Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά C

C/2025/5026

15.9.2025

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Καθοδήγηση σχετικά με τα δεδομένα οχημάτων, που συνοδεύει τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/2854 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (κανονισμός για τα δεδομένα)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(C/2025/5026)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/2854 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), για εναρμονισμένους κανόνες σχετικά με τη δίκαιη πρόσβαση σε δεδομένα και τη δίκαιη χρήση τους (στο εξής: κανονισμός για τα δεδομένα) αποσκοπεί στη διασφάλιση δίκαιης κατανομής της αξίας των δεδομένων και στην ενίσχυση της διαθεσιμότητας των δεδομένων. Έτσι θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για μια ακμάζουσα οικονομία δεδομένων και θα καταστεί δυνατή η ανάπτυξη καινοτόμων προϊόντων, υπηρεσιών και επιχειρηματικών μοντέλων. Ο κανονισμός για τα δεδομένα αποτελεί οριζόντια νομοθετική πράξη, η οποία εφαρμόζεται σε όλα τα πεδία και τομείς της οικονομίας.

2. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα δεδομένα οχημάτων παρέχουν στα ενδιαφερόμενα μέρη της αυτοκινητοβιομηχανίας εξατομικευμένες συμβουλές σχετικά με την εφαρμογή του κεφαλαίου II της πράξης για τα δεδομένα. Αποσκοπεί στην επεξήγηση των βασικών υποχρεώσεων του κανονισμού για τα δεδομένα, καθώς αυτές σχετίζονται με τα δεδομένα οχημάτων, όπως ορίζεται στην παράγραφο 19 της παρούσας καθοδήγησης, εστιάζοντας στα δεδομένα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου II του κανονισμού για τα δεδομένα και στους εφαρμοστέους κανόνες πρόσβασης.

3. Κατά τη σύνταξη της παρούσας καθοδήγησης, η Επιτροπή διεξήγαγε ολοκληρωμένη διαβούλευση. Πραγματοποίησε διαβουλεύσεις με πολυάριθμα ενδιαφερόμενα μέρη που εκπροσωπούν ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας, λαμβάνοντας μέριμνα για τη γεωγραφική και τομεακή ισορροπία. Η διαβούλευση περιλάμβανε εργαστήρια, ερωτηματολόγια και συναντήσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η Επιτροπή ανέλυσε δεόντως και εξέτασε τις εκτενείς παρατηρήσεις που έλαβε, αξιοποιώντας τις κατά την κατάρτιση της καθοδήγησης.

4. Το παρόν έγγραφο προορίζεται να χρησιμεύσει αποκλειστικά ως καθοδήγηση. Δεν επεκτείνει ούτε τροποποιεί τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις που γεννά η πράξη για τα δεδομένα.

5. Η παρούσα καθοδήγηση αφορά μόνο τον κανονισμό για τα δεδομένα. Ως εκ τούτου, δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ως ερμηνεία, ούτε επηρεάζει την εφαρμογή:

   — ειδικής τομεακής νομοθεσίας, όπως ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]) (στο εξής: κανονισμός για την έγκριση τύπου) ή ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 461/2010 ([3]) της Επιτροπής και οι συνοδευτικές κατευθυντήριες γραμμές ([4]), ιδίως όταν η εν λόγω νομοθεσία εφαρμόζεται στην πρόσβαση σε δεδομένα οχημάτων [π.χ. πληροφορίες ενσωματωμένου συστήματος διάγνωσης (στο εξής: OBD) ή δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές του οχήματος]·

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/2854 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2023, για εναρμονισμένους κανόνες σχετικά με τη δίκαιη πρόσβαση σε δεδομένα και τη δίκαιη χρήση τους και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2394 και της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1828 (κανονισμός για τα δεδομένα) (ΕΕ L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 461/2010 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2010, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας (ΕΕ L 129 της 28.5.2010, σ. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/822 της Επιτροπής, της 17ης Απριλίου 2023, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 461/2010 όσον αφορά την περίοδο εφαρμογής του (ΕΕ L 102I της 17.4.2023, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ C 138 της 28.5.2010, σ. 16), όπως τροποποιήθηκε με τις τροποποιήσεις της ανακοίνωσης της Επιτροπής με τίτλο «Συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων» (ΕΕ C 133I της 17.4.2023, σ. 1).

— άλλης σχετικής νομοθεσίας, όπως ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]) (στο εξής: γενικός κανονισμός για την προστασία δεδομένων, πρβλ. αιτιολογική σκέψη 7 και άρθρο 1 παράγραφος 5 του κανονισμού για τα δεδομένα) ή η οδηγία (ΕΕ) 2023/2413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]) (στο εξής: οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας) και η συνοδευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την κοινοχρησία δεδομένων που σχετίζονται με μπαταρίες ([7]).

6. Η παρούσα καθοδήγηση αφορά μόνο τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Αυτός περιλαμβάνει τους κατασκευαστές πρωτότυπου εξοπλισμού (ΚΠΕ), τους προμηθευτές, τους παρόχους υπηρεσιών δευτερογενούς αγοράς και τους παρόχους ασφαλιστικών υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, το περιεχόμενό της δεν μπορεί να επεκταθεί αυτομάτως σε άλλους κλάδους παραγωγής ή στον δημόσιο τομέα.

7. Η παρούσα καθοδήγηση δεν αντικαθιστά ούτε υπερισχύει άλλων εγγράφων καθοδήγησης σχετικά με τον κανονισμό για τα δεδομένα που δημοσιεύονται από την Επιτροπή. Αντιθέτως, η παρούσα καθοδήγηση συμπληρώνει τα εν λόγω έγγραφα και θα πρέπει να ερμηνεύεται σε συνδυασμό με αυτά.

8. Η δεσμευτική ερμηνεία της ενωσιακής νομοθεσίας αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως εκ τούτου, η ερμηνεία του κανονισμού για τα δεδομένα από την Επιτροπή όσον αφορά την εφαρμογή της στα δεδομένα οχημάτων δεν επηρεάζει την ερμηνεία που μπορεί να δοθεί από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

9. Οι απόψεις που εκφράζονται στην παρούσα καθοδήγηση δεν προδικάζουν τη θέση που ενδέχεται να λάβει η Επιτροπή ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΕΜΠΙΠΤΟΥΝ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΙΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

10. Στο κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού για τα δεδομένα καθορίζονται τα δικαιώματα πρόσβασης και χρήσης δεδομένων των χρηστών συνδεδεμένων προϊόντων και συναφών υπηρεσιών.

