C/2025/5026

15.9.2025 г.

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Насоки относно данните за превозните средства, придружаващи Регламент (ЕС) 2023/2854 на Европейския парламент и на Съвета (Акта за данните)

(текст от значение за ЕИП)

(C/2025/5026)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1. Регламент (ЕС) 2023/2854 на Европейския парламент и на Съвета ([1]) относно хармонизирани правила за справедлив достъп до данни и за тяхното използване („Актът за данните“) има за цел да гарантира справедливо разпределение на стойността на данните и да увеличи наличността на данните. Това ще създаде условия за просперираща икономика, основана на данни, и ще даде възможност за разработване на иновативни продукти, услуги и бизнес модели. Актът за данните е хоризонтален законодателен акт, който се прилага във всички области и сектори на икономиката.

2. С настоящите насоки относно данните за превозните средства се предоставят съобразени с нуждите съвети на заинтересованите страни от автомобилната промишленост относно начина на прилагане на глава II от Акта за данните. Те имат за цел да обяснят основните задължения по Акта за данните, тъй като те са свързани с данните за превозните средства, определени в точка 19 от настоящите насоки, като се съсредоточават върху данните, които са в обхвата на глава II от Акта за данните, и върху приложимите правила за достъп.

3. Комисията проведе всеобхватна консултация при съставяне на настоящия документ с насоки. Тя се консултира с множество заинтересовани страни, представляващи цялата верига за създаване на стойност в автомобилната промишленост, като същевременно гарантира географски и секторен баланс. Консултацията включваше семинари, въпросници и срещи със заинтересованите страни. Комисията надлежно анализира и разгледа получената обширна информация и я използва при изготвяне на насоките.

4. С настоящия документ се цели единствено да се предоставят насоки. С него не се разширяват, нито се изменят правата или задълженията, установени съгласно Акта за данните.

5. Настоящите насоки се отнасят само до Акта за данните. Ето защо те не следва да се разглеждат като тълкуване, нито засягат прилагането на:

— специфично за сектора законодателство, като например Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета („Регламента за одобряване на типа“) ([2]) или Регламент (ЕС) № 461/2010 на Комисията ([3]) и придружаващите го насоки ([4]), особено когато това законодателство се прилага по отношение на достъпа до данни за превозното средство (напр. информация от бордовата диагностика (БД) или данни за емисиите от превозните средства);

([1]) Регламент (ЕС) 2023/2854 на Европейския парламент и на Съвета от 13 декември 2023 г. относно хармонизирани правила за справедлив достъп до данни и за тяхното използване и за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2394 и Директива (ЕС) 2020/1828 (Акт за данните) (ОВ L, 2023/2854, 22.12.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Регламент (ЕС) № 461/2010 на Комисията от 27 май 2010 г. относно прилагането на член 101, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз към категориите вертикални споразумения и съгласувани практики в сектора на моторните превозни средства (ОВ L 129, 28.5.2010 г., стр. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), изменен с Регламент (ЕС) 2023/822 на Комисията от 17 април 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 461/2010 по отношение на срока на неговото прилагане (ОВ L 102I, 17.4.2023, стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Известие на Комисията — Допълнителни насоки относно вертикалните ограничения в споразуменията за продажба и ремонт на моторни превозни средства и дистрибуцията на резервни части за моторни превозни средства (ОВ C 138, 28.5.2010 г., стр. 16), изменени с изменения на Известието на Комисията — Допълнителни насоки относно вертикалните ограничения в споразуменията за продажба и ремонт на моторни превозни средства и дистрибуцията на резервни части за моторни превозни средства (ОВ C 133I, 17.4.2023 г., стр. 1).

— друго съответно законодателство, като например Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета ([5]) („Общия регламент относно защитата на данните“, вж. съображение 7 и член 1, параграф 5 от Акта за данните) или Директива (ЕС) 2023/2413 на Европейския парламент и на Съвета ([6]) („Директивата за енергията от възобновяеми източници“) и придружаващото я известие на Комисията относно споделянето на данни, свързани с батериите ([7]).

