C/2025/5026

15.9.2025.

KOMUNIKACIJA KOMISIJE

Smjernice o podacima o vozilu priložene Uredbi (EU) 2023/2854 Europskog parlamenta i Vijeća (Akt o podacima)

(Tekst značajan za EGP)

(C/2025/5026)

1. UVOD

1. Uredbom (EU) 2023/2854 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) o usklađenim pravilima za pravedan pristup podacima i njihovu uporabu („Akt o podacima”) nastoji se osigurati pravedna raspodjela vrijednosti iz podataka i povećati dostupnost podataka. Time će se stvoriti uvjeti za uspješno podatkovno gospodarstvo i omogućiti razvoj inovativnih proizvoda, usluga i poslovnih modela. Akt o podacima horizontalni je akt koji se primjenjuje u svim gospodarskim područjima i sektorima.

2. U ovim se smjernicama o podacima o vozilu daju savjeti o provedbi poglavlja II. Akta o podacima namijenjeni dionicima iz automobilske industrije. Cilj je pojasniti odnos ključnih obveza tog akta i podataka o vozilu kako su definirani u točki 19. ovih smjernica, ponajprije podataka obuhvaćenih područjem primjene poglavlja II. Akta o podacima i na primjenjiva pravila o pristupu.

3. Komisija je pri sastavljanju ovih smjernica provela opsežno savjetovanje s brojnim dionicima koji predstavljaju cijeli automobilski lanac vrijednosti, pri čemu je vodila računa da budu geografski i sektorski uravnoteženi. Savjetovanje se sastojalo od radionica, upitnika i sastanaka s dionicima. Komisija je propisno analizirala i razmotrila opsežne primljene informacije te se na njih oslonila u pripremi smjernica.

4. Svrha je ovog dokumenta isključivo dati smjernice. Njime se ne proširuju niti mijenjaju prava ili obveze utvrđeni Aktom o podacima.

5. Ove se smjernice odnose samo na Akt o podacima, pa ih ne bi trebalo smatrati tumačenjem niti utječu na primjenu:

   — sektorskih propisa kao što je Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća („Uredba o homologaciji”) ([2]) ili Uredba Komisije (EU) br. 461/2010 ([3]) i popratne smjernice ([4]), posebno ako se ti propisi primjenjuju na pristup podacima o vozilu (npr. informacijama iz ugrađenog dijagnostičkog sustava u vozilu ili podacima o emisijama vozila),

([1]) Uredba (EU) 2023/2854 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2023. o usklađenim pravilima za pravedan pristup podacima i njihovu uporabu i o izmjeni Uredbe (EU) 2017/2394 i Direktive (EU) 2020/1828 (Akt o podacima) (SL L, 2023/2854, 22.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Uredba Komisije (EU) br. 461/2010 od 27. svibnja 2010. o primjeni članka 101. stavka 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na kategorije vertikalnih sporazuma i usklađenih djelovanja u sektoru motornih vozila (SL L 129, 28.5.2010., str. 52., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EU) 2023/822 od 17. travnja 2023. o izmjeni Uredbe (EU) br. 461/2010 u pogledu njezina razdoblja primjene (SL L 102I, 17.4.2023., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Dodatne smjernice o vertikalnim ograničenjima u sporazumima o prodaji i servisiranju motornih vozila i o distribuciji rezervnih dijelova za motorna vozila (SL C 138, 28.5.2010., str. 16.) kako su izmijenjene Komunikacijom Komisije o izmjenama Obavijesti Komisije – Dodatne smjernice o vertikalnim ograničenjima u sporazumima o prodaji i servisiranju motornih vozila i o distribuciji rezervnih dijelova za motorna vozila (SL C 133I, 17.4.2023., str. 1.).

— drugih relevantnih propisa, kao što su Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća ([5]) („Opća uredba o zaštiti podataka”, vidjeti uvodnu izjavu 7. i članak 1. stavak 5. Akta o podacima) ili Direktiva (EU) 2023/2413 Europskog parlamenta i Vijeća ([6]) („Direktiva o obnovljivoj energiji”) i popratna Obavijest Komisije o razmjeni podataka povezanih s baterijama ([7]).

6. Ove se smjernice odnose samo na automobilski sektor. To uključuje proizvođače originalne opreme, dobavljače, pružatelje poslijeprodajnih usluga i osiguravatelje. Stoga se njihov sadržaj ne može automatski primijeniti na druge industrije ili na javni sektor.

7. Ove smjernice ne zamjenjuju niti poništavaju druge smjernice o Aktu o podacima koje je objavila Komisija, već ih nadopunjuju i trebalo bi ih tumačiti u sprezi s njima.

