C/2025/5026

2025.9.15.

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

Az (EU) 2023/2854 európai parlamenti és tanácsi rendeletet (adatrendelet) kísérő iránymutatás a járműadatokról (EGT-vonatkozású szöveg)

(C/2025/5026)

1. BEVEZETÉS

1. A méltányos adathozzáférésre és -felhasználásra vonatkozó harmonizált szabályokról szóló, (EU) 2023/2854 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) (a továbbiakban: az adatrendelet) célja az adatok jelentette érték igazságos elosztásának biztosítása és az adatok rendelkezésre állásának javítása. Ez megteremti a virágzó adatgazdaság feltételeit, és lehetővé teszi innovatív termékek, szolgáltatások és üzleti modellek kifejlesztését. Az adatrendelet egy horizontális jogszabály, amely a gazdaság valamennyi területére és ágazatára alkalmazandó.

2. A járműadatokra vonatkozó jelen iránymutatás testre szabott tanácsadást nyújt a gépjárműipar terén érdekelt felek számára az adatrendelet II. fejezetének végrehajtásával kapcsolatban. Célja, hogy magyarázattal szolgáljon az adatrendeletben meghatározott azon kulcsfontosságú kötelezettségek vonatkozásában, amelyek az ezen iránymutatás 19. bekezdésében meghatározott járműadatokhoz kapcsolódnak, az adatrendelet II. fejezetének hatálya alá tartozó adatokra és az alkalmazandó hozzáférési szabályokra összpontosítva.

3. A Bizottság ezen iránymutatásokat tartalmazó dokumentum összeállítása során átfogó konzultációt folytatott. Számos érdekelt féllel konzultált, akik a gépjárműipari értékláncot egészét lefedték, ugyanakkor biztosította a földrajzi és ágazati egyensúlyt. A konzultáció munkaértekezleteket, kérdőíveket és érdekelt felekkel folytatott találkozókat foglalt magában. A Bizottság megfelelően elemezte és figyelembe vette a kapott széles körű hozzászólásokat, és felhasználta azokat az iránymutatás elkészítése során.

4. Jelen dokumentum kizárólag iránymutatásként szolgál. Nem terjeszti ki vagy módosítja az adatrendeletben meghatározott jogokat vagy kötelezettségeket.

5. Ez az iránymutatás csak az adatrendeletre vonatkozik. Ezért nem tekinthető jogszabály-értelmezésnek, és nem érinti az alábbiak alkalmazását:

   — az ágazatspecifikus jogszabályok, például az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) (a továbbiakban: a típusjóváhagyásról szóló rendelet) vagy a 461/2010/EU bizottsági rendelet ([3]) és az azt kísérő iránymutatások ([4]), különösen, ha ezek a jogszabályok a járműadatokhoz (pl. fedélzeti diagnosztikai (OBD) információkhoz vagy a járművek kibocsátási adataihoz) való hozzáférésre vonatkoznak,

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/2854 rendelete (2023. december 13.) a méltányos adathozzáférésre és -felhasználásra vonatkozó harmonizált szabályokról, valamint az (EU) 2017/2394 rendelet és az (EU) 2020/1828 irányelv módosításáról (adatrendelet) (HL L, 2023/2854, 2023.12.22., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) A Bizottság 461/2010/EU rendelete (2010. május 27.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról (HL L 129., 2010.5.28., 52. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), módosította: a Bizottság (EU) 2023/822 rendelete (2023. április 17.) a 461/2010/EU rendeletnek a rendelet alkalmazási időszaka tekintetében történő módosításáról (HL L 102I., 2023.4.17., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) A Bizottság közleménye – A gépjárművek értékesítésére és javítására, valamint a gépjármű-pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó megállapodásokban szereplő vertikális korlátozásokról szóló kiegészítő iránymutatás (HL C 138., 2010.5.28., 16. o.), módosította: A bizottsági közlemény módosítása – A gépjárművek értékesítésére és javítására, valamint a gépjármű-pótalkatrészek forgalmazására vonatkozó megállapodásokban szereplő vertikális korlátozásokról szóló kiegészítő iránymutatás (HL C 133I., 2023.4.17., 1. o.).

— egyéb vonatkozó jogszabályok, például az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([5]) (a továbbiakban: az általános adatvédelmi rendelet, lásd az adatrendelet (7) preambulumbekezdését és 1. cikkének (5) bekezdését), vagy az (EU) 2023/2413 európai parlamenti és tanácsi irányelv ([6]) (a továbbiakban: a megújulóenergia-irányelv) és az azt kísérő, az elemekkel, illetve akkumulátorokkal kapcsolatos adatmegosztásról szóló bizottsági közlemény ([7]).

6. Ez az iránymutatás csak a gépjárműiparra vonatkozik. Ez magában foglalja az eredetiberendezés-gyártókat, a beszállítókat, az értékesítés utáni szolgáltatásokat nyújtó feleket és a biztosítókat. Tartalma tehát nem vetíthető ki automatikusan más iparágakra vagy a közszférára.

7. Ez az iránymutatás nem váltja fel vagy írja felül a Bizottság által az adatrendeletre vonatkozóan közzétett egyéb iránymutatásokat tartalmazó dokumentumokat. Ez az iránymutatás inkább kiegészíti ezeket a dokumentumokat, és azokkal együtt kell értelmezni.

