".

10. U članku 61. („Obveze proizvođača u pogledu pružanja informacija povezanih s OBD-om te informacija o popravku i održavanju vozila") ističe se:

„1. Proizvođači omogućuju neovisnim subjektima neograničen, standardiziran i nediskriminirajući pristup informacijama povezanima s OBD-om u vozilu, dijagnostičkoj i drugoj opremi te alatima, što uključuje potpuni referentni materijal i dostupne verzije za preuzimanje odgovarajućeg softvera, kao i informacijama o popravku i održavanju vozila. Informacije moraju biti predstavljene na lako dostupan način u obliku strojno čitljivih i elektronički obradivih skupova podataka. Neovisni subjekti imaju pristup dijagnostičkim uslugama na daljinu kojima se služe proizvođači, ovlašteni trgovci i serviseri.

Proizvođači osiguravaju standardiziran i siguran sustav s mogućnošću rada na daljinu kojim se neovisnim serviserima omogućuje da obave radnje za koje je potreban pristup sigurnosnom sustavu vozila.

2. Dok Komisija ne donese odgovarajuće norme u okviru rada Europskog odbora za normizaciju (CEN) ili usporedivog tijela za normizaciju, informacije povezane s OBD-om u vozilu i informacije o popravku i održavanju vozila moraju biti predstavljene na jednostavno dostupan način tako da ih neovisni subjekti mogu obraditi uz razuman napor.

Informacije povezane s OBD-om u vozilu i informacije o popravku i održavanju vozila moraju biti dostupne na internetskim stranicama proizvođača u standardiziranom obliku ili, ako to nije moguće zbog prirode informacija, u drugom primjerenom obliku. Kada je riječ o neovisnim subjektima koji nisu serviseri, informacije se također daju u strojno čitljivom obliku koji se može obraditi elektronički uobičajeno dostupnim informatičkim alatima i softverima te koji omogućava neovisnim subjektima da izvršavaju zadatke povezane sa svojim aktivnostima u lancu opskrbe na preprodajom tržištu.

[…]

4. Pojedinosti tehničkih zahtjevâ za pristup informacijama povezanim s OBD-om u vozilu i informacijama o popravku i održavanju vozila, osobito tehničke specifikacije o načinu pružanja informacija povezanih s OBD-om u vozilu i informacija o popravku i održavanju vozila, utvrđene su u Prilogu X.

[…]

11. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 82. radi izmjene Priloga X. kako bi se ažuriranjem zahtjeva koji se odnose na pristup informacijama povezanim s OBD-om u vozilu i informacijama o popravku i održavanju vozila […]”.

11. Prilogom X. („Pristup informacijama povezanima s OBD-om u vozilu i informacijama o popravku i održavanju vozila”) točkom 6.1. propisuje se:

„[…]

Podaci o svim dijelovima vozila kojima je proizvođač originalno opremio vozilo, identificirano VIN-om i ostalim kriterijima poput međuosovinskog razmaka, izlazne snage motora, razine opremljenosti ili dodatne opreme, i koji se mogu zamijeniti zamjenskim dijelovima koje proizvođač nudi svojim ovlaštenim servisima, zastupnicima ili trećim osobama upućivanjem na broj dijela originalne opreme (OE), moraju biti dostupni u bazi podataka koja je lako dostupna neovisnim subjektima u obliku strojno čitljivih i elektronički obradivih skupova podataka.

Ta baza podataka mora sadržavati VIN, brojeve dijelova originalne opreme (OE), nazive dijelova originalne opreme (OE), podatke o valjanosti (datumi početka i isteka), upute za ugradnju i, prema potrebi, strukturne karakteristike.

[…]”.

B. Uredba br. 19/2011

12. U skladu s člankom 2. („Definicije”) točkom 2.:

„‚identifikacijski broj vozila’ (VIN, *vehicle identification number*) znači alfanumerički kôd koji je proizvođač dodijelio vozilu kako bi se osigurala ispravna identifikacija svakog vozila”.

