C/2025/4104

25.7.2025

KOMISJONI TEATIS

akudega seotud andmete jagamise nõuete kohaldamise kohta läbivaadatud taastuvenergia direktiivi alusel

(C/2025/4104)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. oktoobri 2023. aasta direktiiviga (EL) 2023/2413 muudeti direktiivi (EL) 2018/2001, määrust (EL) 2018/1999 ja direktiivi 98/70/EÜ seoses taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamisega ning tunnistati kehtetuks nõukogu direktiiv (EL) 2015/652. Käesolevas komisjoni teatises osutatakse taastuvenergia direktiivi viimasele versioonile (nagu seda muudeti 2023. aastal) kui läbivaadatud taastuvenergia direktiivile või läbivaadatud direktiivile.

Läbivaadatud direktiivi artikkel 20a sisaldab sätteid taastuvelektri energiasüsteemi lõimimise hõlbustamiseks. Täpsemalt sisaldab artikli 20a lõike 3 teine lõik nõudeid, mille kohaselt peavad sõidukitootjad tegema reaalajas tasuta kättesaadavaks andmed aku seisukorra, laetustaseme, võimsuse seadeväärtuse ja mahutavuse kohta ning asjakohasel juhul elektrisõiduki asukohaandmed. Need andmed tuleb teha mittediskrimineerivatel tingimustel kättesaadavaks elektrisõidukite omanikele ja kasutajatele ning nende nimel tegutsevatele kolmandatele isikutele ([1]). Asjaomase sätte ülevõtmise tähtaeg on 21. mai 2025.

2. septembril 2024 avaldati komisjoni teatis, mille eesmärk on anda liikmesriikidele suuniseid direktiivi ([2]) artikli 20a ülevõtmiseks ja rakendamiseks (edaspidi „suunised“). Suunistes teatati, et „[k]omisjon toetab liikmesriike direktiivi rakendamisel kooskõlas käesoleva suunisega ning täpsustab täiendavalt parameetreid ja andmeid, mis ei ole veel standarditud, vajaduse korral dialoogi kaudu olemasolevate foorumite (näiteks mootorsõidukite töörühm, aruka energia eksperdirühm ja säästva transpordi foorum) abil, millesse kaasatakse komisjon, liikmesriikide energia ja transpordi eest vastutavad esindajad, tööstusharu esindajad ja asjaomased sidusrühmad.“ Lisaks märgiti, et „kõnealune dialoog võib anda kõnealuse sätte rakendamise kohta soovitusi, mis täiendavad õigusnorme ja käesolevat suunist“.

8. oktoobril 2024 algatas komisjon väljakuulutatud dialoogi mootorsõidukite töörühma raames, millele järgnesid kaks spetsiaalset kohtumist sama aasta 25. oktoobril ja 6. detsembril. Mootorsõidukite töörühm nõustab komisjoni seoses mootorsõidukitega seotud poliitikaalgatuste ja seadusandlike ettepanekutega ning see hõlmab liikmesriikide ametiasutusi, muid avalik-õiguslikke üksusi, ELi autotööstuse katusorganisatsioone ja -liite, ametiühinguid, kodanikuühiskonna organisatsioone ja muid ühendusi. Nagu suunistes märgitud, keskenduti dialoogis artikli 20a lõike 3 teisele lõigule, käsitledes eelkõige sõidukitootjate jagatavate andmepunktide määratlusi ja nende kättesaadavuse sagedust ning andmevahetusliidest.

Lisaks suunistele ja tuginedes dialoogi tulemustele, esitab komisjon mitu kaalutlust, mida tuleks direktiivi nõuete rakendamisel arvesse võtta.