8. Az uniós jogszabályok kötelező erejű értelmezése az Európai Unió Bíróságának kizárólagos hatáskörébe tartozik. Ezért nincs hatással az Európai Unió Bírósága által adott értelmezésre az, hogy a Bizottság hogyan értelmezi az adatrendeletet annak a járműadatokra való alkalmazás tekintetében.

9. Az ezen iránymutatásban kifejtett álláspontok nem befolyásolják a Bizottságnak az Európai Unió Bírósága előtt esetleg képviselendő álláspontját.

2. AZ ADATRENDELET II. FEJEZETÉNEK HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ ADATOK

10. Az adatrendelet II. fejezete meghatározza az összekapcsolt termékek és kapcsolódó szolgáltatások felhasználóinak adathozzáférési és adatfelhasználási jogait.

2.1. **Összekapcsolt termék**

11. „Összekapcsolt termék”: „olyan tárgy, amely a felhasználására vagy a környezetére vonatkozó adatokat szerez meg, generál vagy gyűjt, és amely elektronikus hírközlési szolgáltatáson, fizikai kapcsolaton, vagy eszközön való hozzáférésen keresztül képes termékadatokat közölni, és amelynek elsődleges funkciója nem az adatoknak a felhasználótól eltérő bármely más fél nevében történő tárolása, kezelése vagy továbbítása” (2. cikk (5) bekezdés).

12. Ez az iránymutatás kizárólag azokra a járművekre vonatkozik, amelyek a 2. cikk (5) bekezdése értelmében „összekapcsolt termékeknek” minősülnek. Az eredetiberendezés-gyártó vagy adott esetben az adatbirtokos feladata annak értékelése, hogy egy jármű „összekapcsolt terméknek” minősül-e.

2.2. **Kapcsolódó szolgáltatás**

13. „Kapcsolódó szolgáltatás”: „olyan, az elektronikus hírközlési szolgáltatásoktól eltérő digitális szolgáltatás, a szoftvert is beleértve, amely a vásárláskor, bérléskor vagy lízingeléskor össze van kapcsolva a termékkel oly módon, hogy a hiánya lehetetlenné tenné az összekapcsolt termék egy vagy több funkciójának ellátását, vagy amelyet a gyártó vagy egy harmadik fél utólag kapcsol össze a termékkel, hogy kiegészítse, frissítse vagy módosítsa az összekapcsolt termék funkcióit” (2. cikk (6) bekezdés).

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/2413 irányelve (2023. október 18.) az (EU) 2018/2001 irányelvnek, az (EU) 2018/1999 rendeletnek és a 98/70/EK irányelvnek a megújuló energiaforrásokból előállított energia előmozdítása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 2023/2413., 2023.10.31., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) A Bizottság közleménye a felülvizsgált megújulóenergia-irányelv szerinti, az akkumulátorokkal kapcsolatos adatmegosztásra vonatkozó követelmények alkalmazásáról (HL C, C/2025/4104, 2025.7.25.).

14. Ez az iránymutatás kizárólag azokra a 2. cikk (6) bekezdése szerinti kapcsolódó szolgáltatásokra vonatkozik, amelyek az ezen iránymutatás 12. bekezdésében meghatározottak szerinti valamely járművel össze vannak kapcsolva (ezen iránymutatás alkalmazásában erre „járműhöz kapcsolódó szolgáltatásként" lehet hivatkozni).

15. A járműhöz kapcsolódó szolgáltatás feltételezi a jármű és a szolgáltató – legyen akár eredetiberendezés-gyártó, akár harmadik fél – közötti kétirányú adatcserét, amely befolyásolja a jármű működését vagy magatartását (lásd a (17) preambulumbekezdést). Azok a szolgáltatások, amelyek nem befolyásolják a jármű működését, nem tekinthetők kapcsolódó szolgáltatásoknak. Az ilyen szolgáltatások közé tartozik például az olyan okostelefonos alkalmazás, amely anélkül elemzi és jeleníti meg egy elektromos jármű töltési előzményeit, hogy parancsokat továbbítana a járműnek, vagy a vezetési szokások függvényében megállapított díjú („pay how you drive") biztosítási szolgáltatások, amelyek egy járművezetői viselkedési profil létrehozása érdekében elemzik a járműadatokat.

16. A hagyományos értékesítés utáni szolgáltatások, például a kiegészítő tanácsadási, elemzési és pénzügyi szolgáltatások, valamint a rendszeres javítási és karbantartási szolgáltatások általában nem számítanak járműhöz kapcsolódó szolgáltatásnak, mivel „nem befolyásolják az összekapcsolt termék működését" vagy „nem járnak adatoknak vagy parancsoknak az összekapcsolt termékhez történő, szolgáltató általi továbbításával" (lásd a (17) preambulumbekezdést). Ezek a szolgáltatások nem „kifejezetten az összekapcsolt termék funkcióinak működéséhez kapcsolódnak". Például a „rendszeres" javítás és karbantartás, úgymint a fékbetétek vagy az olaj cseréje nem minősülnek kapcsolódó szolgáltatásoknak, ha azokat manuálisan és offline végzik (azaz nem digitális szolgáltatások). Ezenkívül ezek a szolgáltatások nem feltétlenül „egészítik ki vagy módosítják a jármű funkcionalitását", és nem foglalják magukban az adatoknak vagy parancsoknak a járműnek történő továbbítását sem.

