C/2025/5026

15.9.2025

SDĚLENÍ KOMISE

Pokyny týkající se údajů o vozidlech, které jsou doprovodným dokumentem nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2854 (nařízení o datech)

(Text s významem pro EHP)

(C/2025/5026)

1. ÚVOD

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2854 ([1]) o harmonizovaných pravidlech pro spravedlivý přístup k datům a jejich využívání (dále jen „nařízení o datech“) má za cíl zajistit spravedlivé rozdělení hodnoty vyplývající z údajů a zvýšit jejich dostupnost. Vytvoří se tím podmínky pro prosperující ekonomiku založenou na datech a umožní se vývoj inovativních výrobků, služeb a obchodních modelů. Nařízení o datech je horizontální právní předpis, který se vztahuje na všechny oblasti a odvětví hospodářství.

2. Tyto pokyny týkající se údajů o vozidlech poskytují zúčastněným stranám v automobilovém průmyslu konkrétní rady a tipy ohledně toho, jak provádět kapitolu II nařízení o datech. Jejich cílem je vysvětlit klíčové povinnosti vyplývající z nařízení o datech, které se týkají údajů o vozidlech, jak jsou definovány v odstavci 19 těchto pokynů, se zaměřením na data, která spadají do oblasti působnosti kapitoly II nařízení o datech, a na platná pravidla přístupu.

3. Při sestavování těchto pokynů provedla Komise rozsáhlou konzultaci. Oslovila mnoho zúčastněných stran, které zastupují celý hodnotový řetězec automobilového průmyslu, a zároveň zajistila zeměpisnou i odvětvovou vyváženost. Konzultace měla podobu seminářů, dotazníků i setkání se zúčastněnými stranami. Rozsáhlý objem získaných podnětů pak Komise řádně zanalyzovala, posoudila a následně z nich vycházela při přípravě těchto pokynů.

4. Tento dokument má sloužit pouze jako vodítko. Nerozšiřuje ani nemění práva či povinnosti stanovené nařízením o datech.

5. Pokyny se týkají pouze nařízení o datech. Neměly by být proto považovány za výklad a nemají ani vliv na uplatňování:

   — odvětvových právních předpisů, jako je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ([2]) („nařízení o schvalování typu“) nebo nařízení Komise (EU) č. 461/2010 ([3]) a doprovodné pokyny ([4]), zejména pokud se tyto právní předpisy vztahují na přístup k údajům o vozidle (např. k palubní diagnostice (OBD) nebo datům o emisích vozidla),

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2854 ze dne 13. prosince 2023 o harmonizovaných pravidlech pro spravedlivý přístup k datům a jejich využívání a o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice (EU) 2020/1828 (nařízení o datech) (Úř. věst L 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Nařízení Komise (EU) č. 461/2010 ze dne 27. května 2010 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel (Úř. věst. L 129, 28.5.2010, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj) ve znění nařízení Komise (EU) 2023/822 ze dne 17. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) č. 461/2010, pokud jde o období jeho použitelnosti (Úř. věst. L. 102I, 17.4.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Sdělení Komise – Doplňkové pokyny k vertikálním omezením v dohodách o prodeji a opravách motorových vozidel a distribuci náhradních dílů pro motorová vozidla (Úř. věst. C 138, 28.5.2010, s. 16), ve znění Sdělení Komise – Doplňkové pokyny k vertikálním omezením v dohodách o prodeji a opravách motorových vozidel a distribuci náhradních dílů pro motorová vozidla (Úř. věst. C 133I, 17.4.2023, s. 1).

— další příslušné právní předpisy, jako je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ([5]) („obecné nařízení o ochraně osobních údajů“, srov. 7. bod odůvodnění a čl. 1 odst. 5 zákona o nařízení o datech), nebo směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2413 ([6]) („směrnice o obnovitelných zdrojích energie“) a doprovodné sdělení Komise o sdílení údajů týkajících se baterií ([7]).

6. Tyto pokyny se týkají pouze automobilového průmyslu. Patří sem výrobci originálního vybavení (OEM), dodavatelé, poskytovatelé poprodejních služeb a poskytovatelé pojištění. Obsah pokynů proto nelze automaticky extrapolovat na jiná odvětví ani na veřejný sektor.

7. Tyto pokyny nenahrazují jiné pokyny k nařízení o datech, které zveřejnila Komise, ani před nimi nemají přednost. Spíše uvedené dokumenty doplňují a je třeba je chápat společně s nimi.