13. U Prilogu I. („Tehnički zahtjevi”) dijelu B. („Identifikacijski broj vozila (VIN)”) točki 1.2. propisuje se:

„VIN je jedinstven i nedvosmisleno dodijeljen određenom vozilu”.

C. OUZP

14. U skladu s člankom 4. točkom 1., „‚osobni podaci' znači svi podaci koji se odnose na pojedinca čiji je identitet utvrđen ili se može utvrditi (‚ispitanik'); pojedinac čiji se identitet može utvrditi jest osoba koja se može identificirati izravno ili neizravno, osobito uz pomoć identifikatora kao što su ime, identifikacijski broj, podaci o lokaciji, mrežni identifikator ili uz pomoć jednog ili više čimbenika svojstvenih za fizički, fiziološki, genetski, mentalni, ekonomski, kulturni ili socijalni identitet tog pojedinca".

15. Člankom 6. („Zakonitost obrade") propisuje se:

„1. Obrada je zakonita samo ako i u onoj mjeri u kojoj je ispunjeno najmanje jedno od sljedećega:

[…]

(c) obrada je nužna radi poštovanja pravnih obveza voditelja obrade;

[…]

3. Pravna osnova za obradu iz stavka 1. točaka (c) i (e) utvrđuje se u:

(a) pravu Unije; ili

(b) pravu države članice kojem voditelj obrade podliježe.

Svrha obrade određuje se tom pravnom osnovom […]. Pravom Unije ili pravom države članice mora se ostvariti cilj od javnog interesa te ono mora biti razmjerno zakonitom cilju koji se želi postići.

[…]".

D. Direktiva 1999/37/EZ[7]

16. Prilog I. („I. dio potvrde o registraciji") sadržava sljedeće točke:

„[…]

II.5. Dio I. potvrde o registraciji također sadrži sljedeće podatke ispred kojih se navode odgovarajući usklađeni kodovi Zajednice:

[…]

(C) osobni podaci;

(C.1.) imatelj potvrde o registraciji:

(C.1.1.) prezime(na) ili tvrtka;

[7] Direktiva Vijeća od 29. travnja 1999. o dokumentima za registraciju vozila (SL 1999., L 138, str. 57.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 5., str. 18.), u verziji izmijenjenoj Direktivom Komisije 2003/127/EZ od 23. prosinca 2003. (SL 2004., L 10, str. 29.)

[…]

(C.1.3.) adresa u državi članici registracije na dan izdavanja dokumenta;

(C.4.) Ako potvrda o registraciji ne sadrži podatke navedene u točki II.6. kodu C.2., uputa da je imatelj potvrde o registraciji:

(a) vlasnik vozila;

[…]

(E) identifikacijski broj vozila;

[…]

II.6. Dio I. potvrde o registraciji može sadržavati i sljedeće podatke ispred kojih se navode odgovarajući usklađeni kodovi Zajednice:

(C) osobni podaci;

(C.2.) vlasnik vozila (ponoviti ovisno o broju vlasnika);

[…]

(C.3.) fizička ili pravna osoba koja smije koristiti vozilo na temelju subjektivnog prava različitog od prava vlasništva;

[…]”.

II. Činjenice, spor i prethodna pitanja

17. Scania CV AB (u daljnjem tekstu: Scania) jedan je od najvećih proizvođača gospodarskih vozila, osobito teških kamiona, u Europi. Scania je kao nositelj EZ homologacije tipa vozila proizvođač u smislu članka 3. točke 40. Uredbe 2018/858 i mora pružiti informacije predviđene člankom 61. stavcima 1. i 2. te uredbe.

18. Scania neovisnim subjektima (kao članovima Gesamtverbanda A.-H.) posredstvom svojih internetskih stranica omogućuje pristup informacijama o vozilu, njegovu popravku i održavanju, kao i informacijama povezanima s OBD-om.