Nagu on märgitud suuniste leheküljel 18, kuuluvad artikli 20a lõike 3 teise lõigu kohaldamisalasse kõik L-kategooria (kui nende akud kaaluvad enam kui 25 kg) või M-, N- või O-kategooria elektrisõidukite uued akud, mida kasutatakse nii akutoitega elektrisõidukites kui ka pistikühendusega hübriidsõidukites. Mis puudutab tehnilisi piiranguid, märkis komisjon suunistes, et artikli 20a lõike 3 teises lõigus sätestatud kohustust kohaldatakse alates 21. maist 2025 kõigi määruse (EL) 2018/858 ([3]) alusel heaks kiidetud uute elektrisõidukite tüüpide suhtes. Tuleks täpsustada, et tehniliste piirangute puhul kohaldatakse artikli 20a lõike 3 teises lõigus sätestatud kohustust ka kõigi uute sõidukitüüpide suhtes, mis on alates 21. maist 2025 saanud tüübikinnituse määruse (EL) nr 168/2013 ([4]) alusel, kui nende akude kaal on enam kui 25 kg.

([1]) Näiteks hoonete energiasüsteemide haldurid, liikuvusteenuste osutajad ja muud elektrituru osalised.
([2]) Komisjoni teatis „Suunised direktiivi (EL) 2018/2001 (taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta, mida on muudetud direktiiviga (EL) 2023/2413) artikli 20a kohta taastuvelektri sektorisse lõimimise kohta“ (C(2024) 5041 final).
([3]) Määrus (EL) 2018/858 hõlmab M-, N- ja O-kategooriaid.
([4]) Määrus (EL) nr 168/2013 hõlmab L-kategooriat (eelkõige mootorrattaid).

Suuniste leheküljel 26 punktis 3.3.5 (Andmevahetusliides) on märgitud, et „järgmise laadimistoimingu prognoosimiseks ja kavandamiseks tuleb andmed edastada õhu kaudu, et võimaldada reaalajas kaugsidet kolmandate isikutega“. Sidusrühmadega peetud dialoogi põhjal oleks reaalajas juurdepääs saavutatav, kui sõidukitootjad võimaldaksid olemasolevate lõimimispunktide kaudu õhu kaudu toimuva andmeedastuse funktsiooni ([5]). Seetõttu tuleks andmeid vahetada vähemalt sõidukitootjate tagaserverite kaudu ja lisaks, kui sõiduk on laadimispunktiga ühendatud, ka laadimispunkti ja elektrisõiduki vahelise mis tahes sideliidese kaudu ([6]) (nt elektriliiniside, Etherneti või WiFi kaudu sõidukite puhul, mis toetavad standardit ISO 15118 kehtivate standardi ISO 15118 standardiseeriate piires).

Nagu on märgitud suuniste punktis 3.3.2 „Akuandmete vorming“, julgustatakse liikmesriike liidu õiguse rakendamisel ühtlustama andmete jagamist kogu Euroopas. Komisjon tuletab meelde, kui oluline on kasutada rahvusvaheliste või Euroopa standardimisorganisatsioonide väljatöötatud asjakohaseid olemasolevaid või tulevasi standardeid niipea, kui need kättesaadavaks muutuvad, kuna see tagab nõuete nõuetekohase täitmise.

Dialoogi käigus jõuti järeldusele, et mõned standardid on vajalikud artikli 20a lõike 3 teise lõigu eesmärgi täitmiseks ([7]). Sellega seoses võib komisjon kaaluda võimalust esitada sõidukitootjate tagaserverite ja kolmandate isikute vahelise sideprotokolli kohta standardimistaotlus. See oleks potentsiaalselt saavutatav, kasutades praegu väljatöötamisel olevat standardit IEC 62746 ([8]). Asjaomase standardi vastavate kohaldatavate tekstiosade kasutamine, kui need tehakse kättesaadavaks, võib tagada artikli 20a lõike 3 teise lõigu nõuete nõuetekohase täitmise.