8. Obvezujuće tumačenje zakonodavstva EU-a u isključivoj je nadležnosti Suda Europske unije. Stoga Komisijino tumačenje Akta o podacima u pogledu njegove primjene na podatke o vozilu ne utječe na tumačenje koje bi mogao dati Sud Europske unije.

9. Stajališta izražena u ovim Smjernicama ne utječu na stajalište koje bi Komisija mogla zauzeti pred Sudom Europske unije.

2. PODACI OBUHVAĆENI PODRUČJEM PRIMJENE POGLAVLJA II. AKTA O PODACIMA

10. U poglavlju II. Akta o podacima utvrđuju se prava korisnika povezanih proizvoda i povezanih usluga na pristup podacima i njihovu uporabu.

2.1. **Povezani proizvod**

11. „Povezani proizvod” znači „predmet koji pribavlja, generira ili prikuplja podatke koji se odnose na njegovu uporabu ili okruženje, koji može prenositi podatke proizvoda putem elektroničke komunikacijske usluge, fizičke veze ili pristupa na uređaju i čija glavna funkcija nisu pohrana, obrada ili prijenos podataka u ime bilo koje strane koja nije korisnik” (članak 2. točka 5.).

12. Ove se smjernice odnose samo na vozila koja su „povezani proizvodi” u smislu članka 2. točke 5. Odgovornost je proizvođača originalne opreme odnosno imatelja podataka da procijene može li se vozilo smatrati „povezanim proizvodom”.

2.2. **Povezana usluga**

13. „Povezana usluga” znači „digitalna usluga, osim elektroničke komunikacijske usluge, uključujući softver, koja je povezana s proizvodom u trenutku kupnje, najma ili *leasinga* na takav način da bi njezina odsutnost spriječila povezani proizvod u izvršavanju jedne ili više njegovih funkcija ili koju proizvođač ili treća strana naknadno povezuju s proizvodom radi proširivanja, ažuriranja ili prilagođavanja funkcija povezanog proizvoda” (članak 2. točka 6.).

([5]) Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Direktiva (EU) 2023/2413 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. listopada 2023. o izmjeni Direktive (EU) 2018/2001, Uredbe (EU) 2018/1999 i Direktive 98/70/EZ u pogledu promicanja energije iz obnovljivih izvora te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća (EU) 2015/652, SL L, 2023/2413, 31.10.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Obavijest Komisije o primjeni zahtjeva za razmjenu podataka povezanih s baterijama u skladu s revidiranom Direktivom o energiji iz obnovljivih izvora (SL C, C/2025/4104, 25.7.2025.).

14. Ove se smjernice odnose isključivo na povezane usluge u smislu članka 2. točke 6. koje su povezane s vozilom kako je definirano u točki 12. ovih smjernica (za potrebe ovih smjernica to se može nazvati „usluga povezana s vozilom”).

15. Usluga povezana s vozilom pretpostavlja dvosmjernu razmjenu podataka između vozila i pružatelja usluga, bilo da je to proizvođač originalne opreme bilo treća strana, koja utječe na rad ili ponašanje vozila (vidjeti uvodnu izjavu 17.). Usluge koje ne utječu na rad vozila ne mogu se smatrati povezanim uslugama. Takve su usluge, na primjer, aplikacije za pametni telefon koje analiziraju i prikazuju povijest punjenja električnog vozila bez prijenosa naredbi vozilu ili usluge osiguranja na temelju načina vožnje, koje analiziraju podatke o vozilu radi izrade profila ponašanja vozača.

16. Tradicionalne poslijeprodajne usluge kao što su pomoćne savjetodavne, analitičke i financijske usluge te redoviti popravak i održavanje u pravilu se ne smatraju uslugama povezanima s vozilom jer „ne utječu na rad povezanog proizvoda” ili „ne uključuju prijenos podataka ili naredbi pružatelja usluga povezanom proizvodu” (vidjeti uvodnu izjavu 17.). Te usluge nisu „izričito povezane s radom funkcija povezanog proizvoda”. Na primjer, redoviti popravci i održavanje, kao što je zamjena kočnica ili ulja, ne smatraju se povezanim uslugama ako se obavljaju ručno i izvanmrežno (tj. nisu digitalne usluge). Osim toga, te usluge ne moraju nužno dodati ili prilagoditi funkcionalnost vozila niti uključivati prijenos podataka ili naredbi vozilu.

