GENERALINIO ADVOKATO
MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA IŠVADA,
pateikta 2023 m. gegužės 4 d.[1]

Byla C-319/22

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

(*Landgericht Köln* (Kelno apygardos teismas, Vokietija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Motorinių transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos paslaugų rinka – Reglamentas (ES) 2018/858 – Nepriklausomi veiklos vykdytojai – Informacija, lengvai prieinama kompiuterio skaitomu formatu, kurį galima apdoroti elektroniniu būdu – Transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN) – Asmens duomenų apsauga – Reglamentas (ES) 2016/679 – Sąlygos, kuriomis asmens duomenų tvarkymas yra teisėtas – 6 straipsnio 1 dalies c punktas“

1. Sąjungos teisės aktų leidėjas siekia, kad vidaus rinkoje būtų užtikrinta konkurencija motorinių transporto priemonių remonto ir priežiūros sektoriuje, taigi šių transporto priemonių gamintojai nemonopolizuotų tokių paslaugų teikimo (patys arba per savo įgaliotuosius prekiautojus ir remonto paslaugų teikėjus).

2. Šiuo tikslu Reglamente (ES) 2018/858[2] reikalaujama, kad automobilių gamintojai suteiktų „nepriklausomiems veiklos vykdytojams“ neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos apie tam tikras transporto priemonių sistemas, įrangą, įrankius, remontą ir priežiūrą.

3. Dėl Reglamento 2018/858 (arba vieno iš reglamentų, kurie juo iš dalies pakeisti) kilo transporto priemonių gamintojų ir nepriklausomų veiklos vykdytojų ginčų. Kai kurie prašymai priimti prejudicinį sprendimą pateikti nagrinėjant bylas, kuriose dalyvavo asociacija[3], kurios narių apyvarta sudaro 80 % Vokietijos nepriklausomos prekybos atsarginėmis motorinių transporto priemonių dalimis apyvartos[4].

[1] Originalo kalba: ispanų.

[2] 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018, p. 1).

[3] *Gesamtverband Autoteile-Handel e. V.* (toliau – *Gesamtverband A.-H.*).

[4] 2019 m. rugsėjo 19 d. Sprendimas *Gesamtverband Autoteile-Handel* (C-527/18, EU:C:2019:762) ir 2022 m. spalio 27 d. Sprendimas *ADPA ir Gesamtverband Autoteile-Handel* (C-390/21, EU:C:2022:837)

4. Šiame prašyme priimti prejudicinį sprendimą *Landgericht Köln* (Kelno apygardos teismas, Vokietija) paeiliui pateikė tris klausimus dėl:

– informacijos, kurią gamintojai turi perduoti nepriklausomiems veiklos vykdytojams, turinio (ar ji apima visą remonto ir priežiūros informaciją, apibrėžtą Reglamento 2018/858 3 straipsnio 48 punkte, ar tik atsarginės dalis?),

– būdo ir formato, kuriuo gamintojai turi pateikti tokią informaciją,

– pareigos pateikti nepriklausomiems veiklos vykdytojams transporto priemonės identifikavimo numerį (toliau – VIN)[5], susijusios su Reglamento (ES) 2016/679[6] 6 straipsnio 1 dalies c punktu.

5. Teisingumo Teismo prašymu savo išvadoje nagrinėsiu tik trečiąjį klausimą.

I. Teisinis pagrindas

A. Reglamentas 2018/858

6. 50 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„[S]iekiant gerinti vidaus rinkos veikimą, visų pirma laisvo prekių judėjimo, įsisteigimo laisvės ir laisvės teikti paslaugas atžvilgiu, būtina suteikti neribotą galimybę gauti transporto priemonių remonto ir priežiūros informaciją, taikant standartizuotą formatą, kurį būtų galima naudoti siekiant gauti techninę informaciją, ir užtikrinti veiksmingą tą informaciją teikiančių tarnybų konkurenciją rinkoje. <…>“

7. 52 konstatuojamojoje dalyje numatyta:

„[S]iekiant užtikrinti veiksmingą konkurenciją transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos paslaugų rinkoje ir patikslinti, kad atitinkamai informacijai taip pat priskiriami duomenys, kuriuos reikia pateikti nepriklausomiems veiklos vykdytojams, kurie nėra remontininkai, siekiant užtikrinti, kad visa nepriklausoma transporto priemonių remonto ir priežiūros rinka galėtų konkuruoti su įgaliotaisiais prekiautojais, nepriklausomai nuo to, ar transporto priemonės gamintojas pateikia tą informaciją įgaliotiesiems prekiautojams ir remontininkams ar naudoja tokią informaciją remonto ir priežiūros tikslais, būtina nurodyti išsamius duomenis, kuriuos reikia pateikti siekiant suteikti prieigą prie transporto priemonės remonto ir priežiūros informacijos[.]“

[5] VIN (angl. *vehicle identification number*) arba važiuoklės numeris – tai raidinis skaitmeninis kodas, kurį gamintojas suteikia transporto priemonei, kad užtikrintų galimybę ją identifikuoti. Jis minimas 2011 m. sausio 11 d. Komisijos reglamente (ES) Nr. 19/2011 dėl variklinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į gamintojo identifikavimo plokštelę ir transporto priemonės identifikavimo numerį, reikalavimų, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (OL L 8, 2011, p. 1), su pakeitimais, padarytais 2012 m. kovo 21 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 249/2012 (OL L 82, 2012, p. 1).

