C/2025/5026

15.9.2025.

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2023/2854 (Datu akts) pievienoti norādījumi par transportlīdzekļu datiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(C/2025/5026)

1. IEVADS

1. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2023/2854 ([1]) par saskaņotiem noteikumiem par taisnīgu piekļuvi datiem un to lietošanu ("Datu akts") mērķis ir nodrošināt datu vērtības taisnīgu sadali un palielināt datu pieejamību. Tas radīs nosacījumus, lai datu ekonomika varētu plaukt, un dos iespēju izstrādāt inovatīvus produktus, pakalpojumus un uzņēmējdarbības modeļus. Datu akts ir horizontāls tiesību akts, ko piemēro visās ekonomikas jomās un nozarēs.

2. Šajos norādījumos par transportlīdzekļu datiem ir sniegti pielāgoti ieteikumi autobūves nozares ieinteresētajām personām par to, kā īstenot Datu akta II nodaļu. Mērķis ir izskaidrot galvenos Datu aktā noteiktos pienākumus, jo tie attiecas uz transportlīdzekļu datiem, kas definēti šo norādījumu 19. punktā, galveno uzmanību pievēršot datiem, kas ietilpst Datu akta II nodaļas darbības jomā, un piemērojamajiem piekļuves noteikumiem.

3. Gatavojot šo norādījumu dokumentu, Komisija veica visaptverošu apspriešanos. Tā apspriedās ar daudzām ieinteresētajām personām, kas pārstāv visu autobūves vērtības ķēdi, vienlaikus nodrošinot ģeogrāfisko un nozaru līdzsvaru. Apspriešanās ietvēra darbseminārus, anketas un ieinteresēto personu sanāksmes. Komisija pienācīgi analizēja un ņēma vērā saņemtos apjomīgos apsvērumus un izmantoja tos, gatavojot šos norādījumus.

4. Šis dokuments ir izstrādāts vienīgi kā norādījumi. Tas nepaplašina vai negroza tiesības vai pienākumus, kas noteikti saskaņā ar Datu aktu.

5. Šie norādījumi tikai attiecas uz Datu aktu. Tāpēc tie nebūtu uzskatāmi par šādu tiesību aktu interpretāciju un neietekmē to piemērošanu:

— nozaru tiesību akti, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 ([2]) ("Tipa apstiprināšanas regula") vai Komisijas Regula (ES) Nr. 461/2010 ([3]) un saistītās pamatnostādnes ([4]), jo īpaši tad, ja šādi tiesību akti attiecas uz piekļuvi transportlīdzekļa datiem (piem., iebūvētās diagnostikas sistēmu (*OBD*) informācijai vai transportlīdzekļa emisiju datiem);

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/2854 (2023. gada 13. decembris) par saskaņotiem noteikumiem par taisnīgu piekļuvi datiem un to lietošanu un ar ko groza Regulu (ES) 2017/2394 un Direktīvu (ES) 2020/1828 (Datu akts) (OV L, 2023/2854, 22.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Komisijas Regula (ES) Nr. 461/2010 (2010. gada 27. maijs) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. panta 3. punkta piemērošanu vertikālu nolīgumu un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē (OV L 129, 28.5.2010., 52. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (ES) 2023/822 (2023. gada 17. aprīlis), ar ko Regulu (ES) Nr. 461/2010 groza attiecībā uz piemērošanas periodu (OV L 102I, 17.4.2023., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Komisijas paziņojums "Papildu pamatnostādnes par vertikālajiem ierobežojumiem nolīgumos par mehānisko transportlīdzekļu pārdošanu un remontu, un par mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļu izplatīšanu" (OV C 138, 28.5.2010., 16. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas paziņojumu "Grozījumi Komisijas paziņojumā "Papildu pamatnostādnes par vertikālajiem ierobežojumiem nolīgumos par mehānisko transportlīdzekļu pārdošanu un remontu un par mehānisko transportlīdzekļu rezerves daļu izplatīšanu"" (OV C 133I, 17.4.2023., 1. lpp.).

— citi attiecīgie tiesību akti, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 ([5]) ("Vispārīgā datu aizsardzības regula", sk. Datu akta 7. apsvērumu un 1. panta 5. punktu) vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/2413 ([6]) ("Atjaunojamo energoresursu direktīva") un tai pievienotais Komisijas paziņojums par to datu kopīgošanu, kas saistīti ar baterijām ([7]).

6. Šie norādījumi attiecas tikai uz autobūves nozari. Tā ietver oriģinālā aprīkojuma ražotājus (*OEM*), piegādātājus, pēcpārdošanas pakalpojumu sniedzējus un apdrošināšanas pakalpojumu sniedzējus. Tāpēc šo norādījumu saturu nevar automātiski ekstrapolēt uz citām nozarēm vai uz publisko sektoru.

7. Ar šiem norādījumiem netiek aizstāti vai atcelti citi Komisijas publicētie norādījumu dokumenti par Datu aktu. Šie norādījumi papildina minētos dokumentus un būtu jālasa kopā ar tiem.

