Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria C

C/2025/5026

15.9.2025

OZNÁMENIE KOMISIE

Usmernenie k údajom o vozidlách, ktoré je sprievodným dokumentom k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2854 (akt o údajoch)

(Text s významom pre EHP)

(C/2025/5026)

1. ÚVOD

1. Cieľom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2854 ([1]) o harmonizovaných pravidlách týkajúcich sa spravodlivého prístupu k údajom a ich používania (ďalej len „akt o údajoch“) je zabezpečiť spravodlivé rozdeľovanie hodnoty z údajov a zvýšiť ich dostupnosť. Tým sa vytvoria podmienky pre prosperujúce dátové hospodárstvo a umožní sa vývoj inovatívnych produktov, služieb a obchodných modelov. Akt o údajoch je horizontálny právny predpis, ktorý sa uplatňuje vo všetkých oblastiach a odvetviach hospodárstva.

2. Toto usmernenie k údajom o vozidlách poskytuje zainteresovaným stranám v automobilovom priemysle prispôsobené poradenstvo o tom, ako vykonávať kapitolu II aktu o údajoch. Jeho cieľom je vysvetliť kľúčové povinnosti podľa aktu o údajoch, ktoré sa týkajú údajov o vozidlách, ako sú vymedzené v odseku 19 tohto usmernenia, pričom sa zameriava na údaje, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti kapitoly II aktu o údajoch, a na uplatniteľné pravidlá prístupu.

3. Komisia pri zostavovaní tohto usmernenia uskutočnila rozsiahle konzultácie. Konzultovala s mnohými zainteresovanými stranami zastupujúcimi celý hodnotový reťazec automobilového priemyslu, pričom zabezpečila geografickú a odvetvovú rovnováhu. Konzultácie zahŕňali semináre, dotazníky a stretnutia so zainteresovanými stranami. Komisia riadne analyzovala a zvážila rozsiahle podnety, ktoré dostala, a využila ich pri príprave usmernenia.

4. Tento dokument je určený výlučne ako usmernenie. Nerozširujú ani nemenia sa ním práva ani povinnosti stanovené v akte o údajoch.

5. Toto usmernenie sa týka len aktu o údajoch. Nemalo by sa preto považovať za výklad, ani nemá vplyv na uplatňovanie:

   — sektorových právnych predpisov, ako je nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 (ďalej len „nariadenie o typovom schvaľovaní“) ([2]) alebo nariadenie Komisie (EÚ) č. 461/2010 ([3]) a sprievodné usmernenia ([4]), najmä ak sa tieto právne predpisy vzťahujú na prístup k údajom o vozidlách [napr. informácie o palubnej diagnostike (OBD) alebo údaje o emisiách vozidla],

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2854 z 13. decembra 2023 o harmonizovaných pravidlách týkajúcich sa spravodlivého prístupu k údajom a ich používania, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/2394 a smernica (EÚ) 2020/1828 (akt o údajoch) (Ú. v. EÚ L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 461/2010 z 27. mája 2010 o uplatňovaní článku 101 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na kategórie vertikálnych dohôd a zosúladených postupov v sektore motorových vozidiel (Ú. v. EÚ L 129, 28.5.2010, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), zmenené nariadením Komisie (EÚ) 2023/822 zo 17. apríla 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 461/2010, pokiaľ ide o obdobie jeho uplatňovania (Ú. v. EÚ L 102I, 17.4.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Oznámenie Komisie – Doplňujúce usmernenia o vertikálnych obmedzeniach v dohodách o predaji a opravách motorových vozidiel a o distribúcii náhradných dielov pre motorové vozidlá (Ú. v. EÚ C 138, 28.5.2010, s. 16), zmenené Zmenami oznámenia Komisie – Doplňujúce usmernenia o vertikálnych obmedzeniach v dohodách o predaji a opravách motorových vozidiel a o distribúcii náhradných dielov pre motorové vozidlá (Ú. v. EÚ C 133I, 17.4.2023, s. 1).

— iných príslušných právnych predpisov, ako je nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ([5]) (ďalej len „všeobecné nariadenie o ochrane údajov“, pozri odôvodnenie 7 a článok 1 ods. 5 aktu o údajoch) alebo smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2413 ([6]) (ďalej len „smernica o obnoviteľných zdrojoch energie“) a sprievodné oznámenie Komisie o spoločnom využívaní údajov týkajúcich sa batérií ([7]).