6. Настоящите насоки се отнасят само до автомобилния сектор. Това включва производителите на оригинално оборудване (ПОО), доставчиците, доставчиците на следпродажбено обслужване и доставчиците на застрахователни услуги. Следователно съдържанието му не може да бъде автоматично екстраполирано към други отрасли или към публичния сектор.

7. Настоящите насоки не заменят, нито отменят други документи с насоки относно Акта за данните, публикувани от Комисията. Настоящите насоки по-скоро допълват тези документи и следва да се разглеждат заедно с тях.

8. Тълкуването на законодателството на ЕС с обвързващ характер е от изключителната компетентност на Съда на Европейския съюз. Ето защо тълкуването от страна на Комисията на Акта за данните по отношение на прилагането му към данните за превозните средства не оказва влияние върху тълкуването, което може да бъде дадено от Съда на Европейския съюз.

9. Становищата, изразени в настоящите насоки, нямат отношение към позицията, която Комисията може да заеме пред Съда на Европейския съюз.

2. ДАННИ, ПОПАДАЩИ В ОБХВАТА НА ГЛАВА II ОТ АКТА ЗА ДАННИТЕ

10. В глава II от Акта за данните се определят правата на достъп до данни и на използване на данните на ползвателите на свързани продукти и свързани услуги.

2.1. **Свързан продукт**

11. „Свързан продукт“ е „вещ, която придобива, генерира или събира данни, отнасящи се до нейното използване или нейната среда, и която е в състояние да предава данни от продукта чрез електронна съобщителна услуга, физическа връзка или достъп от самото устройство, и чиято основна функция не е съхраняването, обработката или предаването на данни от името на друго лице, различно от ползвателя“ (член 2, точка 5).

12. Настоящите насоки се отнасят единствено до превозни средства, които представляват „свързани продукти“ по смисъла на член 2, точка 5). ПОО или държателят на данни, в зависимост от случая, трябва да прецени дали дадено превозно средство се квалифицира като „свързан продукт“.

2.2. **Свързана услуга**

13. „Свързана услуга“ е „цифрова услуга, различна от електронна съобщителна услуга, включително софтуер, която е свързана с продукта към момента на покупката, вземането под наем или закупуването на лизинг по такъв начин, че липсата ѝ би попречила на свързания продукт да изпълнява една или повече от своите функции, или която впоследствие е свързана с продукта от производителя или от трета страна с цел добавяне, актуализиране или адаптиране на функциите на свързания продукт“ (член 2, точка 6).

([5]) Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Директива (ЕС) 2023/2413 на Европейския парламент и на Съвета от 18 октомври 2023 г. за изменение на Директива (ЕС) 2018/2001, Регламент (ЕС) 2018/1999 и Директива 98/70/ЕО по отношение на насърчаването на енергията от възобновяеми източници и за отмяна на Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета, ОВ L (2023/2413, 31.10.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Известие на Комисията относно прилагането на изискванията за споделяне на данни, свързани с батериите, съгласно преработената Директива за енергията от възобновяеми източници (ОВ C, C/2025/4104, 25.7.2025 г.).

14. Настоящите насоки се отнасят единствено до свързани услуги по смисъла на член 2, точка 6), които са свързани с превозно средство, както е определено в точка 12 от настоящите насоки (за целите на настоящите насоки това може да се нарича „услуга, свързана с превозното средство“).

15. Услугата, свързана с превозното средство, предполага двупосочен обмен на данни между превозното средство и доставчика на услуги, независимо дали това е ПОО или трета страна, който засяга работата или поведението на превозното средство (вж. съображение 17). Услугите, които не засягат функционирането на превозното средство, не може да се считат за свързани услуги. Примерите за такива услуги включват приложение за смартфон, което анализира и показва историята на зареждането на електрическо превозно средство, без да предава команди към превозното средство, или застрахователни услуги въз основа на начина на шофиране, при които се анализират данни за превозното средство, за да се създаде профил на поведението на водача.