17. A járműhöz kapcsolódó szolgáltatások a gépjárműiparban a következőket foglalhatják magukban:

— távoli járművezérlési szolgáltatások, amelyek a jármű egyes funkcióit aktiválják vagy végrehajtják (pl. ajtók távoli zárása/nyitása, a motor indítása/leállítása, az utastér vezetést megelőző fűtése/hűtése, elektromos jármű töltésének kezelése),

— „nem rendszeres" javítás és karbantartás, amely a jármű és a szolgáltató közötti kétirányú adatcserével jár, és amely kiegészíti vagy módosítja a jármű funkcióit, Erre példa egy olyan szolgáltatás, amely az egyéni járművezetői viselkedési adatok alapján előrejelzi a karbantartási igényeket, és amely karbantartási figyelmeztetéseket és javaslatokat jelenít meg a jármű műszerfalán;

— felhőalapú szolgáltatások, amelyek az ülés és a tükör helyzetével, a szórakoztató elektronikai rendszerrel, a vezetési móddal, a hőmérséklettel stb. kapcsolatos járművezetői preferenciákat tárolják, és azokat automatikusan alkalmazzák a jármű esetében,

— dinamikus útvonaloptimalizálási szolgáltatások, amelyek felhasználják a járműadatokat (pl. akkumulátor- vagy üzemanyagszint; abroncsnyomás) ahhoz, hogy útvonalakat, töltőállomásokat vagy benzinkutakat javasoljanak a jármű műszerfalán keresztül.

2.3. **Az adatrendelet II. fejezetének hatálya alá tartozó adatok meghatározása**

18. Az adatrendelet II. fejezetének hatálya alá tartozó adatok magukban foglalják a termékadatokat (2. cikk (15) bekezdés) és a kapcsolódószolgáltatás-adatokat (2. cikk (16) bekezdés), ideértve az értelmezésükhöz és felhasználásukhoz szükséges, releváns metaadatokat (lásd a 2. cikk (17) bekezdését, a 3. cikk (1) bekezdését, a 4. cikk (1) bekezdését és az 5. cikk (1) bekezdését).

19. Jelen iránymutatás a járműadatokra vonatkozik, amelyeket kizárólag az iránymutatás alkalmazásában a jármű használata révén generált termékadatokként (lásd ezen iránymutatás 12. bekezdését), valamint a járműhöz kapcsolódó szolgáltatásokra vonatkozó adatokként kell értelmezni (lásd ezen iránymutatás 14. bekezdését).

20. Az adatrendelet jogot biztosít a felhasználók és a felhasználó által kiválasztott harmadik felek számára a járműadatokhoz való hozzáférésre és azok felhasználására. Nem tartalmaz szabályokat a járműfunkciókhoz vagy -erőforrásokhoz való hozzáférési jogokra vonatkozóan ([8]). Ezért a járműfunkciókhoz vagy -erőforrásokhoz való hozzáférési jogokra vonatkozó szabályok nem képezik ennek az iránymutatásnak a részét.

([8]) A járműerőforrások alatt a jármű azon műszaki infrastruktúráját (úgy a hardver, mint a szoftver) kell érteni, amelyet adatok kezelésére (számítógépes erőforrások, például elektronikus vezérlőegységek és működtetőelemek/érzékelők), adatokhoz való hozzáférésre, az adatok fedélzeten kívüli közlésére vagy a járművezetővel való interakcióra használnak (kommunikációs erőforrások, mint például a műszerfal vagy az ember–gép interfész).

21. A (15) preambulumbekezdésben foglalt magyarázatokkal összhangban az adatbirtokosoknak csak a „nyers” és az „előzetes adatkezelésen átesett” adatokhoz szabad hozzáférést biztosítaniuk, beleértve az adatok értelmezéséhez és felhasználásához szükséges, kísérő metaadatokat is. Ezzel szemben az „ilyen adatokból kikövetkeztetett vagy származtatott információk” nem tartoznak az adatrendelet hatálya alá.

22. Az adatrendelet célja, hogy az adatokat hozzáférhetővé tegye a felhasználók és harmadik felek számára. Ezért a jármű használata vagy a járműhöz kapcsolódó szolgáltatás nyújtása során keletkezett valamennyi adatot főszabály szerint az adatrendelet hatálya alá tartozónak kell tekinteni, kivéve, ha azok az adatrendelet értelmében vett, nyers és előzetes adatkezelésen átesett járműadatokból „kikövetkeztetett vagy származtatott információk”.

23. A potenciális műszaki megvalósítások sokfélesége és a jövőbeli fejlesztések lehetősége miatt a következő szakaszok és példák csupán szemléltetésre szolgálnak, és nem kimerítő jellegűek.

2.3.1. *Nyers adatok*

24. A nyers adatok érdemi módosításon át nem esett adatok. Ezek más néven forrásadatok vagy elsődleges adatok. Ezek a bármely további adatkezelés nélkül, automatikusan generált adatpontokra utalnak ((15) preambulumbekezdés). Ide tartoznak a közvetlenül a felhasználói műveletekből (vezérlők, képernyők, gombok stb.) származó adatok vagy például a jármű érzékelői által automatikusan generált adatok.

