

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 9 de noviembre de 2023 (\*)

«Procedimiento prejudicial — Mercado de servicios de información sobre la reparación y el mantenimiento de vehículos de motor — Reglamento (UE) 2018/858 — Homologación y vigilancia del mercado de servicios de información para la reparación y el mantenimiento de vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos — Artículo 61, apartados 1 y 2 — Anexo X, punto 6.1 — Agentes independientes — Información “fácilmente accesible en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico” — Reglamento (UE) 2016/679 — Artículo 6, apartado 1, letra c) — Tratamiento de datos personales — Obligación legal impuesta a los fabricantes de automóviles de poner a disposición de los agentes independientes los números de bastidor de los vehículos (VIN)»

En el asunto C-319/22,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania), mediante resolución de 4 de mayo de 2022, recibida en el Tribunal de Justicia el 11 de mayo de 2022, en el procedimiento entre

**Gesamtverband Autoteile-Handel eV**

y

**Scania CV AB,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de Sala, y los Sres. N. Piçarra (Ponente), M. Safjan, N. Jääskinen y M. Gavalec, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Campos Sánchez-Bordona;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Gesamtverband Autoteile-Handel eV, por la Sra. E. Macher y los Sres. M. Sacré y P. Schmitz, Rechtsanwälte;
- en nombre de Scania CV AB, por los Sres. F. Hübener, B. Lutz y D. Wendel, Rechtsanwälte;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. A. Bouchagiar, M. Huttunen y M. Noll-Ehlers, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 4 de mayo de 2023;

dicta la siguiente

**Sentencia**

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 61, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO 2018, L 151, p. 1), y del artículo 6, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO 2016, L 119, p. 1; en lo sucesivo, «RGPD»).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Gesamtverband Autoteile-Handel eV (en lo sucesivo, «Gesamtverband»), asociación profesional alemana de comercio al por mayor de piezas de automóvil, y Scania CV AB (en lo sucesivo, «Scania»), fabricante de vehículos sueco, en relación con la puesta a disposición, por parte de este, de información del sistema de diagnóstico a bordo (DAB) de los vehículos y de información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

### **Marco jurídico**

#### ***Reglamento 2018/858***

- 3 Los considerandos 50, 52 y 62 del Reglamento 2018/858 exponen:
  - «(50) Para mejorar el funcionamiento del mercado interior, especialmente por lo que se refiere a la libre circulación de mercancías, la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios, son precisos un acceso sin restricciones a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo —mediante un formato normalizado que pueda utilizarse para obtener la información técnica— y una competencia efectiva en el mercado de los servicios que ofrezcan tal información. [...]
  - [...]
  - (52) Con el fin de garantizar una competencia efectiva en el mercado de servicios de información para la reparación y el mantenimiento de vehículos, y de aclarar que la información correspondiente también incluye la información que debe proporcionarse a otros agentes independientes distintos de los talleres de reparación con objeto de garantizar que el mercado de talleres independientes de reparación y mantenimiento de vehículos en su conjunto pueda competir con los concesionarios autorizados, [...] se deben precisar los pormenores de la información que ha de proporcionarse a efectos de acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de vehículos.
  - [...]
  - (62) Siempre que las medidas previstas en el presente Reglamento conlleven el tratamiento de datos personales, dicho tratamiento debe realizarse de conformidad con [el RGPD] [...].

- 4 El artículo 3, puntos 40, 45, 48 y 49, del Reglamento 2018/858 tiene el siguiente tenor:

«A los efectos del presente Reglamento y de los actos reguladores enumerados en el anexo II, salvo que en ellos se disponga de otro modo, se entenderá por:

[...]

- 40) “fabricante”: una persona física o jurídica que es responsable de todos los aspectos de la homologación de tipo de un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente, de la homologación de un vehículo individual o del proceso de

autorización de piezas y equipos, así como de garantizar la conformidad de la producción y de las cuestiones de vigilancia del mercado relacionadas con el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo en cuestión, tanto si esa persona participa, o no, directamente en todas las fases del diseño y la fabricación del vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente de que se trate;

[...]

- 45) “agente independiente”: una persona física o jurídica, distinta de los concesionarios y talleres de reparación autorizados, que participa directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de vehículos, en especial talleres de reparación, fabricantes o distribuidores de equipos, herramientas o recambios para la reparación, editoriales de información técnica, clubes de automóviles, agentes de asistencia en carretera, agentes que ofrecen servicios de inspección y ensayo, y agentes que imparten formación destinada a instaladores, fabricantes y talleres de reparación de equipos para vehículos que utilizan combustibles alternativos; asimismo, talleres de reparación, concesionarios y distribuidores autorizados incluidos en el sistema de distribución de un fabricante de vehículos determinado, en la medida en que presten servicios de reparación y mantenimiento para vehículos de un fabricante de cuyo sistema de distribución no sean miembros;

[...]