2.1. **Συνδεδεμένο προϊόν**

11. «Συνδεδεμένο προϊόν» είναι «είδος, το οποίο λαμβάνει, παράγει ή συλλέγει προσβάσιμα δεδομένα σχετικά με τη χρήση ή το περιβάλλον του, και το οποίο είναι σε θέση να μεταδίδει δεδομένα προϊόντος μέσω υπηρεσίας ηλεκτρονικών επικοινωνιών, φυσικής σύνδεσης ή πρόσβασης εντός της συσκευής και του οποίου η πρωταρχική λειτουργία δεν είναι η αποθήκευση, η επεξεργασία ή η διαβίβαση δεδομένων για λογαριασμό οποιουδήποτε άλλου προσώπου πλην του χρήστη» [άρθρο 2 σημείο 5)]

12. Η παρούσα καθοδήγηση αφορά αποκλειστικά τα οχήματα που αποτελούν «συνδεδεμένα προϊόντα» κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 5). Εναπόκειται στον ΚΠΕ ή στον κάτοχο δεδομένων, ανάλογα με την περίπτωση, να αξιολογήσει αν ένα όχημα μπορεί να χαρακτηριστεί «συνδεδεμένο προϊόν».

2.2. **Συναφείς υπηρεσίες**

13. «Συναφής υπηρεσία» είναι «ψηφιακή υπηρεσία, εκτός των υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένου του λογισμικού, η οποία συνδέεται με το προϊόν κατά τον χρόνο της αγοράς, της μίσθωσης ή της χρηματοδοτικής μίσθωσης κατά τρόπο ώστε η απουσία της να εμποδίζει το συνδεδεμένο προϊόν να επιτελέσει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες του, ή η οποία συνδέεται μεταγενέστερα με το προϊόν από τον κατασκευαστή ή άλλον τρίτο για να εμπλουτίσει, να επικαιροποιήσει ή να προσαρμόσει τις λειτουργίες του συνδεδεμένου προϊόντος» [άρθρο 2 σημείο 6)].

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Οδηγία (ΕΕ) 2023/2413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Οκτωβρίου 2023, για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 και της οδηγίας 98/70/ΕΚ όσον αφορά την προώθηση της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, και την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/652 του Συμβουλίου (ΕΕ L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των απαιτήσεων κοινοχρησίας δεδομένων που σχετίζονται με μπαταρίες βάσει της αναθεωρημένης οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΕΕ C, C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Η παρούσα καθοδήγηση αφορά αποκλειστικά συναφείς υπηρεσίες κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 6), οι οποίες συνδέονται με όχημα όπως ορίζεται στην παράγραφο 12 της παρούσας καθοδήγησης (για τους σκοπούς της παρούσας καθοδήγησης, μπορούν να αναφέρονται ως «συναφείς με το όχημα υπηρεσίες»).

15. Οι συναφείς με το όχημα υπηρεσία προϋποθέτουν αμφίδρομη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ του οχήματος και του παρόχου υπηρεσιών, είτε πρόκειται για τον ΚΠΕ είτε για τρίτο, η οποία επηρεάζει τη λειτουργία ή τη συμπεριφορά του οχήματος (πρβλ. αιτιολογική σκέψη 17). Οι υπηρεσίες που δεν επηρεάζουν τη λειτουργία του οχήματος δεν μπορούν να θεωρηθούν συναφείς υπηρεσίες. Παραδείγματα ανάλογων υπηρεσιών είναι οι εφαρμογές για έξυπνα τηλέφωνα, οι οποίες αναλύουν και απεικονίζουν το ιστορικό φόρτισης ενός ηλεκτρικού οχήματος χωρίς να μεταδίδουν εντολές στο όχημα ή υπηρεσίες ασφάλισης με χρέωση βάσει του τρόπου οδήγησης (pay-how-you-drive), οι οποίες αναλύουν τα δεδομένα του οχήματος με σκοπό τη δημιουργία προφίλ συμπεριφοράς του οδηγού.

16. Οι παραδοσιακές υπηρεσίες δευτερογενούς αγοράς, όπως οι βοηθητικές συμβουλευτικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες ανάλυσης και οι χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, καθώς και η τακτική επισκευή και συντήρηση, γενικά δεν θεωρούνται συναφείς με το όχημα υπηρεσίες, καθώς «δεν επηρεάζουν τη λειτουργία του συνδεδεμένου προϊόντος» ή «δεν περιλαμβάνουν τη διαβίβαση δεδομένων ή εντολών στο συνδεδεμένο προϊόν από τον πάροχο υπηρεσιών» (πρβλ. αιτιολογική σκέψη 17). Οι υπηρεσίες αυτές δεν «συνδέονται ρητά με τη λειτουργία του συνδεδεμένου προϊόντος». Για παράδειγμα, η «τακτική» επισκευή και συντήρηση, όπως οι αντικαταστάσεις φρένων ή οι αλλαγές λαδιού, δεν θεωρούνται συναφείς υπηρεσίες εάν εκτελούνται χειροκίνητα και εκτός διαδικτύου (δηλαδή δεν αποτελούν ψηφιακές υπηρεσίες). Επιπλέον, οι υπηρεσίες αυτές δεν επιφέρουν κατ' ανάγκη την «ενίσχυση ή την προσαρμογή της λειτουργικότητας» του οχήματος, ούτε συνεπάγονται τη διαβίβαση δεδομένων ή εντολών στο όχημα.

17. Οι συναφείς με το όχημα υπηρεσίες στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας μπορούν να περιλαμβάνουν:

— υπηρεσίες τηλεχειρισμού οχήματος που ενεργοποιούν ή εκτελούν λειτουργίες του οχήματος (π.χ. τηλεχειριζόμενη ασφάλιση / απασφάλιση θύρας, εκκίνηση/διακοπή λειτουργίας του κινητήρα, προρρύθμιση θερμοκρασίας καμπίνας, διαχείριση φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων)·

— «μη τακτική» επισκευή και συντήρηση που περιλαμβάνουν την αμφίδρομη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ του οχήματος και του παρόχου υπηρεσιών και οι οποίες ενισχύουν ή προσαρμόζουν τη λειτουργικότητα του οχήματος. Παράδειγμα ανάλογης υπηρεσίας είναι μια υπηρεσία που προβλέπει τις ανάγκες συντήρησης με βάση δεδομένα ατομικής συμπεριφοράς του οδηγού, η οποία εμφανίζει ειδοποιήσεις συντήρησης και προτάσεις στον πίνακα οργάνων του οχήματος·

— υπηρεσίες υπολογιστικού νέφους που αποθηκεύουν τις προτιμήσεις του οδηγού σχετικά με τη θέση καθίσματος και καθρέπτη, την ενημέρωση/ψυχαγωγία, τον τρόπο οδήγησης, τη θερμοκρασία κ.λπ. και τις εφαρμόζουν αυτόματα στο όχημα·

— υπηρεσίες δυναμικής βελτιστοποίησης διαδρομής που χρησιμοποιούν δεδομένα του οχήματος (π.χ. επίπεδο φόρτισης μπαταρίας ή στάθμη καυσίμου· πίεση ελαστικών) για την υπόδειξη διαδρομών, σταθμών φόρτισης ή σταθμών αερίου μέσω του πίνακα οργάνων του οχήματος.