19. Tim postupkom Scania korisniku omogućuje da unosom sedam posljednjih brojki koje čine VIN pretraži informacije o određenom vozilu ili, ovisno o općim podacima o vozilima, dobije više informacija koje se ne odnose ni na jedno pojedinačno vozilo [8].

[8] Rezultat pretraživanja koji se nakon unosa VIN-a ili općenitog pojma za pretraživanje prikazuje korisniku na zaslonu može se samo ispisati ili lokalno pohraniti na računalu kao datoteka u PDF formatu. Posljedično, sadržaj informacija takvog ispisa ili tako kreirane datoteke u PDF formatu ograničen je na ono što se može vidjeti na zaslonu.

20. Međutim, Scania neovisnim subjektima ne stavlja na raspolaganje VIN-ove. VIN konkretnog vozila klijenta koje se održava ili koje treba popraviti poznat je samo servisima jer se taj broj nalazi na šasiji koju im povjerava klijent; s druge strane, proizvođačima i distributerima zamjenskih dijelova nisu poznati pojedinačni VIN-ovi, a bez njih pretraživanje na temelju općih kriterija daje netočne rezultate[9].

21. Gesamtverband A.-H. i Scania u glavnom se postupku spore u pogledu oblika, sadržaja i opsega obveza koje proizvođač ima na temelju članka 61. stavaka 1. i 2. Uredbe 2018/858.

22. U tim je okolnostima Landgericht Köln (Zemaljski sud u Kölnu) Sudu odlučio uputiti tri prethodna pitanja, od kojih ću se osvrnuti samo na posljednje, koje glasi kako slijedi:

„Predstavlja li članak 61. stavak 1. Uredbe [2018/858] za proizvođače vozila pravnu obvezu u smislu članka 6. stavka 1. točke (c) OUZP-a kojom se opravdava izdavanje VIN-a odnosno informacija povezanih s VIN-om neovisnim subjektima kao drugim voditeljima obrade u smislu članka 4. točke 7. OUZP-a?”

III. Postupak pred Sudom

23. Tajništvo Suda zahtjev za prethodnu odluku zaprimilo je 11. svibnja 2022.

24. Pisana očitovanja podnijeli su Gesamtverband A.-H., Scania i Komisija.

25. Sud je odlučio da raspravu nije potrebno održati.

IV. Analiza

26. Svojim trećim prethodnim pitanjem sud koji je uputio zahtjev želi saznati predstavlja li članak 61. stavak 1. Uredbe (EU) 2018/858 za proizvođače vozila pravnu obvezu (u smislu članka 6. stavka 1. točke (c) OUZP-a) kojom se opravdava izdavanje VIN-a odnosno informacija povezanih s VIN-om neovisnim subjektima.

27. Pretpostavka na kojoj počiva pitanje jest da je za ispunjavanje te obveze, ako ona postoji, nužna obrada osobnih podataka.

28. Kako bi se odgovorilo na to pitanje, potrebno je prije svega ispitati prirodu VIN-a, a zatim, ako se prihvati da je on osobni podatak, ispitati eventualnu osnovu za zakonitost njegove obrade.

A. Osobna priroda VIN-a

29. Je li VIN osobni podatak? Ako nije, problem bi bio riješen jer se OUZP jednostavno ne bi primjenjivao. Međutim, sud koji je uputio zahtjev priznaje da ima određene dvojbe u tom pogledu.

[9] Informacije o zamjenskim dijelovima pružaju se neovisnim subjektima na jednak način, uz razliku da korisnik ima dodatnu mogućnost da lokalno na svojem računalu pohrani rezultat pretraživanja prikazan na internetskoj stranici kao datoteku u XML formatu.