[6] 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016, p. 1). Toliau – BDAR.

8. 62 konstatuojamojoje dalyje nustatyta:

„[K]ai šiame reglamente numatytos priemonės susijusios su asmens duomenų tvarkymu, jos turėtų būti vykdomos vadovaujantis [BDAR] <…>“

9. 3 straipsnyje pateiktos tokios terminų apibrėžtys:

„<…>

45. nepriklausomas veiklos vykdytojas – fizinis arba juridinis asmuo, išskyrus įgaliotąjį prekiautoją arba remonto paslaugų teikėją, kuris tiesiogiai ar netiesiogiai susijęs su transporto priemonių remontu ir priežiūra, įskaitant remonto paslaugų teikėjus, remonto įrangos, įrankių ar atsarginių dalių gamintojus ar platintojus, taip pat techninės informacijos leidėjus, automobilininkų klubus, pagalbos kelyje tarnybas, patikrinimo ir bandymų paslaugų teikėjus, mokymo paslaugų teikėjus alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių įrangos montuotojams, gamintojams ir remonto paslaugų teikėjams; taip pat tai reiškia įgaliotuosius remonto paslaugų teikėjus, prekiautojus bei platintojus konkretaus transporto priemonių gamintojo platinimo sistemoje tiek, kiek jie transporto priemonių, kurių gamintojo platinimo sistemos nariai jie nėra, atžvilgiu teikia remonto ir priežiūros paslaugas;

<…>

48. transporto priemonės remonto ir priežiūros informacija – visa [informacija, reikalinga] transporto priemonės diagnostikai, techninei priežiūrai ir patikrinimui, jos parengimui techninei apžiūrai, transporto priemonės remontui, perprogramavimui ar perkalibravimui, arba kurios reikia transporto priemonės nuotolinei diagnostinei priežiūrai, taip pat dalių ir įrangos montavimui transporto priemonėje reikalinga informacija, įskaitant visus vėlesnius tos informacijos pakeitimus ir papildymus, kurią gamintojas pateikia savo įgaliotiesiems partneriams, prekiautojams ir remonto paslaugų teikėjams arba kurią gamintojas naudoja remonto ir priežiūros tikslais;

49. transporto priemonės borto diagnostikos (angl. OBD) informacija – informacija, kurią sukuria sistema, kuri yra įrengta transporto priemonėje arba prijungta prie variklio ir kuria galima aptikti sutrikimą ir, kai taikoma, rodyti, kad jis įvyko, pasitelkiant įspėjimo sistemą, identifikuoti tikėtiną sutrikimo vietą remiantis kompiuterio atmintinėje saugoma informacija ir perduoti tą informaciją už transporto priemonės;

<…>“

10. 61 straipsnyje („Gamintojų pareigos teikti transporto priemonės OBD informaciją bei transporto priemonės remonto ir priežiūros informaciją“) nurodyta:

„1. Gamintojai nepriklausomiems veiklos vykdytojams suteikia neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie transporto priemonės OBD informacijos, diagnostinės ir kitos įrangos, priemonių, įskaitant išsamias naudojamos programinės įrangos nuorodas ir prieinamus atsisiuntimus, taip pat transporto priemonės remonto ir priežiūros informacijos. Informacija teikiama patogiu būdu kaip kompiuterio skaitomi ir elektroniniu būdu apdorojami duomenų rinkiniai. Nepriklausomi veiklos vykdytojai turi prieigą prie nuotolinės diagnostikos paslaugų, kurias naudoja gamintojai ir įgaliotieji prekiautojai bei remonto paslaugų teikėjai.

Gamintojai pateikia standartizuotą, saugią ir nuotolinę priemonę, kuria naudodamiesi nepriklausomi remonto paslaugų teikėjai gali atlikti veiksmus, susijusius su prieiga prie transporto priemonės saugumo sistemos.

2. Kol Komisija, remdamasi Europos standartizacijos komiteto (CEN) arba panašių standartizacijos institucijų darbu, priims atitinkamą standartą, transporto priemonės OBD informacija bei transporto priemonės remonto ir priežiūros informacija teikiama patogiu būdu, kad nepriklausomi veiklos vykdytojai, dėdami pagrįstas pastangas, galėtų ją apdoroti.