2.3.2. *Előzetes adatkezelésen átesett adatok*

25. Az előzetes adatkezelésen átesett adatok olyan adatpontokra utal, amelyeket „a későbbi adatkezelés és elemzés előtt érthetővé és felhasználhatóvá tétel céljából” előzetes adatkezelésen estek át ((15) preambulumbekezdés). Az ilyen adatok közé tartoznak „az egyetlen érzékelőből vagy összekapcsolt érzékelőcsoportokból azon célból gyűjtött adatok, hogy az adatokat egy fizikai mennyiség vagy minőség meghatározásával, vagy egy fizikai mennyiség – így például hőmérséklet, nyomás, áramlási sebesség, hang, pH-érték, folyadékszint, helyzet, gyorsulás vagy sebesség – változásának meghatározásával szélesebb körű felhasználási esetekre vonatkozóan értelmezhetővé tegyék”. Az adatrendelet tehát *funkcionálisan* értelmezi az adatkezelést (a *funkció* az adatok érthetővé és felhasználhatóvá tétele). Az olyan tényezők, mint az adatkezelés összetettsége vagy az ilyen adatkezelésbe történő beruházások védelmének szükségessége nem játszanak szerepet az előzetes adatkezelésen átesett adatok meghatározásában.

26. Az előzetes adatkezelésen átesett adatok közös jellemzője, hogy leírják és jellemzik a jármű működését vagy állapotát. Az előzetes adatkezelésen átesett adatok nem „új” információk; az ezek alapjául szolgáló adatok jellege változatlan marad. Más szóval: az adatok, még akkor is, ha azokat normalizálták, átszerkesztették, megszűrték, kalibrálták, konvertálták, összesítették, újbóli mintavételnek vetették alá, helyesbítették vagy más módon mérték, kiszámították vagy kezelték, továbbra is a jármű érzékelői vagy rendszerei által rögzített, valós eseményeket vagy körülményeket tükröznek (pl. hőmérséklet, sebesség, gyorsulás, pozíció). A forrásadatok tartalma vagy jelentése változatlan, és azokat csak jövőbeli felhasználásra készítették vagy finomították.

2.3.3. *Kikövetkeztetett vagy származtatott adatok*

27. A nyers és előzetes adatkezelésen átesett adatokból „kikövetkeztetett vagy származtatott információk” ellenben nem tartoznak az adatrendelet hatálya alá. A kikövetkeztetett vagy származtatott adatok „az érték-hozzárendelésekre vagy az adatokból információk kinyerésére irányuló, különösen a jogvédett, összetett algoritmusok, ezen belül a jogvédett szoftverek részét képező algoritmusok révén tett további erőfeszítések eredményét képező” információk ((15) preambulumbekezdés).

28. A „kikövetkeztetett vagy származtatott adatok” fogalma jóval túlmutat a pusztán technikai megfontoláson. Amint azt a (15) preambulumbekezdés (a nyers vagy előzetes adatkezelésen átesett adatokból „kikövetkeztetett vagy származtatott információk”) és a fentiekben (ezen iránymutatás 26. bekezdésében) leírtak már kifejtették, egy konkrét adatpontban megjelenített *információ jellege* a meghatározó megkülönböztető jellemző. Az összekapcsolt termék fizikai mennyiségét vagy minőségét meghatározó, vagy fizikai mennyiségének változását meghatározó adatokat az adatrendelet hatálya alá tartozónak kell tekinteni. Ezzel szemben a teljes mértékben „új” információt képviselő adatok, amelyeket az adatbirtokos a meglévő nyers vagy előzetes adatkezelésen átesett adatokhoz való érték-hozzárendelésre vagy az azokból történő információkinyerésre irányuló további befektetésekkel hozott létre, nem tartoznak a rendelet hatálya alá.

29. Amint azt a (15) preambulumbekezdés mutatja („különösen a jogvédett, összetett algoritmusok […] révén"), és összhangban az adatrendelet azon célkitűzésével, hogy védje az adatbirtokosok által az adatokkal kapcsolatosan megvalósított újításokat, a „kikövetkeztetett vagy származtatott adatoknak" bizonyos fokú összetettséget vagy találékonyságot mutató adatkezelési művelet eredményének kell lenniük. Ezért az olyan alapvető matematikai műveletek elvégzése, úgymint az összeadás, a kivonás, a szorzás, az osztás vagy az átlagszámítás nem zárják ki az adatpontot a rendelet hatálya alól, még akkor sem, ha az adatkezelés a forrásadatok jelentésén vagy tartalmán túlmutató további információkat eredményez (pl. az előzetes adatkezelésen átesett „üzemanyagáram (liter/óra)" és „járműsebesség (km/h)" adatpontok használata az aktuális vagy átlagos üzemanyagfogyasztás kiszámításához).

30. Az adatrendelet célja, hogy lehetővé tegye a felhasználók és a harmadik felek számára, hogy az adatbirtokossal egyenlő feltételek mellett férjenek a hozzá (közösen) létrehozott adatokhoz innovatív termékek és szolgáltatások kifejlesztése érdekében. Ezért jóllehet az adatbirtokosok által a nyers vagy előzetes adatkezelésen átesett adatokból további értékek vagy információk kinyerése érdekében elvégzett innovatív adatkezelési műveletek a nyilvánosságra hozataltól való védelemben részesülnek, az ilyen adatkezelési műveletek bemeneti adatául szolgáló mögöttes adatok általában továbbra is a rendelet hatálya alá tartoznak, kivéve, ha az ilyen adatok önmagukban az adatrendelet értelmében vett kikövetkeztetett vagy származtatott adatok.