16. Традиционното следпродажбено обслужване, като например спомагателни консултантски, аналитични и финансови услуги, както и редовен ремонт и поддръжка, обикновено не се считат за услуга, свързана с превозното средство, тъй като те „не оказват въздействие върху функционирането на свързания продукт“ или „не включват предаване на данни или команди към свързания продукт от доставчика на услуги“ (вж. съображение 17). Тези услуги не са „изрично отнасящи се до изпълнението на функциите на свързания продукт“. Например „редовният“ ремонт и поддръжка, като например смяна на спирачки или на маслото, не се считат за свързани услуги, ако се извършват ръчно и офлайн (т.е. те не са цифрови услуги). Освен това тези услуги не включват непременно добавяне или адаптиране на функционалността на превозното средство, нито включват предаване на данни или команди към превозното средство.

17. Услугите, свързани с превозните средства, в автомобилния сектор може да включват:

— услуги за дистанционно управление на превозни средства, които активират или изпълняват функциите на превозното средство (напр. дистанционно заключване/отключване на вратите, пускане/спиране на двигателя, установяване на подходяща температура в купето, управление на зареждането на електрически превозни средства);

— „нередовен“ ремонт и поддръжка, които включват двупосочен обмен на данни между превозното средство и доставчика на услуги и които допълват или адаптират функционалните възможности на превозното средство. Пример за такава услуга включва услуга, предвиждаща нуждите от техническо обслужване въз основа на индивидуални данни за поведението на водача, която показва на таблото на превозното средство предупреждения и предложения за поддръжката;

— услуги в облак, които съхраняват предпочитанията на водача по отношение на положението на седалката и огледалото, информационно-развлекателните системи, режима на шофиране, температурата и др. и автоматично ги прилагат към превозното средство;

— услуги по динамична оптимизация на маршрута, при които се използват данни за превозното средство (напр. ниво на акумулаторна батерия или гориво; налягане в гумите), за да се предложат маршрути, зарядни станции или бензиностанции чрез таблото на превозното средство.

2.3. **Определение на данните в обхвата на глава II от Акта за данните**

18. Данните в обхвата на глава II от Акта за данните включват данни от продукта (член 2, точка 15) и данни от свързана услуга (член 2, точка 16), включително съответните метаданни, необходими за тълкуването и използването на тези данни (вж. член 2, точка 17, член 3, параграф 1, член 4, параграф 1 и член 5, параграф 1).

19. Настоящите насоки се отнасят до данни за превозни средства, които единствено за целите на насоките следва да се разбират като данни от продукти, генерирани от използването на превозно средство (вж. точка 12 от настоящите насоки), и данни от услуги, свързани с превозните средства (вж. точка 14 от настоящите насоки).

20. Актът за данните предоставя на ползвателите и на трети страни, избрани от ползвателя, правото на достъп и използване на данни за превозните средства. Той не съдържа правила относно правата на достъп до функциите или ресурсите на превозното средство ([8]). Следователно правилата относно правата на достъп до функциите или ресурсите на превозното средство не са част от настоящите насоки.

([8]) Ресурсите на превозното средство следва да се разбират като техническата инфраструктура на превозното средство (както хардуер, така и софтуер), използвана за обработка на данни (изчислителни ресурси, като електронни блокове за управление и изпълнителни механизми/датчици), за достъп до данни, за предаване на данни извън борда или за взаимодействие с водача (комуникационни ресурси като таблото или интерфейса човек-машина).

21. В съответствие с обясненията, предоставени в съображение 15, държателите на данни следва да предоставят достъп само до „необработени“ и „предварително обработени данни“, включително придружаващите ги метаданни, необходими за тълкуване и използване на данните. За разлика от това „информацията, изведена или получена от такива данни“, следва да се счита извън обхвата на Акта за данните.

22. Целта на Акта за данните е данните да станат достъпни за ползвателите и трети страни. Поради това всички данни, генерирани от използването на превозно средство или по време на предоставянето на услуга, свързана с превозното средство, следва по принцип да се разглеждат в обхвата на Акта за данните, освен ако са „информация, изведена или получена“ от необработени и предварително обработени данни за превозното средство по смисъла на Акта за данните.

23. Поради разнообразието от възможни технически приложения и потенциала за бъдещо развитие следващите раздели и примери са предназначени да бъдат илюстративни и неизчерпателни.