8. Závazný výklad právních předpisů EU spadá do výlučné pravomoci Soudního dvora Evropské unie. Výklad nařízení o datech, který provedla Komise, pokud jde o jeho použití na údaje o vozidlech, proto nemá žádný vliv na výklad, který může podat Soudní dvůr Evropské unie.

9. Názory vyjádřené v těchto pokynech nemají žádný vliv na stanovisko, které by Komise mohla zaujmout před Soudním dvorem Evropské unie.

2. DATA SPADAJÍCÍ DO OBLASTI PŮSOBNOSTI KAPITOLY II NAŘÍZENÍ O DATECH

10. Kapitola II nařízení o datech stanoví práva uživatelů připojených výrobků a souvisejících služeb na přístup k datům a jejich používání.

2.1 **Připojený výrobek**

11. „Připojený výrobek“ je „předmět, který získává, vytváří nebo shromažďuje data o svém použití nebo prostředí, je schopen přenášet data z výrobku prostřednictvím služby elektronických komunikací, fyzického připojení nebo přístupu na zařízení a jehož hlavní funkcí není uchovávání, zpracování nebo předávání dat jménem osob jiných než je uživatel“ (čl. 2 odst. 5).

12. Tyto pokyny se týkají pouze vozidel, která jsou „připojenými výrobky“ ve smyslu čl. 2 odst. 5. Je na výrobci původního zařízení nebo případně držiteli dat, aby posoudili, zda se vozidlo považuje za „připojený výrobek“.

2.2 **Související služba**

13. „Související služba“ je „digitální služba jiná než služba elektronických komunikací, včetně softwaru, která je v době koupě, pronájmu nebo leasingu spojena s připojeným výrobkem takovým způsobem, že by její absence bránila připojenému výrobku plnit jednu nebo více jeho funkcí, nebo která je k připojenému výrobku následně připojena výrobcem nebo třetí stranou za účelem doplnění, aktualizace nebo úpravy funkcí připojeného výrobku“ (čl. 2 odst. 6).

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2413 ze dne 18. října 2023, kterou se mění směrnice (EU) 2018/2001, nařízení (EU) 2018/1999 a směrnice 98/70/ES, pokud jde o podporu energie z obnovitelných zdrojů, a zrušuje směrnice Rady (EU) 2015/652 (Úř. věst. L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Sdělení Komise o uplatňování požadavků na sdílení údajů týkajících se baterií podle revidované směrnice o obnovitelných zdrojích energie (Úř. věst. C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Tyto pokyny se týkají výhradně souvisejících služeb ve smyslu čl. 2 odst. 6, které jsou připojeny k vozidlu, jak je definováno v odstavci 12 těchto pokynů (pro účely těchto pokynů je lze označovat jako „služby související s vozidlem“).

15. Služba související s vozidlem předpokládá takovou obousměrnou výměnu dat mezi vozidlem a poskytovatelem služby, ať už jde o výrobce původního zařízení nebo třetí stranu, která ovlivňuje fungování nebo chování vozidla (viz 17. bod odůvodnění). Služby, které nemají vliv na fungování vozidla, nelze považovat za související služby. Příkladem těchto služeb je aplikace pro chytré telefony, která analyzuje a zobrazuje historii nabíjení elektrického vozidla, aniž by do vozidla přenášela příkazy, nebo služby pojištění na principu „pay-how-you-drive“, které analyzují údaje o vozidle za účelem vytvoření profilu chování řidiče.

16. Tradiční poprodejní služby, jako jsou pomocné poradenské, analytické nebo finanční služby, a pravidelné opravy a údržba vozidla se za službu související s vozidlem obecně nepovažují, protože „nemají vliv na fungování připojeného výrobku“ nebo „jejich poskytovatel tomuto připojenému výrobku nezasílá data nebo příkazy“ (viz 17. bod odůvodnění). Tyto služby nejsou „úzce spjaté s fungováním funkcí připojeného výrobku“. Například „pravidelné“ opravy a údržba, jako je výměna brzd nebo oleje, se nepovažují za související služby, pokud jsou prováděny ručně a offline (tj. nejsou to digitální služby). Tyto služby navíc nemusí nutně „rozšiřovat nebo přizpůsobovat funkčnost“ vozidla ani nezahrnují přenos dat nebo příkazů do vozidla.

