Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
apresentadas em 4 de maio de 2023 [1]

Processo C-319/22

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

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia, Alemanha)]

«Reenvio prejudicial — Mercado dos serviços de informações relativas à reparação e à manutenção de veículos a motor — Regulamento (UE) 2018/858 — Operadores independentes — Informações facilmente acessíveis num formato passível de tratamento eletrónico e de leitura automática — Número de identificação do veículo (NIV) — Proteção de dados pessoais — Regulamento (UE) 2016/679 — Condições de licitude do tratamento de dados pessoais — Artigo 6.º, n.º 1, alínea c)»

1. O legislador da União pretende assegurar, no mercado interno, a concorrência no setor da reparação e manutenção dos veículos a motor, de modo que os fabricantes destes veículos não monopolizem (por si próprios ou através dos seus concessionários e oficinas autorizados) a prestação desses serviços.

2. Para o efeito, o Regulamento (UE) 2018/858 [2] exige que os fabricantes de automóveis disponibilizem aos «operadores independentes» um acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório às informações relativas a determinados sistemas, equipamentos e instrumentos dos veículos, e à sua reparação e manutenção.

3. A aplicação do Regulamento 2018/858 (ou de um dos regulamentos que este altera) deu origem a litígios que opõem, por um lado, fabricantes de veículos e, por outro, operadores independentes. Alguns pedidos de decisão prejudicial procedem de processos em cuja tramitação interveio uma entidade [3] cujos membros gerem 80 % do volume de negócios no comércio independente de reboques de veículos a motor na Alemanha [4].

[1] Língua original: espanhol.

[2] Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO 2018, L 151, p. 1).

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

[4] Acórdãos de 19 de setembro de 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel (C-527/18, EU:C:2019:762), e de 27 de outubro de 2022, ADPA e Gesamtverband Autoteile-Handel (C-390/21, EU:C:2022:837).

4. No âmbito do presente reenvio prejudicial, o Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia, Alemanha) submete três questões relativas sucessivamente:

— Ao conteúdo das informações que os fabricantes são obrigados a disponibilizar aos operadores independentes (abrange todas as informações relativas à reparação e manutenção na aceção do artigo 3.º, ponto 48, do Regulamento 2018/858, ou apenas as relativas às peças sobresselentes?).

— Ao modo e ao formato em que os fabricantes devem disponibilizar essas informações.

— À obrigação de comunicar aos operadores independentes o número de identificação dos veículos (a seguir «NIV») [5], em conjugação com o artigo 6.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (UE) 2016/679 [6].

5. Por indicação do Tribunal de Justiça, limitarei as minhas conclusões à terceira dessas questões.

I. Quadro jurídico

A. Regulamento 2018/858

6. O considerando 50 tem a seguinte redação:

«Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário um acesso sem restrições às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, através de um formato normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, e uma concorrência efetiva no mercado dos serviços que disponibilizam essas informações […].»

7. Nos termos do considerando 52:

«A fim de garantir uma concorrência efetiva no mercado dos serviços de informação sobre a reparação e manutenção de veículos, e de clarificar que essas informações também englobam as informações que é necessário fornecer aos operadores independentes que não sejam oficinas de reparação, de modo a garantir que o mercado das empresas de reparação e manutenção independentes, no seu conjunto, possa competir com os concessionários autorizados, independentemente de o fabricante dos veículos fornecer essas informações diretamente aos concessionários e às oficinas de reparação autorizados ou de usar ele próprio essas informações para efeitos de reparação e manutenção, é necessário especificar as informações a fornecer para efeitos do acesso às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.»

[5] O NIV (*vehicle identification number*) ou número de identificação do veículo consiste num código alfanumérico atribuído pelo fabricante a um veículo a fim de assegurar a sua identificação. É referido no Regulamento (UE) n.º 19/2011 da Comissão, de 11 de janeiro de 2011, relativo às prescrições para homologação das chapas regulamentares do fabricante e do número de identificação do veículo de veículos a motor e seus reboques e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO 2011, L 8, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento (UE) n.º 249/2012 da Comissão, de 21 de março de 2012 (JO 2012, L 82, p. 1).