- 48) “información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo”: toda información, incluidas todas las modificaciones y los suplementos posteriores de dicha información, necesaria para el diagnóstico, revisión e inspección de un vehículo, la preparación para la inspección técnica, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación, la reinicialización de un vehículo o para la ayuda al diagnóstico a distancia de un vehículo, así como para la instalación en él de piezas o equipos, que los fabricantes ponen a disposición de sus socios, concesionarios y talleres de reparación autorizados;
- 49) “información del [DAB] del vehículo”: la información generada por un sistema que está instalado a bordo del vehículo o conectado a un motor y que es capaz de detectar disfunciones —y, en su caso, indicarla mediante un sistema de alerta—, de determinar la zona probable de disfunción por medio de la información almacenada en la memoria del ordenador y de comunicar esa información al exterior del vehículo».

5 El artículo 61 del referido Reglamento, titulado «Obligación de los fabricantes de facilitar la información relativa al sistema DAB de los vehículos y la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo», dispone:

«1. Los fabricantes facilitarán a los agentes independientes un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información relativa al sistema DAB de los vehículos, al equipo de diagnóstico y de otra clase, a las herramientas, incluidas todas las referencias y las descargas disponibles de los programas informáticos aplicables, y a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos. La información se presentará de una manera fácilmente accesible en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico. [...]

[...]

2. Hasta que la Comisión [Europea] adopte la norma pertinente por medio de la labor del Comité Europeo de Normalización (CEN) o de organismos de normalización comparables, la información sobre el sistema DAB del vehículo y la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo se presentará de una manera fácilmente accesible que los agentes independientes puedan tratar con un esfuerzo razonable.

La información sobre el sistema DAB del vehículo y la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo se facilitará en los sitios web de los fabricantes en un formato normalizado o, si ello no fuera posible debido a la naturaleza de la información, en otro formato apropiado. En el caso de los agentes independientes distintos de los talleres de reparación, dicha información se

entregará asimismo en un formato de lectura mecanizada y susceptible de tratamiento electrónico con las herramientas y programas informáticos comúnmente disponibles, de modo que dichos agentes puedan ejercer la actividad propia de su empresa dentro de la cadena de suministro del mercado de repuestos y accesorios.

[...]

4. En el anexo X se establecen los detalles de los requisitos técnicos relativos al acceso a la información sobre el sistema DAB del vehículo y la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, en particular las especificaciones técnicas sobre el modo de facilitar dicha información.

[...]»

6 En virtud del punto 2.5.1 del anexo X de dicho Reglamento, titulado «Acceso a la información sobre el sistema DAB y a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo», esta información incluirá «la identificación inequívoca del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que sea responsabilidad del fabricante».

7 A tenor del punto 6.1, párrafos tercero y cuarto, de dicho anexo:

«Deberá facilitarse información en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico, en una base de datos a la que puedan acceder fácilmente los agentes independientes, sobre todas las piezas con las que el fabricante haya equipado el vehículo, identificado mediante el [número de bastidor del vehículo (VIN)] y todo criterio adicional como la batalla, la potencia del motor, el acabado o las opciones, y que puedan ser sustituidas por piezas de recambio que el fabricante del vehículo ofrezca a sus concesionarios y talleres de reparación autorizados o a terceros mediante referencia al número de las piezas del equipo original.

Esta base de datos incluirá el VIN, el número de las piezas del equipamiento original, la denominación de estas piezas en el equipo original, las indicaciones de validez (fechas de inicio y fin de la validez), las indicaciones de instalación y, cuando proceda, las características estructurales.»

#### **Reglamento (UE) n.º 19/2011**

8 El artículo 2, punto 2, del Reglamento (UE) n.º 19/2011 de la Comisión, de 11 de enero de 2011, sobre los requisitos de homologación de tipo en lo referente a la placa reglamentaria del fabricante y al número de bastidor de los vehículos de motor y sus remolques, y por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO 2011, L 8, p. 1), derogado con efectos a partir del 5 de julio de 2022, pero que es aplicable *ratione temporis* al litigio principal, disponía:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

2) [VIN], el código alfanumérico asignado a un vehículo por el fabricante para garantizar la identificación adecuada de cualquier vehículo».

9 El anexo I del Reglamento n.º 19/2011, titulado «Requisitos técnicos», contenía una parte B que establecía, en su punto 1.2, que «el [VIN] será único y estará asignado a un vehículo determinado sin posibilidad de error».

#### **RGPD**

10 El artículo 2 del RGPD, titulado «Ámbito de aplicación material», establece en su apartado 1:

«El presente Reglamento se aplica al tratamiento total o parcialmente automatizado de datos personales, así como al tratamiento no automatizado de datos personales contenidos o destinados a ser incluidos en un fichero.»

