Jurnalul Oficial
al Uniunii Europene

RO
Seria C

C/2025/5026

15.9.2025

COMUNICARE A COMISIEI

Orientări privind datele referitoare la vehicul, care însoțesc Regulamentul (UE) 2023/2854 al Parlamentului European și al Consiliului (Regulamentul privind datele)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(C/2025/5026)

1. INTRODUCERE

1. Regulamentul (UE) 2023/2854 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]) privind norme armonizate pentru un acces echitabil la date (denumit în continuare „Regulamentul privind datele") urmărește să asigure o distribuție echitabilă a valorii datelor și să sporească disponibilitatea datelor. Acest lucru va crea condițiile pentru o economie prosperă a datelor și va permite dezvoltarea de produse, servicii și modele de afaceri inovatoare. Regulamentul privind datele este un act legislativ orizontal, care se aplică în toate domeniile și sectoarele economiei.

2. Prezentele orientări privind datele referitoare la vehicul oferă părților interesate din sectorul autovehiculelor consiliere personalizată cu privire la modul de punere în aplicare a capitolului II din Regulamentul privind datele. Scopul prezentelor orientări este de a explica principalele obligații prevăzute de Regulamentul privind datele, în măsura în care acestea vizează datele referitoare la vehicul, astfel cum sunt definite la punctul 19 din prezentele orientări, punând accentul pe datele care intră în domeniul de aplicare al capitolului II din Regulamentul privind datele și pe normele de acces aplicabile.

3. Comisia a efectuat o consultare cuprinzătoare în cursul elaborării prezentului document de orientare. Comisia a consultat numeroase părți interesate care reprezintă întregul lanț valoric din industria autovehiculelor, asigurând în același timp echilibrul geografic și sectorial. Consultarea a implicat ateliere, chestionare și reuniuni cu părțile interesate. Comisia a analizat în mod corespunzător și a luat în considerare contribuțiile ample primite și s-a bazat pe acestea în pregătirea orientărilor.

4. Prezentul document este conceput exclusiv ca având rol de orientare. Aceasta nu extinde și nu modifică drepturile sau obligațiile stabilite în temeiul Regulamentului privind datele.

5. Prezentele orientări se referă numai la Regulamentul privind datele. Prin urmare, acestea nu ar trebui să fie considerate o interpretare și nici nu afectează aplicarea:

   — legislației sectoriale, cum ar fi Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]) („Regulamentul privind omologarea de tip") sau Regulamentul (UE) nr. 461/2010 al Comisiei ([3]) și orientările care îl însoțesc ([4]), în special în cazul în care legislația respectivă se aplică accesului la datele referitoare la vehicul [de exemplu, informațiile privind diagnoza la bord (OBD) sau datele referitoare la emisiile provenite de la vehicul];

([1]) Regulamentul (UE) 2023/2854 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2023 privind norme armonizate pentru un acces echitabil la date și o utilizare corectă a acestora și de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2394 și a Directivei (UE) 2020/1828 (Regulamentul privind datele) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Regulamentul (UE) nr. 461/2010 al Comisiei din 27 mai 2010 privind aplicarea articolului 101 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor (JO L 129, 28.5.2010, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj) astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2023/822 al Comisiei din 17 aprilie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 461/2010 în ceea ce privește perioada de aplicare a acestuia (JO L 102I, 17.4.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Comunicare a Comisiei – Orientări suplimentare privind restricțiile verticale în acordurile pentru vânzarea și repararea autovehiculelor, precum și pentru distribuția de piese de schimb pentru autovehicule (JO C 138, 28.5.2010, p. 16, astfel cum au fost modificate prin modificările la Comunicarea Comisiei – Orientări suplimentare privind restricțiile verticale în acordurile pentru vânzarea și repararea autovehiculelor, precum și pentru distribuția de piese de schimb pentru autovehicule (JO C 133I, 17.4.2023, p. 1).

— altor acte legislative relevante, cum ar fi Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ([5]) [„Regulamentul general privind protecția datelor", a se vedea considerentul 7 și articolul 1 alineatul (5) din Regulamentul privind datele] sau Directiva (UE) 2023/2413 al Parlamentului European și al Consiliului ([6]) („Directiva privind energia din surse regenerabile") și comunicarea însoțitoare a Comisiei privind schimbul de date referitoare la baterii ([7]).

6. Prezentele orientări se referă numai la industria autovehiculelor. Acest sector include producătorii de echipamente originale (OEM), furnizorii, furnizorii de servicii post-vânzare și furnizorii de asigurări. Prin urmare, conținutul prezentelor orientări nu poate fi extrapolat în mod automat la alte industrii sau la sectorul public.

7. Prezentele orientări nu înlocuiesc și nu prevalează asupra altor documente de orientare referitoare la Regulamentul privind datele publicate de Comisie. Mai degrabă, prezentele orientări sunt complementare acestor documente și ar trebui coroborate cu acestea.