Enne kui eespool nimetatud standard on sõidukitootjate tagaserveri kaugjuurdepääsu liidese jaoks valmis ja kohaldatav, kutsub komisjon sõidukitootjaid üles tegema kasutajatele, omanikele ja nende nimel tegutsevatele kolmandatele isikutele mittediskrimineerivatel tingimustel ja tasuta kättesaadavaks dokumentatsiooni selle kohta, kuidas toimub andmepunktide väärtuste hankimine. Laadimispunkti ja elektrisõiduki vahelise mis tahes muu sideliidese puhul (nt elektriliiniside, Ethernet või WiFi sõidukite puhul, mis toetavad standardit ISO 15118 kehtivate standardi ISO 15118 standardiseeriate piires), kui dokumentatsioon asjaomaste sideliideste kaudu andmete hankimise kohta ei ole standardiseeritud, kutsub komisjon sõidukitootjaid üles tegema tasuta ja mittediskrimineerivatel tingimustel kättesaadavaks ka kasutajatele, omanikele ja nende nimel tegutsevatele kolmandatele isikutele dokumentatsiooni selle kohta, kuidas toimub andmepunktide väärtuste hankimine, kui sõiduk on laadimispunktiga ühendatud.

Suuniste punkt 3.3.4 „Akuandmetele „reaalajas“ juurdepääsu tagamine „mittediskrimineerivatel tingimustel“ ja „tasuta“ hõlmab elektrisõidukite puhul erinevaid kasutusjuhte. Seoses sellega tehti dialoogi käigus kindlaks kolm võimalikku kasutusjuhtu. Komisjon kutsub liikmesriike üles võtma arvesse järgmisi soovitusi, mis on seotud jagatavate andmepunktide määratlemise, ühikute ja kättesaadavuse sagedusega.

Esiteks tuleks sõiduki liikumise korral (täpsemalt aktiveeritud jõuallika korral, olenemata sellest, kas sõiduki kiirus on suurem kui null või mitte) andmeid jagada õhu kaudu toimuva andmeedastusega, rakendades sõiduki kasutaja/omaniku selgesõnalist nõusolekut ja nõusoleku lihtsasti kehtetuks tunnistamist ([9]), mis vastab sõiduki viimasele teadaolevale olekule järgmistel eelnevalt kindlaks määratud ajaetappidel ([10]):

— nimimahutavus ja akusüsteemi nimipinge, mida jagatakse kindlatel ajahetkedel;

— aku seisukorraga seotud andmeliigid, mis kajastavad viimase laadimiskorra ajal registreeritud väärtusi;

([5]) Määratletud kui mis tahes traadita ühendus sõidukiandmetele juurdepääsuks, näiteks kasutaja nutitelefoni 4G- või 5G-side või Bluetoothi kaudu.

([6]) Kui sõiduk on laadimispunktiga ühendatud, on lisaks tagaserverite kaudu toimuvale andmevahetusele vajalik ka andmete jagamine elektrisõiduki ja laadimispunkti vahelise sideliidese kaudu, kuna kaugühendus võib mõnes maa-aluses piirkonnas olla mitte saadaval või nõrk, mis võib takistada reaalajas andmevahetust.

([7]) Sidusrühmad kutsusid samuti üles viima artikli 20a nõuded kooskõlla tüübikinnitust käsitlevate õigusaktidega.

([8]) IEC 62746 on standardiseeria, mille on välja töötanud Rahvusvaheline Elektrotehnikakomisjon, et hõlbustada tarbijate energiajuhtimissüsteemide ja toitehaldussüsteemide koostalitlusvõimet. Standardiseeria eesmärk on standardida liidesed ja sideprotokollid, et toetada tarbimiskaja ja hajaenergia ressursside lõimimist.

([9]) Suuniste punkt 3.3.3 „Juurdepääs andmetele omanikele, kasutajatele ja kolmandatele isikutele, kes tegutsevad selgesõnalise nõusoleku alusel omanike ja kasutajate nimel“ [lk 23–24].

([10]) Praktilistel kaalutlustel, nagu andmemaht ja edastuskulud, on vaja piirata andmete ajakohastamise sagedust, kui andmete jagamine toimub sõidukitootjate tagaserveri kaudu.