17. Usluge povezane s vozilima u automobilskom sektoru mogu biti:

— usluge daljinskog upravljanja vozilom koje aktiviraju ili izvode funkcije vozila (npr. daljinsko zaključavanje/otključavanje vrata, pokretanje/zaustavljanje motora, zagrijavanje ili rashlađivanje kabine prije vožnje, upravljanje punjenjem električnih vozila),

— neredovit popravak i održavanje koji uključuju dvosmjernu razmjenu podataka između vozila i pružatelja usluga i koji dodaju ili prilagođavaju funkcionalnost vozila. Primjer takve usluge bio bi usluga predviđanja potreba za održavanjem na temelju podataka o ponašanju pojedinačnog vozača, koja prikazuje upozorenja i prijedloge za održavanje na ploči s instrumentima vozila,

— usluge u oblaku koje pohranjuju preferencije vozača koje se odnose na položaj sjedala i retrovizora, sustav za informiranje i zabavu, način vožnje, temperaturu itd. te ih automatski primjenjuju na vozilo,

— usluge dinamične optimizacije ruta koje koriste podatke o vozilu (npr. razina napunjenosti baterije ili razina goriva, tlak u gumama) kako bi se na ploči s instrumentima vozila predlagale rute, postaje za punjenje ili benzinske postaje.

2.3. **Definicija podataka obuhvaćenih područjem primjene poglavlja II. Akta o podacima**

18. Područje primjene poglavlja II. Akta o podacima obuhvaća podatke proizvoda (članak 2. stavak 15.) i podatke o povezanim uslugama (članak 2. stavak 16.), uključujući relevantne metapodatke potrebne za tumačenje i upotrebu tih podataka (vidjeti članak 2. stavak 17., članak 3. stavak 1., članak 4. stavak 1. i članak 5. stavak 1.).

19. Ove se smjernice odnose na podatke o vozilu, koje bi isključivo za potrebe ovih smjernica trebalo tumačiti kao podatke proizvoda generirane korištenjem vozila (vidjeti točku 12. ovih smjernica), i podatke o uslugama povezanima s vozilom (vidjeti točku 14. ovih smjernica).

20. Aktom o podacima daje se pravo na pristup podacima o vozilu i njihovu uporabu korisnicima i trećim stranama koje je odabrao korisnik. Ne sadržava pravila o pravima pristupa funkcijama ili resursima vozila ([8]), stoga ni ove smjernice ne obuhvaćaju ta pravila.

([8]) Resurse vozila trebalo bi tumačiti kao tehničku infrastrukturu vozila (i hardver i softver) koja se koristi za obradu podataka (računalni resursi, kao što su elektroničke upravljačke jedinice i aktuatori/senzori), pristup podacima, prijenos podataka vanjskim uređajima ili za interakciju s vozačem (komunikacijski resursi kao što su ploča s instrumentima ili sučelje čovjek-stroj).

21. U skladu s objašnjenjima iz uvodne izjave 15. imatelji podataka trebali bi odobriti pristup samo podacima u „neobrađenom" obliku i „prethodno obrađenim" podacima, uključujući popratne metapodatke potrebne za tumačenje i uporabu podataka. Suprotno tome, „informacije o kojima se zaključuje iz takvih podataka ili informacije dobivene iz takvih podataka" ne bi trebalo smatrati dijelom područja primjene Akta o podacima.

22. Svrha je Akta o podacima učiniti podatke dostupnima korisnicima i trećim stranama. Stoga bi se dijelom područja primjene Akta o podacima u načelu trebali smatrati svi podaci generirani korištenjem vozila ili tijekom pružanja usluge povezane s vozilom, osim ako se radi o informacijama „o kojima se zaključuje" ili koje su „dobivene" iz neobrađenih i prethodno obrađenih podataka o vozilu u smislu Akta o podacima.

23. Zbog raznolikosti mogućih tehničkih primjena i potencijala za budući razvoj sljedeći su odjeljci i primjeri ilustrativni i ne obuhvaćaju sve mogućnosti.

2.3.1. *Neobrađeni podaci*

24. Neobrađeni podaci su podaci koji nisu bitno izmijenjeni, a poznati su i kao izvorni ili primarni podaci. Odnose se na podatkovne točke koje se automatski generiraju bez ikakvog daljnjeg oblika obrade (uvodna izjava 15.). To uključuje podatke koji su izravan rezultat korisnikove radnje (komande, zasloni, gumbi itd.) ili podatke koje automatski generiraju, na primjer, senzori vozila.