8. Juridiski saistoša ES tiesību aktu interpretācija ir Eiropas Savienības Tiesas ekskluzīvā kompetencē. Tāpēc Komisijas veiktā Datu akta interpretācija attiecībā uz tā piemērošanu transportlīdzekļa datiem nekādi neietekmē interpretāciju, ko varētu sniegt Eiropas Savienības Tiesa.

9. Šajos norādījumos paustie viedokļi nekādi neietekmē nostāju, kuru Komisija varētu ieņemt Eiropas Savienības Tiesā.

2. DATU AKTA II NODAĻAS DARBĪBAS JOMĀ IETILPSTOŠI DATI

10. Datu akta II nodaļā ir noteiktas savienoto produktu un saistīto pakalpojumu lietotāju tiesības piekļūt datiem un tos izmantot.

2.1. **Savienots produkts**

11. "Savienots produkts" ir "vienība, kura iegūst, ģenerē vai vāc datus par tās izmantošanu vai vidi un kura spēj paziņot produkta datus, izmantojot elektronisko sakaru pakalpojumu, fizisku savienojumu vai piekļuvi ierīcē, un kuras galvenā funkcija nav datu glabāšana, apstrāde vai nosūtīšana kādas citas puses vārdā, kas nav lietotājs" (2. panta 5) punkts).

12. Šie norādījumi attiecas tikai uz transportlīdzekļiem, kas ir "savienoti produkti" 2. panta 5) punkta nozīmē. *OEM* vai attiecīgā gadījumā datu turētājam ir jānovērtē, vai transportlīdzeklis ir kvalificējams kā "savienots produkts".

2.2. **Saistīts pakalpojums**

13. "Saistīts pakalpojums" ir "digitāls pakalpojums, kas nav elektronisko sakaru pakalpojums, tostarp programmatūra, kas pirkšanas, īrēšanas vai nomāšanas brīdī ir savienots ar produktu tā, ka tā trūkums neļautu savienotam produktam veikt vienu vai vairākas no savām funkcijām, vai ko ražotājs vai trešā persona vēlāk pievieno produktam, lai papildinātu, atjauninātu vai pielāgotu savienota produkta funkcijas" (2. panta 6) punkts).

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/2413 (2023. gada 18. oktobris), ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Direktīvu (ES) 2018/2001, Regulu (ES) 2018/1999 un Direktīvu 98/70/EK un atceļ Padomes Direktīvu (ES) 2015/652 (OV L, 2023/2413, 31.10.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Komisijas paziņojums par prasību piemērošanu ar baterijām saistītu datu kopīgošanai saskaņā ar pārskatīto Atjaunojamo energoresursu direktīvu (OV C, C/2025/4104, 25.7.2025.).

14. Šie norādījumi attiecas tikai uz saistītiem pakalpojumiem 2. panta 6) punkta nozīmē, kas ir saistīti ar transportlīdzekli, kā definēts šo norādījumu 12. punktā (šajos norādījumos to var dēvēt par "ar transportlīdzekli saistītu pakalpojumu").

15. Ar transportlīdzekli saistīts pakalpojums pieņem kā priekšnoteikumu divvirzienu datu apmaiņu starp transportlīdzekli un pakalpojumu sniedzēju neatkarīgi no tā, vai tas ir *OEM* vai treša puse, kas ietekmē transportlīdzekļa darbību vai izturēšanos (sk. 17. apsvērumu). Pakalpojumus, kas neietekmē transportlīdzekļa darbību, nevar uzskatīt par saistītiem pakalpojumiem. Šādu pakalpojumu piemēri ir viedtālruņa lietotne, kas analizē un parāda elektrotransportlīdzekļa uzlādes vēsturi, nepārsūtot komandas uz transportlīdzekli, vai apdrošināšanas pakalpojumi "maksā, kad brauc", kas analizē transportlīdzekļa datus, lai izveidotu vadītāja uzvedības profilu.

16. Tradicionālos pēcpārdošanas pakalpojumus, piemēram, palīgkonsultēšanu, analītiku un finanšu pakalpojumus, kā arī regulāru remontu un apkopi, parasti neuzskata par pakalpojumiem, kas ir ar transportlīdzekli saistīti pakalpojumi, jo tie "neietekmē savienotā produkta darbību" vai tajos "nav iesaistīta datu vai komandu pārsūtīšana savienotajam produktam, ko veic pakalpojuma sniedzējs" (sk. 17. apsvērumu). Šie pakalpojumi nav "eksplicīti saistīti ar savienotā produkta funkciju darbību". Piemēram, tādu "regulāru" remontu un apkopi kā bremžu nomaiņu vai eļļas maiņu, neuzskata par saistītiem pakalpojumiem, ja tos veic manuāli un bezsaistē (t. i., tie nav digitāli pakalpojumi). Turklāt šie pakalpojumi ne vienmēr "papildina vai pielāgo" transportlīdzekļa funkcionalitāti, kā arī tajos nav iesaistīta datu vai komandu pārsūtīšana uz transportlīdzekli.