17. Služby související s vozidlem v rámci automobilovém průmyslu mohou zahrnovat:

— služby dálkového ovládání vozidla, které aktivují nebo vykonávají funkce vozidla (např. dálkové zamykání/odemykání dveří, spouštění/vypínání motoru, předehřívání kabiny, řízení nabíjení elektrického vozidla),

— „nepravidelné“ opravy a údržbu, jež zahrnují obousměrné sdílení dat mezi vozidlem a poskytovatelem služeb a které rozšiřují nebo upravují funkčnost vozidla. Příkladem takové služby je služba predikující potřeby údržby na základě dat o chování jednotlivých řidičů, která na přístrojové desce vozidla zobrazuje upozornění a návrhy týkající se údržby,

— cloudové služby, které ukládají preference řidiče ohledně polohy sedadel a zrcátek, informačních a zábavních systémů, jízdního režimu, teploty atd. a automaticky je aplikují na vozidlo,

— služby dynamické optimalizace trasy, které využívají údaje o vozidle (např. stav baterie nebo paliva; tlak v pneumatikách) za účelem návrhu tras, polohy dobíjecích stanic nebo čerpacích stanic prostřednictvím přístrojové desky vozidla.

2.3 **Definice dat spadajících do oblasti působnosti kapitoly II nařízení o datech**

18. Data, na která se vztahuje kapitola II nařízení o datech, zahrnují data z výrobků (čl. 2 odst. 15) a data ze související služby (čl. 2 odst. 16), včetně příslušných metadat nezbytných pro interpretaci a využívání těchto dat (viz čl. 2 odst. 17, čl. 3 odst. 1, čl. 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 1).

19. Tyto pokyny se týkají údajů o vozidle, která by se pouze pro účely těchto pokynů měla chápat jako data z výrobků vzniklá na základě používání vozidla (viz bod odstavec 12 těchto pokynů), a data ze služby související s vozidlem (viz odstavec 14 těchto pokynů).

20. Nařízení o datech poskytuje uživatelům a třetím stranám zvoleným uživatelem právo na přístup k údajům o vozidle a jejich používání. Neobsahuje pravidla týkající se přístupových práv k funkcím nebo zdrojům vozidla ([8]). Součástí těchto pokynů proto nejsou pravidla týkající se přístupových práv k funkcím nebo zdrojům vozidla.

([8]) Zdroje vozidla by měly být chápány jako technická infrastruktura vozidla (hardware i software), která slouží ke zpracování dat (výpočetní zdroje, jako jsou elektronické řídicí jednotky a spouštěče/senzory), k přístupu k datům, ke komunikaci dat mimo vozidlo nebo k interakci s řidičem (komunikační zdroje, jako je přístrojová deska nebo rozhraní člověk-stroj).

21. V souladu s vysvětlením uvedeným v 15. bodě odůvodnění by držitelé dat měli poskytovat přístup pouze k „nezpracovaným“ a „předzpracovaným“ datům, včetně doprovodných metadat nezbytných pro interpretaci a využívání dat. Naopak „informace získané nebo odvozené z těchto dat“ by měly být považovány za data, která nespadají do oblasti působnosti nařízení o datech.

22. Účelem nařízení o datech je zpřístupnit data uživatelům a třetím stranám. Proto by se na všechna data vzniklá používáním vozidla nebo při poskytování služby související s vozidlem mělo v zásadě vztahovat nařízení o datech, pokud se nejedná o „informace získané nebo odvozené“ z nezpracovaných a předzpracovaných údajů o vozidle ve smyslu nařízení o datech.

23. Vzhledem k rozmanitosti možných technických provedení a možného budoucího vývoje jsou následující oddíly a příklady pouze ilustrativní, nikoli vyčerpávající.

2.3.1 *Nezpracovaná data*

24. Nezpracovaná data jsou data, která nejsou podstatným způsobem upravena. Jsou známá také jako data zdrojová nebo primární. Odkazují na datové body, které jsou vytvořeny automaticky bez jakékoliv další formy zpracování dat (15. bod odůvodnění). Patří sem data, která jsou přímým výsledkem činnosti uživatele (ovládací prvky, obrazovky, tlačítka atd.), nebo data automaticky vytvořená například senzory vozidla.