2.3.2. *Prethodno obrađeni podaci*

25. Prethodno obrađeni podaci podatkovne su točke koje su obrađene kako bi bile razumljive i upotrebljive prije daljnje obrade i analize (uvodna izjava 15.). Uključuju „podatke prikupljene od jednog senzora ili povezane skupine senzora kako bi prikupljeni podaci bili razumljiviji za šire scenarije uporabe utvrđivanjem fizikalne veličine ili kvalitete ili promjene fizikalne veličine kao što su temperatura, tlak, brzina protoka, zvuk, pH vrijednost, razina tekućine, položaj, ubrzanje ili brzina". U Aktu o podacima obrada podataka se, dakle, shvaća *funkcijski* (*funkcija* je da se podaci učine razumljivima i upotrebljivima). Čimbenici kao što su složenost obrade ili potreba za zaštitom ulaganja u takvu obradu nemaju ulogu u definiciji prethodno obrađenih podataka.

26. Zajedničko je obilježje prethodno obrađenih podataka da opisuju i karakteriziraju rad ili status vozila. Prethodno obrađeni podaci nisu „nove" informacije jer se priroda osnovnih podataka nije promijenila. Drugim riječima, čak i ako su normalizirani, reformatirani, filtrirani, kalibrirani, konvertirani, agregirani, ponovno uzorkovani, ispravljeni ili na drugi način izmjereni, izračunani ili obrađeni, ti podaci i dalje odražavaju stvarne događaje ili uvjete koje su zabilježili senzori ili sustavi vozila (npr. temperatura, brzina, ubrzanje, položaj). Sadržaj ili značenje izvornih podataka nisu promijenjeni, već samo pripremljeni ili dorađeni za buduću uporabu.

2.3.3. *Podaci o kojima se zaključuje iz drugih podataka ili podaci dobiveni iz drugih podataka*

27. S druge strane, „informacije o kojima se zaključuje" ili „informacije dobivene" iz neobrađenih i prethodno obrađenih podataka isključene su iz područja primjene Akta o podacima. Podaci o kojima se zaključuje iz drugih podataka ili podaci dobiveni iz drugih podataka jesu „rezultat dodatnih ulaganja u dodjelu vrijednosti ili uvida iz podataka, posebno putem vlasničkih složenih algoritama, uključujući one koji su dio vlasničkog softvera" (uvodna izjava 15.).

28. Pojam „podaci o kojima se zaključuje iz drugih podataka ili podaci dobiveni iz drugih podataka" nije tek tehničko pitanje. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 15. (informacije o kojima se zaključuje iz neobrađenih i prethodno obrađenih podataka ili informacije dobivene iz takvih podataka) i objašnjeno u točki 26. ovih smjernica, *priroda informacija* prikazanih u podatkovnoj točki odlučujuće je razlikovno obilježje. Podatke kojima se utvrđuje neka fizikalna veličina ili kvaliteta ili promjena fizikalne veličine povezanog proizvoda trebalo bi smatrati dijelom područja primjene Akta o podacima. Nasuprot tome, podaci koji su potpuno „nove" informacije, koje je stvorio imatelj podataka dodatnim ulaganjem radi dodjele vrijednosti ili uvida postojećim neobrađenim i prethodno obrađenim podacima, nisu obuhvaćeni područjem primjene akta.

29. Kako je pokazano u uvodnoj izjavi 15. („posebno putem vlasničkih složenih algoritama”) i u skladu s ciljem Akta o podacima da se zaštite podatkovne inovacije imatelja podataka, „podaci o kojima se zaključuje iz drugih podataka ili podaci dobiveni iz drugih podataka” moraju biti rezultat obrade koja je u određenoj mjeri složena ili ingeniozna. Stoga obavljanje osnovnih matematičkih operacija kao što su zbrajanje, oduzimanje, množenje, dijeljenje ili izračun prosjeka ne podrazumijeva isključenje podatkovne točke iz područja primjene, čak ni ako su rezultat obrade dodatni uvidi koji nadilaze značenje ili sadržaj izvornih podataka (npr. korištenje prethodno obrađenih podatkovnih točaka „brzina protoka goriva u litrama/satu” i „brzina vozila u km/h” za izračun trenutačne ili prosječne potrošnje goriva).

30. Aktom o podacima nastoji se omogućiti korisnicima i trećim stranama da pristupe (zajednički) generiranim podacima i koriste ih za razvoj inovativnih proizvoda i usluga ravnopravno s imateljem podataka. Stoga, premda je inovativna obrada koju provode imatelji podataka radi stjecanja dodatnih vrijednosti ili uvida iz neobrađenih ili prethodno obrađenih podataka zaštićena od otkrivanja, osnovni podaci koji služe kao ulazni podaci za takvu obradu općenito su i dalje obuhvaćeni područjem primjene, osim ako su takvi podaci sami po sebi podaci o kojima se zaključuje iz drugih podataka ili su dobiveni iz drugih podataka u smislu Akta o podacima.