30. Sud koji je uputio zahtjev na sljedeći način sažima stajališta dviju stranaka glavnog postupka:

– Gesamtverband A.-H. smatra da VIN-ovi za proizvođače ne predstavljaju osobne podatke ako oni ne raspolažu nikakvom razumnom stvarnom ili pravnom mogućnošću da na temelju VIN-a utvrde o kojoj je fizičkoj osobi riječ. To se osobito odnosi na Scaniju jer kupci gospodarskih vozila u pravilu nisu fizičke osobe. Ipak, kad bi VIN u nekom određenom slučaju mogao biti osobni podatak, Scania bi imala ovlast da omogući pristup tom podatku na temelju članka 6. stavka 1. točke (c) OUZP-a. Članak 61. stavak 1. Uredbe 2018/858 primjerena je pravna osnova zato što proizvođače obvezuje na pružanje informacija povezanih s određenim VIN-om.

– Prema mišljenju Scanije, VIN-ovi su osobni podaci, a OUZP-om je njihovo prosljeđivanje zabranjeno bez odgovarajuće pravne osnove. Jedini slučaj moguće zakonitosti bio bi članak 6. stavak 1. točka (c) OUZP-a. Međutim, članak 61. stavak 1. Uredbe 2018/858 ne predstavlja takvu pravnu obvezu. Odredba nije dovoljno precizna, svrha obrade nije jasno utvrđena, a u Uredbi 2018/858 se ne navodi ništa o zaštiti podataka.

31. Nakon iznošenja dviju teza sud koji je uputio zahtjev priznaje da postoje argumenti i za prvu i za drugu tezu:

– U prilog tumačenju Scanije mogla bi ići činjenica da se u Uredbi 2018/858 izričito ne navode aspekti povezani sa zaštitom podataka.

– U prilog stajalištu Gesamtverbanda A.-H. moglo bi se tvrditi da VIN općenito ne predstavlja osobni podatak za proizvođače, pa OUZP otpočetka nije primjenjiv. U svakom slučaju, člankom 61. stavkom 1. Uredbe 2018/858 utvrđuje se nužna „pravna obveza" za potrebe članka 6. stavka 1. točke (c) OUZP-a te je osnova za obradu podataka u skladu s potonjom odredbom.

32. Dvojba bi bila (relativno) riješena na temelju presude Suda od 24. veljače 2022., Valsts ieņēmumu dienests (Obrada osobnih podataka u porezne svrhe)[10]. U njoj su konkretno omogućavanje pristupa određenim VIN-ovima, kao i pružanje informacija o oglasima koje je određeni gospodarski subjekt objavio na internetskom portalu, kvalificirani kao otkrivanje „osobnih podataka"[11].

33. Nezavisni odvjetnik M. Bobek u tom je predmetu smatrao da „[…] brojev[i] šasije automobila [VIN-ovi], čine ‚podatke koji se odnose na pojedinca čiji je identitet utvrđen ili se može utvrditi'". VIN-ovi su se stoga mogli smatrati *„osobni[m] podaci[ma]* u smislu članka 4. točke 1. [OUZP-a]" jer te „informacije omogućuju da se utvrde prodavatelji automobila te stoga i mogući porezni obveznici"[12].

34. Međutim, slažem se sa sudom koji je uputio zahtjev i s Gesamtverbandom A.-H. da VIN nije sam po sebi i u svakom slučaju osobni podatak. Barem ne „općenito […] za proizvođača [vozila]"[13], a svakako ne kad vozilo nije u vlasništvu fizičke osobe.

[10] Predmet C-175/20 (EU:C:2022:124). U daljnjem tekstu: presuda Valsts ieņēmumu dienests

[11] Presuda Valsts ieņēmumu dienests, t. 36. i 37.

