Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria C

C/2025/5026

15.9.2025

KOMUNIKAT KOMISJI

Wytyczne dotyczące danych pojazdu, towarzyszące rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854 (akt w sprawie danych)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(C/2025/5026)

1. WPROWADZENIE

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854 ([1]) w sprawie zharmonizowanych przepisów dotyczących sprawiedliwego dostępu do danych i ich wykorzystywania („akt w sprawie danych") ma na celu zapewnienie sprawiedliwego podziału wartości z danych i zwiększenie ich dostępności. Stworzy to warunki dla dobrze prosperującej gospodarki opartej na danych i umożliwi rozwój innowacyjnych produktów, usług i modeli biznesowych. Akt w sprawie danych jest horyzontalnym aktem prawnym mającym zastosowanie we wszystkich obszarach i sektorach gospodarki.

2. Niniejsze wytyczne dotyczące danych pojazdu zawierają dostosowane do potrzeb porady dla zainteresowanych stron z sektora motoryzacyjnego dotyczące sposobu wdrożenia rozdziału II aktu w sprawie danych. Mają one na celu wyjaśnienie kluczowych obowiązków wynikających z aktu w sprawie danych, ponieważ odnoszą się do danych pojazdu zdefiniowanych w pkt 19 niniejszych wytycznych, ze szczególnym uwzględnieniem danych, które wchodzą w zakres rozdziału II aktu w sprawie danych, oraz mających zastosowanie przepisów dotyczących dostępu.

3. Przy opracowywaniu niniejszych wytycznych Komisja przeprowadziła kompleksowe konsultacje. Skonsultowała się z wieloma zainteresowanymi stronami reprezentującymi cały łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym, przy zapewnieniu równowagi geograficznej i sektorowej. Konsultacje obejmowały warsztaty, kwestionariusze i spotkania z zainteresowanymi stronami. Komisja należycie przeanalizowała i rozpatrzyła otrzymane obszerne informacje oraz wykorzystała je do przygotowania wytycznych.

4. Niniejszy dokument ma służyć wyłącznie jako wytyczne. Nie rozszerza on ani nie zmienia praw ani obowiązków ustanowionych na mocy aktu w sprawie danych.

5. Niniejsze wytyczne odnoszą się wyłącznie do aktu w sprawie danych. Nie należy go zatem postrzegać jako wykładni ani nie ma wpływu na stosowanie:

   — przepisów sektorowych, takich jak rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 ([2]) („rozporządzenie w sprawie homologacji typu") lub rozporządzenie Komisji (UE) nr 461/2010 ([3]) oraz towarzyszące mu wytyczne ([4]), w szczególności w przypadku gdy takie przepisy mają zastosowanie do dostępu do danych pojazdu (np. informacji z pokładowego układu diagnostycznego (OBD) lub danych dotyczących emisji z pojazdu);

([1]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2854 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie zharmonizowanych przepisów dotyczących sprawiedliwego dostępu do danych i ich wykorzystywania oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2017/2394 i dyrektywy (UE) 2020/1828 (akt w sprawie danych) (Dz.U. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 461/2010 z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych (Dz.U. L 129 z 28.5.2010, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2023/822 z dnia 17 kwietnia 2023 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 461/2010 w odniesieniu do okresu jego stosowania (Dz.U. L 102I z 17.4.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Zawiadomienie Komisji – Uzupełniające wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych w porozumieniach dotyczących sprzedaży i napraw pojazdów silnikowych oraz dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych (Dz.U. C 138 z 28.5.2010, s. 16), zmienione komunikatem Komisji – Zmiany do zawiadomienia Komisji – Uzupełniające wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych w porozumieniach dotyczących sprzedaży i napraw pojazdów silnikowych oraz dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych (Dz.U. C 133I z 17.4.2023, s. 1).

— innych odpowiednich przepisów, takich jak rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 ([5]) („ogólne rozporządzenie o ochronie danych", por. motyw 7 i art. 1 ust. 5 aktu w sprawie danych) lub dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2413 ([6]) („dyrektywa w sprawie energii odnawialnej") oraz towarzyszący jej komunikat Komisji w sprawie udostępniania danych dotyczących baterii ([7]).

6. Niniejsze wytyczne dotyczą wyłącznie sektora motoryzacyjnego. Obejmuje to producentów oryginalnego sprzętu (OEM), dostawców, dostawców usług posprzedażowych i ubezpieczycieli. Ich treści nie można zatem automatycznie ekstrapolować na inne gałęzie przemysłu ani na sektor publiczny.

7. Niniejsze wytyczne nie zastępują ani nie uchylają innych opublikowanych przez Komisję wytycznych dotyczących aktu w sprawie danych. Niniejsze wytyczne stanowią raczej uzupełnienie tych dokumentów i należy je odczytywać łącznie z nimi.

