C/2025/5026

15.9.2025

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Orientações sobre os dados dos veículos, que acompanham o Regulamento (UE) 2023/2854 do Parlamento Europeu e do Conselho (Regulamento dos Dados)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(C/2025/5026)

1. INTRODUÇÃO

1. O Regulamento (UE) 2023/2854 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), relativo a regras harmonizadas sobre o acesso equitativo aos dados e a sua utilização («Regulamento dos Dados») visa assegurar uma repartição equitativa do valor dos dados e reforçar a disponibilidade dos dados. Tal criará as condições para uma economia dos dados próspera e permitirá o desenvolvimento de produtos, serviços e modelos empresariais inovadores. O Regulamento dos Dados é um ato legislativo horizontal, aplicável a todos os domínios e setores da economia.

2. As presentes orientações sobre os dados dos veículos prestam aconselhamento personalizado às partes interessadas do setor automóvel sobre como aplicar o capítulo II do Regulamento dos Dados. Visam explicar as principais obrigações decorrentes do Regulamento dos Dados no que toca aos dados dos veículos, tal como definidos no ponto 19 das presentes orientações, colocando a tónica nos dados abrangidos pelo âmbito de aplicação do capítulo II do Regulamento dos Dados e nas regras de acesso aplicáveis.

3. Durante a compilação do presente documento de orientação, a Comissão procedeu a uma consulta exaustiva. Consultou inúmeras partes interessadas que representam toda a cadeia de valor do setor automóvel, assegurando simultaneamente o equilíbrio geográfico e setorial. A consulta incluiu seminários, questionários e reuniões com as partes interessadas. A Comissão analisou e teve devidamente em conta os amplos contributos recebidos, valendo-se deles para elaborar as orientações.

4. O presente documento destina-se exclusivamente a servir de orientação. Não alarga nem altera os direitos ou obrigações estabelecidos ao abrigo do Regulamento dos Dados.

5. As presentes orientações referem-se apenas ao Regulamento dos Dados. Por conseguinte, não devem ser entendidas como uma interpretação, nem afetam a aplicação de:

   — legislação setorial específica, como o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]) («Regulamento relativo à homologação»), ou o Regulamento (UE) n.º 461/2010 da Comissão ([3]) e as orientações que o acompanham ([4]), em especial nos casos em que essa legislação se aplique ao acesso aos dados dos veículos [por exemplo, informações de sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) ou dados relativos às emissões dos veículos],

([1]) Regulamento (UE) 2023/2854 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2023, relativo a regras harmonizadas sobre o acesso equitativo aos dados e a sua utilização e que altera o Regulamento (UE) 2017/2394 e a Diretiva (UE) 2020/1828 (Regulamento dos Dados) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Regulamento (UE) n.º 461/2010 da Comissão, de 27 de maio de 2010, relativo à aplicação do artigo 101.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no setor dos veículos automóveis (JO L 129 de 28.5.2010, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2023/822 da Comissão, de 17 de abril de 2023, que altera o Regulamento (UE) n.º 461/2010 no que se refere ao seu período de aplicação (JO L 102I de 17.4.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Comunicação da Comissão — Orientações complementares relativas às restrições verticais nos acordos de venda e reparação de veículos a motor e de distribuição de peças sobresselentes para veículos a motor (JO C 138 de 28.5.2010, p. 16), com a redação que lhe foi dada pelas «Alterações à Comunicação da Comissão — Orientações complementares relativas às restrições verticais nos acordos de venda e reparação de veículos a motor e de distribuição de peças sobresselentes para veículos a motor» (JO C 133I de 17.4.2023, p. 1).

— outra legislação pertinente, como o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]) («Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados», ver considerando 7 e artigo 1.º, n.º 5, do Regulamento dos Dados) ou a Diretiva (UE) 2023/2413 do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]) («Diretiva Energias Renováveis») e a Comunicação da Comissão que a acompanha sobre a partilha de dados relacionados com baterias ([7]).

6. As presentes orientações dizem unicamente respeito ao setor automóvel. Tal inclui os fabricantes de equipamento de origem (OEM), os fornecedores, os prestadores de serviços pós-venda e os prestadores de seguros. Nesse sentido, os seus conteúdos não podem ser automaticamente extrapolados para outras indústrias ou para o setor público.

7. As presentes orientações não substituem nem prevalecem sobre outros documentos de orientação relacionados com o Regulamento dos Dados publicados pela Comissão. Pelo contrário, complementam esses documentos e devem ser lidas em conjunto com os mesmos.