31. A több forrásból, például érzékelőkből származó adatok kombinációja jobban illusztrálja ezt az érvelést. A (15) preambulumbekezdés szerint az adatrendelet hatályán kívül esőnek kell tekinteni „az érzékelők fúziójával nyert olyan információkat, amelyek több szenzorra következtetnek vagy azokból adatokat nyernek". Ez azonban nem jelenti azt, hogy a különböző adatpontok bármilyen kombinációja önmagában elegendő lenne ahhoz, hogy az így kapott adatok kikerüljenek a hatály alól. Ezt megerősíti a (15) preambulumbekezdés is, amely szerint bizonyos körülmények között a „más adatokkal kombinált" adatok a hatály alá tartoznak. Ehelyett ahhoz, hogy ki lehessen azokat zárni a rendelet hatálya alól, a több forrásból származó adatok kezelésének olyan *teljesen új információkat* kell eredményeznie, amelyek túlmutatnak a forrásadatokkal végzett alapvető matematikai műveleteken (pl. a jármű környezetének elemzése céljából több forrásból származó adatokat feldolgozó objektumérzékelő rendszerek). Ezzel szemben azokat az adatokat, amelyek az adatok kombinációjának eredményei, *anélkül, hogy a forrásadatokban szereplő információk jellegén túlmutató, új, érdemi információkat eredményeznének*, a rendelet hatálya alá tartozónak kell tekinteni. Az ilyen adatok közé tartozik például a globális navigációs műholdrendszeren (GNSS) alapuló helymeghatározó adatoknak a helyalapú adatok előállítása céljából címkeként való hozzáadása más járműadatokhoz, az adatpontok időbélyegzése vagy a GNSS-alapú szenzoradatoknak megfelelő térkép a pontosabb földrajzi helymeghatározás érdekében.

32. A jövőbeli eseményekre, értékekre vagy feltételekre vonatkozó előrejelzések általában nem tartoznak a rendelet hatálya alá, mivel jellemzően olyan „új" információkat szolgáltatnak, amelyek túlmutatnak a jármű aktuális működésének vagy állapotának leírásán és jellemzésén (lásd ezen iránymutatás 26. bekezdését). Az „előrejelzés" bizonyos fokú bizonytalanságot jelent (pl. a járművek útvonalára vonatkozó előrejelzések). Ez ellentétben áll azokkal az eseményekkel, értékekkel vagy feltételekkel, amelyek a jövőben is biztosak, vagy nem igényelnek az alapvető matematikai műveleteken túlmutató összetett értelmezést. Ezek közé tartozik például a következő szolgálat előre meghatározott időpontja/időszaka, valamint az aktuális paraméterek vagy értékek, amelyeket alapvető matematikai műveletek, például lineáris egyenletek alkalmazásával extrapoláltak a jövőre. Amennyiben az előre jelzett esemény, érték vagy állapot olyan adatokra vonatkozik, amelyek e prediktív elem nélkül az adatrendelet hatálya alá tartoznának, az adatbirtokosoknak alternatív, bár kevésbé pontos adatpontot kell hozzáférhetővé tenniük, ha az ilyen adatpont az adatrendelet értelmében előzetesen feldolgozott adat, és ha az könnyen elérhető számukra. Például egy virtuális üzemanyagszint-érzékelő összetett gépi tanulási modellt használhat a jövőbeli üzemanyagszint előrejelzésére a vezetési stílus, az úttörténet és más tényezők alapján. Ha azonban az üzemanyag-szintre vonatkozó, prediktív elemet nem tartalmazó, alternatív adatok könnyen elérhetők az adatbirtokos számára, például egy kevésbé pontos fizikai üzemanyagszint-érzékelő jele révén, ezeket az adatokat hozzáférhetővé kell tenni.

2.3.4. *Példák a hatály alá tartozó és a hatályon kívül eső adatokra*

33. Mindezek alapján az adatrendelet értelmében vett nyers adatok közé például a következők tartozhatnak:

(a) szenzorok által küldött jelek (pl. keréksebesség; az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer szelepéből származó gumiabroncsnyomás; féknyomás; perdülési sebesség; az ablakok, fojtószelepek vagy más járműalkatrészek helyzetjelei; az oxigénérzékelő által mért adatok; légtömeg; a kormánykerék szöge; a motor percenkénti fordulatszáma);

(b) közvetlenül kamerákból és LiDAR-érzékelőkből származó nyers kép- vagy pontfelhő-adatok;

(c) mikrofonok által rögzített hanghullámok;

(d) radarjeladatok az objektumérzékelő vagy nyomon követő algoritmusok alkalmazása előtt;

(e) a vezérlőterületi hálózati (CAN) busz nyers üzenetei;

(f) közvetlenül kézi vezérlőkből (pl. ablaktörlő: be/ki; légkondicionáló berendezés használata) vagy egyszerű aktiválásból (pl. indító kulcs: be/ki; kézifék: be/ki) származó adatok;

(g) a járműalkatrész állapota (pl. jármű, ajtó, ablak, motorháztető: zárva/nyitva) stb.