2.3.2 *Předzpracovaná data*

25. Předzpracovaná data jsou datové body, které byly zpracovány „za účelem jejich srozumitelnosti a využití před dalším zpracováním a analýzou“ (bod 15 odůvodnění). Zahrnují „data shromážděná z jednoho senzoru nebo z propojené skupiny senzorů za účelem zajištění srozumitelnosti shromážděných dat pro širší případy použití tím, že se určí fyzikální veličina nebo vlastnost nebo změna fyzikální veličiny, jako je teplota, tlak, průtok, zvuk, hodnota pH, hladina kapaliny, poloha, zrychlení nebo rychlost“. Nařízení o datech tedy uplatňuje *funkční* chápání zpracování dat (touto *funkcí* je zajistit, aby data byla srozumitelná a použitelná). Faktory, jako je složitost zpracování nebo potřeba chránit investice do tohoto zpracování, nehrají při definici předzpracovaných dat žádnou roli.

26. Společným rysem předzpracovaných dat je, že popisují a charakterizují fungování nebo stav vozidla. Předzpracovaná data nejsou „novými“ informacemi; povaha podkladových dat zůstává nezměněna. Jinými slovy, data, i když jsou normalizovaná, přeformátovaná, filtrovaná, kalibrovaná, konvertovaná, agregovaná, převzorkovaná, opravená nebo jinak změřená, vypočítaná nebo zpracovaná, stále odrážejí události nebo podmínky v reálném provozu zachycené senzory nebo systémy vozidla (např. teplota, rychlost, zrychlení, poloha). Obsah nebo význam zdrojových dat se tedy nemění a je pouze připraven nebo upřesněn pro budoucí použití.

2.3.3 *Získaná nebo odvozená data*

27. Naopak „informace získané nebo odvozené“ z nezpracovaných a předzpracovaných dat jsou z působnosti nařízení o datech vyloučeny. Získaná nebo odvozená data jsou „výsledkem dodatečných investic do přidělování hodnot nebo poznatků z dat, zejména prostřednictvím komplexních proprietárních algoritmů, včetně algoritmů, které jsou součástí proprietárního softwaru“ (15. bod odůvodnění).

28. Pojem „získaná nebo odvozená data“ jde daleko nad rámec pouhého technického hlediska. Jak je uvedeno v 15. bodě odůvodnění („informace získané nebo odvozené“ z nezpracovaných a předzpracovaných dat) a jak již bylo vysvětleno shora (v odstavci 26 těchto pokynů), je rozhodujícím rozlišujícím znakem *povaha informací* uvedených v datovém bodě. Data, která „určují fyzikální veličinu nebo vlastnost nebo změnu fyzikální veličiny“ připojeného výrobku, by měla být považována za data spadající do působnosti nařízení o datech. Naproti tomu data představující zcela „nové“ informace vytvořené držitelem dat, který provedl dodatečné investice do přiřazení hodnoty nebo poznatků o stávajících nezpracovaných a předzpracovaných datech, do oblasti působnosti nespadají.

29. Jak je uvedeno v 15. bodě odůvodnění („zejména prostřednictvím komplexních proprietárních algoritmů“) a v souladu s cílem nařízení o datech chránit inovace dat prováděné držiteli dat, „získaná nebo odvozená data“ musí být výsledkem zpracování, které zahrnuje určitou složitost nebo vynalézavost. Provedení základních matematických operací, jako je sčítání, odčítání, násobení, dělení nebo výpočet průměru, proto nevede k tomu, že by datový bod byl mimo oblast působnosti, a to ani v případě, že zpracování vede k dalším poznatkům, které jdou nad rámec významu nebo obsahu zdrojových dat (např. použití předzpracovaných datových bodů „průtok paliva v litrech/hodinu“ a „rychlost vozidla v km/h“ k výpočtu aktuální nebo průměrné spotřeby paliva).

30. Cílem nařízení o datech je umožnit uživatelům a třetím stranám přístup ke (spolu)vytvořeným datům a jejich využívání k vývoji inovativních výrobků a služeb za stejných podmínek, která platí pro držitele dat. Ačkoli je proto inovativní zpracování prováděné držiteli dat za účelem získání dalších hodnot nebo poznatků z nezpracovaných nebo předzpracovaných dat chráněno před zveřejněním, podkladová data sloužící jako vstup pro toto zpracování obecně zůstávají v oblasti působnosti, pokud sama o sobě nejsou získanými nebo odvozenými daty ve smyslu nařízení o datech.