2.3. **Ορισμός των δεδομένων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου II του κανονισμού για τα δεδομένα**

18. Τα δεδομένα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου II του κανονισμού για τα δεδομένα περιλαμβάνουν τα δεδομένα προϊόντος [άρθρο 2 σημείο 15)] και τα δεδομένα συναφούς υπηρεσίας [άρθρο 2 σημείο 16)], συμπεριλαμβανομένων των σχετικών μεταδεδομένων που απαιτούνται για την ερμηνεία και τη χρήση των εν λόγω δεδομένων [πρβλ. άρθρο 2 σημείο 17), άρθρο 3 παράγραφος 1, άρθρο 4 παράγραφος 1 και άρθρο 5 παράγραφος 1].

19. Η παρούσα καθοδήγηση αφορά τα δεδομένα οχήματος, τα οποία αποκλειστικά για τους σκοπούς της καθοδήγησης θα πρέπει να νοούνται ως δεδομένα προϊόντος που παράγονται από τη χρήση ενός οχήματος (πρβλ. παράγραφο12 της παρούσας καθοδήγησης) και τα δεδομένα συναφών με το όχημα υπηρεσιών (πρβλ. παράγραφο14 της παρούσας καθοδήγησης).

20. Η πράξη για τα δεδομένα παρέχει στους χρήστες και στους τρίτους που επιλέγονται από τον χρήστη δικαίωμα πρόσβασης και χρήσης των δεδομένων του οχήματος. Δεν περιέχει κανόνες σχετικά με τα δικαιώματα πρόσβασης σε λειτουργίες ή πόρους του οχήματος ([8]). Ως εκ τούτου, η παρούσα καθοδήγηση δεν αφορά τους κανόνες σχετικά με τα δικαιώματα πρόσβασης σε λειτουργίες ή πόρους του οχήματος.

([8]) Ως πόροι του οχήματος θα πρέπει να νοείται η τεχνική υποδομή του οχήματος (υλισμικό και λογισμικό), η οποία χρησιμοποιείται για την επεξεργασία δεδομένων (υπολογιστικοί πόροι, όπως μονάδες ηλεκτρονικού ελέγχου και ενεργοποιητές/αισθητήρες), για την πρόσβαση σε δεδομένα, για τη διαβίβαση δεδομένων εκτός του οχήματος ή για την αλληλεπίδραση με τον οδηγό (πόροι επικοινωνίας όπως ο πίνακας εργαλείων ή η διεπαφή ανθρώπου-μηχανής).

21. Σύμφωνα με τις εξηγήσεις που παρέχονται στην αιτιολογική σκέψη 15, οι κάτοχοι δεδομένων θα πρέπει να παρέχουν πρόσβαση μόνο σε «ανεπεξέργαστα» και «προεπεξεργασμένα» δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων των συνοδευτικών μεταδεδομένων που είναι αναγκαία για την ερμηνεία και τη χρήση των δεδομένων. Αντιθέτως, οι «πληροφορίες που συνάγονται ή απορρέουν από τα δεδομένα αυτά» δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τα δεδομένα.

22. Σκοπός του κανονισμού για τα δεδομένα είναι να καταστήσει τα δεδομένα προσβάσιμα σε χρήστες και τρίτους. Συνεπώς, όλα τα δεδομένα που παράγονται από τη χρήση οχήματος ή κατά την παροχή συναφούς με το όχημα υπηρεσίας θα πρέπει καταρχήν να θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τα δεδομένα, εκτός εάν πρόκειται για «πληροφορίες που συνάγονται ή απορρέουν» από ανεπεξέργαστα και προεπεξεργασμένα δεδομένα οχημάτων κατά την έννοια του κανονισμού για τα δεδομένα.

23. Λόγω της ποικιλίας των πιθανών τεχνικών εφαρμογών και των δυνατών μελλοντικών εξελίξεων, τα ακόλουθα σημεία και παραδείγματα είναι ενδεικτικά και όχι εξαντλητικά.

2.3.1. *Ανεπεξέργαστα δεδομένα*

24. Τα ανεπεξέργαστα δεδομένα είναι δεδομένα που δεν έχουν τροποποιηθεί ουσιωδώς. Είναι επίσης γνωστά ως δεδομένα πηγής ή πρωτογενή δεδομένα. Αφορούν σημεία δεδομένων που παράγονται αυτόματα χωρίς καμία περαιτέρω μορφή επεξεργασίας δεδομένων (αιτιολογική σκέψη 15). Περιλαμβάνουν τα δεδομένα που προκύπτουν άμεσα από τις ενέργειες του χρήστη (χειριστήρια, οθόνες, κουμπιά κ.λπ.) ή τα δεδομένα που παράγονται αυτόματα, για παράδειγμα, από αισθητήρες οχημάτων.

2.3.2. *Προεπεξεργασμένα δεδομένα*

25. Τα προεπεξεργασμένα δεδομένα είναι σημεία δεδομένων που έχουν υποβληθεί σε επεξεργασία «με σκοπό να καταστούν κατανοητά και αξιοποιήσιμα πριν από μεταγενέστερη επεξεργασία και ανάλυση» (αιτιολογική σκέψη 15). Τα δεδομένα αυτά περιλαμβάνουν «δεδομένα που συλλέγονται από έναν μόνο αισθητήρα ή από συνδεδεμένη ομάδα αισθητήρων με σκοπό να καταστούν τα συλλεγόμενα δεδομένα κατανοητά για περιπτώσεις ευρύτερης χρήσης μέσω του προσδιορισμού φυσικής ποσότητας ή ποιότητας ή μεταβολής φυσικής ποσότητας, όπως η θερμοκρασία, η πίεση, ο ρυθμός ροής, η στάθμη ήχου, η τιμή του pH, η στάθμη υγρού, η θέση, η επιτάχυνση ή η ταχύτητα». Ως εκ τούτου, στον κανονισμό για τα δεδομένα εφαρμόζεται *λειτουργική* αντίληψη της επεξεργασίας δεδομένων (η *λειτουργία* συνίσταται στο να καταστούν τα δεδομένα κατανοητά και εύχρηστα). Παράγοντες όπως η πολυπλοκότητα της επεξεργασίας ή η ανάγκη προστασίας των επενδύσεων στην εν λόγω επεξεργασία δεν διαδραματίζουν ρόλο στον ορισμό των προεπεξεργασμένων δεδομένων.

