Concurrence et RGPD : la CJUE valide la communication du VIN à des tiers

Rudy Yangi, le 19 mars 2026

La CJUE précise que le numéro d'identification du véhicule (VIN) constitue une donnée personnelle dès lors qu'elle peut être associé à une personne physique via des documents d'immatriculation. Son partage avec les opérateurs indépendants est licite car imposé par une obligation légale du droit de l'Union.

Affaire C-319/22, Gesamtverband Autoteile-Handel eV contre Scania CV AB, du 9 novembre 2023

Faits

L'affaire oppose Gesamtverband Autoteile-Handel eV (ci-après : Gesamtverband), une association professionnelle allemande représentant 80% du commerce indépendant de pièces automobiles en Allemagne, au constructeur suédois Scania CV AB (ci-après : Scania), l'un des plus grands fabricants de poids lourds en Europe.

Le litige porte sur l'accès aux informations techniques nécessaires à la réparation et à l'entretien des véhicules, tel que prévu par le Règlement (UE) 2018/858, qui vise à garantir une concurrence équitable entre les concessionnaires agréés et les opérateurs indépendants (réparateurs, fabricants de pièces, éditeurs d'informations techniques, etc.).

Conformément à l'art. 61 du Règlement 2018/858, les constructeurs doivent fournir aux opérateurs indépendants un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules — notamment aux informations du système OBD (*On-Board Diagnostics*) et aux données techniques liées aux pièces de rechange – de manière « aisément accessible, sous la forme d'ensembles de données lisibles par machine et électroniquement exploitables ».

Scania met effectivement à disposition ces informations via un site Internet, mais uniquement par recherche manuelle. Les utilisateurs doivent saisir soit des critères généraux (modèle, motorisation, année), soit les sept derniers chiffres du numéro d'identification du véhicule (ou *Vehicle Identification Number*, ci-après : VIN) d'un véhicule spécifique. Les résul-

tats peuvent être imprimés ou sauvegardés en PDF – format non exploitable électroniquement –, à l'exception des informations sur les pièces, qui sont disponibles en XML.

Le problème central est que Scania ne fournit aux opérateurs indépendants (autres que les réparateurs) aucune liste des VIN de ses véhicules, ni d'interface permettant une interrogation automatisée de sa base de données. Les réparateurs, eux, peuvent seulement accéder aux VIN via les documents d'immatriculation ou le châssis du véhicule confié par le client.

Dès lors, Gesamtverband estime que cette mise à disposition ne respecte pas les exigences du Règlement 2018/858, notamment en ce qui concerne :

1. La forme des données (PDF non exploitable électroniquement),
2. L'accès aux VIN (non fournis en liste, uniquement accessibles via saisie manuelle),
3. L'absence d'interface automatisée permettant des requêtes programmées.

Il saisit donc le *Landgericht Köln* (tribunal régional de Cologne). Ce dernier, confronté à des questions juridiques complexes – notamment sur la qualification du VIN comme donnée personnelle et la licéité de son traitement –, décide de soumettre plusieurs questions préjudicielles à la CJUE, dont la troisième portait précisément sur la protection des données personnelles. La CJUE est notamment invitée à trancher si la communication du VIN par les constructeurs aux opérateurs indépendants pouvait être justifiée par une « obligation légale » au sens de l'art. 6 par. 1 let. c RGPD – c'est-à-dire si le traitement de cette donnée (le VIN) est licite parce qu'imposé par le droit de l'Union.

Analyse de la CJUE

A la question préjudicielle relative à la protection des données, la Cour a répondu par l'affirmative, après une analyse en trois temps :

1. Le VIN peut être une donnée à caractère personnel

Sous l'angle du RGPD, son art. 4 par. 1 définit une donnée personnelle comme toute information se rapportant à une personne physique identifiable, directement ou indirectement.

La CJUE rappelle que la qualification de donnée personnelle dépend du contexte. Même si le VIN est un identifiant technique, il devient personnel dès lors qu'il peut être associé à une personne physique – par exemple via le certificat d'immatriculation, qui mentionne obligatoirement le VIN à côté du nom et de l'adresse du titulaire du véhicule, selon la Directive 1999/

37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

Ainsi, le VIN – défini comme un simple code alphanumérique attribué au véhicule par son constructeur – est en tant que tel dépourvu de caractère personnel. Toutefois, il acquiert ce caractère à l'égard de quiconque dispose raisonnablement de moyens permettant de l'associer à une personne physique déterminée. C'est à la juridiction nationale de vérifier, au cas par cas, si ces moyens existent. En d'autres termes, ce n'est pas le VIN lui-même qui constitue une donnée personnelle, mais la possibilité concrète de le relier à une personne identifiée ou identifiable qui lui confère cette qualification.

En pratique, c'est au niveau de l'opérateur indépendant – et non du constructeur – que ce lien peut s'établir. En effet, c'est le certificat d'immatriculation du véhicule qui permet d'associer le VIN au nom et à l'adresse de son titulaire, et ce document se trouve entre les mains de l'opérateur indépendant, notamment du réparateur, auquel le client confie son véhicule. Dès lors, pour le constructeur, le VIN n'est pas en soi une donnée à caractère personnel ; il ne le devient qu'indirectement, dans la mesure où le constructeur le met à disposition d'opérateurs indépendants qui, eux, disposent des moyens de le rattacher à une personne physique.