8. Wiążąca wykładnia przepisów unijnych leży w wyłącznej kompetencji Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. W związku z tym dokonana przez Komisję wykładnia aktu w sprawie danych w odniesieniu do jego zastosowania do danych pojazdu nie ma żadnego wpływu na wykładnię, jakiej może dokonać Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

9. Opinie wyrażone w niniejszych wytycznych nie mają żadnego wpływu na stanowisko, jakie Komisja może zająć przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

2. DANE OBJĘTE ZAKRESEM ROZDZIAŁU II AKTU W SPRAWIE DANYCH

10. W rozdziale II aktu w sprawie danych określono prawa dostępu do danych i korzystania z danych przysługujące użytkownikom produktów skomunikowanych i usług powiązanych.

2.1. **Produkt skomunikowany**

11. „Produkt skomunikowany" oznacza „rzecz, która pozyskuje, generuje lub zbiera dostępne dane dotyczące jej wykorzystywania lub jej otoczenia i która jest w stanie komunikować dane z produktu za pomocą usługi łączności elektronicznej, łącza fizycznego lub dostępu na urządzeniu i której podstawową funkcją nie jest przechowywanie, przetwarzanie ani przesyłanie danych w imieniu strony innej niż użytkownik" (art. 2 pkt 5).

12. Niniejsze wytyczne odnoszą się wyłącznie do pojazdów, które stanowią „produkty skomunikowane" w rozumieniu art. 2 pkt 5. Do producenta oryginalnego sprzętu lub posiadacza danych, w zależności od przypadku, należy ocena, czy pojazd kwalifikuje się jako „produkt skomunikowany".

2.2. **Usługa powiązana**

13. „Usługa powiązana" oznacza „usługę cyfrową, w tym oprogramowanie, ale z wyłączeniem usług łączności elektronicznej, która podczas zakupu, najmu, dzierżawy lub leasingu jest skomunikowana z produktem w taki sposób, że jej brak uniemożliwiłby produktowi skomunikowanemu wykonywanie co najmniej jednej z jego funkcji, lub która zostaje skomunikowana z produktem przez producenta lub osobę trzecią później, aby dodać, uaktualnić lub zmodyfikować funkcje produktu skomunikowanego" (art. 2 pkt 6).

([5]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2413 z dnia 18 października 2023 r. zmieniająca dyrektywę (UE) 2018/2001, rozporządzenie (UE) 2018/1999 i dyrektywę 98/70/WE w odniesieniu do promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz uchylająca dyrektywę Rady (UE) 2015/652 (Dz.U. L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Zawiadomienie Komisji w sprawie stosowania wymogów dotyczących udostępniania danych dotyczących baterii na podstawie zmienionej dyrektywy w sprawie energii odnawialnej (Dz.U. C, C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Niniejsze wytyczne odnoszą się wyłącznie do usług powiązanych w rozumieniu art. 2 pkt 6, które są skomunikowane z pojazdem zdefiniowanym w pkt 12 niniejszych wytycznych (do celów niniejszych wytycznych można ją określić jako „usługę powiązaną z pojazdem").

15. Usługa powiązana z pojazdem zakłada dwukierunkową wymianę danych między pojazdem a dostawcą usługi, niezależnie od tego, czy jest to producent oryginalnego sprzętu czy osoba trzecia, która wpływa na funkcjonowanie lub zachowanie pojazdu (por. motyw 17). Usług, które nie wpływają na funkcjonowanie pojazdu, nie można uznać za usługi powiązane. Przykłady takich usług obejmują aplikację na smartfony, która analizuje i wyświetla historię ładowania pojazdu elektrycznego bez przekazywania poleceń do pojazdu, lub usługi ubezpieczeniowe typu „jak jeździsz, tak płacisz" (ang. *pay-how-you-drive*), które analizują dane pojazdu w celu stworzenia profilu zachowania kierowcy.

16. Tradycyjnych usług na rynkach posprzedażowych, takich jak konsultacje pomocnicze, usługi analityczne i finansowe oraz bieżąca naprawa i konserwacja, zasadniczo nie zalicza się do usług powiązanych z pojazdami, ponieważ „nie wpływają na obsługę produktu skomunikowanego" ani „nie obejmują przesyłania danych ani poleceń do produktu skomunikowanego przez dostawcę usługi" (por. motyw 17). Usługi te nie są „ściśle powiązane z obsługą funkcji produktu skomunikowanego". Na przykład „bieżąca" naprawa i konserwacja, jak wymiana hamulców lub wymiana oleju, nie są uznawane za usługi powiązane, jeżeli są wykonywane ręcznie i offline (tj. nie są usługami cyfrowymi). Ponadto usługi te niekoniecznie „dodają lub modyfikują funkcje" pojazdu i nie obejmują przesyłania danych ani poleceń do pojazdu.