26. Ένα κοινό χαρακτηριστικό των προεπεξεργασμένων δεδομένων είναι ότι περιγράφουν και χαρακτηρίζουν τη λειτουργία ή την κατάσταση του οχήματος. Τα προεπεξεργασμένα δεδομένα δεν είναι «νέες» πληροφορίες· η φύση των υποκείμενων δεδομένων παραμένει αμετάβλητη. Με άλλα λόγια, τα δεδομένα, ακόμη και αν είναι κανονικοποιημένα, αναδιαμορφωμένα, φιλτραρισμένα, βαθμονομημένα, αν έχουν υποστεί μετατροπή, είναι συγκεντρωτικά, έχουν υποβληθεί σε εκ νέου δειγματοληψία, είναι διορθωμένα ή με άλλο τρόπο μετρημένα, υπολογισμένα ή επεξεργασμένα, εξακολουθούν να αποτυπώνουν πραγματικά συμβάντα ή συνθήκες όπως συλλέγονται από αισθητήρες ή συστήματα του οχήματος (π.χ. θερμοκρασία, ταχύτητα, επιτάχυνση, θέση). Το περιεχόμενο ή η σημασία των δεδομένων πηγής παραμένει αμετάβλητο και έχει απλώς προετοιμαστεί ή βελτιστοποιηθεί για μελλοντική χρήση.

2.3.3. *Συναγόμενα ή αντλούμενα δεδομένα*

27. Από την άλλη πλευρά, οι «πληροφορίες που συνάγονται ή απορρέουν» από ανεπεξέργαστα και προεπεξεργασμένα δεδομένα εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τα δεδομένα. Τα δεδομένα που συνάγονται ή αντλούνται είναι «αποτέλεσμα πρόσθετων επενδύσεων για την ανάθεση τιμών ή την άντληση γνώσεων από τα δεδομένα, ιδίως μέσω αποκλειστικών, πολύπλοκων αλγορίθμων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αποτελούν μέρος αποκλειστικού λογισμικού» (αιτιολογική σκέψη 15).

28. Η έννοια των «δεδομένων που συνάγονται ή αντλούνται» υπερβαίνει κατά πολύ την απλή τεχνική εκτίμηση. Όπως καταδεικνύεται στην αιτιολογική σκέψη 15 («πληροφορίες που συνάγονται ή απορρέουν» από ανεπεξέργαστα ή προεπεξεργασμένα δεδομένα) και όπως εξηγήθηκε ήδη ανωτέρω (στην παράγραφο 26 της παρούσας καθοδήγησης), η *φύση των πληροφοριών* που αντιπροσωπεύονται σε ένα σημείο δεδομένων είναι το καθοριστικό διακριτικό χαρακτηριστικό. Τα δεδομένα «προσδιορισμού φυσικής ποσότητας ή ποιότητας ή μεταβολής φυσικής ποσότητας» του συνδεδεμένου προϊόντος θα πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τα δεδομένα. Αντιθέτως, τα δεδομένα που αντιπροσωπεύουν εντελώς «νέες» πληροφορίες και τα οποία δημιουργούνται από τον κάτοχο των δεδομένων που πραγματοποιεί πρόσθετες επενδύσεις για την ανάθεση τιμών ή γνώσεων σε υφιστάμενα ανεπεξέργαστα και προεπεξεργασμένα δεδομένα, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής.

29. Όπως φαίνεται απότην αιτιολογική σκέψη 15 («ιδίως μέσω αποκλειστικών, πολύπλοκων αλγορίθμων») και σύμφωνα με τον στόχο του κανονισμού για τα δεδομένα για την προστασία των καινοτομιών δεδομένων από τους κατόχους δεδομένων, τα «δεδομένα που συνάγονται ή αντλούνται» πρέπει να είναι το αποτέλεσμα επεξεργασίας που ενέχει ένα βαθμό πολυπλοκότητας ή εφευρετικότητας. Ως εκ τούτου, η εκτέλεση βασικών μαθηματικών πράξεων, όπως η πρόσθεση, η αφαίρεση, ο πολλαπλασιασμός, η διαίρεση ή ο υπολογισμός μέσου όρου, δεν συνεπάγεται ότι ένα σημείο δεδομένων δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής, ακόμη και αν η επεξεργασία οδηγεί σε πρόσθετες γνώσεις που υπερβαίνουν το νόημα ή το περιεχόμενο των δεδομένων πηγής (π.χ. χρήση των προεπεξεργασμένων σημείων δεδομένων «ρυθμός ροής καυσίμου σε λίτρα/ώρα» και «ταχύτητα του οχήματος σε km/h» για τον υπολογισμό της τρέχουσας ή της μέσης κατανάλωσης καυσίμου).

30. Ο κανονισμός για τα δεδομένα έχει στόχο να δώσει στους χρήστες και σε τρίτους τη δυνατότητα πρόσβασης και χρήσης (συμ-)παραγόμενων δεδομένων για την ανάπτυξη καινοτόμων προϊόντων και υπηρεσιών επί ίσοις όροις με τον κάτοχο των δεδομένων. Ως εκ τούτου, ενώ η καινοτόμος επεξεργασία από κατόχους δεδομένων για την απόκτηση πρόσθετων τιμών ή γνώσεων από ανεπεξέργαστα ή προεπεξεργασμένα δεδομένα προστατεύεται από την κοινολόγηση, τα υποκείμενα δεδομένα που χρησιμεύουν ως εισροή για την εν λόγω επεξεργασία γενικά παραμένουν εντός του πεδίου εφαρμογής, εκτός εάν τα εν λόγω δεδομένα έχουν καθαυτά συναχθεί ή αντληθεί κατά την έννοια του κανονισμού για τα δεδομένα.