11 El artículo 4 de dicho Reglamento está redactado como sigue:

«A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

- 1) “datos personales”, toda información sobre una persona física identificada o identificable [...]; se considerará persona física identificable toda persona cuya identidad pueda determinarse, directa o indirectamente, en particular mediante un identificador, como por ejemplo un nombre, un número de identificación, datos de localización, un identificador en línea o uno o varios elementos propios de la identidad física, fisiológica, genética, psíquica, económica, cultural o social de dicha persona;
- 2) “tratamiento” cualquier operación o conjunto de operaciones realizadas sobre datos personales o conjuntos de datos personales, ya sea por procedimientos automatizados o no, como la recogida, registro, organización, estructuración, conservación, adaptación o modificación, extracción, consulta, utilización, comunicación por transmisión, difusión o cualquier otra forma de habilitación de acceso, cotejo o interconexión, limitación, supresión o destrucción;

[...]

- 7) “responsable del tratamiento” o “responsable”: la persona física o jurídica, autoridad pública, servicio u otro organismo que, solo o junto con otros, determine los fines y medios del tratamiento; [...]

[...]».

12 El artículo 6 del mencionado Reglamento, titulado «Licitud del tratamiento», establece:

«1. El tratamiento solo será lícito si se cumple al menos una de las siguientes condiciones:

[...]

- c) el tratamiento es necesario para el cumplimiento de una obligación legal aplicable al responsable del tratamiento;

[...]

3. La base del tratamiento indicado en el apartado 1, letras c) y e), deberá ser establecida por:

- a) el Derecho de la Unión, o
- b) el Derecho de los Estados miembros que se aplique al responsable del tratamiento.

La finalidad del tratamiento deberá quedar determinada en dicha base jurídica [...]. El Derecho de la Unión o de los Estados miembros cumplirá un objetivo de interés público y será proporcional al fin legítimo perseguido.

[...]»

#### **Directiva 1999/37/CE**

13 El punto II.5 del anexo I de la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO 1999, L 138, p. 57), en su versión modificada por la Directiva 2003/127/CE de la Comisión, de 23 de diciembre de 2003 (DO 2004, L 10, p. 29), precisa que el permiso de circulación de un vehículo debe contener el VIN, el

nombre y la dirección del titular de dicho permiso, precedidos de los códigos comunitarios armonizados correspondientes E y C.

- 14 Conforme a los puntos II.5 y II.6 de dicho anexo, una persona física puede ser identificada en dicho permiso como propietaria del vehículo (códigos C.2 y C.4) o como persona que puede disponer del vehículo con un carácter jurídico distinto del de propietario (código C.3).

#### **Directiva (UE) 2019/1024**

- 15 El considerando 35 de la Directiva (UE) 2019/1024 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa a los datos abiertos y la reutilización de la información del sector público (DO 2019, L 172, p. 56), enuncia:

«Debe considerarse que un documento se presenta en formato legible por máquina si tiene un formato de archivo estructurado de tal forma que permite a las aplicaciones informáticas identificar, reconocer y extraer con facilidad los datos específicos que contiene. [...]»

#### **Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

- 16 Scania, que es uno de los mayores fabricantes de vehículos pesados de Europa y «fabricante» en el sentido del artículo 3, punto 40, del Reglamento 2018/858, proporciona a los agentes independientes acceso manual a la información relativa a los vehículos, a su reparación y a su mantenimiento, así como al sistema DAB, a través de un sitio web. Este permite efectuar búsquedas, bien a partir de información general de los vehículos, como el modelo, la motorización o el año de fabricación, o bien sobre un determinado vehículo, mediante la introducción de las siete últimas cifras del VIN. Los resultados de estas consultas solo pueden imprimirse o almacenarse en el ordenador como archivo PDF, lo que excluye una explotación automatizada de datos. Los resultados de las búsquedas relativas a la información sobre las piezas de recambio pueden almacenarse como archivo XML.
- 17 De la resolución de remisión se desprende que Scania no pone los VIN a disposición de los agentes independientes. Solo los talleres de reparación tienen acceso a estos datos gracias a los documentos de matriculación o a la indicación que figura en el chasis del vehículo que el cliente les ha confiado para su mantenimiento o reparación.
- 18 Gesamtverband representa, con sus miembros, el 80 % del volumen de negocios del comercio independiente de piezas de automóvil en Alemania. Al considerar que el acceso a la información concedido por Scania es menor de lo que le exige el artículo 61, apartados 1 y 2, del Reglamento 2018/858, solicitó al Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania), el órgano jurisdiccional remitente, que condenase a Scania a proporcionar a los agentes independientes distintos de los talleres de reparación, a los que se refiere el artículo 3, punto 45, de dicho Reglamento, acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos, en el sentido del artículo 3, punto 48, de dicho Reglamento, a través de una interfaz de base de datos que permita realizar consultas automatizadas y descargar los resultados en forma de conjuntos de datos destinados a una explotación electrónica.
- 19 El órgano jurisdiccional remitente considera que la resolución del litigio del que conoce depende de la interpretación de los apartados 1 y 2 del artículo 61 del Reglamento 2018/858. En primer lugar, se pregunta si la obligación que dicho apartado 1 impone a los fabricantes de vehículos de presentar la información «de una manera fácilmente accesible en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico» se refiere a toda la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos, en el sentido del artículo 3, punto 48, de dicho Reglamento, o únicamente a la información relativa a las piezas de recambio, a que se refiere el punto 6.1, párrafo tercero, del anexo X de dicho Reglamento, al que remite el apartado 4 del artículo 61 del mismo Reglamento.
- 20 En segundo lugar, el órgano jurisdiccional remitente indica que, si bien los apartados 1 y 2 del artículo 61 del Reglamento 2018/858 no obligan expresamente al fabricante de automóviles a crear una interfaz de base de datos, exigen, no obstante, que la información se presente de