17. Usługi powiązane z pojazdami w sektorze motoryzacyjnym to m.in.:

— usługi zdalnego sterowania pojazdem, które aktywują lub wykonują funkcje pojazdu (np. zdalne blokowanie/odblokowanie drzwi, uruchamianie/zatrzymanie silnika, wstępne kondycjonowanie temperatury w kabinie, zarządzanie ładowaniem pojazdu elektrycznego);

— naprawa i konserwacja „inna niż bieżąca", co obejmuje dwukierunkową wymianę danych między pojazdem a dostawcą usługi i dodaje lub modyfikuje funkcje pojazdu. Przykładem jest usługa przewidująca potrzeby w zakresie konserwacji w oparciu o dane dotyczące zachowania danego kierowcy, która wyświetla ostrzeżenia dotyczące konserwacji i sugestie na tablicy rozdzielczej pojazdu;

— usługi oparte na chmurze, które przechowują preferencje kierowcy związane z położeniem siedzenia i lusterek, systemem informacyjno-rozrywkowym, trybem jazdy, temperaturą itp. i automatycznie stosują je w pojeździe;

— dynamiczne usługi optymalizacji tras wykorzystujące dane pojazdu (np. poziom naładowania akumulatora lub poziom paliwa, ciśnienie w oponach) w celu zasugerowania tras, stacji ładowania lub stacji paliw na tablicy rozdzielczej pojazdu.

2.3. **Definicja danych objętych zakresem rozdziału II aktu w sprawie danych**

18. Dane objęte zakresem rozdziału II aktu w sprawie danych obejmują dane z produktu (art. 2 pkt 15) i dane z usługi powiązanej (art. 2 pkt 16), w tym odpowiednie metadane niezbędne do interpretacji i wykorzystania tych danych (por. art. 2 pkt 17, art. 3 ust. 1, art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1).

19. Niniejsze wytyczne odnoszą się do danych pojazdu, które wyłącznie do celów niniejszych wytycznych należy rozumieć jako dane z produktu wygenerowane w wyniku użytkowania pojazdu (por. pkt 12 niniejszych wytycznych) oraz dane z usługi powiązanej z pojazdem (por. pkt 14 niniejszych wytycznych).

20. Akt w sprawie danych przyznaje użytkownikom i osobom trzecim wybranym przez użytkownika prawo dostępu do danych pojazdu i korzystania z nich. Nie zawiera on przepisów dotyczących praw dostępu do funkcji lub zasobów pojazdu ([8]). W związku z tym przepisy dotyczące praw dostępu do funkcji lub zasobów pojazdu nie są częścią niniejszych wytycznych.

([8]) Zasoby pojazdu należy rozumieć jako infrastrukturę techniczną pojazdu (zarówno sprzęt, jak i oprogramowanie), wykorzystywaną do przetwarzania danych (zasoby obliczeniowe, takie jak elektroniczne jednostki sterujące i siłowniki/czujniki), do dostępu do danych, do przesyłania danych na zewnątrz lub do interakcji z kierowcą (zasoby komunikacyjne, takie jak tablica rozdzielcza lub interfejs człowiek-maszyna).

21. Zgodnie z wyjaśnieniami w motywie 15 posiadacze danych powinni udzielać dostępu wyłącznie do danych „surowych" i „wstępnie przetworzonych", w tym do towarzyszących metadanych niezbędnych do interpretacji i wykorzystania danych. Natomiast „informacje wywiedzione lub wywnioskowane z takich danych" należy uznać za nieobjęte zakresem aktu w sprawie danych.

22. Celem aktu w sprawie danych jest udostępnienie danych użytkownikom i osobom trzecim. W związku z tym wszystkie dane generowane w wyniku korzystania z pojazdu lub w trakcie świadczenia usługi powiązanej z pojazdem powinny co do zasady być objęte zakresem aktu w sprawie danych, chyba że są one „informacjami wywiedzionymi lub wywnioskowanymi" z surowych i wstępnie przetworzonych danych pojazdu w rozumieniu aktu w sprawie danych.

23. Ze względu na różnorodność możliwych wdrożeń technicznych i potencjał przyszłego rozwoju, należy postrzegać poniższe sekcje i przykłady jako przykładowe i niewyczerpujące.

2.3.1. *Surowe dane*

24. Dane surowe to dane, które nie są w znaczny sposób zmodyfikowane. Takie dane nazywane są także danymi źródłowymi czy danymi pierwotnymi. Oznaczają one punkty danych automatycznie generowane bez dalszego przetwarzania danych (motyw 15). Obejmuje to dane wynikające bezpośrednio z czynności użytkownika (elementy sterujące, ekrany, przyciski itp.) lub dane generowane automatycznie, np. przez czujniki pojazdu.

2.3.2. *Wstępnie przetworzone dane*

25. Wstępnie przetworzone dane to punkty danych, które zostały przetworzone „po to, aby przed dalszym przetwarzaniem i analizą były zrozumiałe i użyteczne" (motyw 15). Obejmują „dane zebrane przez pojedynczy czujnik lub przez skomunikowaną grupę czujników do celów uczynienia zebranych danych zrozumiałymi na potrzeby ich szerszego wykorzystania, poprzez określenie wielkości lub właściwości fizycznej lub zmiany wielkości fizycznej, np. temperatury, ciśnienia, natężenia przepływu, dźwięku, wartości pH, poziomu cieczy, pozycji, przyspieszenia lub prędkości". W akcie w sprawie danych stosuje się zatem *funkcjonalne* rozumienie przetwarzania danych (*funkcją* jest zapewnienie zrozumiałości i użyteczności danych). Czynniki takie jak złożoność przetwarzania lub potrzeba ochrony inwestycji w takie przetwarzanie nie odgrywają roli w definiowaniu wstępnie przetworzonych danych.