[6] Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO 2016, L 119, p. 1). A seguir «RGPD».

8. Nos termos do considerando 62:

«Sempre que as medidas previstas no presente regulamento impliquem o tratamento de dados pessoais, esse tratamento deverá ser efetuado nos termos [do RGPD] […].»

9. O artigo 3.º define:

«[…]

45) "Operador independente", uma pessoa singular ou coletiva, com exceção dos concessionários e das oficinas de reparação autorizados, direta ou indiretamente envolvida na reparação e na manutenção de veículos, incluindo oficinas de reparação, fabricantes ou distribuidores de equipamentos, de ferramentas ou de peças sobresselentes de reparação, bem como editores de informações técnicas, clubes automobilísticos, empresas de assistência rodoviária, operadores de serviços de inspeção e ensaios, operadores de serviços de formação a empresas de instalação, fabricantes e oficinas de reparação de equipamentos destinados a veículos movidos a combustíveis alternativos. As oficinas de reparação, os concessionários e os distribuidores autorizados que fazem parte do sistema de distribuição de um fabricante de veículos são também considerados operadores independentes, desde que prestem serviços de reparação ou manutenção de veículos de um fabricante de cujo sistema de distribuição não sejam membros;

[…]

48) "Informações relativas à reparação e à manutenção de veículos", todas as informações, incluindo todas as alterações e todos suplementos ulteriores dessas informações, necessárias para o diagnóstico, para a manutenção e a inspeção de um veículo, para a sua preparação para a inspeção técnica, para a reparação, a reprogramação ou a reinicialização de um veículo, ou para o apoio ao diagnóstico à distância de um veículo ou para a montagem de peças e equipamentos em veículos, e que são fornecidas pelo fabricante aos seus parceiros, concessionários e oficinas de reparação autorizados ou são utilizadas pelo fabricante para efeitos de reparação e manutenção;

49) "Informações do sistema de diagnóstico a bordo (OBD) do veículo", informações geradas por um sistema instalado a bordo de um veículo, ou ligado a um motor, capaz de detetar anomalias e, se for o caso, de indicar a sua ocorrência por meio de um sistema de alerta, de identificar a zona provável das anomalias por meio de informações armazenadas na memória de um computador, e de comunicar essas informações para o exterior do veículo;

[…].»

10. O artigo 61.º («Obrigação de os fabricantes comunicarem as informações do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos») prevê:

«1. Os fabricantes disponibilizam aos operadores independentes um acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório às informações do sistema OBD do veículo, aos equipamentos de diagnóstico e outros, aos instrumentos, incluindo as referências completas e os descarregamentos disponíveis do suporte lógico (*software*) aplicável, e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos. As informações devem ser apresentadas de modo facilmente acessível, num formato de conjuntos de dados passíveis de tratamento eletrónico e de leitura automática. Os operadores independentes devem ter acesso aos serviços de diagnóstico à

distância utilizados pelos fabricantes, pelos concessionários e pelas oficinas de reparação autorizados.

Os fabricantes disponibilizam um sistema normalizado, seguro e à distância para permitir que as oficinas de reparação independentes realizem operações que impliquem o acesso ao sistema de segurança dos veículos.

2. Enquanto a Comissão não tiver adotado uma norma apropriada através dos trabalhos do Comité Europeu de Normalização (CEN) ou de um organismo de normalização comparável, as informações do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos são apresentadas de forma facilmente acessível, que possa ser tratada mediante um esforço razoável pelos operadores independentes.

As informações do sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e manutenção de veículos são disponibilizadas nos sítios Web dos fabricantes num formato normalizado ou, se tal não for possível devido à natureza das informações em causa, noutro formato adequado. As informações são também fornecidas aos operadores independentes, com exceção das oficinas de reparação, num formato de leitura automática que possa ser tratado eletronicamente através de ferramentas informáticas e de um suporte lógico (*software*) normalmente disponíveis, e que permita que os operadores independentes executem as tarefas associadas à sua atividade na cadeia de abastecimento do mercado pós-venda.