2.3.1. *Необработени данни*

24. Необработените данни са данни, които не са съществено променени. Те са известни и като изходни или първични данни. Те се отнасят до точки от данни, генерирани автоматично без по-нататъшна форма на обработка (съображение 15). Това включва данни, получени пряко от действия на ползвателя (управление, екрани, бутони и др.) или данни, автоматично генерирани например от датчици за превозни средства.

2.3.2. *Предварително обработени данни*

25. Предварително обработените данни са точки от данни, които са преминали обработка „с цел да станат разбираеми и използваеми преди последваща обработка и анализ“ (съображение 15). Те включват „данните, събрани от един датчик или свързана група датчици, с цел събраните данни да станат разбираеми за по-широки случаи на употреба чрез определяне на физическо количество или качество или на промяна във физическо количество, като температура, налягане, дебит, звук, стойност на pH, ниво на течност, позиция, ускорение или скорост“. Следователно Акта за данните прилага *функционално* разбиране на обработването на данни (*функцията* е данните да станат разбираеми и използваеми). Фактори като сложността на обработването или необходимостта от защита на инвестициите в такова обработване не играят роля в определението за предварително обработени данни.

26. Обща характеристика на предварително обработените данни е, че те описват и характеризират експлоатацията или състоянието на превозното средство. Предварително обработените данни не са „нова“ информация; естеството на основните данни остава непроменено. С други думи, данните, дори ако са нормализирани, преформатирани, филтрирани, калибрирани, преобразувани, агрегирани, преизчислени, коригирани или измерени по друг начин, изчислени или обработени, все още отразяват реални събития или условия, както са отчетени от датчиците или системите на превозното средство (напр. температура, скорост, ускорение, местоположение). Съдържанието или значението на изходните данни остава непроменено и само е подготвено или усъвършенствано за бъдеща употреба.

2.3.3. *Изведени или получени данни*

27. „Изведената или получена информация“ от необработени и предварително обработени данни, от друга страна, е изключена от обхвата на Акта за данните. Изведените или получени данни са „резултат от допълнителни инвестиции за определяне на стойности или извличане на изводи от данните, по-специално чрез патентовани, сложни алгоритми, включително тези, които са част от патентован софтуер“ (съображение 15).

28. Понятието „изведени или получени данни“ далеч надхвърля чисто техническите съображения. Както е посочено в съображение 15 („информация, изведена или получена“ от необработени или предварително обработени данни) и вече обяснено по-горе (в точка 26 от настоящите насоки), *естеството на информацията*, представена в дадена точка от данни, е определящият отличителен белег. Данните, определящи физическо количество или качество или промяна във физическо количество, на свързания продукт, следва да се считат в обхвата на Акта за данните. За разлика от това, данните, представляващи изцяло „нова“ информация, създадена от държателя на данни, извършващ допълнителни инвестиции за определяне на стойност или информация за съществуващи необработени и предварително обработени данни, не попадат в обхвата.

29. Както е посочено в съображение 15 („по-специално чрез патентовани, сложни алгоритми“) и в съответствие с целта на Акта за данните за защита на иновациите в областта на данните от страна на държателите на данни, „изведените или получени данни“ трябва да бъдат резултат от обработване, свързано с определена сложност или изобретателност. Следователно извършването на основни математически операции, като например събиране, изваждане, умножение, деление или изчисляване на средна стойност, не води до изключване на дадена точка от данни от обхвата, дори ако обработката води до допълнителна информация, надхвърляща значението или съдържанието на изходните данни (напр. използване на предварително обработените точки от данни „дебит на горивото в литри/час“ и „скорост на превозното средство в км/ч“ за изчисляване на текущия или средния разход на гориво).

30. Актът за данните има за цел да даде възможност на ползвателите и трети страни да имат достъп и да използват (съвместно) генерирани данни за разработване на иновативни продукти и услуги при равнопоставени условия с държателя на данните. Поради това, въпреки че иновативното обработване от държателите на данни с цел получаване на допълнителни стойности или информация от необработени или предварително обработени данни е защитено от разкриване, основните данни, служещи като входни данни за такова обработване, обикновено остават в обхвата, освен ако тези данни сами по себе си са изведени или получени данни по смисъла на Акта за данните.