17. Ar transportlīdzekli saistīti pakalpojumi autobūves nozarē varētu būt šādi:

— transportlīdzekļa tālvadības pakalpojumi, kas aktivizē vai veic transportlīdzekļa funkcijas (piem., attālā durvju aizslēgšana/atslēgšana, motora iedarbināšana/apstādināšana, iepriekš noteiktas temperatūras sagatavošana transportlīdzekļa salonā, elektrotransportlīdzekļa uzlādes pārvaldība);

— "neregulārs" remonts un apkope, kas ietver divvirzienu datu apmaiņu starp transportlīdzekli un pakalpojumu sniedzēju un kas papildina vai pielāgo transportlīdzekļa funkcionalitāti. Šāda pakalpojuma piemērs ir pakalpojums, kas prognozē apkopes vajadzības, pamatojoties uz konkrēta vadītāja uzvedības datiem, un kas transportlīdzekļa infopanelī parāda tehniskās apkopes brīdinājumus un ieteikumus;

— mākoņbalstīti pakalpojumi, kas saglabā vadītāja iestatījumus, kuri saistīti ar sēdekļa un spoguļa pozīciju, informatīvo izklaidi, braukšanas režīmu, temperatūru utt., un automātiski tos piemēro transportlīdzeklim;

— maršruta dinamiskas optimizācijas pakalpojumi, kas izmanto transportlīdzekļa datus (piem., akumulatoru baterijas uzlādes vai degvielas līmeni; spiedienu riepās), lai transportlīdzekļa infopanelī ieteiktu maršrutus, uzlādes stacijas vai degvielas uzpildes stacijas.

2.3. **Datu akta II nodaļas darbības jomā ietilpstošo datu definēšana**

18. Dati, kas ietilpst Datu akta II nodaļas darbības jomā, ir produkta dati (2. panta 15) punkts) un saistīto pakalpojumu dati (2. panta 16) punkts), arī attiecīgie metadati, kas vajadzīgi, lai minētos datus varētu interpretēt un izmantot (sk. 2. panta 17) punktu, 3. panta 1. punktu, 4. panta 1. punktu un 5. panta 1. punktu).

19. Šie norādījumi attiecas uz transportlīdzekļa datiem, kas vienīgi šajos norādījumos būtu jāsaprot kā produkta dati, kuri ģenerēti, izmantojot transportlīdzekli (sk. šo norādījumu 12. punktu), un ar transportlīdzekli saistīto pakalpojumu dati (sk. šo norādījumu 14. punktu).

20. Ar Datu aktu lietotājiem un lietotāja izvēlētām trešām pusēm tiek piešķirtas tiesības piekļūt transportlīdzekļa datiem un tos izmantot. Tajā nav noteikumu par tiesībām piekļūt transportlīdzekļa funkcijām vai resursiem ([8]). Tādējādi noteikumi par tiesībām piekļūt transportlīdzekļa funkcijām vai resursiem nav iekļauti šajos norādījumos.

([8]) Transportlīdzekļa resursi būtu jāsaprot kā transportlīdzekļa tehniskā infrastruktūra (gan aparatūra, gan programmatūra), ko izmanto, lai apstrādātu datus (skaitļošanas resursi, piem., elektroniskie vadības bloki un devēji/sensori), piekļūtu datiem, paziņotu datus ārpus transportlīdzekļa vai mijiedarbotos ar vadītāju (saziņas resursi, piem., infopanelis vai cilvēka un mašīnas saskarne).

21. Saskaņā ar 15. apsvērumā sniegtajiem paskaidrojumiem datu turētājiem būtu jāpiešķir piekļuve tikai "neapstrādātiem" un "iepriekš apstrādātiem" datiem, arī pievienotajiem metadatiem, kas vajadzīgi, lai datus varētu interpretēt un izmantot. Turpretī nebūtu jāuzskata, ka Datu akta darbības jomā ietilpst "informācija, kas ir secināta vai atvasināta no šādiem datiem".

22. Datu akta mērķis ir padarīt datus pieejamus lietotājiem un trešām personām. Tāpēc visi dati, kas ģenerēti, izmantojot transportlīdzekli vai sniedzot ar transportlīdzekli saistītu pakalpojumu, principā būtu jāņem vērā Datu akta darbības jomā, ja vien tie nav "informācija, kas ir secināta vai atvasināta" no neapstrādātiem un iepriekš apstrādātiem transportlīdzekļa datiem Datu akta nozīmē.

23. Ņemot vērā iespējamo tehniskās īstenošanas daudzveidību un turpmākās attīstības potenciālu, nākamās iedaļas un piemēri ir ilustratīvi un neizsmeļoši.

2.3.1. *Neapstrādāti dati*

24. Neapstrādāti dati ir dati, kas nav būtiski pārveidoti. Tos dēvē arī par sākumdatiem vai primārajiem datiem. Tie attiecas uz datu punktiem, kurus ģenerē automātiski bez jebkādas turpmākas apstrādes (15. apsvērums). Tas ietver datus, kas ir iegūti tieši no lietotāja darbības (vadības ierīces, ekrāni, pogas utt.), vai datus, ko automātiski ģenerē, piemēram, transportlīdzekļa sensori.