26. Wspólną cechą wstępnie przetworzonych danych jest to, że opisują one i charakteryzują eksploatację lub stan pojazdu. Wstępnie przetworzone dane nie są „nowymi" informacjami – charakter danych bazowych pozostaje bez zmian. Innymi słowy, dane, nawet jeśli zostały znormalizowane, przeformatowane, przefiltrowane, skalibrowane, przekształcone, zagregowane, przepróbkowane, skorygowane lub inaczej zmierzone, obliczone lub przetworzone, nadal odzwierciedlają rzeczywiste zdarzenia lub warunki ujęte w czujnikach lub układach pojazdu (np. temperatura, prędkość, przyspieszenie, położenie). Treść lub znaczenie danych źródłowych pozostają niezmienione i dane te zostały jedynie przygotowane lub doprecyzowane do wykorzystania w przyszłości.

2.3.3. *Dane wywiedzione lub wywnioskowane*

27. Z drugiej strony „informacje wywiedzione lub wywnioskowane" z surowych i wstępnie przetworzonych danych są wyłączone z zakresu stosowania aktu w sprawie danych. Dane wywiedzione lub wywnioskowane są „wynikiem dodatkowych inwestycji w przypisywanie wartości do danych lub pozyskiwanie wiedzy z danych, w szczególności za pomocą złożonych algorytmów autorskich, w tym będących częścią oprogramowania zamkniętego" (motyw 15).

28. Pojęcie „danych wywiedzionych lub wywnioskowanych" znacznie wykracza poza względy czysto techniczne. Jak wykazano w motywie 15 („informacje wywiedzione lub wywnioskowane" z danych surowych lub wstępnie przetworzonych) i jak już wyjaśniono powyżej (w pkt 26 niniejszych wytycznych), decydującym elementem wyróżniającym jest *charakter informacji* przedstawionych w punkcie danych. Dane określające wielkość lub właściwość fizyczną lub zmianę wielkości fizycznej produktu skomunikowanego należy uznać za objęte zakresem aktu w sprawie danych. Natomiast zakres nie obejmuje danych stanowiących całkowicie „nowe" informacje, wygenerowanych przez posiadacza danych dokonującego dodatkowych inwestycji w przypisywanie wartości do istniejących surowych i wstępne przetworzonych danych lub pozyskiwanie wiedzy z takich danych.

29. Jak wskazano w motywie 15 („w szczególności za pomocą złożonych algorytmów autorskich") i zgodnie z celem aktu w sprawie danych, jakim jest ochrona innowacji w zakresie danych dokonywanych przez posiadaczy danych, „dane wywiedzione lub wywnioskowane" muszą być wynikiem przetwarzania charakteryzującego się pewną złożonością lub pomysłowością. W związku z tym wykonywanie podstawowych operacji matematycznych, takich jak dodawanie, odejmowanie, mnożenie, podział lub obliczanie średniej, nie powoduje, że dane nie wchodzą w zakres aktu w sprawie danych, nawet jeżeli przetwarzanie ich prowadzi do dodatkowych informacji wykraczających poza znaczenie lub treść danych źródłowych (np. wykorzystanie wstępnie przetworzonych danych jak „natężenie przepływu paliwa w litrach na godzinę" czy „prędkość pojazdu w km/h" do obliczenia obecnego lub średniego zużycia paliwa).

30. Akt w sprawie danych ma na celu umożliwienie użytkownikom i osobom trzecim dostępu do (współ)generowanych danych i korzystania z nich w celu opracowania innowacyjnych produktów i usług na równi z posiadaczem danych. W związku z tym, chociaż innowacyjne przetwarzanie przez posiadaczy danych w celu uzyskania dodatkowych wartości lub wiedzy z surowych lub wstępnie przetworzonych danych jest chronione przed ujawnieniem, dane bazowe służące jako dane wejściowe do takiego przetwarzania zasadniczo pozostają w zakresie aktu w sprawie danych, chyba że takie dane same w sobie są wywiedzione lub wywnioskowane w rozumieniu aktu w sprawie danych.