— laetustase, mida jagatakse iga kord, kui laetuse protsendimäär muutub ühe ühiku võrra (ja kui see ei ole võimalik, siis iga minuti kohta);

— vajaduse korral sõiduki GPS-asukoht, mida jagatakse iga minuti järel;

— võimsuse seadeväärtusega seotud kolm viimast andmeliiki, nagu allpool kirjeldatud, jagatakse nii kiiresti kui see on tehniliselt teostatav.

Andmete edastamisega seoses julgustatakse liikmesriike sarnaselt statsionaarseid akusid käsitlevas teatises ([11]) mainitule kasutama kehtivaid eeskirju ja standardeid (näiteks standard IEC 62746-4) ning edendama parimaid tavasid, et sõidukitootjad saaksid tagada andmete ja eelkõige asukohaandmete turvalise edastamise. Eelkõige ei ole akudega seotud andmete edastamisel alati vaja isikuandmeid.

Teiseks, kui sõiduk on pargitud ja laadimispunktiga ühendatud, tuleks andmeid jagada õhu kaudu toimuva andmeedastusega, rakendades sõiduki omaniku/kasutaja selgesõnalist nõusolekut ja nõusoleku lihtsasti kehtetuks tunnistamist ([12]) ning elektrisõiduki ja laadimispunkti vahelise mis tahes sideliidese kaudu (nt aktiivse sideseansi puhul elektriliiniside või Etherneti või WiFi kaudu sõidukite puhul, mis toetavad standardit ISO 15118 kehtivate standardi ISO 15118 standardiseeriate piires), mis vastab sõiduki viimasele teadaolevale olekule järgmistel eelnevalt kindlaks määratud ajaetappidel ([13]):

— nimimahutavus ja akupinge, mida jagatakse kindlatel ajahetkedel;

— aku seisukorraga seotud andmeliigid, mida jagatakse iga kord, kui mahutavus väheneb (protsentuaalselt) ühe ühiku võrra (ja kui see ei ole võimalik, siis iga päev);

— laetustase, mida jagatakse iga kord, kui laetus muutub (protsentuaalselt) ühe ühiku võrra (ja kui see ei ole võimalik, siis iga minuti kohta);

— vajaduse korral sõiduki GPS-asukoht, mida jagatakse ühenduse ajahetkel;

— kõiki võimsuse seadeväärtusega seotud andmeliike jagatakse nii kiiresti kui see on tehniliselt teostatav.

Kui sõiduk on pargitud ja ei ole laadimispunktiga ühendatud, ei ole vaja teha andmeuuendusi enne, kui sõiduki süüde on sisse lülitatud – olemasolevad andmed kajastavad sõiduki viimast teadaolevat olekut enne sõiduki süüte väljalülitamist.

Andmete jagamise ühtlustamiseks kogu Euroopas kutsub komisjon liikmesriike üles määrama oma õigusaktides kindlaks järgmises tabelis esitatud andmeliigid. Asjaomases tabelis selgitatakse täpsemalt punktis 3.3.2 esitatud teavet. Komisjoni teatise akuandmete vorming (dialoogi põhjal). Allpool esitatud tabeli neljandas veerus on esitatud standardite näited.

Andmepunkt	Seotud andmeliigid	Staatilised/ dünaamilised andmed	Seotud standard, kui see on asjakohane	Ühik
Aku mahutavus	**Nimimahutavus** olelusringi alguses, mis on tootja määratud nimiväärtus kontrollitud tingimustes (nt 25 °C, muutumatu elektrivoolu tugevus). See vastab ampertundide koguarvule, mis väljendab täielikult laetud põhiaku tööaega kontrollitud tingimustes. See on võrdlusmahutavus, mis on ette nähtud vananemise edenemise ja sellega seotud mahutavuse vähenemise jälgimiseks kogu aku olelusringi jooksul.	Staatilised andmed	ISO 18300:2016(E)	Ah + Wh

([11]) Suuniste punkt 3.3.5 „Andmevahetusliides“ [lk 26–27].