31. Toto odůvodnění může lépe ilustrovat kombinace dat z více zdrojů, například senzorů. Podle 15. bodu odůvodnění by se „informace získané fúzí senzorů, při níž jsou získávána nebo odvozována data z více senzorů“, měly považovat za informace, které nespadají do oblasti působnosti nařízení o datech. To však neznamená, že jakákoli kombinace různých datových bodů by sama o sobě stačila k tomu, aby výsledná data nespadala do oblasti působnosti. To potvrzuje i 15. bod odůvodnění, podle něhož se za určitých okolností za data spadající do oblasti působnosti považují data, která jsou „kombinovaná s jinými daty“. Naopak, aby bylo vyloučeno z oblasti působnosti, musí zpracování dat z více zdrojů vést ke *zcela novým poznatkům*, které jdou nad rámec základních matematických operací ve vztahu ke zdrojovým datům (např. systémy detekce objektů, které zpracovávají data z více zdrojů za účelem analýzy okolí vozidla). Naproti tomu data, která jsou výsledkem kombinace dat, *aniž by byly získány nové smysluplné poznatky nad rámec povahy informací obsažených ve zdrojových datech*, by měla být považována za data v oblasti působnosti. Mezi příklady těchto dat patří přidání dat o poloze na základě globálního navigačního družicového systému (GNSS) jako identifikátoru jiných dat o vozidle, aby se získala data vztažená k poloze, časová značka datového bodu nebo porovnání map s daty ze senzorů na základě GNSS za účelem získání přesnější zeměpisné polohy.

32. U predikcí budoucích událostí, hodnot nebo podmínek se obvykle má za to, že nespadají do oblasti působnosti, protože obvykle poskytují „nové“ informace, které jdou nad rámec popisu a charakteristiky současného provozu nebo stavu vozidla (viz odstavec 26 těchto pokynů). Jakákoli „predikce“ obsahuje určitou míru nejistoty (např. predikce trajektorie vozidla). V tom je rozdíl od událostí, hodnot nebo podmínek, které jsou sice v budoucnosti, ale jsou jisté nebo nevyžadují složitou interpretaci nad rámec základních matematických operací. Mezi ně patří například předem stanovené datum/období příští služby a aktuální parametry nebo hodnoty extrapolované do budoucnosti pomocí základních matematických operací, jako jsou lineární rovnice. Pokud se predikovaná událost, hodnota nebo podmínka týká dat, která by byla považována za data spadající do oblasti působnosti nařízení o datech bez tohoto prediktivního prvku, musí držitelé dat zpřístupnit alternativní, i když méně přesný datový bod, pokud je tento datový bod tvořen předzpracovanými daty ve smyslu nařízení o datech a pokud je pro ně snadno dostupný. Například virtuální senzor hladiny paliva může využívat komplexní model strojového učení k predikci budoucí hladiny paliva na základě stylu jízdy, historie jízd a dalších faktorů. Pokud jsou však pro držitele dat snadno dostupná alternativní data o stavu paliva bez prediktivního prvku, např. prostřednictvím méně přesného fyzického signálu ze senzoru hladiny paliva, je třeba tato data zpřístupnit.

2.3.4 *Příklady dat v oblasti působnosti a mimo ni*

33. V této souvislosti lze jako příklady nezpracovaných dat ve smyslu nařízení o datech uvést:

(a) signály ze senzorů (např. otáčky kola; tlak v pneumatikách z ventilu systému monitorování tlaku v pneumatikách; tlak v brzdách; rychlost stáčení; signály pro polohu oken, akceleračního pedálu nebo jiných součástí vozidla; údaje kyslíkového senzoru; hmotnostní průtok vzduchu; úhel natočení volantu; otáčky motoru za minutu);

(b) nezpracované snímky nebo cloudová bodová data přímo z kamer a senzorů LiDAR;

(c) zvukové vlny zachycené mikrofony;

(d) data radarových signálů před použitím algoritmů detekce nebo sledování objektů;

(e) nezpracované zprávy sběrnice sítě řídicích jednotek (CAN);

(f) data přímo vyplývající z manuálních příkazů (např. stěrače: zapnuto/vypnuto; používání klimatizace) nebo z jednoduchého spuštění (např. klíč: zapnuto/vypnuto; ruční brzda: zapnuto/vypnuto);

(g) stav součástí vozidla (např. vozidlo, dveře, okno, kapota: zamčeno/odemčeno) atd.