31. Lepszą ilustrację tej interpretacji może stanowić połączenie danych z wielu źródeł takich jak czujniki. Zgodnie z motywem 15 „informacje wywnioskowane za pomocą fuzji sensorycznej, która wywodzi lub wywnioskowuje dane z wielu czujników", należy uznać za nieobjęte zakresem aktu w sprawie danych. Nie oznacza to jednak, że jakakolwiek kombinacja różnych punktów danych jako taka byłaby wystarczająca do wyłączenia uzyskanych danych z zakresu. Potwierdza to motyw 15, zgodnie z którym w pewnych okolicznościach dane stosowane „w połączeniu z innymi danymi" są objęte zakresem aktu w sprawie danych. Aby przetwarzanie danych z wielu źródeł mogło zamiast tego zostać wyłączone z zakresu stosowania, musi ono prowadzić do *zupełnie nowych informacji* wykraczających poza podstawowe operacje matematyczne w odniesieniu do danych źródłowych (np. systemy wykrywania obiektów, które przetwarzają dane z wielu źródeł w celu analizy otoczenia pojazdu). Natomiast dane, które są wynikiem połączenia danych *bez uzyskiwania nowych istotnych informacji wykraczających poza charakter informacji przedstawionych w danych źródłowych,* powinny być objęte zakresem aktu w sprawie danych. Przykłady takich danych obejmują dodawanie danych dotyczących lokalizacji opartych na globalnym systemie nawigacji satelitarnej (GNSS) jako znacznika do innych danych pojazdu w celu uzyskania danych odnoszących się do lokalizacji, dodanie znacznika czasu do punktu danych lub dopasowanie danych z czujników opartych na GNSS do mapy w celu uzyskania dokładniejszej geolokalizacji.

32. Przewidywanie przyszłych zdarzeń, wartości lub warunków zazwyczaj uznaje się za nieobjęte zakresem, ponieważ zwykle dostarcza „nowych" informacji, które wykraczają poza opis i charakterystykę bieżącej eksploatacji lub stanu pojazdu (por. pkt 26 niniejszych wytycznych). „Przewidywanie" oznacza pewien stopień niepewności (np. przewidywanie trajektorii pojazdu), w przeciwieństwie do zdarzeń, wartości lub warunków, które, mimo że zaistnieją w przyszłości, są pewne lub nie wymagają złożonej interpretacji wykraczającej poza podstawowe operacje matematyczne. Pewne są na przykład ustalona data/okres następnej usługi oraz bieżące parametry lub wartości ekstrapolowane na przyszłość z wykorzystaniem podstawowych operacji matematycznych, takich jak równania liniowe. W przypadku gdy przewidywane zdarzenie, wartość lub stan odnoszą się do danych, które byłyby objęte zakresem aktu w sprawie danych bez tego elementu przewidywania, posiadacze danych muszą udostępnić alternatywny, choć mniej dokładny punkt danych, jeżeli taki punkt danych obejmuje wstępnie przetworzone dane w rozumieniu aktu w sprawie danych i jest dla posiadaczy danych łatwo dostępny. Na przykład wirtualny czujnik poziomu paliwa może wykorzystywać złożony model uczenia maszynowego do przewidywania przyszłego poziomu paliwa w oparciu o styl jazdy, historię przejazdów i inne czynniki. Jeżeli jednak posiadacz danych ma łatwy dostęp do alternatywnych danych dotyczących poziomu paliwa bez elementu przewidywania, np. za pomocą mniej dokładnego fizycznego sygnału czujnika poziomu paliwa, dane te należy udostępnić.

2.3.4. *Przykłady danych objętych i nieobjętych zakresem aktu w sprawie danych*

33. W tym kontekście przykłady surowych danych w rozumieniu aktu w sprawie danych to m.in.:

(a) sygnały czujników (np. prędkość obrotowa kół; ciśnienie w oponach z zaworu systemu monitorowania ciśnienia w oponach; ciśnienie w układzie hamulcowym; obrót w osi pionowej; sygnały położenia szyb, przepustnicy lub innych komponentów pojazdu; odczyty czujnika tlenu; masowy przepływ powietrza; kąt skrętu kierownicy; obroty silnika na minutę);

(b) surowe dane dotyczące obrazów lub chmur punktów bezpośrednio z kamer i czujników LiDAR;

(c) fale dźwiękowe wychwycone przez mikrofony;

(d) dane sygnału radarowego przed zastosowaniem algorytmów wykrywania lub śledzenia obiektów;

(e) surowe komunikaty magistrali CAN;

(f) dane wynikające bezpośrednio z poleceń ręcznych (np. wycieraczki: wł./wył.; wykorzystanie klimatyzacji) lub z prostego uruchomienia (np. zapłon: wł./wył.; hamulec ręczny: wł./wył.);

(g) stan części pojazdu (np. pojazd, drzwi, szyby, maska silnika: zablokowane/odblokowane) itp.