2.3.2. *Iepriekš apstrādāti dati*

25. Iepriekš apstrādāti dati ir datu punkti, kas apstrādāti, "lai padarītu tos saprotamus un izmantojamus pirms turpmākas apstrādes un analīzes" (15. apsvērums). Pie tiem pieder "dati, kas savākti no viena sensora vai savienotas sensoru grupas nolūkā darīt savāktos datus saprotamus plašākas lietošanas gadījumiem, nosakot fizisku lielumu vai īpašības vai izmaiņas kādā no fiziskajiem lielumiem, piemēram, temperatūru, spiedienu, caurplūdumu, audio, pH vērtību, šķidruma līmeni, pozīciju, paātrinājumu vai ātrumu". Tādējādi Datu aktā tiek piemērota *funkcionāla* izpratne par datu apstrādi (*funkcija* ir padarīt datus saprotamus un lietojamus). Tādiem faktoriem kā apstrādes sarežģītība vai nepieciešamība aizsargāt ieguldījumus šādā apstrādē nav nozīmes iepriekš apstrādātu datu definēšanā.

26. Iepriekš apstrādātu datu kopīga iezīme ir tā, ka tie apraksta un raksturo transportlīdzekļa darbību vai statusu. Iepriekš apstrādāti dati nav "jauna" informācija; pamatā esošo datu veids paliek nemainīgs. Citiem vārdiem sakot, dati, pat ja tie ir normalizēti, pārformatēti, filtrēti, kalibrēti, konvertēti, apkopoti, atkārtoti atlasīti, koriģēti vai citādi izmērīti, aprēķināti vai apstrādāti, joprojām atspoguļo reālos notikumus vai apstākļus, ko reģistrējuši transportlīdzekļa sensori vai sistēmas (piem., temperatūru, ātrumu, paātrinājumu, pozīciju). Izejas datu saturs vai nozīme nav mainīta, un tie ir vienīgi sagatavoti vai precizēti, lai tos varētu izmantot turpmāk.

2.3.3. *Secināti vai atvasināti dati*

27. Savukārt "informācija, kas ir secināta vai atvasināta" no neapstrādātiem un iepriekš apstrādātiem datiem, ir izslēgta no Datu akta darbības jomas. Secināti vai atvasināti dati ir radušies "no papildu ieguldījumiem vērtību piešķiršanā datiem vai ieskatu iegūšanā no datiem, ko jo īpaši panāk ar privātiem, sarežģītiem algoritmiem, tostarp algoritmiem, kas ir daļa no privātas programmatūras" (15. apsvērums).

28. Jēdziens "secināti vai atvasināti dati" aptver daudz vairāk nekā tikai tehniskus apsvērumus. Kā norādīts 15. apsvērumā (no neapstrādātiem vai iepriekš apstrādātiem datiem "secināta vai atvasināta informācija") un jau skaidrots iepriekš (šo norādījumu 26. punktā), datu punktā attēlotās *informācijas veids* ir izšķirošā atšķirīgā iezīme. Dati, kas nosaka "fizisku lielumu vai īpašības vai izmaiņas kādā no fiziskajiem lielumiem", būtu jāuzskata par esošiem Datu akta darbības jomā. Turpretī darbības jomā neietilpst dati, kas ir pilnīgi "jauna" informācija, ko radījis datu turētājs, veicot papildu ieguldījumus, lai piešķirtu vērtību neapstrādātiem un iepriekš apstrādātiem datiem vai sniegtu ieskatu tajos.

29. Kā norādīts 15. apsvērumā ("ko jo īpaši panāk ar privātiem, sarežģītiem algoritmiem") un saskaņā ar Datu akta mērķi aizsargāt datu turētāju veikto datu inovāciju, "secinātie vai atvasinātie dati" ir jāiegūst, veicot apstrādi ar noteiktas pakāpes sarežģītību vai izdomu. Tāpēc tādu matemātisku pamatdarbību veikšana kā saskaitīšana, atņemšana, reizināšana, dalīšana vai vidējās vērtības aprēķināšana nenozīmē, ka datu punkts būtu jāizslēdz no darbības jomas, pat ja apstrāde sniedz papildu ieskatu ne tikai par izejas datu nozīmi vai saturu (piem., izmantojot iepriekš apstrādātus datu punktus "degvielas plūsmas ātrums, izteikts litros stundā" un "transportlīdzekļa ātrums, izteikts km/h", lai aprēķinātu pašreizējo vai vidējo degvielas patēriņu).

30. Datu akta mērķis ir dot lietotājiem un trešām pusēm iespēju piekļūt (kop)ģenerētiem datiem un tos izmantot, lai izstrādātu inovatīvus produktus un pakalpojumus ar tādiem pašiem nosacījumiem kā datu turētājam. Tāpēc, lai gan inovatīva apstrāde, ko datu turētāji veic, lai iegūtu papildu vērtības vai atziņas no neapstrādātiem vai iepriekš apstrādātiem datiem, ir aizsargāta pret izpaušanu, pamatā esošie dati, ko izmanto kā ievaddatus, lai veiktu šādu apstrādi, parasti atrodas darbības joma, ja vien šādi dati paši par sevi nav secināti vai atvasināti dati Datu akta nozīmē.