34. Příklady předzpracovaných dat ([9]) ve smyslu nařízení o datech mohou zahrnovat:

(a) teploty naměřené nebo vypočtené uvnitř nebo vně vozidla (ve °C ([10]), např. teplota oleje, chladicí kapaliny, motoru, článků baterie, katalyzátoru, vzduchu vně vozidla atd.);

(b) rychlost vozidla (v km/h nebo mph);

(c) zrychlení vozidla;

(d) úrovně kapalin (v litrech a v procentech, např. palivo, olej, aditivum pro výfukové kapaliny u vznětových motorů (AdBlue), brzdová kapalina, kapalina stěrače čelního skla);

(e) průtoky (např. paliva);

(f) data založená na GNSS, jako je (opravená) poloha;

(g) stav počitadla ujetých kilometrů;

(h) spotřeba paliva/energie (v litrech/100 km nebo mílích/galon nebo kWh/100 km), pokud není predikována ve smyslu odstavce 32 těchto pokynů;

(i) přehledy jízd (např. denní doba jízdy vozidla; průměrná ujetá vzdálenost);

(j) úroveň nabití baterie (ve voltech a v procentech);

(k) normalizovaný tlak v pneumatice při referenční teplotě (v PSI, barech nebo kPa);

(l) opotřebení brzdových destiček (v procentech), pokud není predikováno ve smyslu odstavce 32 těchto pokynů;

(m) čas nebo vzdálenost k další službě, pokud není predikována ve smyslu odstavce 32 těchto pokynů;

(n) momentální nebo celkový stav systému nebo součásti vozidla získaný zpracováním nezpracovaných dat (např. stav motoru, tj. motor běží: zapnuto/vypnuto; stav systému stop/start: aktivní/neaktivní; stav nabíjení baterie: probíhá / ukončeno / v režimu poruchy a v procentech, bez ohledu na to, zda je vozidlo připojeno k síti; stav aktivace automatického světla/stěrače, protiblokovacího brzdového systému ABS nebo airbagu; informace o poruchách hardwaru vozidla, např. chybové kódy nebo kontrolky poruch);

(o) data použitá jako parametry při dalším zpracování nebo výpočtech, i když pocházejí z činnosti uživatele (např. uživatelem nastavená cílová teplota použitá jako parametr klimatizačního systému pro regulaci vytápění/chlazení; ručně zvolený převodový stupeň, který řídicí jednotka převodovky používá k řízení točivého momentu motoru; aktivace sportovního režimu, což vede k tomu, že parametr „sportovní režim aktivní“ se používá v několika řídicích logikách) atd.

35. Mezi příklady získaných nebo odvozených dat ve smyslu nařízení o datech může patřit ([11]):

(a) data vytvořená algoritmy dynamického přesměrování a optimálního plánování trasy;

(b) pokročilá data systémů asistence řidiče jiná než data o stavu (aktivace) (např. detekce a klasifikace objektů, predikce trajektorie, posouzení rizik, nouzové brzdění, příkazy asistence řízení, například asistenta pro udržování vozidla v jízdním pruhu, adaptivní tempomat nebo upozornění na překročení rychlosti);

(c) data získaná z algoritmů řízení motoru, která optimalizují účinnost paliva, emise a výkon;

(d) data ze systémů analýzy řidiče, jako je řízení nebo ekoskóre;

(e) analýza závažnosti nehod atd.

([9]) V závislosti na architektuře jednotlivých vozidel lze některé z těchto datových bodů klasifikovat spíše jako nezpracovaná než předzpracovaná data.

([10]) Jednotky uvedené v tomto oddíle mají být orientační, nikoliv vyčerpávající. Povinnost zpřístupnit datový bod platí i v případě, že se držitel dat rozhodne použít jinou jednotku.

([11]) Tento seznam nemá vliv na povinnosti zpřístupnit data podle odvětvových právních předpisů, viz odstavec 5.

3. PŘÍSTUP K DATŮM O VOZIDLE (ČLÁNKY 3, 4 A 5)

36. Právo uživatelů na přístup k datům z výrobků a souvisejících služeb a jejich používání, včetně jejich sdílení s třetími stranami podle jejich volby, je základním rysem kapitoly II nařízení o datech. Držitelé dat mohou uživateli poskytnout přístup k datům buď přímo v souladu s čl. 3 odst. 1, nebo nepřímo v souladu s čl. 4 odst. 1.