manera «fácilmente accesible». Según dicho órgano jurisdiccional, la consulta manual de esta información, que considera un modo de acceso tedioso, no cumple este requisito.

21 En tercer lugar, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el artículo 61, apartados 1 y 2, del Reglamento 2018/858 debe interpretarse en el sentido de que permite al fabricante de automóviles limitar el acceso relativo a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos a búsquedas selectivas a partir del VIN, sin poner a disposición de los agentes independientes una lista actualizada de todos los VIN de sus vehículos.

22 En cuarto lugar, el órgano jurisdiccional remitente señala que el artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858, en la medida en que exige que se facilite a los agentes independientes la información que indica en forma de «conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico», no implica que el formato de archivo pueda ser objeto de explotación electrónica directa, sin una etapa intermedia como la conversión a otro formato de archivo. No obstante, duda de que las tablas y los textos de un archivo PDF puedan considerarse conformes con la Directiva 2019/1024, cuyo considerando 35 indica que, para que un documento se considere que está en un formato de lectura mecanizada, debe presentarse en un formato de archivo estructurado, de modo que las aplicaciones informáticas puedan fácilmente identificar y reconocer datos específicos y extraerlos.

23 En quinto lugar, el órgano jurisdiccional remitente, pese a que considera que, por regla general, el VIN no constituye un dato personal, se pregunta si el artículo 61 del Reglamento 2018/858 debe interpretarse en el sentido de que impone a los fabricantes de automóviles una obligación legal de tratamiento de datos, en el sentido del artículo 6, apartado 1, letra c), del RGPD.

24 En tales circunstancias, el Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Comprende la disposición del artículo 61, apartado 1, segunda frase, del Reglamento 2018/858 [...] toda la información sobre la reparación y el mantenimiento en el sentido del artículo 3, punto 48, del Reglamento, o se limita a la información sobre piezas de recambio [...] con arreglo al anexo X, punto 6.1, del Reglamento?

2) ¿Debe interpretarse el artículo 61, apartado 1, segunda frase, [y apartado 2, párrafo segundo, del Reglamento 2018/858] en el sentido de que el fabricante de vehículos solo cumple con sus obligaciones si:

a) presenta la información en Internet mediante una consulta automatizada a través de una interfaz con una base de datos, con la posibilidad de descargar los resultados, o basta con que permita una búsqueda manual en un sitio web a través de una pantalla a un usuario humano, limitando los resultados de la consulta al contenido visible de las páginas de la pantalla?

y

b) ¿permite realizar la búsqueda de todos los datos vinculados a sus [VIN], utilizando como término de búsqueda los VIN que él mismo ha de proporcionar en una lista aparte, y, por otra parte

– permite realizar la búsqueda también por otras características de identificación de los vehículos con arreglo al anexo X, punto 6.1, párrafo tercero, del Reglamento 2018/858

– y por los demás términos que él mismo utiliza para las categorías (por ejemplo, categorías de componentes, piezas de recambio, instrucciones de reparación y mantenimiento e ilustraciones técnicas) y demás parámetros de la base de datos, combinándolos a voluntad,

o basta con que el fabricante facilite la búsqueda exclusivamente como consulta individual por el VIN de un vehículo concreto, sin proporcionar al mismo tiempo una lista actualizada de todos los VIN de sus vehículos?

y

- c) ¿proporciona estos datos en archivos cuyo formato permita de forma adecuada el inmediato tratamiento electrónico de los datos obtenidos, facilitando la correspondiente descripción de los conjuntos de datos (en el caso de textos y cuadros), o basta con la posibilidad de obtener la simple captura de pantalla en cualquier formato de archivo habitual, como un archivo PDF?
- 3) ¿Impone el artículo 61, apartado 1, del Reglamento [2018/858] a los fabricantes de vehículos una obligación legal a efectos del artículo 6, apartado 1, letra c), del [RGPD] que justifique la entrega de los VIN o de la información vinculada a los VIN a agentes independientes, como otros responsables del tratamiento en el sentido del artículo 4, punto 7, del [RGPD]?»