([12]) Suuniste punkt 3.3.3 „Juurdepääs andmetele omanikele, kasutajatele ja kolmandatele isikutele, kes tegutsevad selgesõnalise nõusoleku alusel omanike ja kasutajate nimel“ [lk 23–24].

([13]) Praktilistel kaalutlustel, nagu andmemaht ja edastuskulud, on vaja piirata andmete ajakohastamise sagedust, kui andmete jagamine toimub sõidukitootjate tagaserveri kaudu.

Andmepunkt	Seotud andmeliigid	Staatilised/ dünaamilised andmed	Seotud standard, kui see on asjakohane	Ühik
	Praegune mahutavus ([14]) või kasutatav akumahutavus, mis aja jooksul väheneb.	Dünaamilised andmed	Koostamisel olev prEN 18060 CEN/CENELEC Ajakava: 2025. aasta mai paiku	Ah + Wh
	Akusüsteemi nimipinge	Staatilised andmed		V
Aku seisukord	**Mahutavuse vähenemine:** see väljendab aja jooksul ja kasutamisel toimuvat vähenemist laengus, mida aku suudab nimipingel anda, võrreldes algse nimimahutavusega. Selle saab tuletada nimimahutavusest ja praegusest mahutavusest.	Dünaamilised andmed	Koostamisel olev prEN 18060 CEN/CENELEC Ajakava: 2025. aasta mai paiku	%
	Üldise tehnilise normi nr 22 / Euro 7 kohaselt teatatud **sertifitseeritud energiaseisund**, mis on mõõdetud või sõidukisisese kasutatava akuenergia jõudlus aku olelusringi konkreetsel ajahetkel, väljendatuna protsendina sertifitseeritud kasutatavast akuenergiast.	Dünaamilised andmed	Üldine tehniline norm nr 22 (elektrisõidukisisese aku tööaega käsitlev ÜRO üldine tehniline norm)	%
	Üldise tehnilise normi nr 22 / Euro 7 kohaselt teatatud **sertifitseeritud sõiduulatuse seisund**, mis on mõõdetud või sõidukisisene elektriline sõiduulatus aku olelusringi konkreetsel ajahetkel, väljendatuna protsendina sertifitseeritud sõiduulatusest.	Dünaamilised andmed	Üldine tehniline norm nr 22 (elektrisõidukisisese aku tööaega käsitlev ÜRO üldine tehniline norm)	%
	Täiendavad parameetrid ([15]) täieliku ülevaate saamiseks aku seisukorrast (nagu on kindlaks määratud määruses (EL) 2023/1542): — **sisetakistus** (oom) – elektrivoolule elemendis või patareis või akus võrdlustingimustes avalduv takistav mõju, st elektroonse takistuse ja ioonilise takistuse summa, mis annab panuse koguaktiivtakistusse, sealhulgas induktiivsed/mahutavusomadused; — **sisetakistuse suurenemine** (%) – aku sisetakistuse suurenemine aja jooksul ja kasutamisel võrreldes algse sisetakistusega;	Staatilised/ dünaamilised andmed	Koostamisel olev prEN 18060 CEN/CENELEC Ajakava: 2025. aasta mai paiku	Mitmesugused ühikud

([14]) Sidusrühmad rõhutasid, et koostamisel oleva standardi prEN 18060 CEN/CENELEC alusel välja töötatud praegust mahutavust tuleks kasutada lisaks nimimahutavusele.

([15]) Sidusrühmad rõhutasid, et lisaks aku seisukorrale, mida mõõdetakse protsentides, on vaja ka täiendavaid parameetreid, et saada täielik ülevaade aku seisukorrast, mis on taastuvenergia direktiivis määratletud kui näitaja, mis kirjeldab aku üldseisundit ja kindlaksmääratud jõudluse saavutamise suutlikkust võrreldes selle esialgse seisundiga.