8. Interpretarea obligatorie a legislației UE este de competența exclusivă a Curții de Justiție a Uniunii Europene. Prin urmare, interpretarea dată de Comisie Regulamentului privind datele în ceea ce privește aplicarea sa în cazul datelor referitoare la vehicul nu are niciun impact asupra interpretării care poate fi dată de Curtea de Justiție a Uniunii Europene.

9. Opiniile exprimate în prezentele orientări nu au niciun impact asupra poziției pe care Comisia ar putea să o adopte în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene.

2. DATE CARE INTRĂ SUB INCIDENȚA CAPITOLULUI II DIN REGULAMENTUL PRIVIND DATELE

10. Capitolul II din Regulamentul privind datele stabilește drepturile utilizatorilor cu privire la accesul și utilizarea datelor referitoare la produsele conectate și la serviciile conexe.

2.1. **Produs conectat**

11. „Produs conectat" înseamnă „un bun care obține, generează sau colectează date privind utilizarea sau mediul său, care are capacitatea de a comunica date referitoare la produs prin intermediul unui serviciu de comunicații electronice, al unei conexiuni fizice sau al unui dispozitiv cu acces integrat și a cărui funcție principală nu este stocarea, prelucrarea sau transmiterea datelor în numele altor părți decât utilizatorul" [articolul 2 alineatul (5)].

12. Prezentele orientări se referă exclusiv la vehiculele care constituie „produse conectate" în sensul articolului 2 alineatul (5). Este de competența OEM sau a deținătorului de date, după caz, să evalueze dacă un vehicul se califică drept „produs conectat".

2.2. **Serviciu conex**

13. Un „serviciu conex" înseamnă „un serviciu digital, altul decât un serviciu de comunicații electronice, inclusiv un software, care este conectat la produs la momentul achiziționării, al închirierii sau al leasingului astfel încât absența sa ar împiedica produsul conectat să îndeplinească una sau mai multe dintre funcțiile sale, sau care este ulterior conectat la produs de către fabricant sau de către un terț pentru a suplimenta, actualiza sau adapta funcțiile produsului conectat" [articolul 2 alineatul (6)].

([5]) Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Directiva (UE) 2023/2413 a Parlamentului European și a Consiliului din 18 octombrie 2023 de modificare a Directivei (UE) 2018/2001, a Regulamentului (UE) 2018/1999 și a Directivei 98/70/CE în ceea ce privește promovarea energiei din surse regenerabile și de abrogare a Directivei (UE) 2015/652 a Consiliului (JO L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Comunicarea Comisiei privind aplicarea cerințelor legate de schimbul de date referitoare la baterii în temeiul Directivei revizuite privind energia din surse regenerabile (JO C, C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Prezentele orientări se referă exclusiv la serviciile conexe în sensul articolului 2 alineatul (6) care sunt conectate la un vehicul, astfel cum este definit la punctul 12 din prezentele orientări (în sensul prezentelor orientări, acest serviciu poate fi denumit „serviciu conex legat de vehicul”).

15. Un serviciu conex legat de vehicul presupune un schimb bidirecțional de date între vehicul și furnizorul de servicii, indiferent dacă acesta este producătorul de echipamente originale sau un terț, care afectează funcționarea sau comportamentul vehiculului (a se vedea considerentul 17). Serviciile care nu afectează funcționarea vehiculului nu pot fi considerate servicii conexe. Printre exemplele de astfel de servicii se numără o aplicație pentru telefoane inteligente care analizează și afișează istoricul de încărcare al unui vehicul electric fără a transmite comenzi vehiculului sau servicii de asigurare cu plată în funcție de stilul de conducere, care analizează datele vehiculului pentru a crea un profil de comportament al conducătorului auto.

16. Serviciile tradiționale post-vânzare, cum ar fi serviciile auxiliare de consultanță, de analiză și financiare, precum și serviciile de reparații și întreținere periodice nu sunt, în general, considerate servicii conexe legate de vehicul, deoarece „nu afectează funcționarea produsului conectat” sau „nu implică transmiterea de date sau comenzi către produsul conectat de către furnizorul de servicii” (a se vedea considerentul 17). Aceste servicii nu sunt „legate în mod explicit de exercitarea funcțiilor produsului conectat”. De exemplu, serviciile de reparații și întreținere „periodice”, cum ar fi înlocuirile frânelor sau schimburile de ulei, nu sunt considerate servicii conexe dacă sunt efectuate manual și offline (adică nu sunt servicii digitale). În plus, aceste servicii nu sunt conectate neapărat „pentru a suplimenta sau adapta funcționalitatea” vehiculului și nici nu implică transmiterea de date sau comenzi către vehicul.