[…]

4. O anexo X contém os pormenores dos requisitos técnicos para o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, em especial as especificações técnicas sobre o modo como essas informações devem ser fornecidas.

[…]

11. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 82.º que alterem o anexo X a fim de ter em conta a evolução técnica e regulamentar ou de evitar utilizações abusivas, atualizando os requisitos de acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos […].»

11. O ponto 6.1 do anexo X («Acesso às informações do sistema ODB do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos») dispõe:

«[…]

Devem ser disponibilizadas, sob a forma de conjuntos de dados passíveis de tratamento eletrónico e de leitura automática, numa base de dados de fácil acesso aos operadores independentes, as informações sobre todas as peças do veículo com as quais o veículo — tal como identificado pelo número de identificação do veículo (NIV), assim como por outros critérios como a distância entre eixos, a potência do motor, o nível ou as opções de acabamento — é equipado pelo fabricante e que podem ser substituídas por peças sobresselentes propostas pelo fabricante aos concessionários e às oficinas de reparação autorizados ou a terceiros por meio de referência ao número de peça do equipamento de origem.

Essa base de dados deve incluir o NIV, os números das peças de origem, a denominação das peças de origem, indicações de validade (datas de início e de fim de validade), indicações de montagem e, eventualmente, características de estrutura.

[…].»

B. Regulamento n.º 19/2011

12. O artigo 2.º («Definições»), ponto 2, entende por:

«"número de identificação do veículo" (VIN), o código alfanumérico atribuído pelo fabricante a um veículo a fim de assegurar a identificação adequada de cada veículo.»

13. No anexo I («Requisitos técnicos»), parte B [«Número de identificação do veículo (NIV)»], o ponto 1.2 dispõe:

«O [NIV] é único e atribuído inequivocamente a um veículo determinado.»

C. RGPD

14. Nos termos do artigo 4.º, ponto 1, entende-se por «"dados pessoais", informação relativa a uma pessoa singular identificada ou identificável ("titular dos dados"); é considerada identificável uma pessoa singular que possa ser identificada, direta ou indiretamente, em especial por referência a um identificador, como por exemplo um nome, um número de identificação, dados de localização, identificadores por via eletrónica ou a um ou mais elementos específicos da identidade física, fisiológica, genética, mental, económica, cultural ou social dessa pessoa singular».

15. O artigo 6.º («Licitude do tratamento») dispõe:

«1. O tratamento só é lícito se e na medida em que se verifique pelo menos uma das seguintes situações:

[…]

c) O tratamento for necessário para o cumprimento de uma obrigação jurídica a que o responsável pelo tratamento esteja sujeito;

[…]

3. O fundamento jurídico para o tratamento referido no n.º 1, alíneas c) e e), é definido:

a) Pelo direito da União; ou

b) Pelo direito do Estado-Membro ao qual o responsável pelo tratamento está sujeito.

A finalidade do tratamento é determinada com esse fundamento jurídico […]. O direito da União ou do Estado-Membro deve responder a um objetivo de interesse público e ser proporcional ao objetivo legítimo prosseguido.

[…].»

D. Diretiva 1999/37/CE[7]

16. O anexo I («Parte I do certificado de matrícula») contém as seguintes previsões:

«[…]

II.5. A parte I do certificado de matrícula deve igualmente conter as informações seguintes, precedidas dos respetivos códigos comunitários harmonizados:

[…]

(C) Dados pessoais,

(C.1) Titular do certificado de matrícula:

(C.1.1) Apelido(s) ou denominação comercial,

[…]

(C.1.3) Morada no Estado-Membro de matrícula na data de emissão do documento,

(C.4) Se as informações do ponto II.6, código C.2, não constarem do certificado de matrícula, referência do facto de o titular do certificado de matrícula:

a) ser o proprietário do veículo,

[…]

(E) Número de identificação do veículo;

[…]

II.6. A parte I do certificado de matrícula poderá ainda incluir os seguintes dados, precedidos dos respetivos códigos comunitários harmonizados:

(C) Dados pessoais,

(C.2) proprietário do veículo (repetir o número de vezes correspondente ao número de proprietários) […]

[…]

(C.3) pessoa singular ou coletiva autorizada a utilizar o veículo em virtude de um direito legal que não a propriedade do veículo […]

[…].»