[12] Mišljenje nezavisnog odvjetnika Bobeka u predmetu Valsts ieņēmumu dienests (Obrada osobnih podataka u porezne svrhe) (C-175/20, (EU:C:2021:690), t. 36.. Isticanje u izvorniku

[13] Stranica 80. njemačkog izvornika odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku

35. U predmetu Valsts ieņēmumu dienests sporne je podatke, među kojima su bili VIN-ovi vozila koji su bili oglašeni na internetskom portalu, tražila Porezna uprava. U tom je kontekstu VIN jasno predstavljao „osobni podatak" u smislu članka 4. točke 1. OUZP-a, odnosno „poda[tak] koji se odnos[i] na pojedinca čiji je identitet utvrđen ili se može utvrditi".

36. Budući da je u predmetu Valsts ieņēmumu dienests sporne podatke tražila javna uprava, VIN-ovi su mogli poslužiti za utvrđivanje vlasnika vozila s tim brojevima. Među „sv[im] sredstv[ima] koja [bi mogla] opravdano koristiti" javna uprava kako bi utvrdila identitet osobe nalazi se i pristup (javnoj) evidenciji potvrda o registraciji.

37. Kao što sam to već istaknuo, VIN je u načelu tek „alfanumerički kôd koji je proizvođač dodijelio vozilu" koji, u užem smislu, služi samo za pravilnu identifikaciju vozila. Moglo bi se reći da je posrijedi *ad rem*, a ne *ad personem* podatak.

38. Međutim, u skladu sa sudskom praksom Suda:

– Definicija „osobni podatak" u smislu članka 4. točke 1. OUZP-a „primjenjuje [se] ako su, zbog svojeg sadržaja, svrhe i učinka, predmetne informacije povezane s određenom osobom"[14].

– „[K]ako bi se utvrdilo može li se osobu utvrditi, potrebno uzeti u obzir sva sredstva koja [voditelj obrade] ili bilo koja druga osoba može opravdano koristiti da utvrdi navedenu osobu." Iz toga slijedi da, „kako bi se podatak mogao kvalificirati kao ‚osobni podatak' […], nije potrebno da se sve informacije koje omogućuju identifikaciju osobe o kojoj je riječ moraju nalaziti u posjedu samo jedne osobe"[15].

39. Na temelju te sudske prakse, podatak koji načelno nije „osobni" (jer samostalno, bez drugih podataka, ne sadržava informacije o pojedincu čiji je identitet utvrđen ili se može utvrditi) postaje osobni za onoga tko ima razumnu mogućnost uporabe sredstava koja omogućuju da se taj podatak poveže s određenom osobom.

40. Jedno od tih sredstava potvrde su o registraciji, u kojima je nužno navesti VIN i identitet vlasnika vozila[16]. Na temelju tih potvrda, koje povezuju VIN s vlasnikom vozila, neovisni subjekt mogao bi ući u trag, primjerice, postupku distribucije i prodaje određenog zamjenskog dijela, pa i identificirati vlasnika vozila u koje je taj dio ugrađen[17].

41. Na sudu koji je uputio zahtjev jest da utvrdi imaju li, kao što se to čini, članovi Gesamtverbranda A.-H. mogućnost razumno raspolagati sredstvima koja omogućuju da se VIN poveže s pojedincem čiji je identitet utvrđen ili se može utvrditi. Ako je to slučaj, VIN bi za njih (te neizravno i za proizvođača koji im stavlja VIN na raspolaganje) predstavljao osobni podatak na čiju se obradu primjenjuje OUZP.

[14] Presuda od 8. prosinca 2022., Inspektor v Inspektorata kam Visšia sabaden savet (Svrhe obrade osobnih podataka – kaznena istraga) (C-180/21, EU:C:2022:967, t. 70.), s upućivanjem na presudu od 20. prosinca 2017., Nowak (C-434/16, EU:C:2017:994, t. 35.)

[15] Presuda od 19. listopada 2016., Breyer (C-582/14, EU:C:2016:779, t. 42. i 43.)