Transporto priemonės OBD informacija bei transporto priemonės remonto ir priežiūros informacija standartizuota forma pateikiama gamintojų interneto svetainėse, o jei dėl informacijos pobūdžio to padaryti negalima – kita tinkama forma. Nepriklausomų veiklos vykdytojų, kurie nėra remonto paslaugų teikėjai, atveju informacija taip pat teikiama kompiuterio skaitomu formatu, kurį galima apdoroti elektroniniu būdu, naudojant įprastai prieinamus informacinių technologijų įrankius bei programinę įrangą, ir kuris suteikia galimybę nepriklausomiems veiklos vykdytojams vykdyti su jų verslu susijusias užduotis atsarginių dalių tiekimo grandinėje.

<…>

4. Informacija apie techninius reikalavimus, susijusius su prieiga prie transporto priemonės OBD informacijos bei transporto priemonės remonto ir priežiūros informacijos, visų pirma techninės specifikacijos, kaip turi būti teikiama transporto priemonės OBD informacija bei transporto priemonės remonto ir priežiūros informacija, pateikta X priede.

<…>

11. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais, siekiant atsižvelgti į techninius ir reguliavimo pokyčius arba užkirsti kelią piktnaudžiavimui, iš dalies keičiamas X priedas, atnaujinant reikalavimus, susijusius su prieiga prie transporto priemonės OBD informacijos bei transporto priemonės remonto ir priežiūros informacijos <…>“

11. X priedo („Prieiga prie transporto priemonės OBD informacijos bei transporto priemonės remonto ir priežiūros informacijos“) 6.1 punkte numatyta:

„<…>

Informacija apie visas transporto priemonės dalis, kurias gamintojas įrengia transporto priemonėje, paženklintoje transporto priemonės identifikaciniu numeriu (VIN) ir apibūdintoje tokiais papildomais kriterijais, kaip transporto priemonės važiuoklės ratų bazė, variklio galia, funkcinių elementų lygis ar funkcijos, ir kurios, pateikiant nuorodą į originalios įrangos (OE) dalių numerį, gali būti pakeistos transporto priemonės gamintojo atsarginėmis dalimis, siūlomomis įgaliotosioms remonto įmonėms ar prekiautojams arba trečiosioms šalims, automatiniu būdu nuskaitomų ir elektroniniu būdu apdorojamų duomenų rinkinių pavidalu pateikiama duomenų bazėje, kur[i] yra lengvai pasiekiama nepriklausomiems veiklos vykdytojams.

Šioje duomenų bazėje pateikiami transporto priemonių identifikaciniai numeriai (VIN), originalios įrangos (OE) dalių numeriai, originalios įrangos (OE) dalių pavadinimai, galiojimo požymiai (galiojimo nuo ir iki datos), tvirtinimo požymiai ir prireikus konstrukcijos charakteristikos.

<…>“

B. Reglamentas Nr. 19/2011

12. 2 straipsnio („Sąvokų apibrėžtys“) 2 punkte nustatyta:

„Transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN) – gamintojo transporto priemonei priskirtas raidžių ir skaitmenų kodas, kuriuo siekiama užtikrinti tinkamą kiekvienos transporto priemonės identifikavimą.“

13. I priedo („Techniniai reikalavimai“) B dalies („Transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN)“) 1.2 punkte nurodyta:

„Identifikavimo numeris turi būti unikalus ir priskirtas tik vienai transporto priemonei.“

C. BDAR

14. 4 straipsnio 1 punkte numatyta, kad „asmens duomenys – bet kokia informacija apie fizinį asmenį, kurio tapatybė nustatyta arba kurio tapatybę galima nustatyti (duomenų subjektas); fizinis asmuo, kurio tapatybę galima nustatyti, yra asmuo, kurio tapatybę tiesiogiai arba netiesiogiai galima nustatyti, visų pirma pagal identifikatorių, kaip antai vardą ir pavardę, asmens identifikavimo numerį, buvimo vietos duomenis ir interneto identifikatorių arba pagal vieną ar kelis to fizinio asmens fizinės, fiziologinės, genetinės, psichinės, ekonominės, kultūrinės ar socialinės tapatybės požymius“.

15. 6 straipsnyje („Tvarkymo teisėtumas“) nustatyta:

„1. Duomenų tvarkymas yra teisėtas tik tuo atveju, jeigu taikoma bent viena iš šių sąlygų, ir tik tokiu mastu, kokiu ji yra taikoma:

<…>

c) tvarkyti duomenis būtina, kad būtų įvykdyta duomenų valdytojui taikoma teisinė prievolė;

<…>

3. 1 dalies c ir e punktuose nurodytas duomenų tvarkymo pagrindas nustatomas:

a) Sąjungos teisėje; arba

b) duomenų valdytojui taikomoje valstybės narės teisėje.