34. Az adatrendelet értelmében vett, előzetes adatkezelésen átesett adatok ([9]) közé tartozhatnak például a következők:

(a) a járművön belül vagy kívül mért vagy számított hőmérsékletek (°C-ban kifejezve ([10]), pl. az olaj, a hűtőközeg, a motor, az akkumulátorcellák, a katalizátor, külső levegő stb. hőmérséklete);

(b) a jármű sebessége (km/h-ban vagy mph-ban);

(c) a jármű gyorsulása;

(d) a folyadékszintek (literben és százalékban, pl. az üzemanyag, az olaj, a dízel kipufogógáz-folyadék, a fékfolyadék vagy a szélvédőtörlő folyadék szintje);

(e) áramlási sebességek (pl. üzemanyag);

(f) GNSS-alapú adatok, például (korrigált) helymeghatározás;

(g) a kilométer-számláló értéke;

(h) üzemanyag-/energiafogyasztás (liter/100 km-ben vagy mérföld/gallonban vagy kWh/100 km-ben), kivéve, ha az a jelen iránymutatás 32. bekezdése értelmében előrejelezhető;

(i) útösszefoglalók (pl. napszak, amikor a járművet vezetik; átlagos megtett távolság);

(j) akkumulátorszint (voltban és százalékban);

(k) normalizált gumiabroncsnyomás referencia-hőmérsékleten (psi-ben, barban vagy kPa-ban);

(l) a fékbetét kopása (százalékban), kivéve, ha az a jelen útmutató 32. bekezdése értelmében előrejelezhető;

(m) a következő szerviz ideje vagy az addig megteendő futásteljesítmény, kivéve, ha az a jelen iránymutatás 32. bekezdése értelmében előrejelezhető;

(n) egy adott járműrendszernek vagy -alkatrésznek a nyers adatok feldolgozásából kinyert státusza vagy állapota (pl. a motor állapota, azaz a motor működésben van-e: be/ki; a start-stop rendszer állapota: aktív/inaktív; az akkumulátor töltési állapota: folyamatban van/befejezett/hibaüzemmódban (százalékban kifejezve), függetlenül attól, hogy a jármű csatlakoztatva van-e áramforráshoz; az automatikus világítás/ablaktörlő, blokkolásgátló fékrendszer vagy légzsák aktív/inaktív státusza; a jármű hardverének meghibásodására utaló információk, pl. hibakódok vagy hibajelző lámpák);

(o) a további adatkezelés vagy számítások során paraméterként használt adatok, még akkor is, ha azok a felhasználó által végrehajtott valamely tevékenységből származnak (pl. a felhasználó által beállított célhőmérséklet, amelyet az légkondicionáló rendszer paraméterként használ a fűtés/hűtés szabályozására; a kézzel kiválasztott sebességfokozat, amelyet az erőátviteli vezérlőegység által a motornyomaték kezelésére használ; sport üzemmód aktiválása, amelynek eredményeként a „sport üzemmód aktív” paramétert több vezérlő logika használni fogja stb.

35. Az adatrendelet értelmében vett, kikövetkeztetett vagy származtatott adatok közé tartozhatnak például a következők ([11]):

(a) dinamikus átirányítási és optimális útvonaltervezési algoritmusok által létrehozott adatok;

(b) a fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerekből származó, az (aktiválási) állapottal kapcsolatos adatokon kívüli adatok (pl. objektumok észlelése és osztályozása, útvonal-előrejelzések, kockázatértékelés, vészfékezés, vezetéstámogató parancsok, például sávtartás-támogatás, adaptív sebességtartás vagy a sebességhatár jelentős túllépésére vonatkozó figyelmeztető jelzések);

(c) az üzemanyag-hatékonyságot, a kibocsátást és a teljesítményt optimalizáló motorszabályozó algoritmusokból származó adatok;

(d) járművezető-elemző rendszerek adatai, például vezetési vagy ökopontszámok;

(e) balesetek súlyosságának elemzése stb.

([9]) Az egyes járművek architektúrájától függően ezen adatpontok némelyike inkább nyers adatként, mintsem előzetes adatkezelésen átesett adatként sorolható be.

([10]) A jelen szakaszban említett mértékegységek tájékoztató jellegűek, a teljesség igénye nélkül. Az adatpont rendelkezésre bocsátására vonatkozó kötelezettség akkor is alkalmazandó, ha az adatbirtokos úgy dönt, hogy egy másik mértékegységet használ.

([11]) Ez a lista nem érinti az ágazatspecifikus jogszabályok szerinti, adatok rendelkezésre bocsátására vonatkozó kötelezettségeket (lásd a 5. bekezdést).

3. A JÁRMŰADATOKHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS (3., 4. ÉS 5. CIKK)

36. A felhasználók termékadatokhoz és kapcsolódószolgáltatás-adatokhoz való hozzáféréshez és azok felhasználásához való joga – többek között az általuk választott harmadik felekkel való megosztás céljából – az adatrendelet II. fejezetének központi eleme. Az adatbirtokosok – a 3. cikk (1) bekezdésével összhangban közvetlenül, illetve a 4. cikk (1) bekezdésével összhangban közvetve – hozzáférést biztosíthatnak a felhasználók számára az adatokhoz.

37. A 3. cikk (1) bekezdése nem teremt kötelezettséget arra, hogy a felhasználó számára minden helyzetben közvetlen hozzáférést biztosítsanak a termékadatokhoz (azaz a visszakereshetőnek szánt adatokhoz) és a kapcsolódószolgáltatás-adatokhoz, hanem csak „amennyiben releváns, valamint technikailag kivitelezhető". E szóhasználat célja, hogy mérlegelési jogkört biztosítson a járműgyártók számára arra vonatkozóan, hogy egy adott összekapcsolt terméket úgy alakítsanak-e ki, hogy az a felhasználó számára „korlátlan" (azaz bármely más fél beavatkozása nélküli) adathozzáférést vagy további ellenőrzésekkel kiegészített hozzáférést biztosítson a 4. cikk (1) bekezdésével összhangban.