31. Комбинацията от данни от множество източници, като например датчици, може по-добре да илюстрира тази обосновка. Съгласно съображение 15 „информация, получена чрез сливане на сензори, при което данни се извличат или извеждат от множество сензори“, следва да се счита извън обхвата на Акта за данните. Това обаче не означава, че всяка комбинация от различни точки от данни сама по себе си би била достатъчна, за да се изключат от обхвата получените данни. Това се потвърждава от съображение 15, съгласно което при определени обстоятелства данните, които са „в съчетание с други данни“, се считат в обхвата. Вместо това, за да бъде изключено от обхвата, обработването на данни от множество източници трябва да доведе до *напълно нова информация*, която надхвърля основните математически операции във връзка с изходните данни (например системи за откриване на обекти, които обработват данни от множество източници, за да анализират заобикалящата среда на превозното средство). За разлика от това, данните, които са резултат от комбинация от данни, *без да се получава нова значима информация, надхвърляща естеството на информацията, представена в изходните данни*, следва да се считат в обхвата. Примерите за такива данни включват добавяне на данни за местоположението, базирани на глобалната навигационна спътникова система (ГНСС), като етикет към други данни за превозното средство, за да се получат данни, свързани с местоположението, времеви печат на точка от данни или карта, съответстваща на данни от датчици, базирани на ГНСС, за да се получи по-точно географско местоположение.

32. Прогнозите за бъдещи събития, стойности или условия обикновено се разглеждат извън обхвата, тъй като обичайно предоставят „нова“ информация, която надхвърля описанието и характеризирането на текущата експлоатация или състояние на превозното средство (вж. точка 26 от настоящите насоки). „Прогноза“ предполага известна степен на неопределеност (напр. прогнози за траекторията на превозното средство). Това контрастира със събития, стойности или условия, които, въпреки че са в бъдеще, са сигурни или не изискват сложно тълкуване, надхвърлящо основните математически операции. Примерите за това включват предварително определената дата/период на следващото обслужване и текущите параметри или стойности, екстраполирани в бъдеще с използване на основни математически операции като линейни уравнения. Когато прогнозираното събитие, стойност или състояние са свързани с данни, които биха били считани в обхвата на Акта за данните без този прогнозен елемент, държателите на данни трябва да направят достъпна алтернативна, макар и не толкова точна точка от данни, ако тази точка от данни е предварително обработени данни по смисъла на Акта за данните и ако е леснодостъпна за тях. Например виртуалният датчик за ниво на горивото може да използва сложен модел за машинно самообучение, за да прогнозира бъдещото ниво на горивото въз основа на стила на шофиране, историята на пътуването и други фактори. Ако обаче държателят на данните разполага с алтернативни данни за нивото на горивото без прогнозен елемент, например чрез по-малко точен физически сигнал от датчика за нивото на горивото, тези данни трябва да бъдат достъпни.

2.3.4. *Примери за данни в обхвата и извън него*

33. В този контекст примерите за необработени данни по смисъла на Акта за данните могат да включват:

(а) сигнали от датчици (напр. скорост на колелата; налягане в гумите от клапана на системата за следене на налягането в гумите; спирачно налягане; скорост на ъглово преместване около вертикалната ос; сигнали за местоположението на прозорците, дроселната клапа или други компоненти на превозното средство; показания на кислородния датчик; въздушен поток; ъгъл на завъртане на волана; обороти на двигателя за минута);

(б) необработени данни за изображения или облак от точки директно от камери и LiDAR сензори;

(в) звукови вълни, уловени от микрофони;

(г) данни от радарни сигнали преди прилагане на алгоритми за откриване или проследяване на обекти;

(д) необработени съобщения по CAN-шина;

(е) данни, пряко получени от ръчни команди (напр. чистачка: включена/изключена; използване на климатична инсталация) или от обикновено задействане (например ключ: включен/изключен; ръчна спирачка: включена/изключена;

(ж) състояние на компонент на превозното средство (напр. превозно средство, врата, прозорец, багажник: заключени/отключени) и др.