8. A interpretação vinculativa da legislação da UE é da competência exclusiva do Tribunal de Justiça da União Europeia. Por conseguinte, a interpretação que a Comissão faz do Regulamento dos Dados no que diz respeito à sua aplicação aos dados dos veículos em nada afeta as interpretações eventualmente emitidas pelo Tribunal de Justiça da União Europeia.

9. Os pontos de vista expressos nas presentes orientações em nada afetam a posição que a Comissão possa adotar perante o Tribunal de Justiça da União Europeia.

2. DADOS ABRANGIDOS PELO ÂMBITO DE APLICAÇÃO DO CAPÍTULO II DO REGULAMENTO DOS DADOS

10. O capítulo II do Regulamento dos Dados estabelece os direitos de acesso e utilização de dados dos utilizadores de produtos conectados e serviços conexos.

2.1. **Produto conectado**

11. Por «produto conectado» entende-se «um bem que obtém, gera ou recolhe dados relativos à sua utilização ou ao seu ambiente e que é capaz de comunicar dados relativos a um produto através de um serviço de comunicações eletrónicas, de uma conexão física ou do acesso no dispositivo, e cuja função principal não consiste na conservação, no tratamento ou na transmissão de dados em nome de quaisquer partes que não sejam o utilizador» (artigo 2.º, ponto 5).

12. As presentes orientações dizem unicamente respeito aos veículos que constituem «produtos conectados» na aceção do artigo 2.º, ponto 5. Cabe ao OEM ou ao detentor dos dados, consoante o caso, avaliar se um veículo pode ser considerado um «produto conectado».

2.2. **Serviço conexo**

13. Por «serviço conexo» entende-se «um serviço digital, que não seja um serviço de comunicações eletrónicas, incluindo *software*, conectado ao produto no momento da aquisição ou locação de tal modo que a sua ausência impediria que o produto conectado desempenhasse uma ou mais das suas funções, ou conectado posteriormente ao produto pelo fabricante ou por terceiros, a fim de aumentar, atualizar ou adaptar as funções do produto conectado» (artigo 2.º, ponto 6).

([5]) Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Diretiva (UE) 2023/2413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de outubro de 2023, que altera a Diretiva (UE) 2018/2001, o Regulamento (UE) 2018/1999 e a Diretiva 98/70/CE no que respeita à promoção de energia de fontes renováveis e que revoga a Diretiva (UE) 2015/652 do Conselho (JO L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Comunicação da Comissão sobre a aplicação de requisitos de partilha de dados relacionados com baterias em conformidade com a Diretiva Energias Renováveis revista (JO C, C/2025/4104, 25.7.2025).

14. As presentes orientações dizem unicamente respeito a serviços conexos, na aceção do artigo 2.º, ponto 6, que estejam conectados a um veículo, tal como definido no ponto 12 das presentes orientações (para efeitos das presentes orientações, tais serviços podem ser designados por «serviços relacionados com veículos»).

15. Um serviço relacionado com veículos pressupõe um intercâmbio bidirecional de dados entre o veículo e o prestador de serviços (seja ele o OEM ou um terceiro) que afete o funcionamento ou o comportamento do veículo (ver considerando 17). Os serviços que não afetam o funcionamento do veículo não podem ser considerados serviços conexos. Exemplos desses serviços incluem uma aplicação para telemóveis inteligentes que analisa e apresenta o histórico de carregamento de um veículo elétrico sem transmitir comandos ao veículo, ou serviços de seguros cujo preço é fixado com base no estilo de condução (*pay-how-you-drive*), que analisam os dados do veículo para criar um perfil comportamental do condutor.

16. Os serviços pós-venda tradicionais, como os serviços complementares de consultoria, de análise e serviços financeiros, bem como a reparação e manutenção regulares, não são geralmente considerados um serviço relacionado com os veículos, uma vez que «não [têm] impacto no funcionamento do produto conectado» ou «não envolvem a transmissão de dados ou comandos ao produto conectado por parte do prestador de serviços» (ver considerando 17). Estes serviços não estão «explicitamente ligados ao funcionamento das funções do produto conectado». A título de exemplo, a reparação e manutenção «regulares», como as substituições dos travões ou as mudanças de óleo, não são consideradas serviços conexos caso sejam efetuadas manualmente e fora de linha (ou seja, não constituem serviços digitais). Além disso, estes serviços não vão forçosamente «complementar ou adaptar a funcionalidade» do veículo, nem envolvem a transmissão de dados ou comandos ao veículo.