38. Amennyiben a felhasználók a 3. cikk (1) bekezdésével összhangban nem tudnak közvetlenül hozzáférni a járműből származó adatokhoz, az adatbirtokosoknak a 4. cikk (1) bekezdésével összhangban közvetett hozzáférést kell biztosítaniuk a felhasználó számára a könnyen elérhető adatokhoz. Ezen túlmenően, függetlenül attól, hogy közvetlen vagy közvetett adathozzáférést biztosítanak a felhasználó számára, az adatbirtokosoknak az 5. cikk (1) bekezdésével összhangban a felhasználó kérésére a könnyen elérhető adatokat egy harmadik fél számára hozzáférhetővé kell tenniük. „Könnyen elérhető adatok": „olyan termékadatok és kapcsolódószolgáltatás-adatok, amelyeket az adatbirtokos jogszerűen szerez meg vagy jogszerűen szerezhet meg az összekapcsolt termékből vagy a kapcsolódó szolgáltatásból, aránytalan, egy egyszerű műveleten túlmutató erőfeszítés nélkül" (2. cikk (17) bekezdés).

39. A gépjárműiparban a könnyen elérhető adatok egyik fontos példája a csatlakoztatott jármű által generált adatok, amelyeket az eredetiberendezés-gyártó egyik backend szerverére kerülnek továbbításra, különösen a „kiterjesztett jármű" fogalma keretében. Ezek az adatok könnyen elérhetők lesznek az eredetiberendezés-gyártó számára.

40. Az eredetiberendezés-gyártók különböző okokból dönthetnek úgy, hogy nem nyernek ki vagy nem tárolnak bizonyos adatpontokat a backend szerveren, bár a jármű architektúrája technikailag lehetővé tenné azok továbbítását. Ilyen okok lehetnek a korlátozott átviteli sávszélesség, adatkezelési kapacitás vagy a jármű architektúrájából fakadó előírt egyéb korlátozások, az adatátvitel költsége, az üzleti felhasználási esetek érzékelt hiánya stb. Az ilyen adatok mindazonáltal az adatrendelet hatálya alá tartozhatnak, mivel a „könnyen elérhető adatok" fogalma magában foglalja azokat az adatokat is, amelyeket az adatbirtokos nem szerez meg, de „jogszerűen megszerezhet". Amikor az eredetiberendezés-gyártók értékelik, hogy lehetséges-e egy bizonyos adatpont megszerzése „aránytalan, egy egyszerű műveleten túlmutató erőfeszítés nélkül", olyan tényezőket mérlegelhetnek, mint az adatpont megszerzésének műszaki összetettsége és költsége.

41. Az adatrendelet technológiasemleges, és nem teremt szigorú feltételeket az adatok formátumára vagy minőségére, illetve arra vonatkozóan, hogy az adatbirtokosoknak hogyan kell hozzáférést biztosítaniuk a könnyen elérhető járműadatokhoz. Az adatbirtokosok elvben szabadon dönthetnek a hozzáférés biztosításának módjáról. Ez magában foglalhatja például a távoli backend szerveren alapuló megoldásokat, a fedélzeti hozzáférést vagy akár egy adatközvetítő szolgáltatás igénybevételét is. Az adatbirtokosoknak meg kell felelniük a 3–5. cikkben foglalt hozzáférési és felhasználási feltételeknek, ideértve azt a követelményt, hogy „az adatbirtokos rendelkezésére állóval megegyező minőségben" kell az adatokat rendelkezésre bocsátani (4. cikk (1) bekezdés és 5. cikk (1) bekezdés). Ha egy kiválasztott hozzáférési módszer olyan adatokat eredményez, amelyek például kevésbé pontosak, teljeskörűek, megbízhatóak, relevánsak vagy naprakészek (lásd a (30) preambulumbekezdést) mint a más eszközökön keresztül az adatbirtokos rendelkezésére álló adatok, az nem felel meg a minőségi követelménynek. Ilyen esetekben az adatbirtokosnak olyan eszközön keresztül kell biztosítania a hozzáférést, amely lehetővé teszi a felhasználó vagy harmadik fél számára, hogy azonos minőségű adatokat kapjon, kivéve, ha az adatrendelet, más uniós jog vagy az uniós joggal összhangban elfogadott nemzeti jogszabályok alapján ettől eltérő megállapodás indokolt.

42. A követelmény, hogy az adatokat „az adatbirtokos rendelkezésére állóval megegyező minőségben" kell rendelkezésre bocsátani, magában foglalja azt a szabályt is, hogy a felhasználóval vagy harmadik felekkel, például a független javítóműhelyekkel vagy más független szolgáltatókkal szemben nem alkalmaznak hátrányos megkülönböztetést. Ez azt jelenti, hogy az adatbirtokosok ezeket az adatokat nem tehetik olyan minőségben hozzáférhetővé, amely alacsonyabb annál, mint amilyen minőségben az adatokat saját maguk, leányvállalataik vagy meghatalmazott partnereik, valamint kereskedők és javítók rendelkezésére bocsátják.

43. Ezenkívül az adatrendelet 3. cikkének (1) bekezdése, 4. cikkének (1) bekezdése és 5. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az adatokat „könnyen" elérhetővé kell tenni a felhasználó és harmadik felek számára. Ez azt jelenti, hogy a hozzáférést könnyített módon, indokolatlan akadályok, költségek vagy eljárási akadályok nélkül kell biztosítani.