Duomenų tvarkymo tikslas nustatomas tame teisiniame pagrinde <…>. Sąjungos arba valstybės narės teisė atitinka viešojo intereso tikslą ir yra proporcinga teisėtam tikslui, kurio siekiama.

<…>“

D. Direktyva 1999/37/EB[7]

16. I priede („Registracijos liudijimo I dalis“) pateikta ši informacija:

„<…>

II.5. Registracijos liudijimo I dalyje taip pat pateikiami šie duomenys, prieš kuriuos nurodomi atitinkami suderinti Bendrijos kodai:

<…>

(C) asmens duomenys,

(C.1) registracijos liudijimo savininko:

(C.1.1) pavardė (-ės) arba įmonės pavadinimas,

<…>

(C.1.3) adresas registracijos valstybėje narėje dokumento išdavimo dieną;

(C.4) jeigu registracijos liudijime nepateikiama II.6 punkto C.2 kode nustatyta informacija, daroma nuoroda į tai, kad registracijos liudijimo savininkas:

a) yra transporto priemonės savininkas;

<…>

(E) transporto priemonės atpažinimo numeris;

<…>

II.6. Be to, registracijos liudijimo I dalyje galima pateikti šiuos duomenis, prieš kuriuos nurodomi atitinkami suderinti Bendrijos kodai:

(C) asmens duomenys,

(C.2) transporto priemonės savininkas (nurodomi visi savininkai),

<…>

(C.3) juridinis arba fizinis asmuo, kuris transporto priemonę gali naudoti ne nuosavybės, o kita teisiškai pagrįsta teise <…>

<…>“

[7] 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva dėl transporto priemonių registracijos dokumentų (OL L 138, 1999, p. 57; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 4 t., p. 351), iš dalies pakeista 2003 m. gruodžio 23 d. Komisijos direktyva 2003/127/EB (OL L 10, 2004, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 7 t., p. 710).

II. Faktinės aplinkybės, byla ir prejudiciniai klausimai

17. *Scania CV AB* (toliau – *Scania*) yra viena didžiausių komercinių transporto priemonių, visų pirma sunkvežimių, gamintojų Europoje. Būdama EB tipo patvirtinimų turėtoja, ji yra gamintoja, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2018/858 3 straipsnio 40 punktą, ir turi pateikti šio reglamento 61 straipsnio 1 ir 2 dalyse numatytą informaciją.

18. *Scania* nepriklausomiems veiklos vykdytojams (kokie yra *Gesamtverband A.-H.* nariai) interneto svetainėje suteikia prieigą prie transporto priemonės, jos remonto ir priežiūros, taip pat OBD sistemos informacijos.

19. Taikydama šią procedūrą *Scania* suteikia galimybę asmenims (naudotojams) ieškoti informacijos apie konkrečią transporto priemonę, įrašius paskutinius septynis VIN skaitmenis, arba gauti išsamesnę informaciją, nesusijusią su jokia konkrečia transporto priemone, pagal bendruosius transporto priemonių duomenis [8].

20. Vis dėlto *Scania* nepriklausomiems veiklos vykdytojams nepateikia VIN. Transporto priemonės, kurios priežiūros ar remonto darbus reikia atlikti, VIN žino tik remonto paslaugų teikėjai, nes šis numeris yra ant kliento jiems patikėtos transporto priemonės važiuoklės, o atsarginių dalių gamintojai ir platintojai neturi prieigos prie individualių VIN, be kurių, atliekant paiešką pagal bendruosius kriterijus, gaunami netikslūs rezultatai [9].

21. *Gesamtverband A.-H.* ir *Scania* pagrindinėje byloje nesutaria dėl to, kokia yra pagal Reglamento 2018/858 61 straipsnio 1 ir 2 dalis gamintojui tenkančių pareigų forma, turinys ir apimtis.

22. Šiomis aplinkybėmis *Landgericht Köln* (Kelno apygardos teismas) nutarė pateikti Teisingumo Teismui tris prejudicinius klausimus, iš kurių nagrinėsiu tik paskutinį; jis yra toks:

„Ar iš Reglamento [2018/858] 61 straipsnio 1 dalies transporto priemonės gamintojams kyla teisinė prievolė, kaip ji suprantama pagal BDAR 6 straipsnio 1 dalies c punktą, pateisinanti VIN arba su VIN susijusios informacijos atskleidimą nepriklausomiems veiklos vykdytojams kaip kitiems duomenų valdytojams, kaip tai suprantama pagal BDAR 4 straipsnio 7 punktą?“

III. Procesas Teisingumo Teisme

23. Prašymas priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teisme įregistruotas 2022 m. gegužės 11 d.

24. Rašytines pastabas pateikė *Gesamtverband A.-H.*, *Scania* ir Komisija.

25. Nuspręsta, kad teismo posėdžio rengti nebūtina.

[8] Įvedęs VIN ar bendrą paieškos žodį asmuo (naudotojas) gali tik atsispausdinti ekrane rodomus rezultatus arba išsaugoti juos PDF formatu kompiuteryje. Taigi tokia atspausdinta informacija arba sugeneruota duomenų rinkmena PDF formatu apima tik ekrane matomą informaciją.