31. No vairākiem avotiem, piemēram, sensoriem, iegūtu datu apvienošana var labāk ilustrēt šo argumentāciju. Saskaņā ar 15. apsvērumu uzskata, ka "informācija, kas iegūta sensoru apvienošanā, izsecinot vai atvasinot datus no vairākiem sensoriem", būtu jāuzskata par esošiem ārpus Datu akta darbības jomas. Tomēr tas nenozīmē, ka jebkāda dažādu datu punktu apvienošana pati par sevi būtu pietiekama, lai iegūtos datus izslēgtu no darbības jomas. Tas ir apstiprināts 15. apsvērumā, saskaņā ar kuru uzskata, ka zināmos apstākļos dati, ko izmanto "savienojumā ar citiem datiem", ietilpst darbības jomā. Tā vietā, lai no vairākiem avotiem iegūtu datu apstrādi izslēgtu no darbības jomas, tai ir jārada *pilnīgi jauni ieskati*, kas pārsniedz matemātiskās pamatdarbības saistībā ar izejas datiem (piem., objektu atklāšanas sistēmas, kas apstrādā no vairākiem avotiem iegūtu datus, lai analizētu transportlīdzekļa apkārtni). Savukārt dati, kuri iegūti, apvienojot datus, *nesniedzot jaunus jēgpilnus ieskatus, kas pārsniedz izejas datos atspoguļotās informācijas būtību*, būtu uzskatāmi par tādiem, kas ietilpst darbības jomā. Šādu datu piemēri ir globālās navigācijas satelītu sistēmas (GNSS) nodrošinātu atrašanās vietas datu kā birkas pievienošana citiem transportlīdzekļa datiem, lai iegūtu atrašanās vietas datus, laika zīmoga piešķiršana datu punktam vai karte, kas atbilst GNSS nodrošinātiem sensoru datiem, lai iegūtu precīzāku ģeogrāfisko atrašanās vietu.

32. Parasti uzskata, ka nākotnes notikumu, vērtību vai apstākļu prognozes neietilpst darbības jomā, jo tās sniedz "jaunu" informāciju, kas pārsniedz transportlīdzekļa pašreizējās darbības vai statusa aprakstu un raksturojumu (sk. šo norādījumu 26. punktu). "Prognoze" paredz zināmu nenoteiktības pakāpi (piem., transportlīdzekļa trajektorijas prognozes). Tas ir pretēji notikumiem, vērtībām vai apstākļiem, kas, lai gan attiecas uz nākotni, ir noteikti vai arī to interpretēšana nav sarežģīta un nepārsniedz matemātiskās pamatdarbības. To piemēri ir iepriekš noteikts nākamās apkopes datums/periods un pašreizējie parametri vai vērtības, kas ekstrapolētas uz nākotni, izmantojot matemātiskas pamatdarbības, piemēram, lineāros vienādojumus. Ja prognozētais notikums, vērtība vai apstāklis attiecas uz datiem, kas bez šā prognozēšanas elementa būtu uzskatāmi par tādiem, kuri ietilpst Datu akta darbības jomā, datu turētājiem ir jādara pieejams alternatīvs, lai gan mazāk precīzs, datu punkts, ja šāds datu punkts ir iepriekš apstrādāti dati Datu akta nozīmē un ja tas ir uzreiz pieejams. Piemēram, virtuāls degvielas līmeņa sensors varētu izmantot sarežģītu mašīnmācīšanās modeli, lai prognozētu nākotnes degvielas līmeni, pamatojoties uz braukšanas stilu, braucienu vēsturi un citiem faktoriem. Tomēr, ja datu turētājam ir uzreiz pieejami alternatīvi degvielas līmeņa dati bez prognozēšanas elementa, piemēram, no mazāk precīza fiziska degvielas līmeņa sensora signāla, šie dati ir jādara pieejami.

2.3.4. *Darbības jomā ietilpstošu un neietilpstošu datu piemēri*

33. Ņemot vērā iepriekš minēto, neapstrādātu datu piemēri Datu akta nozīmē varētu būt šādi:

(a) sensoru signāli (piem., riteņu ātrums; spiediens riepās, kas iegūts no spiediena riepās pārraudzības sistēmas vārsta; bremžu spiediens; pagriešanās ātrums; logu, droseļvārsta vai citu transportlīdzekļa sastāvdaļu pozīcijas signāli; skābekļa sensora rādījumi; masas gaisa plūsma; stūres rata leņķis; motora apgriezieni minūtē);

(b) neapstrādāti attēla vai punkta mākoņdati tieši no kamerām un *LiDAR* sensoriem;

(c) mikrofonu uztverti skaņas viļņi;

(d) radara signāla dati pirms objektu konstatēšanas vai izsekošanas algoritmu piemērošanas;

(e) neapstrādāti kontrolleru tīkla (*CAN*) kopnes ziņojumi;

(f) dati, kas tieši iegūti no manuālām komandām (piem., logu tīrītājs: ieslēgts/izslēgts; gaisa kondicionēšanas sistēmas izmantošana) vai no vienkāršas iedarbināšanas (piem., aizdedze: ieslēgta/izslēgta; rokas bremze: ieslēgta/izslēgta);

(g) transportlīdzekļa sastāvdaļas statuss (piem., transportlīdzeklis, durvis, logs, pārsegs: bloķēts/atbloķēts) u. c.