31. To postaje jasnije na primjeru kombinacije podataka iz više izvora, npr. senzora. U skladu s uvodnom izjavom 15. trebalo bi smatrati da „informacije dobivene s pomoću spajanja senzora čime se podaci izvode ili dobivaju iz više senzora” nisu obuhvaćene područjem primjene Akta o podacima. Međutim, to ne znači da bi svaka kombinacija različitih podatkovnih točaka sama po sebi bila dovoljna da se dobiveni podaci isključe iz područja primjene. To potvrđuje uvodna izjava 15., prema kojoj se podaci koji su „u kombinaciji s drugim podacima” u određenim okolnostima smatraju obuhvaćenima područjem primjene. Za isključenje iz područja primjene potrebno je da obrada podataka iz više izvora dovede do *potpuno novih uvida* koji nadilaze osnovne matematičke operacije nad izvornim podacima (npr. sustavi za detekciju predmeta koji obrađuju podatke iz više izvora radi analize okruženja vozila). S druge strane, podatke koji su rezultat kombinacije podataka *bez stjecanja novih smislenih uvida koji nadilaze prirodu informacija zastupljenih u izvornim podacima* trebalo bi smatrati dijelom područja primjene akta. Primjeri toga su dodavanje podataka o lokaciji iz globalnog navigacijskog satelitskog sustava (GNSS) kao oznake drugim podacima kako bi podaci bili lokacijski opisani, označavanje podatkovne točke vremenskim žigom ili povezivanje podataka iz senzora koji koriste GNSS s kartama kako bi se dobila točnija geolokacija.

32. Predviđanja budućih događaja, vrijednosti ili stanja uglavnom se smatraju isključenima iz područja primjene jer obično daju „nove” informacije koje su šire od opisivanja i karakteriziranja trenutačnog rada ili statusa vozila (vidjeti točku 26. ovih smjernica). „Predviđanje” podrazumijeva određeni stupanj nesigurnosti (npr. predviđanje putanje vozila). S druge strane su događaji, vrijednosti ili stanja koji su sigurni premda su u budućnosti ili ne zahtijevaju složeno tumačenje koje nadilazi osnovne matematičke operacije. To su, na primjer, unaprijed utvrđeni datum ili razdoblje sljedećeg servisa i trenutačni parametri ili vrijednosti ekstrapolirani na budućnost primjenom osnovnih matematičkih operacija kao što su linearne jednadžbe. Ako se predviđeni događaj, vrijednost ili stanje odnose na podatke koji bi se smatrali dijelom područja primjene Akta o podacima da nema tog elementa predviđanja, imatelji podataka moraju omogućiti pristup alternativnoj, no manje preciznoj, podatkovnoj točki ako tu podatkovnu točku čine prethodno obrađeni podaci u smislu Akta o podacima i ako im je ona lako dostupna. Na primjer, virtualni senzor razine goriva može koristiti složeni model strojnog učenja za predviđanje buduće razine goriva na temelju stila vožnje, povijesti putovanja i drugih faktora. Međutim, ako su imatelju podataka lako dostupni alternativni podaci o razini goriva bez elementa predviđanja, npr. na temelju manje preciznog signala fizičkog senzora razine goriva, on mora omogućiti pristup tim podacima.

2.3.4. *Primjeri podataka obuhvaćenih i neobuhvaćenih područjem primjene*

33. U tom kontekstu neobrađeni podaci u smislu Akta o podacima mogu biti:

(a) senzorski signali (npr. brzina kotača, tlak u gumama iz ventila sustava za nadzor tlaka u gumama, kočni tlak, brzina skretanja, pozicijski signali prozora, zaklopke gasa ili drugih sastavnih dijelova vozila, očitanja senzora kisika, maseni protok zraka, kut upravljača, broj okretaja motora u minuti;

(b) neobrađena slika ili podaci u obliku oblaka točaka izravno iz kamera i senzora lidara;

(c) zvučni valovi uhvaćeni mikrofonima;

(d) podaci radarskih signala prije primjene algoritama za detekciju ili praćenje predmeta;

(e) neobrađene poruke sabirnice regulatora mrežnih područja (CAN);

(f) podaci izravno dobiveni od ručnih komandi (npr. brisač: uključeno/isključeno, korištenje klimatizacijskog sustava) ili jednostavnog aktiviranja (npr. ključ: uključeno/isključeno, ručna kočnica: uključeno/isključeno);

(g) status dijelova vozila (npr.vozilo, vrata, prozori, poklopac motora: zaključano/otključano) itd.