[16] Točka II.5. kod E. Priloga I. Direktivi 1999/37

[17] Kao što je to istaknula Komisija u točki 53. svojih pisanih očitovanja, ne može se zanemariti da postoje umrežena vozila, koja mogu pružiti informacije koje je moguće povezati s određenom osobom s pomoću VIN-a. Vidjeti točku 29. Smjernica 1/2020 o obradi osobnih podataka u kontekstu povezanih vozila i aplikacija povezanih s mobilnošću (verzija 2.0), donesenih 9. ožujka 2021. (https://edpb.europa.eu/system/files/2021-08/edpb_guidelines_202001_connected_vehicles_v2.0_adopted_hr.pdf).

42. Konačno, kao međuzaključak, smatram da je VIN osobni podatak u smislu članka 4. točke 1. OUZP-a u dijelu u kojem osoba koja ima pristup VIN-u može na raspolaganju imati sredstva koja joj pružaju razumnu mogućnost da ga iskoristi kako bi utvrdila tko je vlasnik vozila s tim brojem. Na sudu koji je uputio zahtjev jest da provjeri je li to slučaj u svakom pojedinom predmetu.

B. Obveza pružanja VIN-a i OUZP

43. Suprotno određenim tvrdnjama koje se navode u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku, Uredbom 2018/858 ne isključuje se primjena propisa o zaštiti podataka. Na temelju njezine uvodne izjave 62., „[k]adgod se mjerama predviđenima ovom Uredbom obuhvaća obrada osobnih podataka te bi se mjere trebale provoditi u skladu s [OUZP-om]".

44. Na temelju članka 6. stavka 1. OUZP-a, obrada osobnih podataka zakonita je ako postoji barem jedno od opravdanja koja se u njemu navode. Među ostalim, da je obrada nužna „radi poštovanja *pravnih obveza* voditelja obrade" (točka (c)) (moje isticanje).

45. Ta se *pravna obveza* navodi u članku 61. stavcima 1. i 4. Uredbe 2018/858, u vezi s točkom 6.1. Priloga X. toj uredbi. U skladu sa svim tim odredbama, proizvođači motornih vozila neovisnim subjektima moraju, uz ostale podatke, staviti na raspolaganje osobito VIN.

46. U točki 6.1. Priloga X. Uredbi 2018/858 preciziraju se informacije kojima proizvođač mora omogućiti pristup u bazi podataka koja je lako dostupna neovisnim subjektima. Te informacije uključuju informacije o „[…] dijelovima vozila kojima je proizvođač originalno opremio vozilo, identificirano VIN-om […]". U istoj se točki napominje da baza podataka koju je obvezan uspostaviti proizvođač „mora sadržavati VIN".

47. U članku 61. stavku 4. Uredbe 2018/858 taksativno se navodi da su pojedinosti tehničkih zahtjeva za pristup tim informacijama utvrđene u Prilogu X. Kao što sam to upravo naveo, u točki 6.1. tog priloga proizvođaču se propisuje obveza da „VIN-om" pruži informacije o vozilu i dijelovima kojima ga je opremio.

48. Prema tome, svaki proizvođač vozila nedvojbeno ima obvezu da neovisnim subjektima dostavi VIN.

49. Budući da je VIN osobni podatak [18], odobrenje da mu se pristupi predstavlja „obradu" u smislu članka 4. točke 2. OUZP-a.

50. Sud je istaknuo da *svaka* obrada osobnih podataka mora biti u skladu s načelima iz članka 5. OUZP-a i nekim od uvjeta za zakonitost iz njegova članka 6. [19].

51. Od uvjeta za zakonitu obradu navedenih u članku 6. stavku 1. OUZP-a ovdje je relevantan onaj koji se navodi u točki (c). Taj je uvjet u ovom predmetu ispunjen jer je omogućavanje pristupa VIN-u, ponavljam, „pravna obveza" koju imaju proizvođači vozila (članak 61. stavak 1. Uredbe 2018/858). Kad određeni proizvođač neovisnim subjektima ne bi omogućio pristup VIN-u svojih vozila, povrijedio bi tu pravnu obvezu.