17. Serviciile conexe legate de vehicul din industria autovehiculelor pot include:

— servicii de control la distanță al vehiculului care activează sau îndeplinesc funcții ale vehiculului (de exemplu, blocarea/deblocarea de la distanță a portierelor, pornirea/oprirea motorului, precondiționarea temperaturilor din cabină, gestionarea încărcării vehiculelor electrice);

— reparațiile și întreținerea „neperiodice” care implică un schimb bidirecțional de date între vehicul și furnizorul de servicii și care suplimentează sau adaptează funcționalitatea vehiculului. Un exemplu de astfel de serviciu include un serviciu care prezice nevoile de întreținere pe baza datelor individuale privind comportamentul conducătorului auto și afișează avertizări cu privire la întreținere, precum și sugestii pe tabloul de bord al vehiculului;

— servicii bazate pe cloud care stochează preferințele conducătorului auto legate de poziția scaunului și a oglinzii, de sistemul de informații și divertisment, de modul de conducere, de temperatură etc. și le aplică automat vehiculului;

— servicii de optimizare dinamică a traseelor care utilizează date referitoare la vehicul (de exemplu, nivelul de încărcare a bateriei sau nivelul de combustibil, presiunea în pneuri) pentru a sugera trasee, stații de încărcare sau benzinării prin intermediul tabloului de bord al vehiculului.

2.3. **Definiția datelor care intră în domeniul de aplicare al capitolului II din Regulamentul privind datele**

18. Datele care intră în domeniul de aplicare al capitolului II din Regulamentul privind datele cuprind date referitoare la produs [articolul 2 alineatul (15)] și date referitoare la serviciul conex [articolul 2 alineatul (16)], inclusiv metadatele relevante necesare pentru interpretarea și utilizarea datelor respective [a se vedea articolul 2 alineatul (17), articolul 3 alineatul (1), articolul 4 alineatul (1) și articolul 5 alineatul (1)].

19. Prezentele orientări se referă la datele referitoare la vehicul, care, exclusiv în sensul orientărilor, ar trebui înțelese ca date referitoare la produs generate de utilizarea unui vehicul (a se vedea punctul 12 din prezentele orientări) și date referitoare la serviciile conexe legate de vehicul (a se vedea punctul 14 din prezentele orientări).

20. Regulamentul privind datele acordă utilizatorilor și terților aleși de utilizator dreptul de a accesa și de a utiliza datele referitoare la vehicul. Regulamentul nu conține norme privind drepturile de acces la funcțiile sau resursele vehiculului ([8]). Prin urmare, normele privind drepturile de acces la funcțiile sau resursele din dotarea vehiculului nu sunt incluse în prezentele orientări.

([8]) Resursele din dotarea vehiculului ar trebui înțelese ca infrastructura tehnică a vehiculului (atât hardware, cât și software), utilizată pentru prelucrarea datelor (resurse informatice, cum ar fi unitățile electronice de control și actuatoare/senzori), pentru accesul la date, pentru comunicarea datelor în exterior sau pentru interacțiunea cu conducătorul auto (resurse de comunicare, cum ar fi tabloul de bord sau interfața om-mașină).

21. În conformitate cu explicațiile furnizate în considerentul 15, deținătorii de date ar trebui să acorde acces numai la datele „în formă brută” și „prelucrate în prealabil”, inclusiv la metadatele însoțitoare necesare pentru interpretarea și utilizarea datelor. În schimb, „informațiile deduse sau derivate din astfel de date” ar trebui considerate în afara domeniului de aplicare al Regulamentului privind datele.

22. Scopul Regulamentului privind datele este de a pune datele la dispoziția utilizatorilor și terților. Prin urmare, toate datele generate prin utilizarea unui vehicul sau în timpul furnizării unui serviciu conex legat de vehicul ar trebui, în principiu, să fie luate în considerare în domeniul de aplicare al Regulamentului privind datele, cu excepția cazului în care acestea sunt „informații deduse sau derivate” din datele în formă brută și prelucrate în prealabil ale vehiculului în sensul Regulamentului privind datele.

23. Având în vedere varietatea de posibile implementări tehnice și potențialele evoluții viitoare, următoarele secțiuni și exemple sunt furnizate cu titlu ilustrativ și neexhaustiv.

2.3.1. *Date în formă brută*

24. Datele în formă brută sunt date care nu sunt modificate substanțial. Acestea sunt cunoscute și ca date sursă sau date primare. Acestea se referă la punctele de date care sunt generate automat fără nicio altă formă de prelucrare a datelor (considerentul 15). Acestea includ date care rezultă direct din acțiunea utilizatorului (comenzi, ecrane, butoane etc.) sau date generate automat, de exemplu, de senzorii vehiculului.