34. Примерите за предварително обработени данни ([9]) по смисъла на Акта за данните могат да включват:

(а) температури, измерени или изчислени в превозното средство или извън него (в °C ([10]), напр. на масло, охлаждаща течност, двигател, акумулаторни елементи, катализатор, външен въздух и др.);

(б) скорост на превозното средство (в km/h или mph);

(в) ускорение на превозното средство;

(г) нива на течността (в литри и в проценти, напр. гориво, масло, течност за отработилите газове от дизелов двигател, спирачна течност, течност за чистачки на предното стъкло);

(д) дебити (напр. гориво);

(е) данни, базирани на ГНСС, като например (коригирано) местоположение;

(ж) показание на километражния брояч;

(з) консумация на гориво/енергия (в литри/100 km или мили/галон или kWh/100 km), освен ако е предвидена по смисъла на точка 32 от настоящите насоки;

(и) резюмета на пътуването (напр. час на деня, в който превозното средство се движи; средно изминато разстояние);

(й) ниво на батерията (във волт и в проценти);

(к) нормализирано налягане в гумите при еталонна температура (в psi, bar или kPa);

(л) износване на спирачните накладки (като процент), освен ако е предвидено по смисъла на точка 32 от настоящите насоки;

(м) време или разстояние до следващото обслужване, освен ако е предвидено по смисъла на точка 32 от настоящите насоки;

(н) състояние или положение на системата или компонента на превозното средство, получени от обработката на необработени данни (напр. състояние на двигателя, т.е. работещ двигател: включен/изключен; състояние на системата за спиране/пускане: активна/неактивна; състояние на зареждане на акумулаторната батерия: в ход/завършено/в режим на неизправност и като процент, независимо от това дали превозното средство е включено; състояние на активиране на автоматичното осветление/чистачки, антиблокираща спирачна система или въздушна възглавница; информация, указваща неизправности в хардуера на превозното средство, например кодове за неизправност или индикаторни лампи за неизправност);

(о) данни, използвани като параметри при по-нататъшна обработка или изчисления, дори ако произхождат от действие, предприето от ползвателя (напр. зададена от ползвателя целева температура, използвана като параметър от климатичната система за контрол за регулиране на отоплението/охлаждането; ръчно избрана предавка, използвана от блока за управление на предавателната кутия за управление на въртящия момент на двигателя; активиране на спортния режим, в резултат на което параметърът „активен спортен режим“ се използва в множество логики за контрол) и др.

35. Примерите за изведени или извлечени данни по смисъла на Акта за данните могат да включват ([11]):

(а) данни, генерирани от алгоритми за динамично премаршрутиране и оптимално планиране на маршрута;

(б) данни от усъвършенствани системи за подпомагане на водача, различни от данните за състоянието (активирането) (напр. откриване и класифициране на обекти, прогнози за траекторията, оценка на риска, аварийно спиране, команди за подпомагане на управлението, като например подпомагане на поддържането на лентата за движение, адаптивен контрол за поддържане на постоянна скорост или сигнали за превишаване на скоростта);

(в) данни, получени от алгоритми за управление на двигателя, които оптимизират горивната ефективност, емисиите и работните показатели;

(г) данни от системите за анализ на водача, като например шофиране или екологични оценки;

(д) анализ на сериозността на произшествието и др.

([9]) В зависимост от индивидуалната архитектура на превозното средство някои от тези точки от данни може по-скоро да бъдат класифицирани като необработени, отколкото като предварително обработени данни.

([10]) Единиците, посочени в настоящия раздел, са предназначени да бъдат ориентировъчни, а не изчерпателни. Задължението за предоставяне на данни се прилага и ако държателят на данните избере да използва друга единица.

([11]) Този списък няма отношение към задълженията за предоставяне на данни съгласно специфичното за сектора законодателство, вж. точка 5.

3. ДОСТЪП ДО ДАННИ ЗА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА (ЧЛЕНОВЕ 3, 4 И 5)

36. Правото на ползвателите на достъп и използване на данни от продукти и свързани услуги, включително с цел споделянето им с трети страни по техен избор, е основната характеристика на глава II от Акта за данните. Държателите на данни могат да предоставят на ползвателите достъп до данните пряко в съответствие с член 3, параграф 1 или непряко в съответствие с член 4, параграф 1.