31. Ο συνδυασμός δεδομένων από πολλαπλές πηγές, όπως αισθητήρες, εξηγεί καλύτερα το σκεπτικό αυτό. Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 15, οι πληροφορίες που «αντλούνται χάρη στη συγχώνευση αισθητήρων, μέσω της οποίας συνάγονται ή αντλούνται δεδομένα από πολλαπλούς αισθητήρες» δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τα δεδομένα. Αυτό, ωστόσο, δεν σημαίνει ότι οποιοσδήποτε συνδυασμός διαφορετικών σημείων δεδομένων θα αρκούσε αφ' εαυτού για να καταστούν τα προκύπτοντα δεδομένα εκτός πεδίου εφαρμογής. Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται από την αιτιολογική σκέψη 15, σύμφωνα με την οποία, υπό ορισμένες συνθήκες, τα δεδομένα που «συνδυάζονται με άλλα δεδομένα» θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής. Αντ' αυτού, προκειμένου να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής, η επεξεργασία δεδομένων από πολλαπλές πηγές πρέπει να οδηγεί σε *εντελώς νέες πληροφορίες* που υπερβαίνουν τις βασικές μαθηματικές πράξεις σε σχέση με τα δεδομένα πηγής (π.χ. συστήματα ανίχνευσης αντικειμένων που επεξεργάζονται δεδομένα από πολλαπλές πηγές για την ανάλυση του περιβάλλοντος χώρου του οχήματος). Αντιθέτως, τα δεδομένα που είναι αποτέλεσμα συνδυασμού δεδομένων *χωρίς να προστίθενται σε αυτά νέες ουσιαστικές γνώσεις που υπερβαίνουν τη φύση των πληροφοριών που αντιπροσωπεύονται σε στα δεδομένα πηγής* θα πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής. Παραδείγματα ανάλογων δεδομένων είναι η προσθήκη δεδομένων θέσης που βασίζονται στο παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS) ως ετικέτας σε άλλα δεδομένα του οχήματος για την παραγωγή δεδομένων με αναφορά θέσης, η απόδοση χρονοσφραγίδας σε ένα σημείο δεδομένων ή ο συνδυασμός δεδομένων αισθητήρων που βασίζονται στο GNSS με χάρτη για την παραγωγή ακριβέστερου γεωεντοπισμού.

32. Οι προβλέψεις μελλοντικών συμβάντων, τιμών ή συνθηκών θεωρούνται συνήθως εκτός πεδίου εφαρμογής, καθώς συνήθως παρέχουν «νέες» πληροφορίες που υπερβαίνουν την περιγραφή και τον χαρακτηρισμό της τρέχουσας λειτουργίας ή κατάστασης του οχήματος (πρβλ. παράγραφο26 της παρούσας καθοδήγησης). Οι «προβλέψεις» ενέχουν ορισμένο βαθμό αβεβαιότητας (π.χ. προβλέψεις τροχιάς οχήματος). Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τα συμβάντα, τις τιμές ή τις συνθήκες που, παρά το γεγονός ότι βρίσκονται στο μέλλον, είναι βέβαια ή δεν απαιτούν πολύπλοκη ερμηνεία πέραν των βασικών μαθηματικών πράξεων. Παραδείγματα αυτών είναι η προκαθορισμένη ημερομηνία/περίοδος επόμενης συντήρησης και οι τρέχουσες παράμετροι ή τιμές που παρεκτείνονται στο μέλλον με τη χρήση βασικών μαθηματικών πράξεων, όπως γραμμικών εξισώσεων. Όταν το προβλεπόμενο συμβάν, τιμή ή κατάσταση σχετίζεται με δεδομένα που θα θεωρούνταν ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τα δεδομένα χωρίς αυτό το προγνωστικό στοιχείο, οι κάτοχοι δεδομένων πρέπει να καθιστούν διαθέσιμο εναλλακτικό σημείο δεδομένων, μολονότι λιγότερο ακριβές, εάν το εν λόγω σημείο δεδομένων είναι προεπεξεργασμένα δεδομένα κατά την έννοια του κανονισμού για τα δεδομένα και εάν είναι άμεσα διαθέσιμο σε αυτούς. Για παράδειγμα, ένας εικονικός αισθητήρας στάθμης καυσίμου μπορεί να χρησιμοποιεί σύνθετο μοντέλο μηχανικής μάθησης για την πρόβλεψη μελλοντικής στάθμης καυσίμου με βάση τον τρόπο οδήγησης, το ιστορικό διαδρομών και άλλους παράγοντες. Ωστόσο, εάν ο κάτοχος δεδομένων έχει άμεση πρόσβαση σε εναλλακτικά δεδομένα σχετικά με τη στάθμη καυσίμου χωρίς προγνωστικό στοιχείο, π.χ. μέσω λιγότερο ακριβούς σήματος του φυσικού αισθητήρα στάθμης καυσίμου, τα δεδομένα αυτά πρέπει να καθίστανται προσβάσιμα.

2.3.4. *Παραδείγματα δεδομένων εντός και εκτός του πεδίου εφαρμογής*

33. Στο πλαίσιο αυτό, παραδείγματα ανεπεξέργαστων δεδομένων κατά την έννοια του κανονισμού για τα δεδομένα μπορεί να είναι τα εξής:

(α) σήματα αισθητήρα (π.χ. ταχύτητα στροφής τροχών· πίεση ελαστικών από τη βαλβίδα του συστήματος παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών· πίεση πέδης· βαθμός εκτροπής· σήματα θέσης των παραθύρων, της στραγγαλιστικής βαλβίδας ή άλλων κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος· ενδείξεις αισθητήρα οξυγόνου· ροή μάζας αέρα· γωνία τιμονιού· στροφές κινητήρα ανά λεπτό)·

(β) ανεπεξέργαστα δεδομένα νέφους εικόνας ή σημείου απευθείας από κάμερες και αισθητήρες LiDAR·

(γ) ηχητικά κύματα που λαμβάνονται από μικρόφωνα·

(δ) δεδομένα σήματος ραντάρ πριν από την εφαρμογή αλγορίθμων ανίχνευσης ή παρακολούθησης αντικειμένων·

(ε) μηνύματα διαύλου ελεγκτή σειριακού δικτύου αισθητήρων (CAN)·

(στ) δεδομένα που προκύπτουν απευθείας από χειροκίνητες εντολές (π.χ. υαλοκαθαριστήρας: ενεργοποιημένο/απενεργοποιημένο· χρήση κλιματισμού) ή από απλή ενεργοποίηση (π.χ. κλειδί: ενεργοποιημένο/απενεργοποιημένο· χειρόφρενο: ενεργοποιημένο/απενεργοποιημένο)·

(ζ) κατάσταση κατασκευαστικού στοιχείου οχήματος (π.χ. όχημα, θύρα, παράθυρο, κάλυμμα χώρου κινητήρα: ασφαλισμένο/απασφαλισμένο) κ.λπ.