37. Ustanovení čl. 3 odst. 1 nezakládá povinnost poskytnout uživateli přímý přístup k datům z výrobku (tj. datům koncipovaným tak, aby je bylo možné získat zpět) a souvisejícím datům ze služeb ve všech situacích, ale pouze „je-li to relevantní a technicky proveditelné“. Tato formulace má dát výrobcům vozidel možnost uvážit, zda připojený výrobek navrhnou tak, aby uživateli poskytoval „nekontrolovaný“ přístup k datům (tj. bez jakéhokoli zásahu jiné strany), nebo přístup s dodatečnou kontrolou v souladu s čl. 4 odst. 1.

38. Pokud uživatelé nemají přímý přístup k datům z vozidla v souladu s čl. 3 odst. 1, musí držitelé dat poskytnout uživateli nepřímý přístup ke snadno dostupným datům v souladu s čl. 4 odst. 1. Kromě toho bez ohledu na to, zda je přístup k datům uživateli poskytnut přímo nebo nepřímo, musí držitelé dat na žádost uživatele zpřístupnit snadno dostupná data třetí straně v souladu s čl. 5 odst. 1. „Snadno dostupnými daty“ se míní data z výrobků a data ze související služby, která držitel dat oprávněně získá nebo může oprávněně získat z připojeného výrobku nebo související služby bez nepřiměřeného úsilí přesahujícího rámec jednoduché operace (čl. 2 odst. 17).

39. V kontextu automobilového průmyslu jsou důležitým příkladem snadno dostupných dat data vytvořená připojeným vozidlem, která jsou odesílána na backendový server výrobce původního zařízení, zejména v rámci koncepce „rozšířeného vozidla“. Tato data budou pro výrobce původního zařízení snadno dostupná.

40. Výrobci původního zařízení se mohou z různých důvodů rozhodnout, že nebudou získávat nebo ukládat určité datové body backendového systému, ačkoli architektura vozidla by jejich přenos technicky umožňovala. Mezi tyto důvody patří omezená šířka přenosového pásma, výpočetní výkon nebo jiná omezení daná architekturou vozidla, náklady na přenos dat, vnímané nedostatečné obchodní využití atd. Tato data by nicméně mohla spadat do oblasti působnosti nařízení o datech vzhledem k tomu, že pojem „snadno dostupná data“ zahrnuje data, které držitel dat nezískává, ale „může je oprávněně získat“. Když výrobci původních zařízení posuzují, zda je možné získat určitý datový bod „bez nepřiměřeného úsilí přesahujícího rámec jednoduché operace“, mohou brát v úvahu faktory, jako je technická složitost a náklady na získání datového bodu.

41. Nařízení o datech je technologicky neutrální a nevytváří přísné podmínky, pokud jde o formát nebo kvalitu dat či o způsob, jakým musí držitelé dat přístup ke snadno dostupným datům o vozidlech poskytovat. Držitelé dat se v zásadě mohou svobodně rozhodnout, jakým způsobem bude přístup poskytnut. Může to zahrnovat například vzdálená backendová řešení, přístup na palubě nebo dokonce využití služby zprostředkování dat. Držitelé dat musí splňovat podmínky pro přístup a využívání obsažené v článcích 3 až 5, včetně požadavku na zpřístupnění dat „ve stejné kvalitě, jaká je dostupná držiteli dat“ (čl. 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 1). Pokud zvolená metoda přístupu vede k tomu, že data jsou například méně přesná, úplná, spolehlivá, relevantní nebo aktuální (viz např. 30. bod odůvodnění), než jaká má držitel dat k dispozici jinými prostředky, nesplňuje povinnost kvality. V těchto případech musí držitel dat poskytnout přístup pomocí prostředků, které uživateli nebo třetí straně umožňují získat data rovnocenné kvality, pokud není podle nařízení o datech, jiných právních předpisů Unie nebo vnitrostátních právních předpisů přijatých v souladu s právem Unie odůvodněna jiná úprava.

42. Požadavek na zpřístupnění dat „ve stejné kvalitě, jaká je dostupná držiteli dat“, zahrnuje také pravidlo nediskriminovat uživatele nebo třetí strany, jako jsou například nezávislé opravny nebo jiní nezávislí poskytovatelé služeb. To znamená, že držitelé dat nesmějí tato data zpřístupnit na nižší úrovni kvality, než na jaké jsou data zpřístupněna jim samotným, dceřiným společnostem nebo autorizovaným partnerům, obchodním zástupcům a opravnám.

43. Kromě toho čl. 3 odst. 1, čl. 4 odst. 1 a čl. 5 odst. 1 nařízení o datech vyžadují, aby byla data „snadno“ dostupná uživateli a třetím stranám. To znamená, že přístup musí být poskytován zjednodušeným způsobem a bez zbytečných překážek, nákladů nebo procedurálních překážek.