17. No setor automóvel, os serviços relacionados com veículos podem incluir:

— serviços de controlo à distância do veículo que ativem ou executem funções do veículo (por exemplo, abertura/fecho remoto das portas, arranque/paragem do motor, pré-condicionamento das temperaturas do habitáculo, gestão do carregamento do veículo elétrico),

— reparação e manutenção «não regulares» que envolvam um intercâmbio bidirecional de dados entre o veículo e o prestador de serviços e que complementem ou adaptem a funcionalidade do veículo. Um exemplo desse tipo de serviço inclui um serviço que preveja as necessidades de manutenção, com base em dados individuais sobre o comportamento do condutor, e que apresente alertas de manutenção e sugestões no painel de bordo do veículo,

— serviços baseados na computação em nuvem que armazenam as preferências do condutor relacionadas com a posição do banco e dos espelhos, o sistema de infoentretenimento, o modo de condução, a temperatura, etc., e que as aplicam automaticamente ao veículo,

— serviços de otimização dinâmica de itinerários que utilizam dados do veículo (por exemplo, o nível da bateria ou do combustível, a pressão dos pneus) para sugerir itinerários, estações de carregamento ou estações de combustível através do painel de bordo do veículo.

2.3. **Definição dos dados abrangidos pelo âmbito de aplicação do capítulo II do Regulamento dos Dados**

18. Os dados abrangidos pelo âmbito de aplicação do capítulo II do Regulamento dos Dados incluem os dados relativos a um produto (artigo 2.º, ponto 15) e os dados relativos a um serviço conexo (artigo 2.º, ponto 16), incluindo os metadados pertinentes necessários para interpretar e utilizar esses dados (ver o artigo 2.º, ponto 17, o artigo 3.º, n.º 1, o artigo 4.º, n.º 1, e o artigo 5.º, n.º 1).

19. As presentes orientações dizem respeito aos dados dos veículos, que, apenas para efeitos das orientações, devem ser entendidos como dados relativos a um produto gerados pela utilização de um veículo (ver ponto 12 das presentes orientações) e dados de serviços relacionados com veículos (ver ponto 14 das presentes orientações).

20. O Regulamento dos Dados concede aos utilizadores e a terceiros por eles escolhidos o direito de aceder e utilizar os dados do veículo. Não contém regras relativas aos direitos de acesso às funções ou recursos do veículo ([8]). Por conseguinte, as presentes orientações não contemplam as regras relativas aos direitos de acesso às funções ou recursos do veículo.

([8]) Os recursos do veículo devem ser entendidos como a infraestrutura técnica do veículo (tanto o *hardware* como o *software*) utilizada para tratar dados (recursos informáticos, tais como unidades de controlo eletrónico e atuadores/sensores), aceder a dados, comunicar dados com o exterior ou interagir com o condutor (recursos de comunicação como o painel de bordo ou a interface pessoa-máquina).

21. Em consonância com as explicações fornecidas no considerando 15, os detentores dos dados devem conceder acesso apenas a dados «em bruto» e «objeto de pré-tratamento», incluindo os metadados que acompanham esses dados e que sejam necessários para interpretá-los e utilizá-los. Em contrapartida, deve considerar-se que as «informações inferidas a partir desses dados ou deles derivadas» não são abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento dos Dados.

22. O objetivo do Regulamento dos Dados é tornar os dados acessíveis aos utilizadores e a terceiros. Por conseguinte, todos os dados gerados pela utilização de um veículo ou durante a prestação de um serviço relacionado com veículos devem, em princípio, ser considerados abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento dos Dados, a menos que sejam «informações inferidas» ou «derivadas» de dados dos veículos em bruto e objeto de pré-tratamento, na aceção do Regulamento dos Dados.

23. Tendo em conta as diversas aplicações técnicas possíveis e o potencial em termos de evoluções futuras, as secções e exemplos que se seguem destinam-se a ser ilustrativos e não exaustivos.

2.3.1. *Dados em bruto*

24. Os dados em bruto são dados que não tenham sido substancialmente alterados. São também designados por dados de origem ou primários. Referem-se a pontos de informação gerados automaticamente sem qualquer outra forma de tratamento de dados (considerando 15). Tal inclui dados que resultem diretamente de ações do utilizador (comandos, ecrãs, botões, etc.) ou dados gerados automaticamente, por exemplo, por sensores do veículo.