Andmepunkt	Seotud andmeliigid	Staatilised/ dünaamilised andmed	Seotud standard, kui see on asjakohane	Ühik
	— **võimsus** (W) – energiakogus, mida aku suudab teatava ajavahemiku jooksul võrdlustingimustes anda; — **võimsuse vähenemine** (%) – aja jooksul ja kasutamisel toimuv vähenemine võimsuses, mida aku suudab nimipingel võrdlustingimustes anda; — **energiatsükli kasutegur ja selle vähenemine** (%) – aku tühjenduskatse ajal saadava netoenergia suhe koguenergiasse, mis on vajalik algse laetustaseme taastamiseks standardlaadimisega.			
Laetustase	Ühtlustamise huvides on soovitatav jagada praeguse mahutavuse protsenti vahemikus 0–100 ([16]), nagu on määratletud standardis ISO 15118-20 (kus praegune mahutavus väljendab eespool nimetatud dünaamilist ajahetke).	Dünaamilised andmed	Kasutatava mahutavuse puhul koostamisel olev standard: prEN 18060. Ajakava: 2025. aasta mai paiku	% + Wh
Asukoht	GPS-asukoht (isikuandmete kaitse üldmäärusele vastav meetrites väljendatud ruumiline eraldusvõime)	Dünaamilised andmed	ISO 6709	
Võimsuse seadeväärtus	**Maksimaalne laadimisvõimsus/ tühjakslaadimisvõimsus/-vool**, **mida sõiduk** laadimispunktiga ühendamisel **toetab**.	Dünaamilised andmed	Näiteks kirjeldatud standardis ISO 15118-20 järgmiselt: — EVMaximumCharge-Power; — EVMaximumDischarge-Power.	W + A
	Praegune laadimisvõimsus/ tühjakslaadimisvõimsus/-vool, st sõiduki poolt mõõdetav praegune aktiivvõimsus	Dünaamilised andmed	Näiteks kirjeldatud standardis ISO 15118-20 järgmiselt: — EVPresentActivePower.	W + A
	Võimsuse/voolu hulk, mida sõiduk on seadistatud laadimisjaamast mis tahes ajahetkel **laadima või sinna edastama** ([17]).	Dünaamilised andmed	Näiteks kirjeldatud standardis ISO 15118-20 (vahelduvvool-dünaamiline režiim) järgmiselt: — EVSETargetActivePower.	W + A

([16]) Sidusrühmad rõhutasid, et praeguse (muutuva) mahutavusega seotud laetustaset oleks otstarbekam kasutada kui nimimahutavusega seotud laetustaset. Lisaks vastaks see standardi ISO 15118-20 (koostamisel olev standard prEN 18060) kohaselt standarditud andmeliigile.

([17]) Selle aluseks on: i) akupiirangud, näiteks sõiduki suurim lubatud võimsus, laetustase ja soojuspiirangud (nt vähendatud võimsus kui aku on peaaegu täis laetud või kõrgel/madalal temperatuuril); ii) laadimisjaama piirangud, millega määratakse kindlaks maksimaalne väljund, mida jaam suudab pakkuda; iii) võrgu- ja keskkonnategurid, sealhulgas koormuse reaalajas reguleerimine, võrgu stabiilsuse nõuded ja kohalikud eeskirjad.