[7] Diretiva do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos (JO 1999, L 138, p. 57), na redação dada pela Diretiva 2003/127/CE da Comissão, de 23 de dezembro de 2003 (JO 2004, L 10, p. 29).

II. Matéria de facto, litígio e questões prejudiciais

17. A Scania CV AB (a seguir «Scania») é um dos maiores produtores da Europa de veículos comerciais, especialmente de pesados. Enquanto titular de homologações CE é fabricante, na aceção do artigo 3.º, ponto 40, do Regulamento 2018/858, e deve disponibilizar as informações previstas no artigo 61.º, n.ºs 1 e 2, desse regulamento.

18. A Scania fornece aos operadores independentes (como os membros da Gesamtverband A.-H.) acesso às informações relativas as informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, bem como ao sistema OBD, através de um sítio Web.

19. Com este procedimento, a Scania permite a um utilizador humano, através da introdução dos últimos sete dígitos do NIV, procurar informações sobre um veículo específico, ou, com base em informações gerais sobre veículos, obter informações mais abrangentes que não estejam relacionadas com um veículo individual [8].

20. Todavia, a Scania não fornece NIV a operadores independentes. Apenas as oficinas conhecem o NIV do veículo objeto de reparação ou de manutenção, uma vez que esse número consta do quadro do veículo que lhes é confiado pelo cliente; em contrapartida, os fabricantes e distribuidores de peças sobresselentes não têm acesso aos NIV individuais, sem os quais uma pesquisa baseada em critérios gerais conduz a resultados imprecisos [9].

21. A Gesamtverband A.-H. e a Scania estão em litígio no processo de origem quanto à forma, ao conteúdo e ao alcance das obrigações do fabricante nos termos do artigo 61.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento 2018/858.

22. Neste contexto, o Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia) decidiu submeter ao Tribunal de Justiça três questões prejudiciais, das quais apenas abordarei a última, que tem a seguinte redação:

«O artigo 61.º, n.º 1, do Regulamento [2018/858] impõe aos fabricantes de veículos uma obrigação jurídica na aceção do artigo 6.º, n.º 1, alínea c), do RGPD, que justifique a divulgação dos NIV ou de informações ligadas aos NIV a operadores independentes na qualidade de outros responsáveis pelo tratamento na aceção do artigo 4.º, n.º 7, do RGPD?»

III. Tramitação do processo no Tribunal de Justiça

23. O pedido de decisão prejudicial foi registado no Tribunal de Justiça em 11 de maio de 2022.

24. Apresentaram observações escritas a Gesamtverband A.-H., a Scania e a Comissão.

25. Não foi considerada necessária a realização de audiência.

[8] O resultado da pesquisa mostrado ao utilizador humano após introdução de um NIV ou de um termo de pesquisa geral no ecrã só pode ser impresso ou armazenado localmente no computador como um ficheiro PDF. O conteúdo informativo de tal impressão ou do ficheiro PDF assim gerado está, por isso, limitado àquilo que pode ser visto no ecrã.

[9] As informações sobre peças sobresselentes são fornecidas aos operadores independentes no mesmo formato, sendo que a única diferença consiste no facto ser dada ao utilizador a opção adicional de gravar no seu computador o resultado da pesquisa apresentado no sítio Web em formato de ficheiro XML.