34. Iepriekš apstrādātu datu piemēri ([9]) Datu akta nozīmē varētu būt šādi:

(a) temperatūra, kas izmērīta vai aprēķināta transportlīdzeklī vai ārpus tā (°C ([10]), piem., eļļas, dzesēšanas šķidruma, motora, akumulatoru baterijas elementu, katalizatora, gaisa ārpusē);

(b) transportlīdzekļa ātrums (km/h vai *mph*);

(c) transportlīdzekļa paātrinājums;

(d) šķidrumu līmenis (litros un procentos, piem., degvielas, eļļas, dīzeļdegvielas izplūdes apstrādes šķidruma, bremžu šķidruma, vējstikla tīrīšanas šķidruma);

(e) plūsmas ātrums (piem., degvielas);

(f) GNSS nodrošināti dati, piemēram, (koriģēta) atrašanās vieta;

(g) odometra vērtība;

(h) degvielas/enerģijas patēriņš (litri/100 km, jūdzes uz galonu vai kWh/100 km), ja vien tas nav prognozēts šo norādījumu 32. punktā noteiktajā nozīmē;

(i) braucienu kopsavilkumi (piem., diennakts laiks, kad ar transportlīdzekli tiek braukts; vidējais nobrauktais attālums);

(j) akumulatoru baterijas uzlādes līmenis (voltos un procentos);

(k) normalizēts spiediens riepās atsauces temperatūrā (psi, bar vai kPa);

(l) bremžu kluču nodilums (procentos), ja vien tas nav prognozēts šo norādījumu 32. punktā noteiktajā nozīmē;

(m) nākamās apkopes laiks vai nobraukums līdz tai, ja vien tas nav prognozēts šo norādījumu 32. punktā noteiktajā nozīmē;

(n) transportlīdzekļa sistēmas vai sastāvdaļas statuss vai stāvoklis, kas iegūts, apstrādājot neapstrādātus datus (piem., motora statuss, t. i., motora darbība: ieslēgts/izslēgts; stop/starta sistēmas statuss: aktivēta/neaktivēta; akumulatoru baterijas uzlādes statuss: nepabeigta/pabeigta/atteices režīmā un procentos neatkarīgi no tā, vai transportlīdzeklis ir pieslēgts strāvai; apgaismes/vējstikla tīrītāja, pretbloķēšanas sistēmas vai gaisa spilvenu automātiskās aktivēšanas statuss; informācija par transportlīdzekļa aparatūras darbības traucējumiem, piem., kļūdas kodi vai darbības traucējuma indikatori);

(o) dati, ko izmanto kā parametrus turpmākā apstrādē vai aprēķinos, pat ja tie iegūti, lietotājam veicot kādu darbību (piem., lietotāja iestatīta mērķtemperatūra, ko klimata kontroles sistēma izmanto kā parametru sildīšanas/dzesēšanas regulēšanai; manuāli izvēlēts pārnesums, ko izmanto pārnesumu kārbas vadības bloks, lai pārvaldītu motora griezes momentu; sporta režīma aktivēšana, kā rezultātā parametrs "sporta režīms aktivēts" tiek izmantots vairākās kontroles loģikās) utt.

35. Secinātu vai atvasinātu datu piemēri Datu akta nozīmē varēt būt šādi ([11]):

(a) dati, kas ģenerēti, izmantojot dinamisku maršruta maiņu un optimālus maršruta plānošanas algoritmus;

(b) pilnveidotu vadītājam asistējošu sistēmu dati, kas nav (aktivēšanas) statusa dati (piem., objekta konstatēšana un klasifikācija, trajektorijas prognozes, riska novērtējums, avārijas bremzēšana, braukšanai asistējošas komandas, piem., kustības joslas saglabāšanas palīdzība, adaptīva ātrumture vai brīdinājumi par ātruma pārsniegšanu);

(c) dati, kas iegūti no motora vadības algoritmiem, kuri optimizē degvielas patēriņa efektivitāti, emisijas un veiktspēju;

(d) vadītāja analīzes sistēmu dati, piemēram, braukšanas novērtējums vai ekonovērtējums;

(e) sadursmes smaguma analīze utt.

([9]) Atkarībā no atsevišķa transportlīdzekļa uzbūves dažus no šiem datu punktiem drīzāk var klasificēt kā neapstrādātus, nevis iepriekš apstrādātus datus.

([10]) Šajā iedaļā minētās vienības ir orientējošas, nevis izsmeļošas. Pienākums darīt pieejamu datu punktu attiecas arī uz gadījumiem, kad datu turētājs izvēlas izmantot citu vienību.

([11]) Šis saraksts neietekmē pienākumu darīt pieejamus datus saskaņā ar nozaru tiesību aktiem, sk. 5. punktu.

3. PIEKĻUVE TRANSPORTLĪDZEKĻA DATIEM (3., 4. UN 5. PANTS)

36. Datu akta II nodaļas galvenā iezīme ir lietotāju tiesības piekļūt produkta un ar produktu saistīto pakalpojumu datiem un tos izmantot, arī nolūkā kopīgot tos ar trešām pusēm pēc viņu izvēles. Datu turētāji var piešķirt lietotājam piekļuvi datiem vai nu tieši saskaņā ar 3. panta 1. punktu, vai netieši saskaņā ar 4. panta 1. punktu.