34. Prethodno obrađeni podaci ([9]) u smislu Akta o podacima mogu biti:

(a) temperature izmjerene ili izračunane u vozilu ili izvan vozila (u °C ([10]), npr. ulje, rashladno sredstvo, motor, baterijske ćelije, katalizator, vanjski zrak itd.);

(b) brzina vozila (u km/h ili mph);

(c) ubrzanje vozila;

(d) razine tekućina (u litrama i kao postotak, npr. gorivo, ulje, tekućina za ispušne plinove dizelskih motora, kočna tekućina, tekućina za brisač vjetrobrana);

(e) brzine protoka (npr. goriva);

(f) podaci koji se temelje na GNSS-u, na primjer (ispravljena) lokacija;

(g) vrijednost brojača kilometara;

(h) potrošnja goriva/energije (u litrama na 100 km ili miljama na galon ili kWh na 100 km), osim ako je predviđena u smislu točke 32. ovih smjernica;

(i) sažeci vožnje (npr. doba dana vožnje; prosječna prijeđena udaljenost);

(j) razina napunjenosti baterije (u voltima i kao postotak);

(k) normalizirani tlak u gumama na referentnoj temperaturi (u psi, barima ili kPa);

(l) trošenje kočnih pločica (postotak), osim ako je predviđeno u smislu točke 32 ovih smjernica;

(m) preostalo vrijeme ili udaljenost do sljedećeg servisa, osim ako je predviđeno u smislu točke 32 ovih smjernica;

(n) status ili stanje sustava ili sastavnog dijela vozila dobiveni obradom neobrađenih podataka (npr. status motora, tj. motor: uključen/isključen, status sustava za zaustavljanje/pokretanje: aktivan/neaktivan, status punjenja baterije: u tijeku / dovršeno / u kvaru i kao postotak, bez obzira na to je li vozilo priključeno na izvor napajanja, status aktivacije automatskih svjetala / brisača, protublokirajućeg kočnog sustava ili zračnog jastuka, informacije o neispravnostima hardvera vozila, npr. kodovi kvarova ili indikatori neispravnosti);

(o) podaci koji se koriste kao parametri za daljnju obradu ili izračune, čak i ako proizlaze iz radnje koju je poduzeo korisnik (npr. ciljna temperatura koju određuje korisnik i koju klimatizacijski sustav koristi kao parametar za regulaciju grijanja/hlađenja, ručno odabrani stupanj prijenosa koji upravljačka jedinica mjenjača koristi za upravljanje zakretnim momentom motora, aktivacija sportskog načina vožnje zbog koje se parametar „aktivan sportski način vožnje” upotrebljava u nekoliko kontrolnih logika itd.

35. Podaci o kojima se zaključuje iz drugih podataka ili podaci dobiveni iz drugih podataka ([11]) u smislu Akta o podacima mogu biti:

(a) podaci koje generiraju algoritmi za dinamično preusmjeravanje i za planiranje optimalnih ruta;

(b) podaci iz naprednih sustava za pomoć vozaču osim podataka o statusu (aktivacije) (npr. detekcija i klasifikacija predmeta, predviđanje putanje, procjena rizika, kočenje u nuždi, komande za pomoć u vožnji kao što su pomoć za zadržavanje u prometnoj traci, prilagodljivi tempomat ili upozorenja na prekoračenje brzine);

(c) podaci iz algoritama za upravljanje motorom koji optimiziraju učinkovitost potrošnje goriva, emisije i radni učinak;

(d) podaci iz sustava za analizu vozača kao što su ocjene vožnje ili ekološke ocjene;

(e) analiza težine sudara itd.

([9]) Ovisno o arhitekturi pojedinačnog vozila, neke od tih podatkovnih točaka mogu se klasificirati kao neobrađeni podaci, a ne prethodno obrađeni.

([10]) U ovom odjeljku nisu navedene sve jedinice nego nekoliko primjera. Obveza stavljanja podatkovne točke na raspolaganje postoji ako imatelj podataka odluči koristiti drugu jedinicu.

([11]) Ovaj popis ne utječe na obveze stavljanja podataka na raspolaganje u skladu sa sektorskim propisima, vidjeti točku 5.

3. PRISTUP PODACIMA O VOZILU (ČLANCI 3., 4. I 5.)

36. Pravo korisnika na pristup podacima proizvoda i podacima o povezanim uslugama i na njihovu uporabu, među ostalim radi razmjene tih podataka i usluga s trećim stranama po vlastitom izboru, osnovni je element poglavlja II. Akta o podacima. Imatelji podataka mogu korisnicima odobriti izravan pristup podacima u skladu s člankom 3. stavkom 1. ili neizravan pristup podacima u skladu s člankom 4. stavkom 1.