IV. Análise

26. Com a sua terceira questão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se o artigo 61.º, n.º 1, do Regulamento 2018/858 impõe aos fabricantes de veículos uma obrigação jurídica [na aceção do artigo 6.º, n.º 1, alínea c), do RGPD] que justifique a divulgação dos NIV ou de informações ligadas a esses números a operadores independentes.

27. A premissa em que se baseia a questão consiste no facto de, se essa obrigação existir, o seu cumprimento tornará necessário o tratamento de dados pessoais.

28. Em primeiro lugar, a resposta implica a análise da natureza do NIV e, num segundo momento, uma vez admitido o seu caráter de dados pessoais, que se averigue o eventual fundamento da licitude do seu tratamento

A. Natureza pessoal do NIV

29. O NIV constitui um dado de natureza pessoal? Se o não fosse, o problema colocado seria imediatamente resolvido, uma vez que o RGPD pura e simplesmente não seria aplicável. Todavia, o órgão jurisdicional de reenvio confessa ter algumas dúvidas a esse respeito.

30. O órgão jurisdicional de reenvio sintetiza nestes termos as posições das duas partes no litígio:

— Segundo a Gesamtverband A.-H., os NIV não constituem dados pessoais para os fabricantes, desde que estes não tenham uma possibilidade razoável, de facto ou de direito, de extrair conclusões sobre uma pessoa singular com base nos NIV. É o que acontece especialmente com a Scania, uma vez que, em regra, os compradores de veículos comerciais não são pessoas singulares. No entanto, se em determinado caso particular, o NIV pudesse constituir um dado pessoal, a Scania estaria autorizada a conceder-lhe acesso nos termos do artigo 6.º, n.º 1, alínea c), do RGPD. O artigo 61.º, n.º 1, do Regulamento 2018/858 constitui uma base jurídica adequada, pois obriga os fabricantes a divulgarem as informações associadas a um NIV.

— Segundo a Scania, os NIV são dados pessoais e o RGPD proíbe a sua divulgação sem a devida respetiva base jurídica. O único fundamento jurídico possível residiria no artigo 6.º, n.º 1, alínea c), do RGPD. Todavia, o artigo 61.º, n.º 1, do Regulamento 2018/858 não impõe nenhuma obrigação desse tipo. Essa disposição não é suficientemente precisa, a finalidade do tratamento não é claramente definida e o Regulamento 2018/858 não se pronuncia sobre a proteção de dados.

31. O tribunal de reenvio, após apresentar as duas teses, reconhece que existem argumentos em apoio de cada uma delas:

— A favor da interpretação da Scania poderia alegar-se que o Regulamento 2018/858 não contém expressamente considerações relacionadas com a proteção de dados.

— A favor da opinião da Gesamtverband A.-H. militaria o facto de os NIV não constituírem geralmente dados pessoais dos fabricantes, pelo que o RGPD poderia, em princípio, não ser aplicável a este respeito. De qualquer modo, o artigo 61.º, n.º 1, do Regulamento 2018/858 prevê a «obrigação jurídica» necessária para efeitos do artigo 6.º, n.º 1, alínea c), do RGPD e fundamenta o tratamento dos dados ao abrigo deste último.

32. A dúvida teria sido (relativamente) resolvida pelo Acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de fevereiro de 2022, Valsts ieņēmumu dienests (Tratamento de dados pessoais para efeitos fiscais) [10]. Nele foram qualificados de divulgação de «dados pessoais» o acesso a determinados NIV, em especial, e o fornecimento de informações sobre os anúncios publicados por um operador económico num portal Internet [11].

33. Nesse processo, o advogado-geral M. Bobek tinha considerado que «[…] o *número do chassis do veículo* [o NIV] constitu[i] "informa[ção] relativa[…] a uma pessoa [singular] identificada ou identificável"». Por conseguinte, os NIV podiam ser considerados «*dados pessoais* na aceção do artigo 4.º, n.º 1, do RGPD», uma vez que tal «informação permite identificar os vendedores de veículos automóveis e, portanto, os eventuais contribuintes» [12].