Andmepunkt	Seotud andmeliigid	Staatilised/ dünaamilised andmed	Seotud standard, kui see on asjakohane	Ühik
	Praegu aktiivse mähisvõimsuse maksimaalne ja minimaalne piirmäär, mille järgimise tagavad akuhaldussüsteem või muud juhtplokid, et kaitsta akut. Maksimaalse ja minimaalse piirmäära üldmõisted soovitatakse määratleda vastavalt standardile EN 50491-12. Sellega määratakse kindlaks võimsuse vahemik, mis on akuhaldussüsteemi puhul tehniliselt võimalik. Antud tingimustel ei ole aku kaitseks rakendatavate ohutusmeetmetega lubatud energia edasi- või tagasiülekanne väljaspool asjaomast mähisvõimsust (vahemikku).	Dünaamilised andmed		W
	Praegu aktiivse mähisvõimsuse maksimaalne ja minimaalne piirmäär, mida sõiduki laadimise juhtseade järgib sõidukisisese laadimisseadme praeguse võimsuse seadeväärtuse arvutamisel. Asjaomase mähisvõimsusega määratakse kindlaks võimsuse seadeväärtuse vastuvõetav vahemik, võttes arvesse optimeerimise ja paindlikkuse eesmärki ([18]). Selle tagab tavaliselt sõidukisisese laadimise juhtseadme laadimise kavandamise algoritm ning see sõltub tavaliselt välistest piirangutest, mida sõidukitootjad seavad sõidukile kolmandate isikute (liikuvusteenuste osutajad ja muud elektrituru osalised) nimel. Hoone energiajuhtimissüsteemiga lõimimise korral esindab mähisvõimsus hoone paindlikkuseesmärke, mida sõiduki laadimise juhtseade peaks arvesse võtma.	Dünaamilised andmed (trükitakse, sisestatakse, esitatakse vajaduse korral, jagatakse ka siis, kui sõiduk liigub).	Näiteks on standardis ISO 15118-20 kirjeldatud energiaülekande juhtimiskontuuri sõnumeid järgmiselt: — EVMaximumCharge-Power; — EVMaximumDischarge-Power.	W
	Andmed, mis on seotud saadaoleva/ laaditava energiaga kuni tarbija poolt kindlaks määratava minimaalse laetustasemeni. See kajastab eelkõige energiataseme erinevust sõidukiaku praeguse energiataseme ja selle minimaalse energiataseme vahel, mille lõppkasutaja peab akus tagama.	Dünaamilised andmed (jagatakse ka siis, kui sõiduk liigub)	Näiteks kirjeldatud standardis ISO 15118-20 (dünaamiline režiim) järgmiselt: — EVTargetEnergyRequest.	Wh

([18]) Nagu on märgitud direktiivi (EL) 2023/2413 põhjenduses 52, aitaks nende andmete jagamine hõlbustada elektrisõidukite lõimimisega seotud toiminguid ning arendada hajutatud salvestusvahendite koondamisega seotud paindlikkuse tagamise ja tasakaalustamise teenuseid konkurentsivõimeliselt. Asjaomase andmepunkti jagamine toetaks sõiduki lõimimist kohaliku energiajuhtimissüsteemiga (energiajuhtimissüsteem või kliendi energiajuht). Selle mähisvõimsuse mittejärgimine tooks kaasa selle, et ei täideta paindlikkuse tagamise või tasakaalustamise teenuste vajadusi, näiteks neid, mille on algatanud hajutatud salvestusvahendite energiavahendaja või hoone energiajuhtimissüsteem.

Andmepunkt	Seotud andmeliigid	Staatilised/ dünaamilised andmed	Seotud standard, kui see on asjakohane	Ühik
	Andmed, mis on seotud saadaoleva/ laaditava energiaga kuni tarbija poolt kindlaks määratava maksimaalse laetustasemeni. See kajastab eelkõige energiataseme erinevust sõidukiaku praeguse energiataseme ja lõppkasutaja lubatud maksimaalse energiataseme vahel. Kasutada tuleks standardi ISO 15118-20 vastavate andmemääratluste loogikat (maksimaalsed määrad, sihtmäärad, pehmed ülemised ja alumised V2X-side piirmäärad jms).	Dünaamilised andmed (jagatakse ka siis, kui sõiduk liigub)	Näiteks kirjeldatud standardis ISO 15118-20 (dünaamiline režiim) järgmiselt: — EVMaximumEnergyRequest; — EVMaximumV2XEnergyRequest; — EVMinimumV2XEnergyRequest.	Wh