37. Člankom 3. stavkom 1. ne stvara se obveza da se korisniku odobri izravan pristup podacima o proizvodu (tj. podacima koji su dizajnirani da budu dohvatljivi) i povezanim uslugama u svim situacijama, već samo „ako je to relevantno i tehnički izvedivo". Cilj je te formulacije dati diskrecijsko pravo proizvođačima vozila da odluče hoće li povezani proizvod dizajnirati tako da korisniku omoguće „nekontrolirani" pristup podacima (tj. bez intervencije bilo koje druge strane) ili pristup uz dodatne kontrole u skladu s člankom 4. stavkom 1.

38. Ako korisnik ne može izravno pristupiti podacima iz vozila u skladu s člankom 3. stavkom 1., imatelj podataka mora mu odobriti neizravan pristup lako dostupnim podacima u skladu s člankom 4. stavkom 1. Nadalje, bez obzira na to je li korisniku odobren izravan ili neizravan pristup podacima, imatelj podataka mora na zahtjev korisnika staviti lako dostupne podatke na raspolaganje trećoj strani u skladu s člankom 5. stavkom 1. „Lako dostupni podaci" znači podaci proizvoda i podaci o povezanim uslugama koje imatelj podataka zakonito pribavi ili može zakonito pribaviti iz povezanog proizvoda ili od povezane usluge, bez nerazmjernog napora koji nadilazi jednostavnu radnju (članak 2. točka 17.)

39. Važan primjer lako dostupnih podataka u automobilskoj industriji su podaci koje generira povezano vozilo i koji se šalju pozadinskom (*backend*) poslužitelju proizvođača originalne opreme, posebno u okviru koncepta „extended vehicle". Takvi će podaci biti lako dostupni proizvođaču originalne opreme.

40. Proizvođači originalne opreme mogu iz raznih razloga odlučiti da ne dohvaćati ili pohranjivati određene podatkovne točke na pozadinskom poslužitelju premda bi arhitektura vozila tehnički omogućila njihov prijenos, na primjer, zbog ograničene propusnosti veze, premalo računalne snage ili drugih ograničenja arhitekture vozila, troškova prijenosa podataka, percipiranog manjka poslovne svrhe itd. Ti bi podaci ipak mogli biti obuhvaćeni područjem primjene Akta o podacima jer se pojam lako dostupnih podataka odnosi i na podatke koje imatelj podataka ne pribavlja, ali „može zakonito pribaviti". Kad proizvođači originalne opreme procjenjuju je li određenu podatkovnu točku moguće pribaviti „bez nerazmjernog napora koji nadilazi jednostavnu radnju", mogu, među ostalim, razmatrati tehničku složenost i trošak pribavljanja podatkovne točke.

41. Akt o podacima tehnološki je neutralan i njime se ne stvaraju strogi uvjeti u pogledu formata ili kvalitete podataka ni načina na koji imatelji podataka moraju odobriti pristup lako dostupnim podacima o vozilu. Oni u načelu mogu slobodno odabrati načine na koji će odobriti pristup. To mogu biti, na primjer, udaljena pozadinska rješenja, pristup u vozilu ili čak usluga podatkovnog posredovanja. Imatelji podataka moraju se pridržavati uvjeta pristupa i uporabe iz članaka od 3. do 5., uključujući zahtjev da stave na raspolaganje podatke „jednake kvalitete koja je dostupna imatelju podataka" (članak 4. stavak 1. i članak 5. stavak 1.). Ako se odabranom metodom pristupa dobivaju podaci koji su, na primjer, manje točni, potpuni, pouzdani, relevantni i aktualni (vidjeti uvodnu izjavu 30.) od podataka koji su imatelju podataka dostupni na druge načine, obveza u pogledu kvalitete neće biti ispunjena. U takvim slučajevima imatelj podataka mora odobriti pristup na način koji korisniku ili trećoj strani omogućuje primanje podataka jednake kvalitete, osim ako je drukčije rješenje opravdano na temelju Akta o podacima, drugog prava Unije ili nacionalnih propisa donesenih u skladu s pravom Unije.

42. Zahtjev za stavljanje na raspolaganje podataka „jednake kvalitete koja je dostupna imatelju podataka" podrazumijeva i pravilo nediskriminacije korisnika ili treće strane, na primjer neovisnih servisa ili drugih neovisnih pružatelja usluga. To znači da imatelji podataka ne smiju te podatke učiniti dostupnima na razini kvalitete nižoj od one na kojoj se podaci stavljaju na raspolaganje njima, društvima kćerima ili ovlaštenim partnerima, trgovcima i serviserima.