## **Sobre las cuestiones prejudiciales**

### ***Primera cuestión prejudicial***

- 25 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 61, apartado 1, segunda frase, del Reglamento 2018/858 debe interpretarse en el sentido de que la obligación de presentar la información a la que se refiere dicho apartado de manera fácilmente accesible, en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico, comprende toda la «información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo», en el sentido del artículo 3, punto 48, de dicho Reglamento, o únicamente la información relativa a las piezas de recambio a que se refiere el anexo X, punto 6.1, del citado Reglamento.
- 26 El artículo 61, apartado 1, primera frase, del Reglamento 2018/858 obliga a los fabricantes de automóviles a facilitar a los agentes independientes un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio, en particular, a la «información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo», en el sentido del artículo 3, punto 48, de dicho Reglamento. En virtud del artículo 61, apartado 1, segunda frase, del mencionado Reglamento, toda esta información debe presentarse de manera fácilmente accesible, en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico.
- 27 De este modo, del propio tenor de esta última disposición se desprende que la obligación a que se refiere tiene por objeto la misma información que la mencionada en el artículo 61, apartado 1, primera frase, del referido Reglamento, a saber, en particular, la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo.
- 28 Si bien, a tenor del artículo 61, apartado 4, del Reglamento 2018/858, «en el anexo X se establecen los detalles de los requisitos técnicos relativos al acceso a [...] la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, en particular las especificaciones técnicas sobre el modo de facilitar dicha información» y si bien el punto 6.1, párrafo tercero, de dicho anexo solo se refiere a la información relativa a las piezas de los vehículos que puedan ser sustituidas por piezas de recambio, no es menos cierto que esta última disposición no regula por sí misma el alcance del acceso a la información relativa a la reparación y al mantenimiento del vehículo. Por tanto, no puede tener por efecto limitar la mencionada información a la relativa a las piezas de recambio.
- 29 Habida cuenta de lo anterior, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 61, apartado 1, segunda frase, del Reglamento 2018/858 debe interpretarse en el sentido de que la obligación de presentar la información a la que se refiere dicho apartado de manera fácilmente accesible, en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico, comprende toda la «información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo», en el sentido del artículo 3, punto 48, de dicho Reglamento, y no únicamente la



información relativa a las piezas de recambio a que se refiere el anexo X, punto 6.1, del citado Reglamento.

### **Segunda cuestión prejudicial**

- 30 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 61, apartados 1, segunda frase, y 2, párrafo segundo, del Reglamento 2018/858 debe interpretarse en el sentido de que obliga a los fabricantes de automóviles, en primer término, a proporcionar acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos mediante una interfaz de base de datos que permita realizar consultas de manera automatizada con descarga de resultados; en segundo término, a crear una base de datos que permita efectuar búsquedas no solo a partir del VIN, sino también de criterios adicionales, y, en tercer término, a poner esa información a disposición de los agentes independientes en archivos cuyo formato permita la explotación electrónica directa de los conjuntos de datos incluidos en esos archivos.
- 31 En primer lugar, como se ha recordado en el apartado 26 de la presente sentencia, el artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858 obliga a los fabricantes de automóviles a facilitar a los agentes independientes un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio, entre otras, a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos y a presentarla «de una manera fácilmente accesible en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico».
- 32 Este artículo 61, apartado 2, párrafo segundo, primera frase, obliga a los fabricantes a facilitar la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo en sus propios sitios web en un formato normalizado o, si no fuera posible debido a la naturaleza de la información, en otro formato apropiado. La segunda frase de este párrafo segundo obliga a dichos fabricantes a facilitar la mencionada información a los agentes independientes distintos de los talleres de reparación en un formato de lectura mecanizada y susceptible de tratamiento electrónico con las herramientas y programas informáticos comúnmente disponibles, con el fin de que dichos agentes puedan ejercer la actividad propia de su empresa dentro de la cadena de suministro del mercado de repuestos y accesorios (véase, en este sentido, la sentencia de 27 de octubre de 2022, ADPA y Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, apartado 28).
- 33 Hasta que la Comisión adopte la norma pertinente, los propios fabricantes deben, en virtud del artículo 61, apartado 2, párrafo primero, del Reglamento 2018/858, presentar dicha información de manera «fácilmente accesible» de modo que los agentes independientes puedan tratarla «con un esfuerzo razonable».
- 34 No obstante, el artículo 61 del mencionado Reglamento no impone a los fabricantes de automóviles la obligación de crear una interfaz que permita consultar las bases de datos de esos fabricantes.
- 35 En segundo lugar, a tenor del punto 6.1, párrafo tercero, del anexo X del Reglamento 2018/858, al que remite el artículo 61, apartado 4, de dicho Reglamento, «deberá facilitarse información en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico, en una base de datos a la que puedan acceder fácilmente los agentes independientes, sobre todas las piezas con las que el fabricante haya equipado el vehículo, identificado mediante el VIN y todo criterio adicional como la batalla, la potencia del motor, el acabado o las opciones, y que puedan ser sustituidas por piezas de recambio que el fabricante del vehículo ofrezca a sus concesionarios y talleres de reparación autorizados o a terceros mediante referencia al número de las piezas del equipo original».
- 36 De la propia redacción del punto 6.1, párrafo tercero, se desprende que, en lo que se refiere a la información sobre las piezas que pueden ser sustituidas por piezas de recambio, los fabricantes están obligados a crear una base de datos (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de septiembre de 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, apartado 32) que permita efectuar búsquedas no solo a partir del VIN, sino también a partir de los «criterios adicionales» previstos en dicha disposición.