2.3.2. *Date prelucrate în prealabil*

25. Datele prelucrate în prealabil sunt puncte de date care au fost supuse prelucrării „pentru a deveni inteligibile și utilizabile înainte de a face obiectul prelucrării și analizei ulterioare” (considerentul 15). Aceste date includ „datele colectate de la un singur senzor sau de la un grup conectat de senzori, cu scopul de a face ca datele colectate să fie ușor de înțeles pentru o gamă mai largă de cazuri de utilizare, prin determinarea cantității sau a calității fizice sau a modificării unei cantități fizice, cum ar fi temperatura, presiunea, debitul, volumul sonor, valoarea pH-ului, nivelul lichidului, poziția, accelerația sau viteza”. Prin urmare, Regulamentul privind datele aplică o înțelegere *funcțională* a prelucrării datelor (*funcția* fiind aceea de a face datele inteligibile și utilizabile). Factori precum complexitatea prelucrării sau necesitatea de a proteja investițiile într-o astfel de prelucrare nu au niciun rol în definirea datelor prelucrate în prealabil.

26. O caracteristică comună a datelor prelucrate în prealabil este aceea că acestea descriu și caracterizează funcționarea sau starea vehiculului. Datele prelucrate în prealabil nu sunt informații „noi”; natura datelor subiacente rămâne neschimbată. Cu alte cuvinte, datele, chiar dacă sunt normalizate, reformate, filtrate, calibrate, convertite, agregate, reeșantionate, corectate sau măsurate în alt mod, calculate sau prelucrate, reflectă în continuare evenimente sau condiții reale, astfel cum sunt colectate de senzorii sau sistemele vehiculului (de exemplu, temperatură, viteză, accelerare, poziție). Conținutul sau sensul datelor-sursă este neschimbat și a fost doar pregătit sau revizuit pentru o utilizare viitoare.

2.3.3. *Date deduse sau derivate*

27. Pe de altă parte, „informațiile deduse sau derivate” din datele în formă brută și prelucrate în prealabil sunt excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului privind datele. Datele deduse sau derivate sunt „rezultatul unor investiții suplimentare în atribuirea de valori sau de informații oferite de date, în special prin intermediul unor algoritmi brevetați și complecși, inclusiv cei care fac parte dintr-un software brevetat” (considerentul 15).

28. Noțiunea de „date deduse sau derivate” depășește cu mult o considerație pur tehnică. Astfel cum se arată în considerentul 15 („informații deduse sau derivate” din date în formă sau prelucrate în prealabil) și după cum s-a explicat deja mai sus (la punctul 26 din prezentele orientări), *natura informațiilor* reprezentate într-un punct de date este caracteristica distinctivă decisivă. Datele „care determină cantitatea sau calitatea fizică sau modificarea unei cantități fizice” a produsului conectat ar trebui luate în considerare în domeniul de aplicare al Regulamentului privind datele. În schimb, datele care reprezintă informații complet „noi”, create de deținătorul de date care efectuează investiții suplimentare pentru a atribui valori sau informații datelor în formă brută și prelucrate în prealabil existente, nu intră în domeniul de aplicare al regulamentului menționat.

29. Astfel cum se arată în considerentul 15 („în special prin intermediul unor algoritmi brevetați și complecși") și în conformitate cu obiectivul Regulamentului privind datele de a proteja inovațiile în materie de date de către deținătorii de date, „datele deduse sau derivate" trebuie să fie rezultatul unei prelucrări care implică o anumită complexitate sau ingeniozitate. Prin urmare, efectuarea unor operațiuni matematice de bază, cum ar fi adunarea, scăderea, înmulțirea, împărțirea sau calcularea unei medii, nu face ca un punct de date să fie exclus din domeniul de aplicare, chiar dacă prelucrarea conduce la informații suplimentare care depășesc sensul sau conținutul datelor-sursă (de exemplu, utilizând punctele de date prelucrate în prealabil „debitul de combustibil în litri/oră" și „viteza vehiculului în km/h" pentru a calcula consumul instant sau mediu de combustibil).

30. Regulamentul privind datele urmărește să permită utilizatorilor și terților accesul la date (co)generate și utilizarea acestora pentru a dezvolta produse și servicii inovatoare în condiții de egalitate cu deținătorul de date. Prin urmare, deși prelucrarea inovatoare de către deținătorii de date pentru a obține valori sau informații suplimentare din datele în formă brută sau prelucrate în prealabil este protejată împotriva divulgării, datele subiacente care contribuie la o astfel de prelucrare rămân, în general, în domeniul de aplicare al Regulamentului privind datele, cu excepția cazului în care datele respective sunt, în sine, deduse sau derivate în sensul Regulamentului privind datele.