34. Παραδείγματα προεπεξεργασμένων δεδομένων ([9]) κατά την έννοια του κανονισμού για τα δεδομένα μπορεί να είναι τα εξής:

(α) θερμοκρασίες που μετρώνται ή υπολογίζονται εντός ή εκτός του οχήματος (σε °C ([10]), π.χ. λάδι, ψυκτικό μέσο, κινητήρας, στοιχεία μπαταρίας, καταλύτης, εξωτερικός αέρας κ.λπ.)·

(β) ταχύτητα οχήματος (σε km/h ή mph)·

(γ) επιτάχυνση οχήματος·

(δ) στάθμη υγρών (σε λίτρα και ως ποσοστό, π.χ. καύσιμο, λάδι, υγρό καυσαερίων ντίζελ, υγρό φρένων, υγρό υαλοκαθαριστήρων)·

(ε) ρυθμοί ροής (π.χ. καύσιμο)·

(στ) δεδομένα που βασίζονται στο GNSS, όπως η (διορθωμένη) θέση·

(ζ) τιμή χιλιομετρητή·

(η) κατανάλωση καυσίμου/ενέργειας (σε λίτρα/100km ή μίλια/γαλόνι ή kWh/100km), εκτός εάν προβλέπεται κατά την έννοια της παραγράφου 32 της παρούσας καθοδήγησης·

(θ) περιλήψεις ταξιδιού (π.χ. ώρα της ημέρας οδήγησης του οχήματος· μέση διανυθείσα απόσταση)·

(ι) επίπεδο φόρτισης μπαταρίας (σε volt και ως ποσοστό επί τοις εκατό)·

(ια) κανονικοποιημένη πίεση ελαστικών βάσει θερμοκρασίας αναφοράς (σε psi, bar ή kPa)·

(ιβ) φθορά πέλματος πέδης (σε ποσοστό επί τοις εκατό), εκτός εάν προβλέπεται κατά την έννοια της παραγράφου 32 της παρούσας καθοδήγησης·

(ιγ) χρόνος ή απόσταση έως την επόμενη συντήρηση, εκτός εάν προβλέπεται κατά την έννοια της παραγράφου 32 της παρούσας καθοδήγησης·

(ιδ) κατάσταση συστήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου του οχήματος που λαμβάνεται από την επεξεργασία ανεπεξέργαστων δεδομένων (π.χ. κατάσταση κινητήρα, δηλαδή κινητήρα σε λειτουργία: ενεργοποιημένο/απενεργοποιημένο· κατάσταση συστήματος εκκίνησης/παύσης: ενεργό/ανενεργό· κατάσταση φόρτισης μπαταρίας: σε εξέλιξη / ολοκληρώθηκε / σε κατάσταση αστοχίας και ως ποσοστό επί τοις εκατό, ανεξάρτητα από το αν το όχημα είναι συνδεδεμένο στην πρίζα· κατάσταση ενεργοποίησης αυτόματου φωτισμού/υαλοκαθαριστήρα, συστήματος αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση ή αερόσακου· πληροφορίες που υποδεικνύουν δυσλειτουργίες του υλισμικού του οχήματος, π.χ. κωδικοί βλάβης ή δείκτες δυσλειτουργίας)·

(ιε) δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως παράμετροι στο πλαίσιο περαιτέρω επεξεργασίας ή υπολογισμών, ακόμη και αν προέρχονται από ενέργεια του χρήστη (π.χ. θερμοκρασία-στόχος καθορισμένη από τον χρήστη που χρησιμοποιείται ως παράμετρος από το σύστημα κλιματισμού για τη ρύθμιση της θέρμανσης/ψύξης· χειροκίνητα επιλεγμένη σχέση μετάδοσης που χρησιμοποιείται από τη μονάδα ελέγχου μετάδοσης για τη διαχείριση της ροπής του κινητήρα· ενεργοποίηση της λειτουργίας «σπορ», με αποτέλεσμα να χρησιμοποιείται η παράμετρος «ενεργός λειτουργία “σπορ”» σε πολλαπλές λογικές ελέγχου κ.λπ.

35. Παραδείγματα δεδομένων που συνάγονται ή αντλούνται κατά την έννοια του κανονισμού για τα δεδομένα μπορεί να είναι τα εξής ([11]):

(α) δεδομένα που παράγονται από δυναμικούς αλγόριθμους αναδρομολόγησης και βέλτιστους αλγόριθμους σχεδιασμού διαδρομής·

(β) δεδομένα προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού πλην των δεδομένων κατάστασης (ενεργοποίησης) (π.χ. ανίχνευση και ταξινόμηση αντικειμένων, προγνώσεις τροχιάς, εκτίμηση κινδύνου, πέδηση έκτακτης ανάγκης, εντολές υποβοήθησης της οδήγησης, όπως υποβοήθηση της παραμονής στη λωρίδα κυκλοφορίας, προσαρμοζόμενο σύστημα ελέγχου πορείας ή ειδοποιήσεις υπερβολικής ταχύτητας)·

(γ) δεδομένα που προκύπτουν από αλγόριθμους ελέγχου κινητήρα που βελτιστοποιούν την απόδοση καυσίμου, τις εκπομπές και τις επιδόσεις·

(δ) δεδομένα συστημάτων ανάλυσης επιδόσεων οδηγού, όπως οδήγηση ή βαθμολογίες περιβαλλοντικών επιδόσεων·

(ε) ανάλυση της σοβαρότητας σύγκρουσης κ.λπ.

([9]) Ανάλογα με την αρχιτεκτονική του εκάστοτε οχήματος, ορισμένα από αυτά τα σημεία δεδομένων μπορούν να ταξινομηθούν μάλλον ως ανεπεξέργαστα παρά ως προεπεξεργασμένα δεδομένα.

([10]) Οι μονάδες που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο είναι ενδεικτικές και όχι εξαντλητικές. Η υποχρέωση διάθεσης σημείου δεδομένων ισχύει επίσης εάν ο κάτοχος των δεδομένων επιλέξει να χρησιμοποιήσει άλλη μονάδα.

([11]) Ο κατάλογος αυτός δεν επηρεάζει τις υποχρεώσεις διάθεσης δεδομένων σύμφωνα με την ειδική τομεακή νομοθεσία, πρβλ. παράγραφο 5.

3. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΑΡΘΡΑ 3, 4 ΚΑΙ 5)

36. Το δικαίωμα των χρηστών να έχουν πρόσβαση και να χρησιμοποιούν δεδομένα προϊόντων και συναφών υπηρεσιών, μεταξύ άλλων για τον σκοπό της κοινοχρησίας τους με τρίτους της επιλογής τους, αποτελεί το βασικό στοιχείο του κεφαλαίου II του κανονισμού για τα δεδομένα. Οι κάτοχοι δεδομένων μπορούν να παρέχουν στους χρήστες πρόσβαση στα δεδομένα είτε άμεσα σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 είτε έμμεσα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1.

37. Το άρθρο 3 παράγραφος 1 δεν γεννά υποχρέωση παροχής στον χρήστη άμεσης πρόσβασης σε δεδομένα του προϊόντος (δηλαδή δεδομένα που έχουν σχεδιαστεί για να είναι ανακτήσιμα) και σε δεδομένα συναφών υπηρεσιών σε όλες τις περιπτώσεις, αλλά μόνο «εφόσον είναι σκόπιμο και τεχνικά εφικτό». Σκοπός της διατύπωσης αυτής είναι να δοθεί στους κατασκευαστές οχημάτων η διακριτική ευχέρεια να αποφασίζουν αν θα σχεδιάζουν ένα συνδεδεμένο προϊόν με τρόπο που να παρέχει στον χρήστη «ανεξέλεγκτη» πρόσβαση σε δεδομένα (δηλαδή χωρίς καμία παρέμβαση άλλου μέρους) ή πρόσβαση με πρόσθετους ελέγχους σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1.