- 37 Esta interpretación es conforme con el objetivo de garantizar una competencia efectiva en el mercado de servicios de información para la reparación y el mantenimiento de vehículos, tal como se expone en los considerandos 50 y 52 del Reglamento 2018/858. Para ello, los agentes independientes, como las editoriales de información técnica y los fabricantes de piezas, deben poder efectuar, para llevar a cabo sus actividades en la cadena de suministro del mercado de piezas y equipos de recambio, búsquedas por todos los medios enumerados en el apartado anterior de la presente sentencia.
- 38 En tercer lugar, la obligación de los fabricantes de facilitar a los agentes independientes la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos de una manera susceptible de tratamiento electrónico, establecida en el artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858, debe permitir a esos agentes «obtener la información técnica» (véase, en este sentido, la sentencia de 27 de octubre de 2022, ADPA y Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, apartado 27).
- 39 Además, procede señalar que, conforme al considerando 35 de la Directiva 2019/1024, para que un documento pueda considerarse de lectura mecanizada, debe presentarse en «un formato de archivo estructurado de tal forma que permit[a] a las aplicaciones informáticas identificar, reconocer y extraer con facilidad los datos específicos que contiene».
- 40 Pues bien, de la resolución de remisión se desprende que la puesta a disposición de la información en un formato como el ofrecido por Scania solo se presta a una explotación electrónica indirecta y exige que los mencionados agentes lleven a cabo actuaciones intermedias de conversión de archivos que no permiten una explotación automatizada en un formato directamente explotable. Sin perjuicio de las comprobaciones que, en definitiva, corresponde efectuar al órgano jurisdiccional remitente, no puede considerarse que tal puesta a disposición se ajuste al artículo 61, apartados 1, segunda frase, y 2, párrafo segundo, del Reglamento 2018/858.
- 41 Esta interpretación es conforme con el objetivo de garantizar una competencia efectiva en el mercado de servicios de información para la reparación y el mantenimiento de vehículos, tal como se expone en los considerandos 50 y 52 del Reglamento 2018/858. A tal fin, resulta esencial, como ha señalado la Comisión en sus observaciones escritas, que los agentes independientes puedan obtener la información técnica desde el formato en el que los fabricantes faciliten la información necesaria y almacenarla inmediatamente tras su recogida para poder reutilizarla.
- 42 A la luz de las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 61, apartados 1, segunda frase, y 2, párrafo segundo, del Reglamento 2018/858 debe interpretarse en el sentido de que
- no obliga a los fabricantes de automóviles a proporcionar acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos mediante una interfaz de base de datos que permita realizar consultas de manera automatizada con descarga de resultados, pero les obliga a poner a disposición de los agentes independientes esta información en archivos cuyo formato permita la explotación electrónica directa de los conjuntos de datos incluidos en esos archivos;
  - leído en relación con su artículo 61, apartado 4, y el punto 6.1, párrafo tercero, de su anexo X, obliga a los fabricantes de automóviles a crear una base de datos que permita efectuar búsquedas sobre todas las piezas con las que se haya equipado el vehículo no solo a partir del VIN, sino también de los criterios adicionales previstos en esta última disposición.

### ***Tercera cuestión prejudicial***

- 43 Mediante su tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858 debe interpretarse en el sentido de que impone a los fabricantes de automóviles una «obligación legal», en el sentido del artículo 6, apartado 1, letra c), del RGPD, de poner a disposición de los agentes independientes, como

«responsables del tratamiento», en el sentido del artículo 4, punto 7, de dicho Reglamento, los VIN de los vehículos que fabrican.