34. Przykłady wstępnie przetworzonych danych ([9]) w rozumieniu aktu w sprawie danych to m.in.:

(a) temperatury zmierzone lub obliczone wewnątrz lub na zewnątrz pojazdu (w °C ([10]), np. oleju, płynu chłodzącego, silnika, ogniw baterii, katalizatora, otaczającego powietrza itp.);

(b) prędkość pojazdu (w km/h lub mph);

(c) przyspieszenie pojazdu;

(d) poziomy płynów (w litrach i procentach, np. paliwa, oleju, AdBlue, płynu hamulcowego, płynu spryskiwacza szyby przedniej);

(e) natężenia przepływu (np. paliwa);

(f) dane oparte na GNSS, takie jak (skorygowana) lokalizacja;

(g) wartość wskazania drogomierza;

(h) zużycie paliwa/energii (w litrach/100 km lub milach/galon lub kWh/100 km), chyba że jest ono przewidywane w rozumieniu pkt 32 niniejszych wytycznych;

(i) podsumowania przejazdów (np. pora dnia, w której jeździ się pojazdem; średnia przebyta odległość);

(j) poziom akumulatora (w woltach i procentach);

(k) znormalizowane ciśnienie w oponach w temperaturze odniesienia (w psi, barach lub kPa);

(l) zużycie klocków hamulcowych (w procentach), chyba że jest ono przewidywane w rozumieniu pkt 32 niniejszych wytycznych;

(m) czas lub odległość do następnej usługi, chyba że są one przewidywane w rozumieniu punktu 32 niniejszych wytycznych;

(n) stan lub kondycja układu lub komponentu pojazdu uzyskane w wyniku przetwarzania surowych danych (np. stan silnika, tj. silnik pracujący: wł./wył.; stan systemu start-stop: aktywny/nieaktywny; stan ładowania akumulatora: w toku/zakończone/w trybie awaryjnym i jako wartość procentowa, niezależnie od tego, czy pojazd jest podłączony; stan aktywacji automatycznego przełączania świateł/włączania wycieraczek, układu zapobiegającego blokowaniu kół lub poduszki powietrznej; informacje wskazujące na nieprawidłowe działanie sprzętu pojazdu, np. kody błędów lub kontrolki nieprawidłowego działania);

(o) dane wykorzystywane jako parametry w dalszym przetwarzaniu lub obliczeniach, nawet jeśli pochodzą z czynności podjętej przez użytkownika (np. temperatura docelowa ustawiona przez użytkownika wykorzystywana jako parametr w układzie klimatyzacji do regulowania ogrzewania/chłodzenia; ręcznie wybierany bieg używany przez moduł sterujący skrzynią biegów do zarządzania momentem obrotowym silnika; aktywacja trybu sportowego, prowadząca do zastosowania parametru „aktywny tryb sportowy" w wielu logikach sterowania) itp.

35. Przykłady danych wywiedzionych lub wywnioskowanych w rozumieniu aktu w sprawie danych to m.in ([11]).:

(a) dane generowane przez dynamiczne zmiany trasy i algorytmy optymalnego planowania trasy;

(b) zaawansowane dane dotyczące systemów wspomagania kierowcy inne niż dane dotyczące stanu (aktywacji) (np. wykrywanie i klasyfikacja obiektów, przewidywanie trajektorii, ocena ryzyka, hamowanie awaryjne, polecenia wspomagania jazdy, takie jak asystent utrzymania pasa ruchu, adaptacyjny tempomat lub ostrzeżenia o nadmiernym przekroczeniu dopuszczalnej prędkości);

(c) dane wynikające z algorytmów sterowania silnikiem, które optymalizują efektywność paliwową, emisje i osiągi;

(d) dane z systemów analizy kierowcy, takie jak wyniki jazdy lub wyniki ekologicznej jazdy;

(e) analiza dotkliwości skutków kolizji itp.

([9]) W zależności od architektury w poszczególnych pojazdach niektóre z tych punktów danych można raczej sklasyfikować jako dane surowe niż wstępnie przetworzone.

([10]) Jednostki wymienione w niniejszej sekcji należy odczytywać jako orientacyjne, a nie wyczerpujące. Obowiązek udostępnienia punktu danych ma również zastosowanie, jeżeli posiadacz danych zdecyduje się skorzystać z innej jednostki.

([11]) Wykaz ten nie ma wpływu na obowiązki udostępniania danych zgodnie z przepisami sektorowymi, por. pkt 5.

3. DOSTĘP DO DANYCH POJAZDU (ART. 3, 4 ORAZ 5)

36. Prawo użytkowników do dostępu do danych z produktu i z usługi powiązanej oraz do korzystania z nich, w tym do celów udostępniania ich wybranym przez nich osobom trzecim, jest podstawowym elementem rozdziału II aktu w sprawie danych. Posiadacze danych mogą udzielić użytkownikowi dostępu do danych bezpośrednio zgodnie z art. 3 ust. 1 lub pośrednio zgodnie z art. 4 ust. 1.

37. Art. 3 ust. 1 nie nakłada obowiązku udzielenia użytkownikowi bezpośredniego dostępu do danych z produktu (tj. danych zaprojektowanych tak, aby można je było pobierać) i danych z usługi powiązanej we wszystkich sytuacjach, lecz jedynie „w stosownym przypadku i jeśli jest to technicznie możliwe". Sformułowanie to ma na celu pozostawienie producentom pojazdów swobody decydowania o tym, czy zaprojektować produkt skomunikowany w taki sposób, aby zapewnić użytkownikowi „niekontrolowany" dostęp do danych (tj. bez jakiejkolwiek interwencji innej strony) czy dostęp z dodatkowymi środkami kontroli zgodnie z art. 4 ust. 1.