[9] Informacija apie atsargines dalis nepriklausomiems veiklos vykdytojams pateikiama tokia pačia forma; skirtumas yra tas, kad naudotojui taip pat suteikiama galimybė savo kompiuteryje išsaugoti interneto svetainėje rodomą paieškos rezultatą kaip XML rinkmeną.

IV. Analizė

26. Trečiuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar Reglamento 2018/858 61 straipsnio 1 dalyje transporto priemonių gamintojams yra nustatyta teisinė prievolė (kaip ji suprantama pagal BDAR 6 straipsnio 1 dalies c punktą), pateisinanti VIN arba su VIN susijusios informacijos atskleidimą nepriklausomiems veiklos vykdytojams.

27. Klausimas grindžiamas prielaida, kad jeigu tokia prievolė egzistuotų, jos laikantis turėtų būti tvarkomi asmens duomenys.

28. Norint atsakyti į šį klausimą visų pirma reikia išanalizuoti VIN pobūdį, paskui, jei būtų pripažinta, kad VIN yra asmens duomenys, išnagrinėti galimą jų tvarkymo teisėtumo pagrindą.

A. VIN, kaip asmens duomenys

29. Ar VIN yra asmens duomenys? Jeigu taip nebūtų, nurodyta problema iš karto būtų išspręsta, nes BDAR paprasčiausiai nebūtų taikomas. Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pripažįsta, kad šiuo klausimu jam kyla tam tikrų abejonių.

30. Abiejų ginčo šalių pozicijas jis apibendrino taip:

– *Gesamtverband A.-H.* teigia, kad gamintojui VIN nėra asmens duomenys, jeigu jis neturi pagrįstos faktinės ar teisinės galimybės pagal VIN nustatyti fizinio asmens tapatybę. Būtent taip yra *Scania* atveju, nes komercinių transporto priemonių pirkėjai paprastai nėra fiziniai asmenys. Vis dėlto, jeigu kuriuo nors konkrečiu atveju VIN galėtų būti asmens duomenys, *Scania* turėtų teisę suteikti prieigą prie jo pagal BDAR 6 straipsnio 1 dalies c punktą. Reglamento 2018/858 61 straipsnio 1 dalis yra tinkamas teisinis pagrindas, nes šia nuostata gamintojai įpareigojami atskleisti su VIN susijusią informaciją,

– *Scania* tvirtina, kad VIN yra asmens duomenys ir pagal BDAR draudžiama juos atskleisti be tinkamo teisinio pagrindo. Vienintelė galima tai leidžianti nuostata yra BDAR 6 straipsnio 1 dalies c punktas. Vis dėlto Reglamento 2018/858 61 straipsnio 1 dalis nereiškia tokios teisinės prievolės. Ši nuostata nėra pakankamai tiksli, duomenų tvarkymo tikslas aiškiai neapibrėžtas, o Reglamente 2018/858 nepateikta jokių nuostatų dėl duomenų apsaugos.

31. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, nurodęs abiejų šalių teiginius, pripažįsta, kad yra ir vieną, ir kitą teiginį pagrindžiančių argumentų:

– galima pritarti *Scania* aiškinimui, kad Reglamente 2018/858 nėra aiškių nuostatų dėl duomenų apsaugos,

– *Gesamtverband A.-H.* poziciją patvirtina tai, kad apskritai gamintojams VIN nėra asmens duomenys, todėl BDAR iš pradžių gali būti netaikomas. Bet kuriuo atveju Reglamento 2018/858 61 straipsnio 1 dalyje yra nustatyta būtina „teisinė prievolė“, taikoma BDAR 6 straipsnio 1 dalies c punkto tikslais; ši dalis pagrindžia duomenų tvarkymą pagal tą punktą.

32. Abejones būtų galima (iš dalies) išsklaidyti remiantis 2022 m. vasario 24 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Valsts ieņēēmumu dienests (Asmens duomenų tvarkymas mokesčių tikslais)* [10]. Jame „asmens duomenų“ perdavimu visų pirma buvo laikoma prieiga prie tam tikrų VIN, taip pat informacijos apie interneto portale ekonominės veiklos vykdytojo pateiktus skelbimus perdavimas [11].