- 44 Para responder a esta cuestión prejudicial, procede examinar, en un primer momento, si el VIN está comprendido en el concepto de «datos personales», en el sentido del artículo 4, punto 1, del RGPD, que define este concepto como «toda información sobre una persona física identificada o identificable».
- 45 Esta definición es aplicable cuando, debido a su contenido, finalidad y efectos, la información de que se trate esté relacionada con una persona física determinada [sentencia de 8 de diciembre de 2022, *Inspektor v Inspektorata kam Visshia sadeben savet (Fines del tratamiento de datos personales — Instrucción penal) C-180/21*, EU:C:2022:967, apartado 70]. Para determinar si una persona física es identificable, directa o indirectamente, hay que considerar el conjunto de los medios que puedan ser razonablemente utilizados por el responsable del tratamiento, en el sentido del artículo 4, punto 7, del RGPD, o por cualquier otro sujeto para identificar a dicha persona, sin que se exija, no obstante, que toda la información que permita identificar al interesado se encuentre en poder de una sola entidad (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de octubre de 2016, *Breyer*, C-582/14, EU:C:2016:779, apartados 42 y 43).
- 46 Como ha señalado el Abogado General en los puntos 34 y 39 de sus conclusiones, un dato como el VIN —que se define en el artículo 2, punto 2, del Reglamento n.º 19/2011 como el código alfanumérico asignado a un vehículo por el fabricante para garantizar la identificación adecuada de cualquier vehículo y que, como tal, carece de carácter «personal»— adquiere ese carácter para quien dispone razonablemente de medios que permiten asociarlo con una persona determinada.
- 47 Pues bien, del anexo I, punto II.5, de la Directiva 1999/37 se desprende que el VIN debe figurar en el permiso de circulación de un vehículo, al igual que el nombre y la dirección del titular de dicho permiso. Además, en virtud de los puntos II.5 y II.6 de dicho anexo, una persona física puede ser designada en dicho permiso como propietaria del vehículo o como persona que puede disponer del vehículo con un carácter jurídico distinto del de propietario.
- 48 En estas circunstancias, el VIN constituye un dato personal, en el sentido del artículo 4, punto 1, del RGPD, de la persona física mencionada en el propio permiso, en la medida en que quien tiene acceso a él podría disponer de medios que le permitan utilizarlo para identificar al propietario del vehículo al que se refiere o a la persona que pueda disponer de dicho vehículo con un carácter jurídico distinto del de propietario.
- 49 Como ha señalado el Abogado General en los puntos 34 y 41 de sus conclusiones, cuando los agentes independientes pueden disponer razonablemente de medios que permitan vincular un VIN a una persona física identificada o identificable, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente, dicho VIN constituye para ellos un dato personal, en el sentido del artículo 4, punto 1, del RGPD, así como, indirectamente, para los fabricantes de automóviles que lo facilitan, aun cuando el VIN no es, en sí mismo, para estos últimos un dato personal y, desde luego, no cuando el vehículo no pertenece a una persona física.
- 50 Si de la comprobación que se ha señalado en el apartado anterior de la presente sentencia resulta que un VIN debe considerarse un dato de carácter personal, este está comprendido en el ámbito de aplicación del RGPD, en virtud de su artículo 2, apartado 1, y debe, por tanto, ser objeto de un tratamiento que sea conforme con dicho Reglamento.
- 51 El concepto de «tratamiento» se define en el artículo 4, punto 2, del RGPD como cualquier operación o conjunto de operaciones realizadas sobre datos personales o conjuntos de datos personales, ya sea por procedimientos automatizados o no, como la comunicación por transmisión, la difusión o cualquier otra forma de habilitación de acceso. Por lo tanto, este concepto comprende cualquier forma de habilitación de acceso de un VIN por parte del «responsable del tratamiento», en el sentido del artículo 4, punto 7, de dicho Reglamento, cuando ese VIN permita identificar a una persona física.

- 52 El artículo 6 del RGPD establece los requisitos para que el tratamiento de tales datos sea lícito. Con arreglo al apartado 1, letra c), de dicho artículo, es lícito el tratamiento necesario para el cumplimiento de una obligación legal aplicable al responsable del tratamiento.
- 53 El artículo 6, apartado 3, del RGPD precisa, además, que dicho tratamiento debe basarse en el Derecho de la Unión o en el Derecho de los Estados miembros que se aplique al responsable del tratamiento y que tal base jurídica debe determinar la finalidad del tratamiento y cumplir un objetivo de interés público y ser proporcional a tal objetivo.
- 54 Como expone el considerando 62 del Reglamento 2018/858, la normativa relativa a la protección de los datos personales debe aplicarse siempre que las medidas previstas en este Reglamento conlleven el tratamiento de datos personales.
- 55 Procede examinar, en un segundo momento, el contenido y el alcance del artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858 a la luz de las consideraciones anteriores.
- 56 Como ya se ha señalado en los apartados 26 y 31 de la presente sentencia, esta disposición, antes de nada, obliga a los fabricantes de automóviles a facilitar a los agentes independientes, entre otras, la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, definida en el artículo 3, punto 48, de dicho Reglamento como «toda información, incluidas todas las modificaciones y los suplementos posteriores de dicha información, necesaria para el diagnóstico, revisión e inspección de un vehículo, la preparación para la inspección técnica, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación, la reinicialización de un vehículo o para la ayuda al diagnóstico a distancia de un vehículo, así como para la instalación en él de piezas o equipos, que los fabricantes ponen a disposición de sus socios, concesionarios y talleres de reparación autorizados».
- 57 Además, el anexo X del Reglamento 2018/858, al que remite el artículo 61, apartado 4, de dicho Reglamento, precisa, en su punto 2.5.1, que la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo incluirá «la identificación inequívoca del vehículo». Por otra parte, con arreglo al punto 6.1, párrafo cuarto, de dicho anexo, el VIN debe figurar en la base de datos que el fabricante debe crear, en virtud de dicho punto 6.1, párrafo tercero, relativa a las piezas con las que el fabricante haya equipado el vehículo y que puedan ser sustituidas por piezas de recambio.
- 58 Estas disposiciones del Derecho de la Unión imponen, de este modo, a los fabricantes de automóviles la «obligación legal», en el sentido del artículo 6, apartado 1, letra c), del RGPD, de poner a disposición de los agentes independientes, entre otros datos, los VIN. Tal «obligación legal» responde al primer requisito de licitud del tratamiento de datos personales expuesto en el apartado 52 de la presente sentencia.
- 59 A continuación, el artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858 define la finalidad de esta obligación de tratamiento de datos, que no es otra que facilitar a los agentes independientes un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio, en particular, a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos, en el sentido del artículo 3, punto 48, de dicho Reglamento. La «obligación legal» de que los fabricantes pongan a disposición de los agentes independientes los VIN de sus vehículos responde, de este modo, al objetivo, enunciado en el considerando 52 de dicho Reglamento, de garantizar una competencia efectiva, no falseada, en el mercado de servicios de información para la reparación y el mantenimiento de vehículos.
- 60 Según el considerando 50 del Reglamento 2018/858, dicha competencia es necesaria para mejorar el funcionamiento del mercado interior, especialmente por lo que se refiere a la libre circulación de mercancías, la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios. Por lo tanto, el objetivo mencionado en el apartado anterior es de interés general y, por ende, legítimo (véase, por analogía, la sentencia de 1 de agosto de 2022, Vyriausioji tarnybinės etikos komisija, C-184/20, EU:C:2022:601, apartado 75). De esta forma, se cumple el segundo requisito de licitud del tratamiento de datos personales señalado en el apartado 53 de la presente sentencia.
- 61 Por último, en lo que se refiere al tercer requisito para la licitud del tratamiento de datos personales, establecido en el artículo 6, apartado 3, del RGPD y que exige que dicho