2.3.2. *Dados objeto de pré-tratamento*

25. Os dados objeto de pré-tratamento são pontos de informação que foram sujeitos a tratamento «no intuito de os tornar compreensíveis e utilizáveis antes do tratamento e análise posteriores» (considerando 15). Incluem «dados recolhidos a partir de um único sensor ou de um grupo conectado de sensores, no intuito de tornar os dados recolhidos compreensíveis para casos de utilização mais amplos, através da determinação de uma quantidade ou qualidade física ou de alterações numa quantidade física, como a temperatura, a pressão, o caudal, o áudio, o pH, o nível de líquido, a posição, a aceleração ou a velocidade». Por conseguinte, o Regulamento dos Dados assenta num entendimento *funcional* do tratamento de dados (sendo a *função* tornar os dados compreensíveis e utilizáveis). Fatores como a complexidade do tratamento ou a necessidade de proteger os investimentos nesse tratamento não desempenham nenhum papel na definição de dados objeto de pré-tratamento.

26. Uma característica comum dos dados objeto de pré-tratamento é o facto de descreverem e caracterizarem o funcionamento ou o estado do veículo. Os dados objeto de pré-tratamento não constituem informações «novas», a natureza dos dados subjacentes mantém-se inalterada. Por outras palavras, mesmo tendo sido normalizados, reformatados, filtrados, calibrados, convertidos, agregados, sujeitos a reamostragem, corrigidos ou de outra forma medidos, calculados ou tratados, os dados continuam a refletir acontecimentos ou condições reais, tal como captados pelos sensores ou sistemas do veículo (por exemplo, a temperatura, a velocidade, a aceleração, a posição). O conteúdo ou o significado dos dados de origem permanecem inalterados, tendo sido simplesmente preparados ou refinados para utilização futura.

2.3.3. *Dados inferidos ou derivados*

27. Em contrapartida, as «informações inferidas» ou «derivadas» a partir de dados em bruto e objeto de pré-tratamento estão excluídas do âmbito de aplicação do Regulamento dos Dados. Os dados inferidos ou derivados são «o resultado de investimentos adicionais na atribuição de valores ou informações a partir dos dados, nomeadamente por meio de algoritmos complexos e exclusivos, incluindo os que façam parte de *software* abrangido por direitos de propriedade» (considerando 15).

28. O conceito de «dados inferidos ou derivados» vai muito além de uma mera consideração técnica. Conforme indicado no considerando 15 («informações inferidas» ou «derivadas» a partir de dados em bruto ou objeto de pré-tratamento) e já explicado anteriormente (no ponto 26 das presentes orientações), a *natureza das informações* representadas num determinado ponto de informação é a característica distintiva determinante. Os dados utilizados para proceder à «determinação de uma quantidade ou qualidade física ou de alterações numa quantidade física» do produto conectado devem ser considerados abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento dos Dados. Em contrapartida, não são abrangidos pelo âmbito de aplicação os dados que representam informações inteiramente «novas», criados pelo detentor dos dados que realiza investimentos adicionais para atribuir valor ou informações a dados em bruto e dados objeto de pré-tratamento existentes.

29. Conforme indicado no considerando 15 («nomeadamente por meio de algoritmos complexos e exclusivos») e em conformidade com o objetivo do Regulamento dos Dados de proteger as inovações de dados pelos detentores dos dados, os «dados inferidos ou derivados» devem resultar de um tratamento que envolva uma certa complexidade ou engenho. Nesse sentido, a realização de operações matemáticas básicas como a adição, a subtração, a multiplicação, a divisão ou o cálculo de uma média, não leva a que um ponto de informação fique excluído do âmbito de aplicação, mesmo que o tratamento gere informações adicionais que vão além do significado ou conteúdo dos dados de origem (por exemplo, utilizando pontos de informação objeto de pré-tratamento como o «caudal de combustível em litros/ /hora» e a «velocidade do veículo em km/h» para calcular o consumo atual ou médio de combustível).

30. O Regulamento dos Dados procura permitir que os utilizadores e terceiros acedam e utilizem dados (co)gerados para desenvolver produtos e serviços inovadores em pé de igualdade com o detentor dos dados. Por conseguinte, embora o tratamento inovador por parte dos detentores dos dados com vista a obter valores ou informações adicionais a partir de dados em bruto ou objeto de pré-tratamento esteja protegido contra a divulgação, os dados subjacentes que servem de dados de entrada para esse tratamento permanecem geralmente abrangidos pelo âmbito de aplicação, a menos que esses dados sejam, eles mesmos, dados inferidos ou derivados na aceção do Regulamento dos Dados.