33. Toje byloje generalinis advokatas M. Bobek pažymėjo, kad „<…> automobilio identifikavimo numeris [VIN] <…> yra „informacija apie fizinį asmenį, kurio tapatybė nustatyta arba kurio tapatybę galima nustatyti“. Vadinasi, VIN galėjo būti laikomi „*asmens duomen[imis]*, kaip tai suprantama pagal BDAR 4 straipsnio 1 punktą“, nes „pagal šią informaciją galima nustatyti automobilių pardavėjų, taigi galimų mokesčių mokėtojų, tapatybę“ [12].

34. Vis dėlto pritariu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui ir *Gesamtverband A.-H.*, kad bet kuriuo atveju VIN savaime ir visais atvejais nėra asmens duomenys. Jie bent jau tokie nėra „apskritai <…> [transporto priemonių] gamintoj[ui]“ [13] ir, be abejo, ne tuo atveju, kai transporto priemonė nepriklauso fiziniam asmeniui.

35. Byloje *Valsts ieņēmumu dienests* nagrinėjamus duomenis, įskaitant interneto portale skelbiamus transporto priemonių VIN, reikalavo pateikti mokesčių administratorius. Tomis aplinkybėmis VIN aiškiai buvo „asmens duomenys“, kaip apibrėžta BDAR 4 straipsnio 1 dalyje, t. y. „informacija apie fizinį asmenį, kurio tapatybė nustatyta arba kurio tapatybę galima nustatyti“.

36. Kadangi byloje *Valsts ieņēmumu dienests* nagrinėjamos informacijos prašė valdžios institucija, VIN galėjo padėti nustatyti šiais numeriais paženklintų transporto priemonių savininkus. Prie „vis[ų] priemon[ių], kuriomis galėtų pasinaudoti“ valdžios institucija, siekdama nustatyti asmens tapatybę, priskiriama prieiga prie (viešojo) registracijos liudijimų registro.

37. Iš esmės, kaip jau minėjau, VIN yra tik „raidinis skaitmeninis kodas, kurį gamintojas suteikia transporto priemonei“; jis naudojamas būtent tik tam, kad būtų tinkamai identifikuota ta transporto priemonė. Galima sakyti, kad VIN yra duomenys *ad rem*, o ne *ad personam*.

38. Vis dėlto Teisingumo Teismo jurisprudencijoje nustatyta, kad:

– „asmens duomenų“, kaip jie suprantami pagal BDAR 4 straipsnio 1 punktą, apibrėžtis „taikoma, jeigu, atsižvelgiant į tokios informacijos turinį, jos tikslą ir poveikį, ji yra susijusi su konkrečiu asmeniu“ [14],

– „norint įvertinti, ar asmens tapatybė gali būti nustatyta, reikėtų atsižvelgti į visas priemones, kuriomis galėtų pasinaudoti duomenų valdytojas ar bet kuris kitas asmuo minėto asmens tapatybei nustatyti“. Iš to matyti, jog „tam, kad duomenys būtų laikomi „asmens duomenimis“, <…> nereikalaujama, kad visą informaciją, leidžiančią nustatyti atitinkamo asmens tapatybę, turėtų vienas asmuo“ [15].

[10] Byla C-175/20 (EU:C:2022:124). Toliau – Sprendimas *Valsts ieņēmumu dienests*.

[11] Sprendimo *Valsts ieņēmumu dienests* 36 ir 37 punktai.

[12] Generalinio advokato M. Bobek išvados byloje *Valsts ieņēmumu dienests (Asmens duomenų tvarkymas mokesčių tikslais)* (C-175/20, EU:C:2021:690) 36 punktas. Kursyvu išskirta originale.

[13] Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą originalo vokiečių kalba 80 puslapis.

[14] 2022 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Inspektor v Inspektorata kam Visshia sadeben savet (Asmens duomenų tvarkymo tikslai – Ikiteisminis tyrimas baudžiamojoje byloje)* (C-180/21, EU:C:2022:967) 70 punktas, kuriame nurodytas 2017 m. gruodžio 20 d. Sprendimo *Nowak* (C-434/16, EU:C:2017:994) 35 punktas.

[15] 2016 m. spalio 19 d. Sprendimo *Breyer* (C-582/14, EU:C:2016:779) 42 ir 43 punktai.

39. Taikant šią jurisprudenciją duomenys, kurie iš esmės nėra „asmens“ duomenys (nes juose pačiuose, nesant kitų duomenų, nepateikta informacijos apie fizinį asmenį, kurio tapatybė nustatyta arba gali būti nustatyta), tokiais duomenimis tampa tuo atveju, kai subjektai teisėtai disponuoja priemonėmis susieti juos su konkrečiu asmeniu.