31. Combinarea datelor din surse multiple, cum ar fi senzorii, poate ilustra mai bine acest raționament. În conformitate cu considerentul 15, „informațiile derivate în urma fuziunii senzoriale, care deduce sau derivă date de la mai mulți senzori" ar trebui considerate ca fiind în afara domeniului de aplicare al Regulamentului privind datele. Totuși, acest lucru nu înseamnă că orice combinație de puncte de date diferite ar fi suficientă ca atare pentru ca datele rezultate să fie excluse din domeniul de aplicare. Acest lucru este confirmat de considerentul 15, potrivit căruia, în anumite circumstanțe, datele care sunt „combinate cu alte date" sunt considerate incluse în domeniul de aplicare. În schimb, pentru a fi exclusă din domeniul de aplicare, prelucrarea datelor din surse multiple trebuie să conducă la *perspective complet noi*, care să depășească operațiunile matematice de bază în legătură cu datele-sursă (de exemplu, sisteme de detectare a obiectelor care prelucrează date din surse multiple pentru a analiza zona înconjurătoare a vehiculului). În schimb, datele care sunt rezultatul unei combinații de date *fără a obține noi informații valoroase care depășesc natura informațiilor reprezentate în* datele-*sursă* ar trebui să fie considerate incluse în domeniul de aplicare. Printre exemplele de astfel de date se numără adăugarea datelor de localizare bazate pe sistemul global de navigație prin satelit (GNSS) ca etichetă către alte date referitoare la vehicul pentru a produce date de localizare, marca temporală a unui punct de date sau cartografierea datelor provenite de la senzori bazate pe GNSS pentru a produce o geolocalizare mai precisă.

32. Previziunile evenimentelor, valorilor sau condițiilor viitoare sunt, de obicei, considerate în afara domeniului de aplicare, deoarece furnizează, de regulă, informații „noi" care depășesc descrierea și caracterizarea funcționării sau stării actuale a vehiculului (a se vedea punctul 26 din prezentele orientări). O „previziune" implică un anumit grad de incertitudine (de exemplu, previziuni privind traiectoria vehiculului). Acest lucru este contrar evenimentelor, valorilor sau condițiilor care, deși sunt în viitor, sunt sigure sau nu necesită o interpretare complexă care să depășească operațiile matematice de bază. Printre acestea se numără data prestabilită/perioada până la următoarea operațiune de service și parametrii actuali sau valorile extrapolate în viitor utilizând operații matematice de bază, cum ar fi ecuațiile liniare. În cazul în care evenimentul, valoarea sau condiția prezisă se referă la date care ar fi considerate ca fiind incluse în domeniul de aplicare al Regulamentului privind datele fără acest element predictiv, deținătorii de date trebuie să pună la dispoziție un punct de date alternativ, deși mai puțin exact, dacă un astfel de punct de date constă în date prelucrate în prealabil în sensul Regulamentului privind datele și dacă acestea sunt ușor accesibile. De exemplu, un senzor pentru nivelul virtual al combustibilului ar putea utiliza un model complex de învățare automată pentru a anticipa un viitor nivel de combustibil pe baza stilului de conducere, a istoricului cursei și a altor factori. Cu toate acestea, în cazul în care deținătorul de date are la dispoziție cu ușurință date alternative cu privire la nivelul de combustibil fără un element predictiv, de exemplu, prin intermediul unui semnal fizic mai puțin precis de la senzorul pentru nivelul de combustibil, aceste date trebuie să fie puse la dispoziție.

2.3.4. *Exemple de date incluse în domeniul de aplicare și excluse din acesta*

33. În acest context, exemplele de date în formă brută în sensul Regulamentului privind datele pot include:

(a) semnalele transmise de senzori (de exemplu, viteza roții, presiunea în pneuri de la supapa sistemului de monitorizare a presiunii în pneuri, presiunea de frânare, rata de girație, semnalele de poziție a geamurilor, a clapetei de accelerație sau a altor componente ale vehiculului, valorile afișate de sonda lambda, masa debitului de aer, unghiul volanului, rotațiile motorului pe minut);

(b) date de imagine neprocesate sau date de tip „nor de puncte" provenite direct de la camere de luat vederi și senzori LiDAR;

(c) unde sonore captate de microfoane;

(d) date provenite de la semnalele radar înainte de aplicarea algoritmilor de detectare a obiectelor sau de urmărire;

(e) mesaje brute de la magistrala rețelei locale de comandă (*controller area network* - CAN);

(f) date generate direct prin comenzi manuale (de exemplu, ștergător: în poziția pornit/oprit, utilizarea sistemului de climatizare) sau prin simpla declanșare (de exemplu, contact: în poziția pornit/oprit, frână de mână: acționată/neacționată);

(g) starea componentei vehiculului (de exemplu, vehicul, portieră, geam, capotă: blocat(ă)/deblocat(ă)) etc.