6. Toto usmernenie sa týka len automobilového priemyslu. Patria sem výrobcovia originálneho zariadenia (OEM), dodávatelia, poskytovatelia popredajných služieb a služieb poistenia. Jeho obsah preto nemožno automaticky extrapolovať na iné odvetvia alebo verejný sektor.

7. Toto usmernenie nenahrádza iné usmernenia k aktu o údajoch, ktoré uverejnila Komisia, ani pred nimi nemá prednosť. Toto usmernenie skôr tieto dokumenty dopĺňa a malo by sa čítať spolu s nimi.

8. Záväzný výklad právnych predpisov EÚ je vo výlučnej právomoci Súdneho dvora Európskej únie. Preto výklad aktu o údajoch, ktorý podáva Komisia, pokiaľ ide o jeho uplatňovanie na údaje o vozidlách, nemá žiadny vplyv na výklad, ktorý môže podať Súdny dvor Európskej únie.

9. Názory vyjadrené v týchto usmerneniach nemajú žiadny vplyv na stanovisko, ktoré by Komisia mohla zaujať pred Súdnym dvorom Európskej únie.

2. ÚDAJE, KTORÉ PATRIA DO ROZSAHU PÔSOBNOSTI KAPITOLY II AKTU O ÚDAJOCH

10. V kapitole II aktu o údajoch sa stanovujú práva používateľov pripojených produktov a súvisiacich služieb na prístup k údajom a ich používanie.

2.1. **Pripojené produkty**

11. „Pripojený produkt“ je „predmet, ktorý slúži na získavanie, vytváranie alebo zber údajov týkajúcich sa jeho používania alebo prostredia, ktorý je schopný prenášať údaje z produktu prostredníctvom elektronickej komunikačnej služby, fyzického pripojenia alebo prístupu zo zariadení a ktorého hlavnou funkciou nie je ukladanie, spracúvanie ani prenos údajov v mene inej strany, než je používateľ“ (článok 2 bod 5).

12. Toto usmernenie sa týka výlučne vozidiel, ktoré predstavujú „pripojené produkty“ v zmysle článku 2 bodu 5. Posúdenie toho, či sa vozidlo považuje za „pripojený produkt“, pripadá v závislosti od okolností na OEM alebo držiteľa údajov.

2.2. **Súvisiaca služba**

13. „Súvisiaca služba“ je „digitálna služba iná ako elektronická komunikačná služba vrátane softvéru, ktorá je spojená s produktom v čase nákupu, nájmu alebo lízingu tak, že pripojený produkt by bez nej nemohol vykonávať jednu alebo viaceré svoje funkcie, alebo ktorú následne výrobca alebo tretia strana pripoja k produktu s cieľom doplniť, aktualizovať alebo prispôsobiť funkcie pripojeného produktu“ (článok 2 bod 6).

([5]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2413 z 18. októbra 2023, ktorou sa mení smernica (EÚ) 2018/2001, nariadenie (EÚ) 2018/1999 a smernica 98/70/ES, pokiaľ ide o podporu energie z obnoviteľných zdrojov, a ktorou sa zrušuje smernica Rady (EÚ) 2015/652 (Ú. v. EÚ L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Oznámenie Komisie o uplatňovaní požiadaviek na spoločné využívanie údajov týkajúcich sa batérií podľa revidovanej smernice o obnoviteľných zdrojoch energie (Ú. v. EÚ C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Toto usmernenie sa týka výlučne súvisiacich služieb v zmysle článku 2 bodu 6, ktoré sú spojené s vozidlom, ako je vymedzené v odseku 12 tohto usmernenia (na účely tohto usmernenia sa to môže označovať ako „služba súvisiaca s vozidlom“).

15. Služba súvisiaca s vozidlom predpokladá obojsmernú výmenu údajov medzi vozidlom a poskytovateľom služby, či už ide o OEM, alebo tretiu stranu, ktorá ovplyvňuje prevádzku alebo správanie vozidla (pozri odôvodnenie 17). Služby, ktoré nemajú vplyv na fungovanie vozidla, nemožno považovať za súvisiace služby. Príkladom takýchto služieb je aplikácia pre smartfón, ktorá analyzuje a zobrazuje históriu nabíjania elektrického vozidla bez toho, aby prenášala príkazy do vozidla, alebo služby poistenia typu pay-how-you-drive, ktoré analyzujú údaje o vozidle s cieľom vytvoriť profil správania vodiča.