37. Datu akta 3. panta 1. punktā nav noteikts pienākums piešķirt lietotājam tiešu piekļuvi produkta datiem (t. i., datiem, kas izstrādāti tā, lai tos varētu izgūt) un saistīto pakalpojumu datiem visās situācijās, bet tikai "attiecīgā gadījumā un, ja tas ir tehniski realizējams". Formulējums ir šāds tādēļ, lai transportlīdzekļu ražotājiem dotu rīcības brīvību izstrādāt savienotu produktu tā, lai lietotājam nodrošinātu "nekontrolētu" piekļuvi datiem (t. i., bez jebkādas citas puses iejaukšanās) vai piekļuvi ar papildu kontroli saskaņā ar 4. panta 1. punktu.

38. Ja lietotāji nevar tieši piekļūt transportlīdzekļa datiem saskaņā ar 3. panta 1. punktu, datu turētājiem ir jānodrošina lietotājam netieša piekļuve uzreiz pieejamiem datiem saskaņā ar 4. panta 1. punktu. Turklāt neatkarīgi no tā, vai lietotājam piekļuve datiem tiek piešķirta tieši vai netieši, saskaņā ar 5. panta 1. punktu datu turētājiem pēc lietotāja pieprasījuma ir jādara pieejami trešai pusei uzreiz pieejami dati. "Uzreiz pieejami dati" ir "produkta dati un saistīta pakalpojuma dati, kurus datu turētājs bez nesamērīgām pūlēm, kas pārsniedz vienkāršu darbību, likumīgi iegūst vai var likumīgi iegūt no savienotā produkta vai ar to saistīta pakalpojuma" (2. panta 17) punkts).

39. Autobūves kontekstā svarīgs uzreiz pieejamu datu piemērs ir dati, ko ģenerē savienots transportlīdzeklis un ko nosūta uz *OEM* aizmugursistēmas serveri, jo īpaši saskaņā ar "paplašinātā diapazona transportlīdzekļa" jēdzienu. Šādi dati būs uzreiz pieejami *OEM*.

40. *OEM* dažādu iemeslu dēļ var izvēlēties neizgūt vai neglabāt konkrētus datu punktus aizmugursistēmā, lai gan transportlīdzekļa uzbūve tehniski ļautu tos pārraidīt. Šādi iemesli var būt ierobežots pārraides joslas platums, apstrādes jauda vai citi transportlīdzekļa uzbūves noteikti ierobežojumi, datu pārraides izmaksas, nepietiekams izmantošanas uzņēmējdarbībā piemēru skaits utt. Tomēr šādi dati varētu ietilpt Datu akta darbības jomā, ņemot vērā to, ka jēdziens "uzreiz pieejami dati" ietver datus, ko datu turētājs neiegūst, bet "var likumīgi iegūt". Novērtējot, vai konkrēta datu punkta iegūšana ir iespējama "bez nesamērīgām pūlēm, kas pārsniedz vienkāršu darbību", *OEM* varētu apsvērt tādus faktorus kā datu punkta iegūšanas tehniskā sarežģītība un izmaksas.

41. Datu akts ir tehnoloģiski neitrāls un ar to netiek radīti stingri nosacījumi attiecībā uz datu formātu vai kvalitāti vai to, kā datu turētājiem ir jāpiešķir piekļuve uzreiz pieejamiem transportlīdzekļa datiem. Datu turētāji būtībā var brīvi lemt, ar kuriem līdzekļiem tiek piešķirta piekļuve. Tie var būt, piemēram, attālināti aizmugursistēmas risinājumi, iebūvēta piekļuve vai pat datu starpniecības pakalpojuma izmantošana. Datu turētājiem ir jāievēro 3., 4. un 5. pantā ietvertie piekļuves un izmantošanas nosacījumi, arī prasība darīt pieejamus "tādas pašas kvalitātes, kāda pieejama datu turētājam", datus (4. panta 1. punkts un 5. panta 1. punkts). Ja, izmantojot izvēlēto piekļuves metodi, iegūtie dati, piemēram, nav tik precīzi, pilnīgi, uzticami, atbilstoši vai atjaunināti (sk. 30. apsvērumu) kā tie, kas ir pieejami datu turētājam, izmantojot citus līdzekļus, šī metode neatbilst kvalitātes pienākumam. Šādos gadījumos datu turētājam ir jāpiešķir piekļuve, izmantojot līdzekļus, kas ļauj lietotājam vai trešai pusei saņemt līdzvērtīgas kvalitātes datus, ja vien saskaņā ar Datu aktu, citiem Savienības tiesību aktiem vai valsts tiesību aktiem, kas pieņemti saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, nav pamatota citāda kārtība.

42. Prasība darīt pieejamus "tādas pašas kvalitātes datus, kāda ir pieejama datu turētājam", ietver arī noteikumu nediskriminēt lietotāju vai trešās puses, piemēram, neatkarīgas remontdarbnīcas vai citus neatkarīgus pakalpojumu sniedzējus. Tas nozīmē, ka datu turētāji nedrīkst darīt šos datus pieejamus zemākā kvalitātē nekā tā, kādā dati ir darīti pieejami viņiem, filiālēm vai pilnvarotajiem partneriem, tirgotājiem un remontētājiem.