31. A combinação de dados provenientes de múltiplas fontes, como sensores, pode ilustrar melhor esta lógica. De acordo com o considerando 15, deve considerar-se que as «informações derivadas por meio da fusão de sensores, que infere ou obtém dados a partir de múltiplos sensores» não estão abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento dos Dados. Tal não significa, no entanto, que qualquer combinação de diferentes pontos de informação seja, enquanto tal, suficiente para excluir do âmbito de aplicação os dados daí resultantes, o que é confirmado pelo considerando 15, segundo o qual, em determinadas circunstâncias, os dados «em combinação com outros dados» são considerados abrangidos pelo âmbito de aplicação. Em vez disso, para ser excluído do âmbito de aplicação, o tratamento de dados provenientes de múltiplas fontes deve conduzir a *informações inteiramente novas* que vão além de operações matemáticas básicas em relação aos dados de origem (por exemplo, sistemas de deteção de objetos que tratam dados de várias fontes para analisar a área envolvente do veículo). Em contrapartida, devem ser considerados abrangidos pelo âmbito de aplicação os dados que resultem de uma combinação de dados *sem que daí se obtenham novas informações significativas que vão além da natureza das informações representadas nos dados de origem*. Entre os exemplos desses dados figuram o aditamento a outros dados do veículo, sob a forma de marcador, de dados de localização baseados no sistema mundial de navegação por satélite (GNSS), a fim de produzir dados geolocalizados, a aposição de carimbos temporais num ponto de informação ou a correspondência cartográfica de dados do sensor baseados no GNSS, para produzir uma geolocalização mais precisa.

32. Regra geral, considera-se que as previsões de acontecimentos, valores ou condições futuros não são abrangidas pelo âmbito de aplicação, uma vez que normalmente fornecem informações «novas» que vão além da descrição e caracterização do atual funcionamento ou estado do veículo (ver ponto 26 das presentes orientações). Uma «previsão» implica um certo grau de incerteza (por exemplo, previsões da trajetória do veículo). Tal contrasta com acontecimentos, valores ou condições que, apesar de ainda não terem ocorrido, são certos ou não exigem qualquer interpretação complexa que vá além de operações matemáticas básicas. Entre eles, figuram a data/o período predefinidos até à próxima revisão e a extrapolação da variação futura de parâmetros ou valores atuais com recurso a operações matemáticas básicas, como as equações lineares. Se o acontecimento, o valor ou a condição previstos estiverem relacionados com dados que, na ausência deste elemento preditivo, seriam considerados abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento dos Dados, os detentores dos dados devem disponibilizar um ponto de informação alternativo — embora menos exato —, caso tal ponto esteja prontamente disponível e corresponda a dados objeto de pré-tratamento na aceção do Regulamento dos Dados. A título de exemplo, um sensor virtual do nível de combustível pode utilizar um modelo complexo de aprendizagem automática para prever um nível de combustível futuro com base no estilo de condução, no histórico de viagens e noutros fatores. No entanto, se o detentor dos dados dispuser prontamente de dados alternativos sobre o nível do combustível desprovidos de um elemento preditivo, nomeadamente através de um sinal menos preciso do sensor físico do nível de combustível, esses dados devem ser disponibilizados.

2.3.4. *Exemplos de dados abrangidos e não abrangidos pelo âmbito de aplicação*

33. Neste contexto, os exemplos de dados em bruto na aceção do Regulamento dos Dados podem incluir:

(a) sinais dos sensores (por exemplo, velocidade das rodas; pressão dos pneus medida pela válvula do sistema de controlo da pressão dos pneus; pressão dos travões; velocidade de guinada; sinais de posição das janelas, do acelerador ou de outros componentes do veículo; leituras do sensor de oxigénio; fluxo mássico de ar; ângulo do volante; velocidade do motor);

(b) imagens em bruto ou dados da nuvem de pontos diretamente provenientes de câmaras e sensores LiDAR;

(c) ondas sonoras captadas por microfones;

(d) dados de sinais de radar antes da aplicação de algoritmos de deteção ou rastreio de objetos;

(e) mensagens em bruto de barramento do barramento CAN;

(f) dados que resultem diretamente de comandos manuais (por exemplo, limpa-para-brisas: ligado/desligado; utilização do ar condicionado) ou de um simples acionamento (por exemplo, chave: ligada/desligada; travão de mão: acionado/não acionado);

(g) estado do componente do veículo [por exemplo, veículo, porta, janela, capô: trancado(a)/destrancado(a)], etc.