16. Tradičné popredajné služby, ako sú pomocné poradenské, analytické a finančné služby a pravidelné opravy a údržba, sa vo všeobecnosti nepovažujú za služby súvisiace s vozidlom, pretože „nemajú vplyv na prevádzku pripojeného produktu“ alebo „nezahŕňajú prenos údajov alebo príkazov do pripojeného produktu poskytovateľom služieb“ (pozri odôvodnenie 17). Tieto služby nie sú „výslovne spojené s používaním funkcií pripojeného produktu“. Napríklad „pravidelné“ opravy a údržba, ako sú výmeny brzd alebo oleja, sa nepovažujú za súvisiace služby, ak sa vykonávajú manuálne a offline (t. j. nie sú to digitálne služby). Okrem toho tieto služby nemusia nevyhnutne „doplniť alebo prispôsobiť funkcie“ vozidla, ani nezahŕňajú prenos údajov alebo príkazov do vozidla.

17. Služby súvisiace s vozidlom v automobilovom priemysle môžu zahŕňať:

— služby diaľkového ovládania vozidla, ktoré aktivujú alebo vykonávajú funkcie vozidla (napr. diaľkové zamykanie/odomykanie dverí, štartovanie/vypínanie motora, predpríprava teploty v kabíne, riadenie nabíjania elektrického vozidla),

— „nepravidelné“ opravy a údržbu, ktoré zahŕňajú obojsmernú výmenu údajov medzi vozidlom a poskytovateľom služieb a ktoré doplňujú alebo prispôsobujú funkcie vozidla. Príkladom takejto služby je služba predpovedajúca potreby údržby na základe individuálnych údajov o správaní vodiča, ktorá zobrazuje upozornenia a návrhy na údržbu na prístrojovej doske vozidla,

— cloudové služby, ktoré ukladajú preferencie vodiča týkajúce sa polohy sedadiel a zrkadiel, infozábavy, režimu jazdy, teploty atď. a automaticky ich aplikujú na vozidlo,

— služby dynamickej optimalizácie trasy, ktoré využívajú údaje o vozidle (napr. stav batérie alebo paliva; tlak v pneumatikách) a navrhujú trasy, nabíjacie stanice alebo čerpacie stanice prostredníctvom prístrojovej dosky vozidla.

2.3. **Vymedzenie údajov v rozsahu pôsobnosti kapitoly II aktu o údajoch**

18. Údaje, na ktoré sa vzťahuje kapitola II aktu o údajoch, zahŕňajú údaje o produktoch (článok 2 ods. 15) a údaje o súvisiacich službách (článok 2 ods. 16) vrátane príslušných metaúdajov potrebných na výklad a používanie týchto údajov (pozri článok 2 ods. 17, článok 3 ods. 1, článok 4 ods. 1 a článok 5 ods. 1).

19. Toto usmernenie sa týka údajov o vozidle, ktoré by sa výlučne na účely tohto usmernenia mali chápať ako údaje o produkte vytvorené používaním vozidla (pozri odsek 12 tohto usmernenia) a údaje o službách súvisiacich s vozidlom (pozri odsek 14 tohto usmernenia).

20. Akt o údajoch poskytuje používateľom a tretím stranám, ktoré si používateľ zvolí, právo na prístup k údajom o vozidle a ich používanie. Neobsahuje pravidlá týkajúce sa práv na prístup k funkciám vozidla alebo zdrojom ([8]). Preto pravidlá týkajúce sa práv na prístup k funkciám alebo zdrojom vozidla nie sú súčasťou tohto usmernenia.

([8]) Prostriedky vozidla by sa mali chápať ako technická infraštruktúra vozidla (hardvér aj softvér), ktorá sa používa na spracovanie údajov (výpočtové prostriedky, ako sú elektronické riadiace jednotky a ovládače/senzory), na prístup k údajom, na oznamovanie údajov mimo vozidla alebo na interakciu s vodičom (komunikačné prostriedky, ako je prístrojová doska alebo rozhranie človek-stroj).

21. V súlade s vysvetleniami uvedenými v odôvodnení 15 by držitelia údajov mali poskytovať prístup len k „nespracovaným“ a „vopred spracovaným“ údajom vrátane sprievodných metaúdajov potrebných na výklad a používanie údajov. Naopak, „informácie získané alebo odvodené z takýchto údajov“ by sa mali považovať za informácie, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti aktu o údajoch.