44. Amennyiben az adatbirtokosok úgy döntenek, hogy az adatokat a jármű belsejében található, erre a célra szolgáló OBD-II fedélzeti diagnosztikai porton keresztül bocsátják a felhasználó rendelkezésére, a felhasználótól nem lehet megkövetelni, hogy saját költségén szerezzen be a hozzáférést lehetővé tevő speciális eszközt, vagy hogy rendelkezzen az adatok kinyeréséhez szükséges, magas szintű műszaki készségekkel. Ezért az adatbirtokosok dönthetnek úgy, hogy a megvásárolt, bérelt vagy lízingelt járművel együtt többletköltségek nélkül a hozzáférést lehetővé tevő megfelelő eszközt biztosítanak a felhasználó számára, vagy az adatokat más hozzáférési módokon, például távoli backend szerveren keresztül bocsátják rendelkezésre. Ez a bekezdés nem érinti az ágazatspecifikus jogszabályokat, különösen a típusjóváhagyásról szóló rendelet 61–66. cikkét és annak X. mellékletét.

45. Az adatrendelet csak a kinyerhetőnek szánt adatok rendelkezésre bocsátását írja elő. Nem tartoznak ide például azok az adatok, amelyek kezelésére „a peremen” (azaz a járművön belül) kerül sor, és amelyekhez egyetlen fél sem férhet hozzá, ideértve az eredetiberendezés-gyártókat is, mivel azok az adatkezelést követően azonnal törlődnek. Bizonyos adatpontok, például a gyorsulásmérő adatai, a jármű sebessége, a GNSS-alapú helymeghatározás vagy a kilométer-számláló értéke alapvető fontosságúak számos értékesítés utáni használati esetben. Ezért a Bizottság arra ösztönzi az eredetiberendezés-gyártókat, hogy vegyék figyelembe, hogy az adatpontok mekkora fontossággal bírnak az értékesítés utáni szolgáltatásokat nyújtó független felelek számára annak eldöntésekor, hogy a kérdéses adatpontokat a járműből kinyerhetőnek alakítsák-e ki.

4. AZ ADATOKHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS KÖLTSÉGE

46. Azok az adatbirtokosok, akik – különösen az 5. cikk értelmében – a vállalkozások közötti kapcsolatokban kötelesek adatokat valamely adatátvevő rendelkezésére bocsátani, a 9. cikkel összhangban észszerű kompenzációra jogosultak. Ez nem érinti a gépjárműiparban az adatokhoz – többek között a műszaki vizsgálathoz szükséges műszaki információkhoz – való hozzáférést szabályozó egyéb uniós jogszabályokat vagy az uniós joggal összhangban elfogadott nemzeti jogszabályokat ([12]). Az ilyen kompenzáció kiszámításának módjára vonatkozó részletes útmutató a 9. cikk (5) bekezdése szerinti észszerű kompenzáció kiszámításáról szóló, közeljövőben megjelenő bizottsági iránymutatásban fog szerepelni.

5. VEGYES RENDELKEZÉSEK

47. A Bizottság arra ösztönzi az adatrendeletet végrehajtó illetékes hatóságokat, hogy az adatrendelet 37. cikke (5) bekezdésének g) pontjával összhangban aktívan működjenek együtt a gépjárműiparban működő más érintett hatóságokkal, különösen a típusjóváhagyásról szóló rendelet és az általános adatvédelmi rendelet szerinti illetékes nemzeti hatóságokkal, hogy biztosítsák az adatrendelet és más vonatkozó jogszabályok megfelelő végrehajtását és zökkenőmentes kölcsönhatását. A Bizottság konstruktív párbeszédre fog törekedni az adatrendeletet végrehajtó illetékes hatóságokkal és a gépjárműipar egyéb érintett hatóságaival tevékenységeik támogatása érdekében. Ebben az összefüggésben az Európai Adatinnovációs Testület a következetesség és a kölcsönös tanulás ágazatokon átívelő és uniós tagállamok közötti előmozdításának fórumaként szolgálhat.

48. A Bizottság arra ösztönzi az összes érintett ágazati érdekelt felet, hogy kezdjenek párbeszédet a kiegyensúlyozott végrehajtás érdekében, figyelembe véve valamennyi érintett fél jogos érdekeit. Ez a párbeszéd nemcsak az adatrendelet végrehajtásával foglalkozhat, hanem a gépjárműipari ökoszisztéma szempontjából releváns egyéb kérdésekkel is. A Bizottság elkötelezett az ilyen kölcsönösen előnyös párbeszéd elősegítése mellett.

49. A Bizottság ösztönzi és elősegíti a gépjárműiparban az adatokhoz való hozzáférésre vonatkozó szabványok kidolgozását és elfogadását, hatékonyan együttműködve az érintett szabványügyi és adatkormányzási testületekkel az interoperabilitás, a biztonság és a tisztességes verseny biztosítása érdekében.

50. Tekintettel az adatrendelet újdonsült voltára és a releváns technológiák folyamatos fejlődésére, a jelen iránymutatást megfelelő időszakot követően felül kell vizsgálni annak érdekében, hogy fel lehessen mérni annak hatékonyságát a gépjárműiparban, és azonosítani lehessen a megoldatlan kérdéseket.

([12]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 51. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).