34. Exemplele de date prelucrate în prealabil ([9]) în sensul Regulamentului privind datele pot include:

(a) temperaturile măsurate sau calculate în interiorul sau în exteriorul vehiculului (în °C ([10]), de exemplu, ulei, lichid de răcire, motor, celule de baterii, catalizator, aer exterior etc.);

(b) viteza vehiculului (în km/h sau mph);

(c) accelerația vehiculului;

(d) nivelurile de lichid (în litri și ca procent, de exemplu, combustibil, ulei, AdBlue, lichid de frână, lichid pentru curățarea parbrizului);

(e) debite (de exemplu, de combustibil);

(f) date bazate pe GNSS, cum ar fi localizarea (corectată);

(g) valoarea indicată de odometru;

(h) consumul de combustibil/energie (în litri/100 km sau în mile/galon sau în kWh/100 km), cu excepția cazului în care aceste date fac obiectul unei previziuni în sensul punctului 32 din prezentele orientări;

(i) analize ale călătoriei (de exemplu, momentul din zi în care este condus vehiculul, distanța medie parcursă);

(j) nivelul de încărcare a bateriei (în volți și ca procent);

(k) presiunea normalizată din pneuri la temperatura de referință (în psi, bar sau kPa);

(l) uzura plăcuțelor de frână (ca procent), cu excepția cazului în care aceste date fac obiectul unei previziuni în sensul punctului 32 din prezentele orientări;

(m) intervalul de timp rămas sau distanța rămasă până la următoarea operațiune de service, cu excepția cazului în care aceste date fac obiectul unei previziuni în sensul punctului 32 din prezentele orientări;

(n) stadiul sau starea unui sistem sau a unei componente a vehiculului obținută prin prelucrarea datelor în formă brută (de exemplu, starea motorului, și anume funcționarea motorului: pornit/oprit, starea sistemului stop/start: activ/inactiv, starea de încărcare a bateriei: în curs/finalizată/în regim de avarie și ca procent, indiferent dacă vehiculul este conectat sau nu la un punct de reîncărcare, starea de activare a sistemului de iluminare/a dispozitivului de ștergere a parbrizului cu aprindere automată, a sistemului de frânare antiblocare sau a airbagului, informații care indică defecțiuni ale echipamentelor vehiculului, de exemplu coduri de eroare sau lămpi indicatoare de defecțiuni);

(o) datele utilizate ca parametri în prelucrarea ulterioară sau în calcule, chiar dacă provin dintr-o acțiune întreprinsă de utilizator (de exemplu, temperatura-țintă setată de utilizator utilizată ca parametru de către sistemul de climatizare pentru reglarea încălzirii/răcirii, treapta de viteză selectată manual și utilizată de unitatea de control al transmisiei pentru a gestiona cuplul motorului, activarea modului sportiv, ceea ce conduce la utilizarea parametrului „mod sportiv activat” în mai multe logici de control etc.

35. Exemplele de date deduse sau derivate în sensul Regulamentului privind datele includ ([11]):

(a) date generate de reconfigurarea dinamică a traseului și algoritmi de planificare optimă a traseului;

(b) date generate de sistemele avansate de asistență pentru conducătorii auto, altele decât datele privind starea (de activare) (de exemplu, detectarea și clasificarea obiectelor, previziuni privind traiectoria, evaluarea riscurilor, frânarea de urgență, comenzile de asistență la conducere, cum ar fi asistența la menținerea benzii, sistemul automat de control adaptiv al vitezei de croazieră sau alertele de depășire a limitei de viteză);

(c) date rezultate din algoritmii de control al motorului care optimizează eficiența consumului de combustibil, emisiile și performanța;

(d) date generate de sistemele de analiză a conducătorului auto, cum ar fi stilul de conducere sau punctajele pentru stilul de conducere ecologic;

(e) analiza gravității coliziunii etc.

([9]) În funcție de arhitectura individuală a vehiculului, unele dintre aceste puncte de date pot fi clasificate ca date în formă brută, și nu ca date prelucrate în prealabil.

([10]) Unitățile menționate în prezenta secțiune sunt cu titlu orientativ și nu exhaustiv. Obligația de a pune la dispoziție un punct de date se aplică și în cazul în care deținătorul de date alege să utilizeze o altă unitate.

([11]) Această listă nu are niciun impact asupra obligațiilor de a pune la dispoziție date în conformitate cu legislația sectorială, a se vedea punctul 5.

3. ACCESUL LA DATELE REFERITOARE LA VEHICUL (ARTICOLELE 3, 4 ȘI 5)

36. Dreptul utilizatorilor de acces și de utilizare a datelor referitoare la produse și a datelor referitoare la serviciile conexe, inclusiv în scopul partajării acestora cu terți aleși de ei, este caracteristica esențială a capitolului II din Regulamentul privind datele. Deținătorii de date pot acorda utilizatorilor acces la date fie direct, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1), fie indirect, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1).