34. Todavia, partilho da opinião do órgão jurisdicional de reenvio e da Gesamtverband A.-H. de que o NIV não é, em si mesmo e em todo o caso, um dado pessoal. Pelo menos não o será «a título geral, […] para o fabricante [de veículos]» [13] nem certamente quando o veículo não pertence a uma pessoa singular.

35. No processo Valsts ieņēmumu dienests, os dados em causa, entre os quais constavam os NIV dos veículos anunciados num portal Internet, eram exigidos por uma administração tributária. Nesse contexto, o NIV constituía claramente um «dado pessoal» na aceção do artigo 4.º, ponto 1, do RGPD; ou seja, uma «informação relativa a uma pessoa singular identificada ou identificável».

36. Visto que quem pedia as informações em causa no processo Valsts ieņēmumu dienests era uma administração pública, os NIV podiam ser utilizados para identificar os proprietários dos veículos que continham esses números. Entre «todos os meios suscetíveis de ser razoavelmente utilizados» por uma administração pública para essa identificação pessoal encontra-se o acesso ao registo (público) dos certificados de matrículas.

37. Em princípio, como já afirmei, o NIV é um simples «código alfanumérico atribuído pelo fabricante a um veículo» que serve apenas para a identificação adequada deste último. Poderia dizer-se que constitui um dado *ad rem*, e não *ad personam*.

38. Ora, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça:

— A definição de «dado pessoal», na aceção do artigo 4.º, ponto 1, do RGPD «é aplicável quando, devido ao seu conteúdo, à sua finalidade e ao seu efeito, as informações em causa estejam relacionadas com uma pessoa determinada» [14].

— «[P]ara determinar se uma pessoa é identificável, importa considerar todos os meios suscetíveis de ser razoavelmente utilizados, quer pelo responsável pelo tratamento quer por qualquer outra pessoa, para identificar a referida pessoa». Daqui resulta que, «para que um dado possa ser

[10] Processo C-175/20 (EU:C:2022:124). A seguir «Acórdão Valsts ieņēmumu dienests».

[11] Acórdão Valsts ieņēmumu dienests, n.ºs 36 e 37.

[12] Conclusões do advogado geral M. Bobek apresentadas no processo Valsts ieņēmumu dienests (Tratamento de dados pessoais para fins fiscais) (C-175/20, EU:C:2021:690), n.º 36. Sublinhado no original.

[13] Página 80 do original alemão do despacho de reenvio.

[14] Acórdão de 8 de dezembro de 2022, Inspektor v Inspektorata kam Visshia sadeben savet (Finalidades do tratamento de dados pessoais — Instrução penal) (C-180/21, EU:C:2022:967, n.º 70), que refere o Acórdão de 20 de dezembro de 2017, Nowak (C-434/16, EU:C:2017:994, n.º 35).

qualificado de "dado pessoal" […] não é necessário que todas as informações que permitem identificar a pessoa em causa tenham de estar na posse de uma única pessoa» [15].

39. Em aplicação desta jurisprudência, um dado que, em princípio, não tem natureza «pessoal» (uma vez que não contém, por si só e sem intermediação de outros dados, informações relativas a uma pessoa singular identificada ou identificável) adquire essa natureza para quem disponha razoavelmente de meios que permitam associá-lo a uma determinada pessoa.

40. Um desses meios são os certificados de matrícula, nos quais devem necessariamente figurar o NIV e a identidade do proprietário do veículo [16]. A partir desses certificados, associando o NIV ao proprietário do veículo, um operador independente poderá, por exemplo, analisar o processo de distribuição e de venda de uma peça sobresselente, até identificar o proprietário do veículo no qual essa peça foi incorporada [17].

41. Cabe ao órgão jurisdicional de reenvio determinar se, como parece ser o caso, os membros da Gesamtverbrand A.-H. podem razoavelmente dispor de meios que permitam associar um NIV a uma pessoa singular identificada ou identificável. Se assim for, para eles (e, indiretamente, para o fabricante que põe à sua disposição o NIV), o NIV será um dado pessoal cujo tratamento está sujeito ao RGPD.