22. Účelom aktu o údajoch je sprístupniť údaje používateľom a tretím stranám. Preto by sa všetky údaje vytvorené pri používaní vozidla alebo počas poskytovania služby súvisiacej s vozidlom mali v zásade považovať za údaje, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti aktu o údajoch, pokiaľ nie sú „informáciami získanými alebo odvodenými“ z nespracovaných a vopred spracovaných údajov o vozidle v zmysle aktu o údajoch.

23. Vzhľadom na rozmanitosť možných technických výkladov a potenciál budúceho vývoja sú nasledujúce časti a príklady ilustratívne a nie sú vyčerpávajúce.

2.3.1. *Nespracované údaje*

24. Nespracované údaje sú údaje, ktoré nie sú podstatne upravené. Sú známe aj ako zdrojové alebo primárne údaje. Týkajú sa údajových bodov, ktoré sa generujú automaticky bez akejkoľvek ďalšej formy spracovania údajov (odôvodnenie 15). Patria sem údaje vyplývajúce priamo z činnosti používateľa (ovládacie prvky, obrazovky, tlačidlá atď.) alebo údaje automaticky generované napríklad snímačmi vozidla.

2.3.2. *Vopred spracované údaje*

25. Vopred spracované údaje sú údajové body, ktoré boli spracované „na účely ich zrozumiteľnosti a použiteľnosti pred ďalším spracovaním a analýzou“ (odôvodnenie 15). Zahŕňajú „údaje zozbierané z jedného senzora alebo prepojenej skupiny senzorov na účely zabezpečenia zrozumiteľnosti zhromaždených údajov pre širšie prípady použitia tým, že sa stanoví fyzikálna veličina alebo vlastnosť alebo zmena fyzickej veličiny, ako je teplota, tlak, prietok, zvuk, hodnota pH, hladina kvapaliny, poloha, zrýchlenie alebo rýchlosť“. V akte o údajoch sa teda uplatňuje *funkčné* chápanie spracovania údajov (*funkciou* je zabezpečiť, aby boli údaje zrozumiteľné a použiteľné). Faktory, ako je zložitosť spracovania alebo potreba chrániť investície do takéhoto spracovania, nezohrávajú pri vymedzení vopred spracovaných údajov úlohu.

26. Spoločným znakom vopred spracovaných údajov je, že opisujú a charakterizujú prevádzku alebo stav vozidla. Vopred spracované údaje nie sú „nové“ informácie; povaha základných údajov zostáva nezmenená. Inými slovami, údaje, aj keď sú normalizované, preformátované, filtrované, kalibrované, konvertované, agregované, prevzorkované, korigované alebo inak merané, vypočítané alebo spracované, stále odrážajú skutočné udalosti alebo podmienky zachytené snímačmi alebo systémami vozidla (napr. teplota, rýchlosť, zrýchlenie, poloha). Obsah alebo význam zdrojových údajov sa nezmenil a bol len pripravený alebo spresnený na budúce použitie.

2.3.3. *Získané alebo odvodené údaje*

27. Na druhej strane „informácie získané alebo odvodené“ z nespracovaných a vopred spracovaných údajov sú z rozsahu pôsobnosti aktu o údajoch vylúčené. Získané alebo odvodené údaje sú „výsledkom dodatočných investícií do získavania hodnôt alebo poznatkov z údajov, najmä prostredníctvom chránených, komplexných algoritmov vrátane tých, ktoré sú súčasťou proprietárneho softvéru“ (odôvodnenie 15).

28. Pojem „získané alebo odvodené údaje“ ďaleko presahuje čisto technické hľadisko. Ako je uvedené v odôvodnení 15 („informácie získané alebo odvodené“ z nespracovaných alebo vopred spracovaných údajov) a ako už bolo vysvetlené v predchádzajúcom texte (v odseku 26 týchto usmernení), rozhodujúcim rozlišovacím znakom je *povaha informácií*, ktoré sú v údajovom bode zastúpené. Údaje, ktoré „stanovujú fyzikálnu veličinu alebo vlastnosť alebo zmenu fyzickej veličiny“ pripojeného produktu, by sa mali považovať za údaje patriace do rozsahu pôsobnosti aktu o údajoch. Naopak, do rozsahu pôsobnosti nepatria údaje, ktoré predstavujú úplne „nové“ informácie, vytvorené tým, že držiteľ údajov vykonal dodatočné investície na priradenie hodnoty alebo poznatkov k existujúcim nespracovaným a vopred spracovaným údajom.