37. Член 3, параграф 1 не създава задължение за предоставяне на ползвателя на пряк достъп до данните от продукта (т.е. данните, предназначени за извличане) и свързаните с тях услуги във всички ситуации, а по-скоро само „когато е относимо и технически осъществимо“. Тази формулировка има за цел да даде на производителите на превозни средства свобода на преценка дали да проектират свързан продукт по начин, който предоставя на ползвателя „неконтролиран“ достъп до данни (т.е. без каквато и да е намеса на която и да е друга страна) или достъп с допълнителен контрол в съответствие с член 4, параграф 1.

38. Когато ползвателите нямат пряк достъп до данни от превозното средство в съответствие с член 3, параграф 1, държателите на данни трябва д а предоставят на ползвателя непряк достъп до леснодостъпни данни в съответствие с член 4, параграф 1. Освен това, независимо дали на ползвателя се предоставя достъп до данни пряко или непряко, държателите на данни трябва да предоставят на трета страна леснодостъпни данни по искане на ползвателя в съответствие с член 5, параграф 1. „Леснодостъпни данни“ означава „данни от продукт и данни от свързана услуга, които държателят на данни получава законно или може да получи законно от свързания продукт или свързаната услуга, без непропорционално големи усилия, излизащи извън рамките на обикновено действие“ (член 2, точка 17).

39. В контекста на автомобилната промишленост важен пример за леснодостъпни данни включва данните, генерирани от свързано превозно средство, които се изпращат на сървър за данни и функционална логика на ПОО, по-специално в рамките на концепцията за „външни за превозното средство сървъри“. Тези данни ще бъдат леснодостъпни за ПОО.

40. ПОО могат по различни причини да изберат да не извличат или съхраняват определени точки от данни на сървър за данни и функционална логика, въпреки че архитектурата на превозното средство технически би позволила тяхното предаване. Такива причини включват ограничена честотна лента за предаване, изчислителна мощност или други ограничения, наложени от архитектурата на превозното средство, разходите за предаване на данни, мнението на ПОО за липса на бизнес приложение и др. Независимо от това такива данни може да попадат в обхвата на Акта за данните, тъй като понятието „леснодостъпни данни“ включва данни, които държателят на данни не получава, но „може законно да получи“. Когато ПОО оценяват дали получаването на определена точка от данни е възможно „без непропорционално големи усилия, излизащи извън рамките на обикновено действие“, факторите, които те могат да вземат предвид, включват техническата сложност и разходите за получаване на точката от данни.

41. Актът за данните е технологично неутрален и не създава строги условия по отношение на формата или качеството на данните или начина, по който държателите на данни трябва да предоставят достъп до леснодостъпни данни за превозните средства. Държателите на данни по принцип са свободни да вземат решение относно средствата, чрез които се предоставя достъп. Това може да включва например дистанционни решения за данни и функционална логика, бордови достъп или дори използване на посредническа услуга за данни. Държателите на данни трябва да спазват условията за достъп и използване, съдържащи се в членове 3—5, включително изискването за предоставяне на данни „със същото качество, което е на разположение на държателя на данните“ (член 4, параграф 1 и член 5, параграф 1). Ако избраният метод за достъп води до данни, които, например, са в по-малка степен точни, пълни, надеждни, уместни и актуални, (вж. съображение 30) от тези, които са на разположение на държателя на данните чрез други средства, той не отговаря на изискването за качество. В такива случаи държателят на данни трябва да предостави достъп чрез средства, които позволяват на ползвателя или на третата страна да получава данни със същото качество, освен ако са установени други ред и условия съгласно Акта за данните, друг съюзен или национален законодателен акт, приет в съответствие с правото на Съюза.

42. Изискването за предоставяне на данни „със същото качество, което е на разположение на държателя на данните“ включва и правило да не се дискриминира ползвателят или трети страни, като например независими сервизи или други независими доставчици на услуги. Това означава, че държателите на данни не трябва да предоставят достъп до тези данни с по-ниско качество от това, при което данните са на разположение при тях, дъщерните дружества или оторизираните партньори, търговците и сервизите.