tratamiento sea «proporcional al fin legítimo perseguido», basta señalar, como hace el Abogado General en el punto 52, cuarto guion, de sus conclusiones, por un lado, que únicamente la búsqueda a partir del VIN permite una identificación exacta de los datos correspondientes a un vehículo en particular y, por otro lado, que en los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia no consta otro medio de identificación menos invasivo que, a la vez, mantenga la eficacia de la búsqueda a partir del VIN y permita satisfacer el objetivo de interés público expuesto en el anterior apartado. De este modo, el artículo 61, apartado 1, del Reglamento 2018/858 satisface el tercer requisito a que se ha hecho referencia en el apartado 53 de la presente sentencia.

- 62 A la luz de las consideraciones anteriores, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que el apartado 1 del artículo 61 del Reglamento 2018/858, en relación con su apartado 4 y con el punto 6.1 del anexo X de dicho Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que impone a los fabricantes de automóviles una «obligación legal», en el sentido del artículo 6, apartado 1, letra c), del RGPD, de poner a disposición de los agentes independientes, como «responsables del tratamiento» en el sentido del artículo 4, punto 7, de dicho Reglamento, el VIN de los vehículos que fabrican.

### **Costas**

- 63 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

- 1) **El artículo 61, apartado 1, segunda frase, del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE,**

**debe interpretarse en el sentido de que**

**la obligación de presentar la información a la que se refiere dicho apartado de manera fácilmente accesible, en forma de conjuntos de datos de lectura mecanizada y susceptibles de tratamiento electrónico, comprende toda la «información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo», en el sentido del artículo 3, punto 48, de dicho Reglamento, y no únicamente la información relativa a las piezas de recambio a que se refiere el anexo X, punto 6.1, del citado Reglamento.**

- 2) **El artículo 61, apartados 1, segunda frase, y 2, párrafo segundo, del Reglamento 2018/858**

**debe interpretarse en el sentido de que**

- **no obliga a los fabricantes de automóviles a proporcionar acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento de los vehículos mediante una interfaz de base de datos que permita realizar consultas de manera automatizada con descarga de resultados, pero les obliga a poner a disposición de los agentes independientes esta información en archivos cuyo formato permita la explotación electrónica directa de los conjuntos de datos incluidos en esos archivos;**
- **leído en relación con su artículo 61, apartado 4, y el punto 6.1, párrafo tercero, de su anexo X, obliga a los fabricantes de automóviles a crear una**

base de datos que permita efectuar búsquedas sobre todas las piezas con las que se haya equipado el vehículo no solo a partir del número de bastidor del vehículo (VIN), sino también de los criterios adicionales previstos en esta última disposición.

- 3) El apartado 1 del artículo 61 del Reglamento 2018/858, en relación con el apartado 4 de dicho artículo y el punto 6.1 del anexo X de dicho Reglamento,

debe interpretarse en el sentido de que

impone a los fabricantes de automóviles una «obligación legal», en el sentido del artículo 6, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos), de poner a disposición de los agentes independientes, como «responsables del tratamiento», en el sentido del artículo 4, punto 7, de dicho Reglamento, el VIN de los vehículos que fabrican.

Firmas