40. Viena iš tokių priemonių yra registracijos liudijimai, kuriuose būtinai turi būti nurodytas VIN ir transporto priemonės savininko tapatybė[16]. Remdamasis šiais liudijimais nepriklausomas veiklos vykdytojas, susiejęs VIN su transporto priemonės savininku, galėtų atsekti, pavyzdžiui, atsarginės dalies platinimo ir pardavimo procesą iki transporto priemonės, kurioje ta dalis buvo sumontuota, savininko[17].

41. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi nustatyti, ar (kaip, regis, ir yra) *Gesamtverbrand A.-H.* nariai gali teisėtai disponuoti priemonėmis, leidžiančiomis susieti VIN su fiziniu asmeniu, kurio tapatybė nustatyta arba gali būti nustatyta. Jeigu taip, VIN šiems nariams (ir netiesiogiai gamintojui, pateikusiam jiems VIN) būtų asmens duomenys, kuriems tvarkyti taikomas BDAR.

42. Galiausiai darydamas tarpinę išvadą manau, kad VIN yra asmens duomenys, kaip jie suprantami pagal BDAR 4 straipsnio 1 punktą, jeigu prieigą prie VIN turintis subjektas gali disponuoti priemonėmis, leidžiančiomis teisėtai pasinaudoti VIN tam, kad būtų nustatyta transporto priemonės savininko, su kuriuo tas numeris susietas, tapatybė. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar taip yra kiekvienu konkrečiu atveju.

B. Prievolė pateikti VIN ir BDAR

43. Priešingai, nei nurodyta kai kuriuose nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą pateiktuose argumentuose, Reglamentu 2018/858 neužkertamas kelias taikyti duomenų apsaugos teisės aktus. Pagal reglamento 62 konstatuojamąją dalį, „kai šiame reglamente numatytos priemonės susijusios su asmens duomenų tvarkymu, jos turėtų būti vykdomos vadovaujantis [BDAR]“.

44. BDAR 6 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad asmens duomenų tvarkymas yra teisėtas, jeigu taikomas bent vienas iš joje nurodytų pagrindų. Vienas iš šių pagrindų yra toks: tvarkyti duomenis reikia tam, „kad būtų įvykdyta duomenų valdytojui taikoma *teisinė prievolė*“ (c punktas) (kursyvu išskirta mano).

45. Ši *teisinė prievolė* nustatyta Reglamento 2018/858 61 straipsnio 1 ir 4 dalyse, siejamose su jo X priedo 6.1 punktu. Pagal visas šias taisykles motorinių transporto priemonių gamintojai nepriklausomiems veiklos vykdytojams, be kitų duomenų, aiškiai turi perduoti VIN.

46. Reglamento 2018/858 X priedo 6.1 punkte išsamiai aprašyta informacija, kurią gamintojas turi pateikti duomenų bazėje, lengvai pasiekiamoje nepriklausomiems veiklos vykdytojams. Tokia informacija apima duomenis apie „<…> transporto priemonės dalis, kurias gamintojas įrengia

[16] Direktyvos 1999/37 I priedo II.5 punkto E kodas.

[17] Kaip Komisija pažymėjo savo pastabų 53 punkte, negalima neatsižvelgti į tai, kad iš tikrųjų susietosios transporto priemonės gali teikti informaciją, kurią pagal VIN galima susieti su asmeniu. Žr. 2021 m. kovo 9 d. priimtų Gairių 01/2020 dėl asmens duomenų tvarkymo naudojant susietąsias transporto priemones ir su judumu susijusias taikomąsias programas (2.0 versija) 29 punktą (https://edpb.europa.eu/system/files/2021-08/edpb_guidelines_202001_connected_vehicles_v2.0_adopted_lt.pdf).

transporto priemonėje, paženklintoje transporto priemonės identifikaciniu numeriu (VIN) <…>“. Tame pačiame punkte nurodyta, kad duomenų bazėje, kurią privalo sukurti gamintojas, „pateikiami transporto priemonių identifikaciniai numeriai (VIN)“.

47. Reglamento 2018/858 61 straipsnio 4 dalyje aiškiai numatyta, kad informacija apie techninius reikalavimus, susijusius su prieiga prie tos informacijos, pateikta X priede. Kaip nurodžiau, šio priedo 6.1 punkte gamintojui nustatyta pareiga naudojantis „transporto priemonės identifikaciniu numeriu (VIN)“ perduoti informaciją apie transporto priemonę ir dalis, kurias gamintojas joje sumontavo.

48. Taigi visi transporto priemonių gamintojai neabejotinai privalo pateikti VIN nepriklausomiems veiklos vykdytojams.

49. Kadangi VIN yra asmens duomenys [18], teisė naudotis prieiga prie šio numerio reiškia „duomenų tvarkymą“, kaip jis suprantamas pagal BDAR 4 straipsnio 2 punktą.