42. Em definitivo, e a título de conclusão intermédia, entendo que o NIV constitui um dado pessoal, na aceção do artigo 4.º, ponto 1, do RGPD, uma vez que quem a ele tem acesso possa dispor de meios que lhe permitam razoavelmente utilizá-lo para identificar o proprietário do veículo a que corresponde. Cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se assim acontece em cada caso.

B. Obrigação de comunicar o NIV e RGPD

43. Contrariamente a algumas afirmações constantes do despacho de reenvio, o Regulamento 2018/858 não afasta a aplicação da legislação em matéria de proteção de dados. O seu considerando 62 enuncia que, «[s]empre que as medidas previstas no presente regulamento impliquem o tratamento de dados pessoais, esse tratamento deverá ser efetuado nos termos [do RGPD]».

44. O artigo 6.º, n.º 1, do RGPD condiciona a licitude do tratamento de dados pessoais a que se verifique pelo menos uma das justificações nele enunciadas. Entre elas, que o tratamento seja necessário «para o cumprimento de uma *obrigação jurídica* a que o responsável pelo tratamento esteja sujeito» [alínea c)] (o sublinhado é meu).

45. Essa *obrigação jurídica* encontra-se no artigo 61.º, n.ºs 1 e 4, do Regulamento 2018/858, lido em conjugação com o ponto 6.1 do seu anexo X. Por força deste conjunto normativo, os fabricantes dos veículos a motor são obrigados a disponibilizar expressamente o NIV, entre outros dados, aos operadores independentes.

[15] Acórdão de 19 de outubro de 2016, Breyer (C-582/14, EU:C:2016:779, n.ºs 42 e 43).

[16] Anexo I, ponto II.5, código E, da Diretiva 1999/37.

[17] Como salientou a Comissão no n.º 53 das suas observações, não se pode ignorar a realidade dos veículos conectados, suscetíveis de fornecer informações que podem ser associadas a uma pessoa através do NIV. V. n.º 29 das Diretrizes 01/2020 relativas ao tratamento de dados pessoais no contexto dos veículos conectados e das aplicações relacionadas com a mobilidade (versão 2.0), adotadas em 9 de março de 2021 (https://edpb.europa.eu/system/files/2021-08/edpb_guidelines_202001_connected_vehicles_v2.0_adopted_fr.pdf).

46. O ponto 6.1 do anexo X do Regulamento 2018/858 especifica as informações a disponibilizar pelo fabricante numa base de dados de fácil acesso aos operadores independentes. Essa informações incluirão as relativas às «[…] peças do veículo com as quais o veículo — tal como identificado pelo número de identificação do veículo (NIV) […] — é equipado pelo fabricante […]». No mesmo ponto acrescenta-se que a base de dados que o fabricante é obrigado a criar «deve incluir o NIV».

47. O n.º 4 do artigo 61.º do Regulamento 2018/858 é taxativo quando dispõe que os pormenores dos requisitos técnicos para o acesso a essas informações são os indicados no anexo X. Como acabo de indicar, o ponto 6.1 desse anexo impõe ao fabricante a obrigação de disponibilizar as informações, «pelo número de identificação do veículo (NIV)», sobre o veículo e as peças do veículo com as quais este é equipado pelo fabricante.

48. Por conseguinte, qualquer fabricante de veículos tem inequivocamente a obrigação de comunicar o NIV aos operadores independentes.

49. Na medida em que o NIV constitua um dado pessoal [18], a habilitação para o seu acesso implica um «tratamento», na aceção do artigo 4.º, ponto 2, do RGPD.

50. O Tribunal de Justiça afirmou que *qualquer* tratamento de dados pessoais deve respeitar os princípios enunciados no artigo 5.º do RGPD e corresponder a uma das condições de licitude do seu artigo 6.º [19].