34. Exemplos de dados objeto de pré-tratamento ([9]) na aceção do Regulamento dos Dados podem incluir:

(a) temperaturas medidas ou calculadas dentro ou fora do veículo (em °C ([10]), por exemplo, óleo, líquido refrigerante, motor, células de bateria, catalisador, ar exterior, etc.);

(b) velocidade do veículo (em km/h ou mph);

(c) aceleração do veículo;

(d) níveis de líquido (em litros e em percentagem, por exemplo, combustível, óleo, fluido de escape para veículos a diesel, líquido dos travões, líquido do limpa-para-brisas);

(e) caudais (por exemplo, combustível);

(f) dados baseados no GNSS, tais como a localização (corrigida);

(g) valor do conta-quilómetros;

(h) consumo de combustível/energia (em litros/100 km, milhas/galão ou kWh/100 km), exceto em caso de previsão na aceção do ponto 32 das presentes orientações;

(i) resumos das viagens (por exemplo, hora do dia em que o veículo é conduzido; distância média percorrida);

(j) nível da bateria (em volts e em percentagem);

(k) pressão normalizada dos pneus à temperatura de referência (em psi, bar ou kPa);

(l) desgaste das pastilhas do travão (em percentagem), exceto em caso de previsão na aceção do ponto 32 das presentes orientações;

(m) data da próxima revisão ou distância até à mesma, exceto em caso de previsão na aceção do ponto 32 das presentes orientações;

(n) estado ou condição de um sistema ou componente do veículo, obtido a partir do tratamento de dados em bruto (por exemplo, estado do motor, ou seja, motor em funcionamento: ligado/desligado; estado do sistema de paragem/arranque: ativo/inativo; estado de carregamento da bateria: em curso/terminado/em modo de avaria e em percentagem, independentemente de o veículo estar ou não ligado ao carregador; estado de ativação das luzes ou limpa-para-brisas automáticos, do sistema de travagem antibloqueio ou das almofadas de ar (*airbags*); informações que indiquem anomalias do *hardware* do veículo, por exemplo, códigos de anomalia ou luzes indicadoras de anomalias);

(o) dados utilizados como parâmetros em operações de tratamento ou cálculos posteriores, mesmo que decorram de uma ação empreendida pelo utilizador (por exemplo, temperatura-alvo definida pelo utilizador e que o sistema de climatização utiliza como parâmetro para regular o aquecimento/arrefecimento; velocidade selecionada manualmente e utilizada pela unidade de controlo da transmissão para gerir o binário do motor; ativação do modo desportivo, levando a que o parâmetro «modo desportivo ativo» seja utilizado em várias em lógicas de controlo), etc.

35. Exemplos de dados inferidos ou derivados na aceção do Regulamento dos Dados podem incluir ([11]):

(a) dados gerados por algoritmos de reencaminhamento dinâmico e de otimização do planeamento de itinerários;

(b) dados avançados dos sistemas de assistência ao condutor que não sejam dados de estado (ativação) (por exemplo, deteção e classificação de objetos, previsões de trajetórias, avaliação dos riscos, travagem de emergência, comandos de assistência à condução, tais como assistência à manutenção na faixa de rodagem, controlo adaptativo da velocidade de cruzeiro ou alertas de excesso de velocidade);

(c) dados resultantes de algoritmos de controlo do motor que otimizam a eficiência do consumo de combustível, das emissões e do desempenho;

(d) dados dos sistemas de análise do condutor, como a condução ou as pontuações ecológicas;

(e) análise da gravidade do acidente, etc.

([9]) Dependendo da arquitetura de cada veículo, alguns destes pontos de informação poderão ser classificados como dados em bruto e não como dados objeto de pré-tratamento.

([10]) As unidades mencionadas nesta secção são meramente indicativas e não exaustivas. A obrigação de disponibilizar um ponto de informação também se aplica se o detentor dos dados optar por utilizar outra unidade.

([11]) Esta lista não tem incidência nas obrigações de disponibilização de dados previstas na legislação setorial específica — ver ponto5.

3. ACESSO AOS DADOS DOS VEÍCULO (ARTIGOS 3.º, 4.º E 5.º)

36. O direito dos utilizadores de acederem e de utilizarem dados relativos a produtos e dados relativos a serviços conexos, nomeadamente para efeitos de partilha com terceiros da sua escolha, é o elemento central do capítulo II do Regulamento dos Dados. Os detentores dos dados podem conceder aos utilizadores acesso direto ou indireto aos dados, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, e com o artigo 4.º, n.º 1, respetivamente.