38. W przypadku gdy użytkownicy nie mają bezpośredniego dostępu do danych z pojazdu zgodnie z art. 3 ust. 1, posiadacze danych muszą udzielić użytkownikowi pośredniego dostępu do danych łatwo dostępnych zgodnie z art. 4 ust. 1. Ponadto, niezależnie od tego, czy dostęp do danych jest udzielany użytkownikowi bezpośrednio czy pośrednio, posiadacze danych muszą udostępniać dane łatwo dostępne osobie trzeciej na wniosek użytkownika zgodnie z art. 5 ust. 1. „Dane łatwo dostępne" oznaczają dane z produktu i dane z usługi powiązanej, które posiadacz danych zgodnie z prawem pozyskuje lub może zgodnie z prawem pozyskać z produktu skomunikowanego lub z usługi powiązanej bez nieproporcjonalnie dużego wysiłku wykraczającego poza prostą czynność (art. 2 pkt 17).

39. W kontekście motoryzacyjnym ważnym przykładem danych łatwo dostępnych są dane generowane przez pojazd skomunikowany, które są przesyłane na serwer wewnętrzny producenta oryginalnego sprzętu, w szczególności w ramach koncepcji „pojazdu rozszerzonego". Takie dane będą łatwo dostępne dla producenta oryginalnego sprzętu.

40. Producenci oryginalnego sprzętu mogą, z różnych powodów, nie pobierać lub nie przechowywać niektórych punktów danych na serwerze wewnętrznym, mimo że architektura pojazdu technicznie umożliwiałaby ich przesyłanie. Takie powody obejmują ograniczoną przepustowość transmisji, moc obliczeniową lub inne ograniczenia wynikające z architektury pojazdu, koszt przesyłania danych, postrzegany brak biznesowego zastosowania itp. Takie dane mogą jednak mimo to wchodzić w zakres stosowania aktu w sprawie danych, ponieważ pojęcie „danych łatwo dostępnych" obejmuje dane, których posiadacz danych nie pozyskuje, lecz które „może zgodnie z prawem pozyskać". Gdy producenci oryginalnego sprzętu oceniają, czy pozyskanie określonego punktu danych jest możliwe „bez nieproporcjonalnie dużego wysiłku wykraczającego poza prostą czynność", czynniki, które mogą wziąć pod uwagę, obejmują złożoność techniczną i koszt pozyskania punktu danych.

41. Akt w sprawie danych jest neutralny pod względem technologicznym i nie ustanawia rygorystycznych warunków dotyczących formatu, jakości danych, ani sposobu, w jaki posiadacze danych muszą udzielać dostępu do łatwo dostępnych danych pojazdu. Posiadacze danych mają co do zasady swobodę decydowania o sposobach udzielenia dostępu. Może to obejmować na przykład rozwiązania zdalne z wykorzystaniem serwera wewnętrznego, dostęp pokładowy lub nawet korzystanie z usługi pośrednictwa w zakresie danych. Posiadacze danych muszą spełniać warunki dostępu i korzystania z danych określone w art. 3–5, w tym wymóg udostępniania danych cechujących się „taką samą jakością, jaka jest dostępna dla posiadacza danych" (art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1). Jeżeli wybrana metoda dostępu skutkuje danymi, które są na przykład mniej prawidłowe, kompletne, wiarygodne, stosowne lub aktualne (por. motyw 30) niż te, do których posiadacz danych ma dostęp innymi środkami, wówczas nie jest spełniony obowiązek zapewnienia jakości danych. W takich przypadkach posiadacz danych musi udzielić dostępu za pomocą środków umożliwiających użytkownikowi lub osobie trzeciej otrzymywanie danych o równoważnej jakości, chyba że inne rozwiązanie jest uzasadnione na mocy aktu w sprawie danych, innych przepisów prawa Unii lub przepisów krajowych przyjętych zgodnie z prawem Unii.

42. Wymóg udostępniania danych cechujących się „taką samą jakością, jaka jest dostępna dla posiadacza danych" obejmuje również zasadę niedyskryminowania użytkownika lub osób trzecich, takich jak niezależne warsztaty naprawcze lub inni niezależni dostawcy usług. Oznacza to, że posiadacze danych nie mogą udostępniać tych danych na poziomie niższym niż jakość, w której dane te są udostępniane wewnętrznie, jednostkom zależnym lub upoważnionym partnerom, sprzedawcom i podmiotom zajmującym się naprawami.

43. Ponadto art. 3 ust. 1, art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1 aktu w sprawie danych wymagają, aby dane były „łatwo" udostępniane użytkownikowi i osobom trzecim. Oznacza to, że dostęp musi być zapewniany w sposób ułatwiony i bez zbędnych barier, kosztów lub przeszkód proceduralnych.