38. Όταν οι χρήστες δεν μπορούν να έχουν άμεση πρόσβαση σε δεδομένα από το όχημα σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1, οι κάτοχοι των δεδομένων πρέπει να παρέχουν στον χρήστη έμμεση πρόσβαση σε άμεσα διαθέσιμα δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1. Επιπλέον, ανεξάρτητα από το αν η πρόσβαση σε δεδομένα διατίθεται στον χρήστη άμεσα ή έμμεσα, οι κάτοχοι των δεδομένων πρέπει να καθιστούν προσβάσιμα άμεσα διαθέσιμα δεδομένα κατόπιν αιτήματος του χρήστη σε τρίτο, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1. «άμεσα διαθέσιμα δεδομένα»: δεδομένα προϊόντος και δεδομένα συναφούς υπηρεσίας τα οποία ο κάτοχος δεδομένων λαμβάνει ή μπορεί νομίμως να λαμβάνει από το συνδεδεμένο προϊόν ή τη συναφή υπηρεσία, χωρίς δυσανάλογη προσπάθεια που υπερβαίνει έναν απλό χειρισμό [άρθρο 2 σημείο 17].

39. Στο πλαίσιο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ένα σημαντικό παράδειγμα άμεσα διαθέσιμων δεδομένων είναι τα δεδομένα που παράγονται από συνδεδεμένο όχημα, τα οποία αποστέλλονται σε διακομιστή παρασκηνίου του ΚΠΕ, ιδίως στο πλαίσιο της έννοιας του «εκτεταμένου οχήματος». Τα δεδομένα αυτά θα είναι άμεσα διαθέσιμα στον ΚΠΕ.

40. Οι ΚΠΕ μπορούν, για διάφορους λόγους, να επιλέξουν να μην ανακτήσουν ή να μην αποθηκεύσουν ορισμένα σημεία δεδομένων στο παρασκήνιο, παρότι η μετάδοσή τους είναι τεχνικά εφικτή βάσει της αρχιτεκτονικής του οχήματος. Στους ανωτέρω λόγους περιλαμβάνεται το περιορισμένο εύρος ζώνης μετάδοσης, η περιορισμένη επεξεργαστική ισχύς ή άλλοι περιορισμοί που οφείλονται στην αρχιτεκτονική του οχήματος, στο κόστος της μετάδοσης δεδομένων, στην εικαζόμενη έλλειψη εμπορικής εφαρμογής, κ.λπ. Εντούτοις, τα δεδομένα αυτά θα μπορούσαν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τα δεδομένα, δεδομένου ότι στην έννοια των «άμεσα διαθέσιμων δεδομένων» περιλαμβάνονται δεδομένα τα οποία ο κάτοχος δεδομένων δεν αποκτά αλλά «μπορεί να αποκτήσει νομίμως». Όταν οι ΚΠΕ αξιολογούν το αν η απόκτηση ενός συγκεκριμένου σημείου δεδομένων είναι δυνατή «χωρίς δυσανάλογη προσπάθεια που υπερβαίνει έναν απλό χειρισμό», οι παράγοντες που ενδέχεται να λαμβάνουν υπόψη περιλαμβάνουν την τεχνική πολυπλοκότητα και το κόστος απόκτησης του σημείου δεδομένων.

41. Ο κανονισμός για τα δεδομένα είναι τεχνολογικά ουδέτερος και δεν θέτει αυστηρές προϋποθέσεις όσον αφορά τον μορφότυπο ή την ποιότητα των δεδομένων ή τον τρόπο με τον οποίο οι κάτοχοι δεδομένων πρέπει να παρέχουν πρόσβαση σε άμεσα διαθέσιμα δεδομένα οχημάτων. Οι κάτοχοι δεδομένων είναι, καταρχήν, ελεύθεροι να αποφασίζουν τα μέσα παροχής πρόσβασης. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν π.χ. απομακρυσμένες λύσεις παρασκηνίου, πρόσβαση επί του οχήματος ή ακόμη και τη χρήση υπηρεσίας διαμεσολάβησης δεδομένων. Οι κάτοχοι δεδομένων πρέπει να συμμορφώνονται με τους όρους πρόσβασης και χρήσης που προβλέπονται στα άρθρα 3 έως 5, συμπεριλαμβανομένης της απαίτησης να καθίστανται διαθέσιμα δεδομένα «με την ίδια ποιότητα που διαθέτει ο κάτοχος δεδομένων» (άρθρο 4 παράγραφος 1 και άρθρο 5 παράγραφος 1). Εάν η επιλεγμένη μέθοδος έχει ως αποτέλεσμα δεδομένα τα οποία είναι, για παράδειγμα, λιγότερο ακριβή, πλήρη, αξιόπιστα, συναφή ή επικαιροποιημένα (πρβλ. αιτιολογική σκέψη 30) από τα δεδομένα που είναι διαθέσιμα στον κάτοχο δεδομένων με άλλα μέσα, δεν πληροί την υποχρέωση ποιότητας. Στις περιπτώσεις αυτές, ο κάτοχος δεδομένων πρέπει να παρέχει πρόσβαση με τα μέσα που επιτρέπουν στον χρήστη ή σε τρίτο να λαμβάνει δεδομένα ισοδύναμης ποιότητας, εκτός εάν δικαιολογείται διαφορετική ρύθμιση βάσει του κανονισμού για τα δεδομένα, άλλης ενωσιακής νομοθεσίας ή εθνικής νομοθεσίας που έχει θεσπιστεί σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο.

42. Η απαίτηση διάθεσης δεδομένων «με την ίδια ποιότητα που διαθέτει ο κάτοχος δεδομένων» συνεπάγεται επίσης κανόνα για τη μη διακριτική μεταχείριση του χρήστη ή τρίτων, όπως ανεξάρτητων συνεργείων επισκευής ή άλλων ανεξάρτητων παρόχων υπηρεσιών. Εξ αυτού συνεπάγεται ότι οι κάτοχοι δεδομένων δεν πρέπει να καθιστούν τα εν λόγω δεδομένα προσβάσιμα σε επίπεδο ποιότητας χαμηλότερο από εκείνο στο οποίο διατίθενται τα δεδομένα στους ίδιους, σε θυγατρικές ή εξουσιοδοτημένους συνεργάτες, πωλητές και επισκευαστές.