2. L'obligation légale existe bien dans le droit de l'Union

Pour être licite, un traitement de données personnelles doit reposer sur un fondement au sens de l'art. 6 RGPD. Dans le contexte qui nous occupe, le traitement doit être nécessaire au respect d'une obligation légale. Ce fondement doit être défini par le droit de l'Union ou d'un État membre, conformément à l'art. 6 par. 1 let. c RGPD, et indiquer les finalités du traitement. En outre, l'obligation légale doit répondre à un objectif d'intérêt public et être proportionnée à l'objectif légitime poursuivi.

En l'espèce, l'art. 61 du Règlement 2018/858 impose aux constructeurs de fournir aux opérateurs indépendants les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, incluant l'identification non équivoque du véhicule, soit le VIN (annexe X, point 2.5.1). Le Règlement 2018/858 est un acte de l'Union. Par ailleurs, pour ce qui concerne la finalité du traitement, l'art. 5 Règlement 2018/858 précise que ce Règlement impose aux constructeurs de fournir aux opérateurs indépendants un accès équitable aux informations techniques.

3. Le traitement est proportionné et fondé sur un objectif d'intérêt public

Dans l'examen de la dernière condition, la CJUE juge que la communication du VIN est :

- **Nécessaire** : seul le VIN permet une identification précise du véhicule, indispensable pour la recherche des pièces et informations techniques.
- **Proportionnée** : aucun autre moyen moins intrusif n'est aussi efficace.
- **Fondée sur un objectif d'intérêt public** : favorise la concurrence sur le marché des services d'entretien, dans le cadre du marché intérieur (libre circulation des marchandises, liberté d'établissement).

Solution retenue par la CJUE

La CJUE confirme ainsi que constitue une « obligation légale », au sens de l'art. 6 par. 1 let. c RGPD, le Règlement 2018/858. Il revient ainsi aux constructeurs automobiles, de mettre les VIN des véhicules qu'ils fabriquent à disposition des opérateurs indépendants, en tant que « responsables du traitement », au sens de l'art. 4 par. 7 RGPD.

Portée et conséquences pratiques

Cet arrêt de la CJUE constitue une clarification de l'articulation entre le droit de la concurrence et le droit de la protection des données. Il reconnaît que le VIN, bien qu'initialement neutre, peut devenir personnel selon le contexte d'utilisation et qu'en tant que tel, son traitement est licite si imposé par une obligation légale du droit de l'Union, à condition qu'il soit proportionné et fondé sur un objectif d'intérêt public (*in casu* le bon fonctionnement du marché intérieur).

Par ailleurs, l'arrêt de la CJUE *EDBS c. SRB* (C-413/23 P), intervenu postérieurement, s'appuie explicitement sur le présent arrêt afin de clarifier la notion de donnée à caractère personnel (pour un commentaire de l'arrêt C-413/23, cf. swissprivacy.law/385/). La CJUE confirme que des données initialement non personnelles (comme un numéro VIN ou des commentaires pseudonymisés) acquièrent un caractère personnel dès lors qu'elles sont mises à la disposition de tiers disposant de « moyens raisonnables » permettant d'identifier la personne physique concernée.

S'agissant des modalités concrètes de mise à disposition des données, l'arrêt apporte également des précisions importantes. En réponse aux questions préjudicielles de la juridiction de renvoi, la CJUE clarifie trois points.

Premièrement, l'obligation de présenter les informations sous la forme d'ensembles de données lisibles par machine et électroniquement exploitables couvre l'*ensemble* des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, au sens de l'art. 3 point 48 du

Règlement 2018/858, et ne se limite pas aux seules informations relatives aux pièces de rechange visées à l'annexe X, point 6.1.

Deuxièmement, le Règlement n'impose pas aux constructeurs de mettre en place une interface de base de données permettant des interrogations automatisées avec téléchargement de résultats, il exige néanmoins que les données soient fournies dans des fichiers dont le format sert à l'exploitation électronique *directe* des ensembles de données qu'ils contiennent. Un accès exclusivement manuel – tel que celui proposé par Scania, qui se limitait à une recherche à l'écran avec sauvegarde en fichier PDF – ne satisfait pas à cette exigence, dès lors qu'il ne permet pas l'extraction automatisée des données techniques par les opérateurs indépendants.

Enfin, s'agissant des informations relatives aux pièces de rechange, les constructeurs sont tenus de constituer une base de données permettant la recherche non seulement au moyen du VIN, mais aussi au moyen de critères supplémentaires tels que l'empattement, la puissance du moteur, le type de finition ou les options. En revanche, la CJUE ne tranche pas expressément la question de savoir si le constructeur doit mettre à disposition une liste complète et actualisée de tous les VIN de ses véhicules ; elle se borne à exiger que les opérateurs indépendants puissent effectuer des recherches par tous les moyens énumérés à l'annexe X.

Proposition de citation : Rudy YANGI, Concurrence et RGPD : la CJUE valide la communication du VIN à des tiers, 19 mars 2026 *in* www.swissprivacy.law/402

Les articles de swissprivacy.law sont publiés sous licence creative commons CC BY 4.0.