37. O artigo 3.º, n.º 1, não obriga a que seja concedido ao utilizador, em todas as situações, acesso direto a dados relativos a um produto (ou seja, dados concebidos para serem recuperáveis) e a dados relativos a um serviço conexo, mas apenas «quando pertinente e tecnicamente viável». Esta redação destina-se a conferir aos fabricantes de veículos o poder de decidir se preferem conceber um produto conectado de uma forma que proporcione ao utilizador um acesso «não controlado» aos dados (ou seja, sem qualquer intervenção de qualquer outra parte) ou um acesso com controlos adicionais, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1.

38. Caso os utilizadores não possam aceder diretamente aos dados do veículo em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, os detentores dos dados devem conceder ao utilizador acesso indireto aos dados prontamente disponíveis, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1. Além disso, independentemente de o acesso aos dados ser concedido ao utilizador de forma direta ou indireta, os detentores dos dados devem disponibilizar a terceiros — a pedido do utilizador — os dados prontamente disponíveis, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1. Por «dados prontamente disponíveis» entende-se os «dados relativos a um produto e dados relativos a um serviço conexo legalmente obtidos por um detentor dos dados ou suscetíveis de por ele serem legalmente obtidos a partir do produto conectado ou serviço conexo, sem um esforço desproporcionado que vá para além de uma operação simples» (artigo 2.º, ponto 17).

39. No contexto automóvel, um exemplo importante de dados prontamente disponíveis inclui os dados gerados por um veículo conectado, que são enviados para um servidor de retaguarda do OEM, nomeadamente no âmbito do conceito de «veículo alargado». Esses dados estarão prontamente disponíveis para o OEM.

40. Os OEM podem, por várias razões, optar por não recuperar ou armazenar determinados pontos de informação no servidor retaguarda, embora, do ponto de vista técnico, a arquitetura do veículo permita a sua transmissão. Entre essas razões figuram limitações no que toca à largura de banda da transmissão, a capacidade computacional ou outras restrições decorrentes da arquitetura do veículo, do custo da transmissão de dados, da falta percecionada de casos de uso profissional, etc. No entanto, estes dados poderão ser abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento dos Dados, uma vez que o conceito de «dados prontamente disponíveis» inclui os dados que um detentor dos dados não obtém, mas que são «suscetíveis de por ele serem legalmente obtidos». Quando avaliam se é possível obter um determinado ponto de informação «sem um esforço desproporcionado que vá para além de uma operação simples», os OEM podem considerar fatores como a complexidade técnica e o custo da obtenção do ponto de informação.

41. O Regulamento dos Dados é tecnologicamente neutro e não estabelece condições rigorosas no que diz respeito ao formato ou à qualidade dos dados nem à forma como os detentores dos dados devem conceder acesso a dados do veículo prontamente disponíveis. Em princípio, os detentores dos dados são livres de decidir através de que meios concedem o acesso. Tal pode incluir, por exemplo, soluções de retaguarda à distância, acesso a bordo ou até o recurso a um serviço de intermediação de dados. Os detentores dos dados devem cumprir as condições de acesso e utilização previstas nos artigos 3.º a 5.º, incluindo o requisito de disponibilizar dados «com qualidade idêntica à que está disponível para o detentor dos dados» (artigo 4.º, n.º 1, e artigo 5.º, n.º 1). Se um método de acesso escolhido resultar em dados que sejam, por exemplo, menos exatos, completos, fiáveis, pertinentes ou atualizados (ver considerando 30) do que os dados que o detentor dos dados tem à sua disposição por outros meios, tal método não cumpre a obrigação de qualidade. Nesses casos, o detentor dos dados deve conceder acesso através de meios que permitam que o utilizador ou o terceiro recebam dados de qualidade equivalente, a menos que se justifique uma modalidade diferente ao abrigo do Regulamento dos Dados, de outra legislação da União ou da legislação nacional adotada em conformidade com o direito da União.

42. O requisito de disponibilizar dados «com qualidade idêntica à que está disponível para o detentor dos dados» implica igualmente uma regra de não discriminação do utilizador ou de terceiros como as oficinas de reparação independentes ou outros prestadores de serviços independentes. O que precede implica que os detentores dos dados não devem disponibilizar esses dados com um nível de qualidade inferior àquele com que os dados são disponibilizados aos próprios detentores dos dados, às suas filiais ou a parceiros, representantes e reparadores autorizados.