37. Articolul 3 alineatul (1) nu creează obligația de a acorda utilizatorului acces direct la datele referitoare la produs (și anume datele proiectate astfel încât să poată fi extrase) și la datele referitoare la serviciile conexe în toate situațiile, ci mai degrabă doar „dacă este relevant și fezabil din punct de vedere tehnic”. Această formulare este menită să ofere producătorilor de vehicule libertatea de a proiecta un produs conectat într-un mod care să ofere utilizatorului acces „necontrolat” la date (și anume fără nicio intervenție din partea unei alte părți) sau acces cu controale suplimentare în conformitate cu articolul 4 alineatul (1).

38. În cazul în care utilizatorii nu pot accesa datele provenite de la vehicul în mod direct, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1), deținătorii de date trebuie să acorde utilizatorului acces indirect la datele ușor accesibile, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1). În plus, indiferent dacă accesul la date este acordat utilizatorului în mod direct sau indirect, deținătorii de date trebuie să pună la dispoziția unui terț, la cererea utilizatorului, date ușor accesibile, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1). „Date ușor accesibile” înseamnă „datele referitoare la un produs și datele referitoare la un serviciu conex pe care un deținător de date le obține sau le poate obține în mod legal de la produsul conectat sau de la serviciul conex, fără a fi nevoie de un efort disproporționat care să depășească cadrul unei simple operații” [articolul 2 alineatul (17)].

39. În contextul autovehiculelor, un exemplu important de date ușor accesibile include datele generate de un vehicul conectat, care sunt trimise către un server *back-end* al OEM, în special în cadrul conceptului de „vehicul extins” (*extended vehicle*). Aceste date vor fi ușor accesibile pentru OEM.

40. Din diverse motive, OEM pot alege să nu extragă sau să nu stocheze anumite puncte de date pe serverele *back-end*, deși arhitectura vehiculului ar permite din punct de vedere tehnic transmiterea acestora. Astfel de motive includ limitarea lărgimii de bandă de transmisie, puterea de procesare sau alte restricții impuse de arhitectura vehiculului, costul transmisiei de date, lipsa percepută a unui caz de utilizare comercială etc. Aceste date ar putea fi incluse totuși în domeniul de aplicare al Regulamentului privind datele, având în vedere că noțiunea de „date ușor accesibile” include date pe care un deținător de date nu le obține, ci „le poate obține în mod legal”. Atunci când OEM evaluează dacă obținerea unui anumit punct de date este posibilă „fără a fi nevoie de un efort disproporționat care să depășească cadrul unei simple operații”, factorii pe care îi pot lua în considerare includ complexitatea tehnică și costul obținerii punctului de date.

41. Regulamentul privind datele este neutru din punct de vedere tehnologic și nu impune condiții stricte în ceea ce privește formatul sau calitatea datelor sau modul în care deținătorii de date trebuie să acorde acces la datele ușor accesibile referitoare la vehicul. Deținătorii de date sunt, în principiu, liberi să decidă cu privire la mijloacele prin care se acordă accesul. Astfel de mijloace pot include, de exemplu, soluții *back-end* la distanță, acces la bord sau chiar utilizarea unui serviciu de intermediere de date. Deținătorii de date trebuie să respecte condițiile de acces și de utilizare prevăzute la articolele 3-5, inclusiv cerința de a pune la dispoziție deținătorului de date „de aceeași calitate precum cea de care dispune deținătorul de date” [articolul 4 alineatul (1) și articolul 5 alineatul (1)]. Dacă o metodă de acces aleasă generează date care sunt, de exemplu, mai puțin exacte, mai puțin complete, mai puțin fiabile, mai puțin relevante sau mai puțin actualizate (a se vedea considerentul 30) decât cele de care dispune deținătorul datelor prin alte mijloace, nu este îndeplinită obligația de calitate. În astfel de cazuri, deținătorul de date trebuie să acorde acces prin mijloace care să permită utilizatorului sau terțului să primească date de o calitate echivalentă, cu excepția cazului în care se justifică un acord diferit în temeiul Regulamentului privind datele, al altor acte legislative ale Uniunii sau al legislației naționale adoptate în conformitate cu dreptul Uniunii.

42. Cerința de a pune la dispoziție date „de aceeași calitate precum cea de care dispune deținătorul de date” implică, de asemenea, o regulă de a nu discrimina utilizatorul sau terții, cum ar fi atelierele de reparații independente sau alți furnizori de servicii independenți. Prin urmare, deținătorii de date nu trebuie să pună la dispoziție aceste date la un nivel de calitate mai scăzut decât cel la care datele respective sunt puse la dispoziția lor, a filialelor sau a partenerilor autorizați, a concesionarilor și a atelierelor de reparații.