44. Pokud se držitelé dat rozhodnou zpřístupnit data uživateli prostřednictvím vyhrazeného portu OBD-II ve vozidle, nelze po uživateli požadovat, aby si na vlastní náklady pořídil specializovaný přístupový nástroj nebo měl pokročilé technické dovednosti k získání dat. Držitelé dat se proto mohou rozhodnout, zda spolu se zakoupeným, pronajatým nebo zapůjčeným vozidlem poskytnou uživateli vhodný přístupový nástroj bez dalších nákladů, nebo zda data zpřístupní prostřednictvím jiných přístupových prostředků, například vzdáleného backendového serveru. Tento odstavec nemá vliv na odvětvové právní předpisy, zejména na články 61 až 66 a přílohu X nařízení o schvalování typu.

45. Nařízení o datech nařizuje pouze zpřístupnění dat, která jsou určena k tomu, aby je bylo možné získat. To se netýká například dat, která jsou zpracovávána „na okraji" (tj. uvnitř vozidla) a k nimž nemá přístup žádná strana, včetně výrobců původního zařízení, protože jsou po zpracování okamžitě vymazána. Některé datové body, jako jsou data z měřiče zrychlení, rychlost vozidla, poloha na základě GNSS nebo stav počítadla ujetých kilometrů, mají zásadní význam pro mnoho případů použití po uvedení na trh. Proto se výrobcům původního zařízení doporučuje, aby při rozhodování o tom, zda tyto datové body navrhnou tak, aby je bylo možné získat z vozidla, vzali v úvahu význam datových bodů pro nezávislé poskytovatele poprodejních služeb.

4. NÁKLADY NA PŘÍSTUP K DATŮM

46. Držitelé dat, kteří jsou povinni zpřístupnit data příjemci dat, zejména podle článku 5, ve vztazích mezi podniky, mají nárok na přiměřenou kompenzaci podle článku 9. To nemá vliv na jiné právní předpisy Unie ani vnitrostátní právní předpisy přijaté v souladu s právem Unie, které upravují přístup k datům v automobilovém průmyslu, včetně technických informací nezbytných pro technické prohlídky ([12]). Podrobné pokyny k výpočtu této kompenzace budou k dispozici v připravovaných pokynech Komise k výpočtu přiměřené kompenzace podle čl. 9 odst. 5.

5. DALŠÍ USTANOVENÍ

47. Komise vyzývá příslušné orgány, které odpovídají za prosazování nařízení o datech, aby aktivně komunikovaly s ostatními relevantními orgány působícími v automobilovém odvětví, zvláště pak s příslušnými vnitrostátními orgány ve smyslu nařízení o schvalování typu a obecného nařízení o ochraně osobních údajů, v souladu s čl. 37 odst. 5 písm g) nařízení o datech, a to v zájmu řádného prosazování a hladké souhry mezi nařízením o datech a ostatními relevantními právními předpisy. Komise bude usilovat o konstruktivní dialog s příslušnými orgány, které prosazují nařízení o datech, a s dalšími příslušnými orgány v automobilovém odvětví s cílem podpořit jejich činnost. V této souvislosti může Evropský sbor pro datové inovace sloužit jako fórum na podporu soudržnosti a vzájemného učení napříč odvětvími a členskými státy EU.

48. Komise vyzývá všechny dotčené zúčastněné strany v odvětví, aby se zapojily do dialogu s cílem dosáhnout vyváženého provádění nařízení s přihlédnutím k oprávněným zájmům všech příslušných stran. Tento dialog se může týkat nejen provádění nařízení o datech, ale i dalších otázek, které jsou pro automobilový ekosystém důležité. Komise je odhodlána tento vzájemně prospěšný dialog podporovat.

49. Komise stimuluje a usnadňuje vypracování a přijímání norem pro přístup k datům v automobilovém průmyslu a účinně spolupracuje s příslušnými orgány pro normalizaci a správu dat s cílem zajistit interoperabilitu, bezpečnost a spravedlivou hospodářskou soutěž.

50. Vzhledem k tomu, že nařízení o datech je relativně novým právním předpisem, a s ohledem na neustálý vývoj příslušných technologií by tyto pokyny měly být po uplynutí přiměřeného období přezkoumány, aby bylo možné posoudit jejich účinnost v automobilovém odvětví a zjistit případné nevyřešené otázky.

([12]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).