43. Além disso, o artigo 3.º, n.º 1, o artigo 4.º, n.º 1, e o artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento dos Dados exigem que os dados sejam disponibilizados «de forma fácil» ao utilizador e a terceiros. Significa isto que o acesso deve ser facultado de forma facilitada e sem obstáculos, custos ou entraves processuais indevidos.

44. Sempre que os detentores dos dados optem por disponibilizar dados ao utilizador através da porta OBD-II dedicada existente no veículo, não se pode exigir ao utilizador que adquira uma ferramenta de acesso especializada acarretando com os custos ou que possua competências técnicas avançadas para recuperar os dados. Por conseguinte, os detentores dos dados podem optar entre fornecer ao utilizador, juntamente com o veículo adquirido ou tomado em aluguer ou locação financeira, uma ferramenta de acesso adequada e sem custos adicionais, ou disponibilizar os dados através de outros meios de acesso, como um servidor de retaguarda remoto. Este ponto não tem qualquer incidência na legislação setorial, em especial nos artigos 61.º a 66.º e no anexo X do Regulamento relativo à homologação.

45. O Regulamento dos Dados apenas exige a disponibilização de dados concebidos para serem recuperáveis. Ficam assim excluídos, por exemplo, os dados que são tratados *on the edge* (ou seja, no interior do veículo) e que não podem ser acedidos por nenhuma parte, incluindo os OEM, uma vez que são imediatamente apagados após o tratamento. Determinados pontos de informação, como os dados do acelerómetro, a velocidade do veículo, a localização baseada no GNSS ou o valor do conta-quilómetros, são essenciais para muitos casos de utilização pós-venda. Por conseguinte, ao decidirem se devem conceber os pontos de informação de modo a permitir que sejam recuperáveis a partir do veículo, os OEM são incentivados a ter em conta a importância desses pontos de informação para os prestadores de serviços pós-venda independentes.

4. CUSTO DO ACESSO AOS DADOS

46. Os detentores dos dados que são obrigados a disponibilizar dados a um destinatário de dados no âmbito de relações entre empresas, nomeadamente nos termos do artigo 5.º, têm direito a uma compensação razoável nos termos do artigo 9.º. Tal não afeta outra legislação da União ou legislação nacional adotada em conformidade com o direito da União que rege o acesso aos dados na indústria automóvel, incluindo as informações técnicas necessárias para efeitos de inspeção técnica ([12]). Serão disponibilizadas orientações pormenorizadas sobre a forma de calcular essa compensação nas futuras orientações da Comissão sobre o cálculo da compensação razoável nos termos do artigo 9.º, n.º 5.

5. DIVERSOS

47. A Comissão incentiva as autoridades competentes responsáveis pela aplicação do Regulamento dos Dados a colaborarem ativamente com outras autoridades pertinentes do setor automóvel, especialmente as autoridades nacionais competentes ao abrigo do Regulamento relativo à homologação e do Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados, em conformidade com o artigo 37.º, n.º 5, alínea g), do Regulamento dos Dados, a fim de assegurar uma aplicação adequada e uma interação harmoniosa entre o Regulamento dos Dados e outra legislação pertinente. A Comissão procurará estabelecer um diálogo construtivo com as autoridades competentes responsáveis pela aplicação do Regulamento dos Dados e com as demais autoridades competentes do setor automóvel, a fim de apoiar as suas atividades. Neste contexto, o Comité Europeu da Inovação de Dados pode servir de fórum para promover a coerência e a aprendizagem mútua entre setores e Estados-Membros da UE.

48. A Comissão incentiva todas as partes interessadas do setor afetadas a encetarem um diálogo a fim de alcançar uma aplicação equilibrada, tendo em conta os interesses legítimos de todas as partes em causa. Este diálogo pode incidir não só na aplicação do Regulamento dos Dados, mas também noutras questões pertinentes para o ecossistema automóvel. A Comissão está empenhada em facilitar esse diálogo mutuamente benéfico.

49. A Comissão incentiva e facilita o desenvolvimento e a adoção de normas relativas ao acesso aos dados na indústria automóvel, trabalhando eficazmente com os organismos competentes em matéria de normalização e governação de dados, a fim de garantir a interoperabilidade, a segurança e a concorrência leal.

50. Tendo em conta a novidade do Regulamento dos Dados e a evolução contínua das tecnologias pertinentes, as presentes orientações devem ser revistas após um período adequado, a fim de avaliar a sua eficácia no setor automóvel e identificar eventuais questões pendentes.

([12]) Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).