51. Das condições de licitude enumeradas no artigo 6.º, n.º 1, do RGPD é aqui pertinente a referida na alínea c). Essa condição está preenchida no presente processo, uma vez que, repito, disponibilizar o acesso ao NIV constitui uma «obrigação jurídica» que recai sobre os fabricantes de veículos (artigo 61.º, n.º 1, do Regulamento 2018/858). Se um fabricante não disponibilizasse o acesso ao NIV dos seus veículos aos operadores independentes, não cumpriria essa obrigação jurídica.

52. Todavia, não é suficiente que o tratamento em causa seja necessário para o cumprimento de uma obrigação jurídica. Há que ter ainda em conta as condições previstas no artigo 6.º, n.º 3, do RGPD. Entendo que é isso que acontece no presente processo, uma vez que:

— O «fundamento jurídico para o tratamento» (que deve ser «definido […] [p]elo direito da União; ou […] [p]elo direito do Estado-Membro ao qual o responsável pelo tratamento está sujeito») encontra-se precisamente no Regulamento 2018/858.

— A «finalidade do tratamento» (que «é determinada com esse fundamento jurídico») figura no artigo 61.º, n.º 1, do Regulamento 2018/858: visa-se a promoção da concorrência no setor [20], proporcionando aos operadores independentes um acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório a determinadas informações relativas ao equipamento dos veículos à reparação e à manutenção destes últimos.

[18] *Supra*, n.º 42.

[19] Acórdãos de 16 de janeiro de 2019, Deutsche Post (C-496/17, EU:C:2019:26, n.º 57), e a jurisprudência aí referida; de 24 de setembro de 2019, GC e o. (Supressão de referências a dados sensíveis) (C-136/17, EU:C:2019:773, n.º 64); e de 22 de junho de 2021, Latvijas Republikas Saeima (Pontos de penalização por infrações rodoviárias) (C-439/19, EU:C:2021:504, n.ºs 96, 99, 100 e 102).

[20] Nos termos do considerando 52 do Regulamento 2018/858, este pretende «garantir uma concorrência efetiva no mercado dos serviços de informação sobre a reparação e manutenção de veículos».

— Está presente o «objetivo de interesse público» da norma do direito da União que rege esta matéria, uma vez que, como salientou a Comissão [21], a obrigação imposta visa melhorar o «funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços» [22].

— O fundamento jurídico é «proporcional ao objetivo legítimo prosseguido»: resulta do despacho de reenvio que só a pesquisa baseada no NIV permite uma identificação exata dos dados relativos a um veículo em especial. Como também salientou a Comissão [23], o órgão jurisdicional de reenvio não sugere outro meio de identificação menos incisivo que simultaneamente respeite a eficácia da pesquisa baseada no NIV e permita satisfazer o objetivo de interesse público acima exposto. O próprio legislador europeu procedeu a essa apreciação da proporcionalidade no Regulamento 2018/858.

53. Em suma, entendo que todas as condições previstas no artigo 6.º, n.os 1, alínea c), e no artigo 3.º do RGPD estão preenchidas. Por último, acrescento que o órgão jurisdicional de reenvio não suscita nenhumas dúvidas relativamente à aplicação dos princípios do artigo 5.º do RGPD.

V. Conclusão

54. Atendendo ao exposto, proponho que o Tribunal de Justiça responda à terceira questão prejudicial do Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia, Alemanha) nos seguintes termos:

«O artigo 61.º, n.os 1 e 4, em conjugação com o anexo X, ponto 6.1, do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE,

deve ser interpretado no sentido de que:

impõe aos fabricantes de veículos a motor, para efeitos do artigo 6.º, n.os 1, alínea c), e do artigo 3.º do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados), uma obrigação jurídica que justifica fornecer aos operadores independentes os números de identificação dos veículos (NIV).»

21 N.º 65 das suas observações.

22 É o que se declara no considerando 50 do Regulamento 2018/858.

23 N.º 67 das suas observações.