43. În plus, articolul 3 alineatul (1), articolul 4 alineatul (1) și articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul privind datele impun ca datele să fie puse „cu ușurință” la dispoziția utilizatorului și a terților. Aceasta înseamnă că accesul trebuie asigurat într-un mod facilitat și fără impedimente, costuri sau obstacole de ordin procedural nejustificate.

44. În cazul în care deținătorii de date aleg să pună date la dispoziția utilizatorului prin intermediul portului OBD-II dedicat din interiorul vehiculului, utilizatorului nu i se poate solicita să achiziționeze un instrument specializat de acces pe propria cheltuială sau să dețină competențe tehnice avansate pentru a extrage datele. Prin urmare, deținătorii de date pot alege fie să furnizeze utilizatorului un instrument de acces adecvat, fără costuri suplimentare, împreună cu vehiculul achiziționat, închiriat sau utilizat în sistem de leasing, fie să pună la dispoziție datele prin alte mijloace de acces, cum ar fi un server *back-end* la distanță. Acest alineat nu are nicio incidență asupra legislației sectoriale specifice, în special asupra articolelor 61-66 și a anexei X la Regulamentul privind omologarea de tip.

45. Regulamentul privind datele prevede doar punerea la dispoziție a datelor care sunt proiectate astfel încât să poată fi extrase. Aceste date nu includ, de exemplu, datele care sunt prelucrate „la marginea rețelei" (adică în interiorul vehiculului) și care nu pot fi accesate de nicio parte, inclusiv de OEM, deoarece sunt șterse imediat după prelucrare. Anumite puncte de date, cum ar fi datele privind accelerometrul, viteza vehiculului, localizarea bazată pe GNSS sau valoarea afișată de odometru, sunt esențiale pentru multe cazuri de utilizare post-vânzare. Prin urmare, producătorii de echipamente originale sunt încurajați să ia în considerare importanța punctelor de date pentru furnizorii independenți de servicii post-vânzare atunci când decid dacă să proiecteze astfel de puncte de date pentru a putea fi extrase din vehicul.

4. COSTUL ACCESULUI LA DATE

46. Deținătorii de date care sunt obligați să pună date la dispoziția unui destinatar al datelor, în special în temeiul articolului 5, în relațiile dintre întreprinderi, au dreptul la o compensație rezonabilă în conformitate cu articolul 9. Acest lucru nu are niciun impact asupra altor acte legislative ale Uniunii sau a actelor legislative naționale adoptate în conformitate cu dreptul Uniunii care reglementează accesul la datele din industria autovehiculelor, inclusiv la informațiile tehnice necesare pentru inspecția tehnică auto ([12]). Orientări detaliate privind modul de calculare a unei astfel de compensații vor fi disponibile în viitoarele orientări ale Comisiei privind calcularea compensației rezonabile în temeiul articolului 9 alineatul (5).

5. DIVERSE

47. Comisia încurajează autoritățile competente care pun în aplicare Regulamentul privind datele să colaboreze activ cu alte autorități relevante din industria autovehiculelor, în special cu autoritățile naționale competente în temeiul Regulamentului privind omologarea de tip și al Regulamentului general privind protecția datelor, în conformitate cu articolul 37 alineatul (5) litera (g) din Regulamentul privind datele, pentru a asigura o aplicare corespunzătoare și o interacțiune armonioasă între Regulamentul privind datele și alte acte legislative relevante. Comisia va depune eforturi pentru un dialog constructiv cu autoritățile competente care pun în aplicare Regulamentul privind datele și cu celelalte autorități relevante din industria autovehiculelor pentru a sprijini activitățile acestora. În acest context, Comitetul european pentru inovare în domeniul datelor poate servi drept forum pentru promovarea coerenței și a învățării reciproce în toate sectoarele și în statele membre ale UE.

48. Comisia încurajează toate părțile interesate afectate din industrie să se angajeze într-un dialog pentru a realiza o punere în aplicare echilibrată, ținând seama de interesele legitime ale tuturor părților relevante. Acest dialog poate aborda nu numai punerea în aplicare a Regulamentului privind datele, ci și alte aspecte relevante pentru ecosistemul din industria autovehiculelor. Comisia se angajează să faciliteze un astfel de dialog reciproc avantajos.

49. Comisia încurajează și facilitează elaborarea și adoptarea de standarde pentru accesul la date în industria autovehiculelor, colaborând în mod eficace cu organismele relevante de standardizare și de guvernanță a datelor pentru a asigura interoperabilitatea, securitatea și concurența loială.

50. Având în vedere noutatea Regulamentului privind datele și evoluțiile continue ale tehnologiilor relevante, prezentele orientări ar trebui revizuite după o perioadă adecvată pentru a le evalua eficacitatea în industria autovehiculelor și pentru a identifica eventuale aspecte nesoluționate.

([12]) Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).