50. Teisingumo Teismas nurodė, kad *bet koks* asmens duomenų tvarkymas turi atitikti BDAR 5 straipsnyje nustatytus principus ir vieną iš jo 6 straipsnyje numatytų teisėtumo sąlygų [19].

51. Iš BDAR 6 straipsnio 1 dalyje išvardytų teisėtumo sąlygų šiuo atveju svarbi yra numatytoji c punkte. Nagrinėjamoje byloje ši sąlyga įvykdyta, nes, kartoju, prieigos prie VIN suteikimas yra transporto priemonių gamintojams nustatyta „teisinė prievolė“
(Reglamento 2018/858 61 straipsnio 1 dalis). Jeigu gamintojas nepriklausomiems veiklos vykdytojams nesuteiktų prieigos prie savo transporto priemonių VIN, jis pažeistų šią teisinę prievolę.

52. Vis dėlto nepakanka, kad nagrinėjamas duomenų tvarkymas būtų būtinas siekiant įvykdyti teisinę prievolę. Taip pat turi būti laikomasi BDAR 6 straipsnio 3 dalyje nustatytų sąlygų. Manau, kad nagrinėjamu atveju šių sąlygų laikomasi, nes:

– „duomenų tvarkymo pagrindas“ (kuris „nustatomas <…> Sąjungos teisėje arba <…> duomenų valdytojui taikomoje valstybės narės teisėje“) yra numatytas būtent Reglamente 2018/858,

– „duomenų tvarkymo tikslas“ (kuris „nustatomas tame teisiniame pagrinde“) yra nurodytas Reglamento 2018/858 61 straipsnio 1 dalyje: siekiama skatinti konkurenciją sektoriuje [20] suteikiant nepriklausomiems veiklos vykdytojams neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie tam tikros informacijos apie transporto priemonių įrangą ir jų remontą bei priežiūrą,

– šį klausimą reglamentuojanti Sąjungos teisės norma atitinka „viešojo intereso tikslą“, nes, kaip pažymėjo Komisija [21], nustatyta prievole siekiama gerinti „vidaus rinkos veikimą, visų pirma laisvo prekių judėjimo, įsisteigimo laisvės ir laisvės teikti paslaugas atžvilgiu“ [22],

[18] Šios išvados 42 punktas.

[19] 2019 m. sausio 16 d. Sprendimo *Deutsche Post* (C-496/17, EU:C:2019:26) 57 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija, 2019 m. rugsėjo 24 d. Sprendimo *GC ir kt. (Nuorodų į neskelbtinus duomenis pašalinimas)* (C-136/17, EU:C:2019:773) 64 punktas ir 2021 m. birželio 22 d. Sprendimo *Latvijas Republikas Saeima (Baudos taškai už kelių eismo taisyklių pažeidimus)* (C-439/19, EU:C:2021:504) 96, 99, 100 ir 102 punktai.

[20] Kaip numatyta Reglamento 2018/858 52 konstatuojamojoje dalyje, šiuo reglamentu siekiama „užtikrinti veiksmingą konkurenciją transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos paslaugų rinkoje“.

[21] Jos pastabų 65 punktas.

[22] Tai nurodyta Reglamento 2018/858 50 konstatuojamojoje dalyje.

– teisinis pagrindas yra „proporcing[as] teisėtam tikslui, kurio siekiama“: iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad tik atliekant paiešką pagal VIN galima tiksliai nustatyti su konkrečia transporto priemone susijusius duomenis. Kaip pabrėžė Komisija[23], prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nesiūlo kitų mažiau ribojančių tapatybės nustatymo būdų, kurie ir užtikrintų paieškos pagal VIN veiksmingumą, ir leistų pasiekti pirma nurodytą viešojo intereso tikslą. Europos Sąjungos teisės aktų leidėjas tokį proporcingumo vertinimą pats atliko Reglamente 2018/858.

53. Taigi manau, kad visos sąlygos, kurių reikalaujama BDAR 6 straipsnio 1 dalies c punkte ir 3 dalyje, yra įvykdytos. Galiausiai norėčiau pridurti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui nekyla jokių abejonių dėl BDAR 5 straipsnyje įtvirtintų principų taikymo šioje byloje.

V. Išvada

54. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui pateikti *Landgericht Köln* (Kelno apygardos teismas, Vokietija) tokį atsakymą į trečiąjį prejudicinį klausimą:

2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB, 61 straipsnio 1 ir 4 dalys, siejamos su X priedo 6.1 punktu,

turi būti aiškinamos taip:

įgyvendinant 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) 6 straipsnio 1 dalies c punktą ir 3 dalį, pagal jas motorinių transporto priemonių gamintojams yra taikoma teisinė prievolė, pateisinanti transporto priemonių identifikavimo numerių (VIN) perdavimą nepriklausomiems veiklos vykdytojams.

[23] Jos pastabų 67 punktas.