[18] *Supra*, točka 42.

[19] Presude od 16. siječnja 2019., Deutsche Post (C-496/17, EU:C:2019:26, t. 57. i presude koje se u njoj navode); od 24. rujna 2019., GC i dr. (Uklanjanje poveznica na osjetljive podatke) (C-136/17, EU:C:2019:773, t. 64.) i od 22. lipnja 2021., Latvijas Republikas Saeima (Kazneni bodovi) (C-439/19, EU:C:2021:504, t. 96., 99., 100. i 102.)

52. Međutim, nije dovoljno da je sporna obrada nužna za ispunjavanje pravne obveze. Ona usto treba biti u skladu s uvjetima iz članka 6. stavka 3. OUZP-a. Smatram da je to slučaj u ovom predmetu jer:

– „Pravna osnova za obradu" (koja se „utvrđuje […] u pravu Unije; ili […] pravu države članice kojem voditelj obrade podliježe") upravo je Uredba 2018/858.

– „Svrha obrade" (koja se „određuje […] tom pravnom osnovom") navedena je u članku 61. stavku 1. Uredbe 2018/858: nastoji se potaknuti tržišno natjecanje u sektoru o kojem je riječ [20] tako da se neovisnim subjektima omogući neograničen, standardiziran i nediskriminirajući pristup određenim informacijama o opremi vozila te njihovu popravku i održavanju.

– Pravno pravilo prava Unije kojim je uređeno ovo područje, kao što je to istaknula Komisija [21], ima „cilj od javnog interesa" jer je obveza utvrđena u svrhu boljeg „funkcioniranj[a] unutarnjeg tržišta, posebno kad je riječ o slobodnom kretanju robe, slobodi poslovnog nastana i slobodi pružanja usluga" [22].

– Pravna je osnova „razmjern[a] zakonitom cilju koji se želi postići": iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da se podaci koji se odnose na određeno vozilo mogu točno identificirati samo pretraživanjem s pomoću VIN-a. Kao što je to istaknula i Komisija [23], sud koji je uputio zahtjev ne predlaže drugi, manje zadirujuć identifikator kojim bi se ujedno osigurala učinkovitost pretrage na temelju VIN-a i postizanje prethodno navedenog cilja od javnog interesa. Europski zakonodavac samostalno je proveo tu ocjenu proporcionalnosti u Uredbi 2018/858.

53. Ukratko, smatram da su ispunjeni svi uvjeti utvrđeni u članku 6. stavku 1. točki (c) i članku 6. stavku 3. OUZP-a. Naposljetku napominjem da sud koji je uputio zahtjev ne iznosi nikakve dvojbe u pogledu primjene načelâ iz članka 5. OUZP-a na ovaj predmet.

V. Zaključak

54. S obzirom na prethodno navedeno, predlažem Sudu da na treće prethodno pitanje koje je uputio Landgericht Köln (Zemaljski sud u Kölnu, Njemačka) odgovori na sljedeći način:

„Članak 61. stavke 1. i 4. Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ, u vezi s točkom 6.1. Priloga X. toj uredbi,

[20] U skladu s uvodnom izjavom 52. Uredbe 2018/858, tom se uredbom nastoji „osigura[ti] učinkovito tržišno natjecanje na tržištu usluga informiranja o popravku i održavanju vozila".

[21] Točka 65. njezinih pisanih očitovanja

[22] Tako se navodi u uvodnoj izjavi 50. Uredbe 2018/858.

[23] Točka 67. njezinih pisanih očitovanja

treba tumačiti na način da:

za proizvođače motornih vozila, za potrebe članka 6. stavka 1. točke (c) i članka 6. stavka 3. Uredbe (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opće uredba o zaštiti podataka), predstavlja pravnu obvezu kojom se opravdava to da se neovisnim subjektima na raspolaganje stave identifikacijski brojevi vozila (VIN-ovi).”