43. Nadalje, člankom 3. stavkom 1., člankom 4. stavkom 1. i člankom 5. stavkom 1. Akta o podacima propisano je da se podaci na „jednostavan" način stave na raspolaganje korisniku i trećim stranama. To znači da se pristup mora olakšati i pružati bez neopravdanih prepreka, troškova ili postupovnih prepreka.

44. Ako imatelji podataka odluče staviti podatke na raspolaganje korisniku putem namjenskog priključka OBD-II u vozilu, od korisnika se ne može zahtijevati da o vlastitom trošku kupi specijalizirani alat za pristup ili da posjeduje napredne tehničke vještine za dohvaćanje podataka. Stoga imatelji podataka mogu korisniku ili dati odgovarajući alat za pristup bez dodatnih troškova uz kupljeno, unajmljeno ili zakupljeno vozilo ili staviti podatke na raspolaganje putem drugih načina pristupa kao što je udaljeni pozadinski poslužitelj. Ova točka ne utječe na sektorske propise, točnije na članke od 61. do 66. Uredbe o homologaciji i Prilog X. toj uredbi.

45. Aktom o podacima nalaže se samo stavljanje na raspolaganje podataka koji su dizajnirani da budu dohvatljivi. To, na primjer, ne obuhvaća podatke koji se obrađuju „na rubu mreže" (tj. u vozilu) i kojima nijedna strana, uključujući proizvođače originalne opreme, ne može pristupiti jer se brišu odmah nakon obrade. Određene podatkovne točke, kao što su podaci iz akcelerometra, brzina vozila, lokacija na temelju GNSS-a ili vrijednost brojača kilometara, bitne su za mnoge poslijeprodajne slučajeve uporabe. Stoga se proizvođače originalne opreme potiče da vode računa o važnosti podatkovnih točaka za neovisne pružatelje poslijeprodajnih usluga kad odlučuju hoće li te podatkovne točke dizajnirati tako da ih se može dohvatiti iz vozila.

4. TROŠAK PRISTUPA PODACIMA

46. Imatelji podataka koji su obvezni staviti podatke na raspolaganje primatelju podataka, posebno na temelju članka 5., u okviru odnosa među poduzećima, imaju pravo na razumnu naknadu u skladu s člankom 9. To ne utječe na drugo pravo Unije ili nacionalne propise donesene u skladu s pravom Unije kojim se uređuje pristup podacima u automobilskoj industriji, uključujući tehničke informacije potrebne za tehnički pregled ([12]). Detaljne smjernice o načinu izračuna takve naknade bit će dostupne u predstojećim smjernicama Komisije o izračunu razumne naknade u skladu s člankom 9. stavkom 5.

5. RAZNO

47. Komisija potiče nadležna tijela koja provode Akt o podacima da aktivno surađuju s drugim relevantnim tijelima u automobilskom sektoru, posebno s nacionalnim nadležnim tijelima u skladu s Uredbom o homologaciji i Općom uredbom o zaštiti podataka, u skladu s člankom 37. stavkom 5. točkom (g) Akta o podacima, kako bi se zajamčila pravilna provedba i neometano međudjelovanje Akta o podacima i drugih relevantnih propisa. Komisija će težiti konstruktivnom dijalogu s nadležnim tijelima koja provode Akt o podacima i drugim relevantnim tijelima u automobilskom sektoru kako bi poduprla njihove aktivnosti. U tom kontekstu Europski odbor za inovacije u području podataka može poslužiti kao forum za promicanje dosljednosti i uzajamnog učenja u svim sektorima i državama članicama EU-a.

48. Komisija potiče sve sektorske dionike na koje se akt odnosi da se uključe u dijalog kako bi provedba bila uravnotežena s obzirom na legitimne interese svih relevantnih strana. Osim o provedbi Akta o podacima, taj se dijalog može voditi i o drugim pitanjima koja su važna za ekosustav automobilske industrije. Komisija radi na poticanju takvog uzajamno korisnog dijaloga.

49. Komisija potiče i olakšava razvoj i donošenje normi za pristup podacima u automobilskoj industriji i učinkovito surađuje s relevantnim tijelima za normizaciju i upravljanje podacima kako bi se osigurali interoperabilnost, sigurnost i pošteno tržišno natjecanje.

50. S obzirom na to da je Akt o podacima nov propis i da se relevantne tehnologije neprestano razvijaju, ove bi smjernice trebalo preispitati nakon odgovarajućeg razdoblja kako bi se procijenila njihova učinkovitost u automobilskom sektoru i utvrdila eventualna otvorena pitanja.

([12]) Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 51., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).