43. Turklāt Datu akta 3. panta 1. punktā, 4. panta 1. punktā un 5. panta 1. punktā ir noteikts, ka dati ir jādara "viegli" pieejami lietotājam un trešām pusēm. Tas nozīmē, ka piekļuve ir jānodrošina atvieglotā veidā un bez nepamatotiem šķēršļiem, izmaksām vai procesuāliem apgrūtinājumiem.

44. Ja datu turētāji izvēlas darīt datus pieejamus lietotājam, izmantojot šim nolūkam paredzētu *OBD-II* pieslēgvietu transportlīdzeklī, lietotājam nevar prasīt par saviem līdzekļiem iegādāties specializētu piekļuves rīku vai pārvaldīt padziļinātas tehniskās prasmes datu izgūšanai. Tāpēc datu turētāji var izvēlēties vai nu nodrošināt lietotājam piemērotu piekļuves rīku bez papildu izmaksām kopā ar iegādāto, nomas vai izpirkumnomas transportlīdzekli, vai darīt datus pieejamus, izmantojot citus piekļuves līdzekļus, piemēram, attālinātu aizmugursistēmas serveri. Šis punkts neietekmē nozaru tiesību aktus, jo īpaši Tipa apstiprināšanas regulas 61.–66. pantu un X pielikumu.

45. Ar Datu aktu tikai tiek uzdots darīt pieejamus datus, kas izstrādāti tā, lai tos varētu izgūt. Tas neattiecas, piemēram, uz datiem, kurus apstrādā "uz vietas" (t. i., transportlīdzeklī) un kuriem nevar piekļūt neviena puse, arī *OEM*, jo pēc apstrādes tie tiek nekavējoties dzēsti. Daži datu punkti, piemēram, akselerometra dati, transportlīdzekļa ātrums, GNSS nodrošināta atrašanās vieta vai odometra vērtība, ir būtiski daudzos pēcpārdošanas izmantošanas gadījumos. Tāpēc *OEM* tiek mudināti ņemt vērā datu punktu nozīmi neatkarīgiem pēcpārdošanas pakalpojumu sniedzējiem, lemjot par to, vai izstrādāt šādus datu punktus, lai tos varētu izgūt no transportlīdzekļa.

4. DATU PIEKĻUVES IZMAKSAS

46. Datu turētājiem, kuriem uzņēmumu savstarpējās attiecībās ir pienākums datus darīt pieejamus datu saņēmējam, jo īpaši saskaņā ar 5. pantu, ir tiesības uz saprātīgu kompensāciju saskaņā ar 9. pantu. Tas neietekmē citus Savienības tiesību aktus vai valsts tiesību aktus, kas pieņemti saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, ar kuriem reglamentē piekļuvi datiem autobūves nozarē, arī tehniskajai informācijai, kas vajadzīga tehniskajām apskatēm ([12]). Detalizēti izstrādāti norādījumi par to, kā aprēķināt šādu kompensāciju, būs pieejami gaidāmajās Komisijas pamatnostādnēs par saprātīgas kompensācijas aprēķināšanu atbilstīgi 9. panta 5. punktam.

5. DAŽĀDI

47. Komisija mudina kompetentās iestādes, kuras iesaistītas Datu akta izpildes panākšanā, aktīvi sadarboties ar citām attiecīgajām autobūves nozares iestādēm, jo īpaši ar valstu kompetentajām iestādēm saskaņā ar Tipa apstiprināšanas regulu un Vispārīgo datu aizsardzības regulu, ievērojot Datu akta 37. panta 5. punkta g) apakšpunktu, lai nodrošinātu Datu akta pienācīgas izpildes panākšanu un netraucētu tā mijiedarbībai ar citiem attiecīgajiem tiesību aktiem. Komisija centīsies īstenot konstruktīvu dialogu ar kompetentajām iestādēm, kas iesaistītas Datu akta izpildes panākšanā, un citām attiecīgajām autobūves nozares iestādēm, lai atbalstītu to darbības. Šajā kontekstā Eiropas Datu inovācijas kolēģija var būt forums, kurā veicināt konsekvenci un savstarpēju mācīšanos starp nozarēm un ES dalībvalstīm.

48. Komisija mudina visas skartās nozares ieinteresētās personas iesaistīties dialogā, lai nodrošinātu līdzsvarotu īstenošanu, ņemot vērā visu attiecīgo pušu likumīgās intereses. Šajā dialogā var pievērsties ne tikai Datu akta īstenošanai, bet arī citiem jautājumiem, kas attiecas uz autobūves ekosistēmu. Komisija ir apņēmusies veicināt šādu savstarpēji izdevīgu dialogu.

49. Komisija veicina standartu izstrādi un pieņemšanu attiecībā uz piekļuvi datiem autobūves nozarē, efektīvi sadarbojoties ar attiecīgajām standartizācijas un datu pārvaldības struktūrām, lai nodrošinātu sadarbspēju, drošību un godīgu konkurenci.

50. Ņemot vērā Datu akta novitāti un attiecīgo tehnoloģiju nepārtraukto attīstību, šie norādījumi būtu jāpārskata pēc piemērota laikposma, lai novērtētu to efektivitāti autobūves nozarē un apzinātu visus neatrisinātos jautājumus.

([12]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 51. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).