43. Освен това в член 3, параграф 1, член 4, параграф 1 и член 5, параграф 1 от Акта за данните се изисква данните да бъдат „леснодостъпни“ за ползвателя и за трети страни. Това означава, че достъпът трябва да се предоставя по улеснен начин и без ненужни пречки, разходи или процедурни затруднения.

44. Когато държателите на данни решат да предоставят данни на ползвателя чрез специалния порт БД-II в превозното средство, от ползвателя не може да се изисква да закупи специализиран инструмент за достъп за своя сметка или да притежава задълбочени технически умения за извличане на данните. Поради това държателите на данни могат да изберат или да предоставят на ползвателя подходящ инструмент за достъп без допълнителни разходи заедно със закупеното, наето или отдадено на лизинг превозно средство, или да предоставят данните чрез други средства за достъп, като например отдалечен сървър за данни и функционална логика. Тази точка няма отношение към специфичното за сектора законодателство, по-специално членове 61—66 и приложение X към Регламента за одобряване на типа.

45. В Акта за данните се изисква само предоставянето на данни, които са предназначени за извличане. Това изключва например данни, които се обработват „на периферията“ (т.е. вътре в превозното средство) и не може да бъдат достъпни за никоя страна, включително ПОО, тъй като те се заличават незабавно след обработването. Някои точки от данни, като например данните от акселерометъра, скоростта на превозното средство, базираното на ГНСС местоположение или стойността на километражния брояч, са от съществено значение за много приложения на следпродажбено обслужване. Поради това ПОО се насърчават да вземат предвид важността на точките от данни за независимите доставчици на следпродажбено обслужване, когато решават дали да проектират такива данни, които да може да бъдат извлечени от превозното средство.

4. РАЗХОДИ ЗА ДОСТЪП ДО ДАННИ

46. Държателите на данни, които са задължени да предоставят данни на получател на данни, по-специално съгласно член 5, в отношенията между предприятия, имат право на разумна компенсация в съответствие с член 9. Това няма отношение към друго законодателство на Съюза или национално законодателство, прието в съответствие с правото на Съюза, уреждащо достъпа до данни в автомобилната промишленост, включително техническата информация, необходима за проверките на техническата изправност ([12]). Подробни насоки за начина на изчисляване на тази компенсация ще бъдат предоставени в предстоящите насоки на Комисията относно изчисляването на разумната компенсация съгласно член 9, параграф 5.

5. ДРУГИ РАЗПОРЕДБИ

47. Комисията насърчава компетентните органи, прилагащи Акта за данните, да работят активно с други съответни органи в автомобилния сектор, особено с националните компетентни органи съгласно Регламента за одобряване на типа и Общия регламент относно защитата на данните, в съответствие с член 37, параграф 5, буква ж) от Акта за данните, за да се гарантира правилното прилагане и безпроблемното взаимодействие между Акта за данните и друго съответно законодателство. Комисията ще се стреми към конструктивен диалог с компетентните органи, прилагащи Акта за данните, и с другите съответни органи в автомобилния сектор в подкрепа на техните дейности. В тази връзка Европейският комитет за иновации в областта на данните може да служи като форум за насърчаване на съгласуваността и взаимното обучение в отделните сектори и държавите — членки на ЕС.

48. Комисията насърчава всички засегнати заинтересовани страни от промишлеността да започнат диалог, за да се постигне балансирано прилагане, като се вземат предвид легитимните интереси на всички заинтересовани страни. Този диалог може да разгледа не само прилагането на Акта за данните, но и други въпроси от значение за автомобилната екосистема. Комисията се ангажира да улесни този взаимноизгоден диалог.

49. Комисията насърчава и улеснява разработването и приемането на стандарти за достъп до данни в автомобилната промишленост, като работи ефективно със съответните органи за стандартизация и управление на данните, за да гарантира оперативна съвместимост, сигурност и лоялна конкуренция.

50. Като се има предвид новостта на Акта за данните и непрекъснатото развитие на съответните технологии, настоящите насоки следва да бъдат преразгледани след подходящ период, за да се оцени ефективността им в автомобилния сектор и да се установят всички нерешени въпроси.

([12]) Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).