43. Επιπλέον, με βάση το άρθρο 3 παράγραφος 1, το άρθρο 4 παράγραφος 1) και το άρθρο 5 παράγραφος 1 του κανονισμού για τα δεδομένα απαιτείται τα δεδομένα να καθίστανται διαθέσιμα στον χρήστη και σε τρίτους «εύκολα». Ως εκ τούτου, η πρόσβαση πρέπει να παρέχεται με εύκολο τρόπο και χωρίς αδικαιολόγητους φραγμούς, κόστος ή διαδικαστικά εμπόδια.

44. Όταν οι κάτοχοι δεδομένων επιλέγουν να διαθέσουν δεδομένα στον χρήστη μέσω της ειδικής θύρας OBD-II εντός του οχήματος, δεν μπορεί να απαιτείται από τον χρήστη να αγοράσει εξειδικευμένο εργαλείο πρόσβασης με δικά του έξοδα ούτε να διαθέτει προηγμένες τεχνικές δεξιότητες για την ανάκτηση των δεδομένων. Συνεπώς, οι κάτοχοι δεδομένων μπορούν να επιλέξουν είτε να παράσχουν στον χρήστη κατάλληλο εργαλείο πρόσβασης χωρίς πρόσθετο κόστος μαζί με το αγοραζόμενο όχημα, το όχημα που μισθώνεται μέσω απλής ή χρηματοδοτικής μισθώσεως είτε να διαθέσουν τα δεδομένα με άλλα μέσα πρόσβασης, όπως απομακρυσμένο διακομιστή παρασκηνίου. Η παράγραφος αυτή δεν επηρεάζει την τομεακή νομοθεσία, ιδίως τα άρθρα 61 έως 66 και το παράρτημα X του κανονισμού για την έγκριση τύπου.

45. Βάσει του κανονισμού για τα δεδομένα απαιτείται μόνο η διάθεση δεδομένων που έχουν σχεδιαστεί ώστε να είναι ανακτήσιμα. Εξαιρούνται, για παράδειγμα, τα δεδομένα που υποβάλλονται σε επεξεργασία «στις παρυφές» (δηλαδή εντός του οχήματος) και δεν είναι προσβάσιμα από κανένα μέρος, συμπεριλαμβανομένων των ΚΠΕ, καθώς διαγράφονται αμέσως μετά την επεξεργασία. Ορισμένα σημεία δεδομένων, όπως τα δεδομένα επιταχυνσιομέτρου, η ταχύτητα του οχήματος, η θέση βάσει GNSS ή η τιμή του χιλιομετρητή είναι απαραίτητα για πολλές περιπτώσεις χρήσης στη δευτερογενή αγορά. Ως εκ τούτου, οι ΚΠΕ ενθαρρύνονται να εξετάζουν τη σημασία των σημείων δεδομένων για τους ανεξάρτητους παρόχους υπηρεσιών δευτερογενούς αγοράς όταν αποφασίζουν αν θα σχεδιάσουν τα εν λόγω σημεία δεδομένων ώστε να μπορούν να ανακτηθούν από το όχημα.

4. ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

46. Οι κάτοχοι δεδομένων που υποχρεούνται να θέτουν δεδομένα στη διάθεση αποδέκτη δεδομένων, ιδίως βάσει του άρθρου 5, στο πλαίσιο σχέσεων μεταξύ επιχειρήσεων, δικαιούνται εύλογη αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 9. Το εν λόγω δικαίωμα δεν επηρεάζει άλλη ενωσιακή ή εθνική νομοθεσία που έχει θεσπιστεί σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο το οποίο διέπει την πρόσβαση σε δεδομένα της αυτοκινητοβιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών πληροφοριών που απαιτούνται για τον τεχνικό έλεγχο ([12]). Λεπτομερείς οδηγίες σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού της εν λόγω αποζημίωσης θα είναι διαθέσιμες στις επικείμενες κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τον υπολογισμό της εύλογης αποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 5.

5. ΔΙΑΦΟΡΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

47. Η Επιτροπή ενθαρρύνει τις αρχές που είναι αρμόδιες για την επιβολή του κανονισμού για τα δεδομένα να συνεργάζονται ενεργά με άλλες σχετικές αρχές στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ιδίως με τις εθνικές αρμόδιες αρχές βάσει του κανονισμού για την έγκριση τύπου και του γενικού κανονισμού για την προστασία δεδομένων, σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 5 στοιχείο ζ) του κανονισμού για τα δεδομένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή επιβολή και η ομαλή αλληλεπίδραση μεταξύ του κανονισμού για τα δεδομένα και άλλης σχετικής νομοθεσίας. Η Επιτροπή θα επιδιώξει εποικοδομητικό διάλογο με τις αρμόδιες για την επιβολή του κανονισμού για τα δεδομένα αρχές και τις άλλες σχετικές αρχές στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας για τη στήριξη των δραστηριοτήτων τους. Στο πλαίσιο αυτό, το Ευρωπαϊκό συμβούλιο καινοτομίας δεδομένων μπορεί να χρησιμεύσει ως φόρουμ για την προώθηση της συνέπειας και της αμοιβαίας μάθησης σε όλους τους τομείς και στα κράτη μέλη της ΕΕ.

48. Η Επιτροπή ενθαρρύνει όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου παραγωγής να συμμετάσχουν σε διάλογο για την επίτευξη ισόρροπης εφαρμογής, λαμβάνοντας υπόψη τα έννομα συμφέροντα όλων των ενδιαφερόμενων μερών. Στο πλαίσιο του διαλόγου αυτού μπορεί να εξεταστεί όχι μόνο η εφαρμογή του κανονισμού για τα δεδομένα, αλλά και άλλα ζητήματα που σχετίζονται με το οικοσύστημα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η Επιτροπή δεσμεύεται να διευκολύνει τον εν λόγω αμοιβαία επωφελή διάλογο.

49. Η Επιτροπή ενθαρρύνει και διευκολύνει την ανάπτυξη και τη θέσπιση προτύπων για την πρόσβαση σε δεδομένα στην αυτοκινητοβιομηχανία, συνεργαζόμενη αποτελεσματικά με τους σχετικούς φορείς τυποποίησης και διακυβέρνησης δεδομένων με σκοπό τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας, της ασφάλειας και του θεμιτού ανταγωνισμού.

50. Δεδομένης της καινοτομίας του κανονισμού για τα δεδομένα και των συνεχών εξελίξεων στις σχετικές τεχνολογίες, η παρούσα καθοδήγηση θα πρέπει να επανεξεταστεί μετά από κατάλληλο χρονικό διάστημα, ώστε να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητά της στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και να εντοπιστούν τυχόν εκκρεμή ζητήματα.

([12]) Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).