44. W przypadku gdy posiadacze danych zdecydują się udostępnić dane użytkownikowi za pośrednictwem specjalnego portu OBD-II wewnątrz pojazdu, nie można wymagać od użytkownika zakupu specjalistycznego narzędzia dostępu na własny koszt ani posiadania zaawansowanych umiejętności technicznych w zakresie pobierania danych. W związku z tym posiadacze danych mogą zdecydować o udostępnieniu użytkownikowi odpowiedniego narzędzia dostępu bez dodatkowych kosztów wraz z zakupionym, wynajmowanym lub wziętym w leasing pojazdem albo o udostępnieniu danych za pośrednictwem innych środków dostępu, takich jak zdalny serwer wewnętrzny. Niniejszy punkt nie ma wpływu na prawodawstwo sektorowe, w szczególności art. 61–66 i załącznik X do rozporządzenia w sprawie homologacji typu.

45. Akt w sprawie danych nakazuje jedynie udostępnianie danych, które zostały zaprojektowane tak, aby można było pobierać. Nie obejmuje to na przykład danych, które są przetwarzane „brzegowo" (tj. wewnątrz pojazdu) i do których nie ma dostępu żadna strona, w tym producenci oryginalnego sprzętu, ponieważ są one usuwane natychmiast po przetworzeniu. Niektóre dane, takie jak dane miernika przyspieszenia, prędkość pojazdu, lokalizacja oparta na GNSS lub wartość wskazania drogomierza, są niezbędne w wielu przypadkach użycia na rynkach posprzedażowych. W związku z tym producentów oryginalnego sprzętu zachęca się, by brali pod uwagę znaczenie poszczególnych danych dla niezależnych dostawców usług na rynkach posprzedażowych przy podejmowaniu decyzji, czy zaprojektować te dane tak, aby można było je pobierać z pojazdu.

4. KOSZT DOSTĘPU DO DANYCH

46. Posiadacze danych, którzy są zobowiązani do udostępniania danych odbiorcy danych, w szczególności na mocy art. 5, w relacjach między przedsiębiorcami, mają prawo do zasadnej rekompensaty zgodnie z art. 9. Nie ma to wpływu na inne prawo Unii lub przepisy krajowe przyjęte zgodnie z prawem Unii regulującym dostęp do danych w sektorze motoryzacyjnym, w tym informacji technicznych niezbędnych do badania zdatności do ruchu drogowego ([12]). Szczegółowe wskazówki dotyczące sposobu obliczania takiej rekompensaty zostaną przedstawione w przyszłych wytycznych Komisji w sprawie obliczania zasadnej rekompensaty zgodnie z art. 9 ust. 5.

5. POZOSTAŁE INFORMACJE

47. Komisja zachęca właściwe organy egzekwujące akt w sprawie danych do aktywnej współpracy z innymi stosownymi organami w sektorze motoryzacyjnym, zwłaszcza z właściwymi organami krajowymi na mocy rozporządzenia w sprawie homologacji typu i ogólnego rozporządzenia o ochronie danych, zgodnie z art. 37 ust. 5 lit. g) aktu w sprawie danych, aby zapewnić właściwe egzekwowanie i sprawne wzajemne oddziaływanie między aktem w sprawie danych a innymi odpowiednimi przepisami. Komisja będzie dążyć do konstruktywnego dialogu z właściwymi organami egzekwującymi akt w sprawie danych i innymi stosownymi organami w sektorze motoryzacyjnym, by wspierać ich działalność. W tym kontekście Europejska Rada ds. Innowacji w zakresie Danych może służyć jako forum promowania spójności i wzajemnego uczenia się we wszystkich sektorach i państwach członkowskich UE.

48. Komisja zachęca wszystkie zainteresowane strony z branży, by zaangażowały się w dialog w celu osiągnięcia zrównoważonego wdrażania, z uwzględnieniem uzasadnionych interesów wszystkich odpowiednich podmiotów. Dialog ten może dotyczyć nie tylko wdrażania aktu w sprawie danych, ale również innych kwestii istotnych dla ekosystemu motoryzacyjnego. Komisja jest zaangażowana w ułatwianie takiego wzajemnie korzystnego dialogu.

49. Komisja wspiera i ułatwia opracowywanie i przyjmowanie norm dotyczących dostępu do danych w przemyśle motoryzacyjnym, skutecznie współpracując z odpowiednimi organami normalizacyjnymi i organami ds. zarządzania danymi, by zapewnić interoperacyjność, bezpieczeństwo i uczciwą konkurencję.

50. Biorąc pod uwagę nowatorski charakter aktu w sprawie danych oraz ciągły rozwój odpowiednich technologii, niniejsze wytyczne należy poddać przeglądowi po upływie odpowiedniego okresu, aby ocenić ich skuteczność w sektorze motoryzacyjnym i zidentyfikować wszelkie nierozstrzygnięte kwestie.

([12]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).