29. Ako sa uvádza v odôvodnení 15 („najmä prostredníctvom chránených, komplexných algoritmov“) a v súlade s cieľom aktu o údajoch chrániť inovácie údajov zo strany držiteľov údajov, „získané alebo odvodené údaje“ musia byť výsledkom spracovania, ktoré zahŕňa určitú zložitosť alebo vynaliezavosť. Preto vykonávanie základných matematických operácií, ako je sčítanie, odčítanie, násobenie, delenie alebo výpočet priemeru, nespôsobuje, že dátový bod je mimo rozsahu pôsobnosti, a to ani vtedy, ak spracovanie vedie k ďalším poznatkom, ktoré presahujú význam alebo obsah zdrojových údajov (napr. použitie vopred spracovaných údajových bodov „prietok paliva v litroch za hodinu“ a „rýchlosť vozidla v km/h“ na výpočet aktuálnej alebo priemernej spotreby paliva).

30. Cieľom aktu o údajoch je umožniť používateľom a tretím stranám prístup k (spolu)vytvoreným údajom a ich využívanie na vývoj inovatívnych produktov a služieb na rovnakom základe ako držiteľ údajov. Hoci je teda inovatívne spracovanie údajov držiteľmi údajov s cieľom získať ďalšie hodnoty alebo poznatky z nespracovaných alebo vopred spracovaných údajov chránené pred zverejnením, podkladové údaje, ktoré slúžia ako vstup pre takéto spracovanie, vo všeobecnosti zostávajú v rozsahu pôsobnosti, pokiaľ tieto údaje nie sú samy osebe získanými alebo odvodenými údajmi v zmysle aktu o údajoch.

31. Kombinácia údajov z viacerých zdrojov, ako sú senzory, môže lepšie ilustrovať toto uvažovanie. Podľa odôvodnenia 15 by sa „informácie získané prostredníctvom fúzie senzorov, pri ktorej sa údaje dedukujú alebo sa vyvodzujú z viacerých senzorov“, mali považovať za informácie, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti aktu o údajoch. To však neznamená, že akákoľvek kombinácia rôznych údajových bodov by ako taká postačovala na to, aby výsledné údaje boli mimo rozsahu pôsobnosti. To potvrdzuje aj odôvodnenie 15, podľa ktorého sa za určitých okolností údaje, ktoré sú „kombinované s inými údajmi“, považujú za údaje, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti. Naopak, aby bolo spracovanie údajov z viacerých zdrojov vylúčené z rozsahu pôsobnosti, musí viesť k *úplne novým poznatkom*, ktoré presahujú základné matematické operácie vo vzťahu k zdrojovým údajom (napr. systémy detekcie objektov, ktoré spracúvajú údaje z viacerých zdrojov na analýzu okolia vozidla). Naopak, údaje, ktoré sú výsledkom kombinácie údajov *bez toho, aby sa získali nové zmysluplné poznatky presahujúce povahu informácií zastúpených v zdrojových údajoch*, by sa mali považovať za údaje v rozsahu pôsobnosti. Medzi príklady takýchto údajov patrí pridanie lokalizačných údajov na základe globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) ako značky k iným údajom o vozidle s cieľom vytvoriť údaje s odkazom na polohu, časová pečiatka údajového bodu alebo porovnanie údajov zo senzorov na základe GNSS s mapou s cieľom vytvoriť presnejšiu geografickú polohu.

32. Predpovede budúcich udalostí, hodnôt alebo podmienok sa zvyčajne považujú za vylúčené z rozsahu pôsobnosti, pretože zvyčajne poskytujú „nové“ informácie, ktoré presahujú opis a charakteristiku súčasnej prevádzky alebo stavu vozidla (pozri odsek 26 tohto usmernenia). „Predpoveď“ znamená určitý stupeň neistoty (napr. predpovede trajektórie vozidla). To je v protiklade k udalostiam, hodnotám alebo podmienkam, ktoré sú napriek tomu, že sú v budúcnosti, isté alebo si nevyžadujú žiadny zložitý výklad presahujúci základné matematické operácie. Príkladom je vopred stanovený dátum/obdobie nasledujúcej služby a aktuálne parametre alebo hodnoty extrapolované do budúcnosti pomocou základných matematických operácií, ako sú lineárne rovnice. Ak sa predpovedaná udalosť, hodnota alebo stav týkajú údajov, ktoré by sa bez tohto prediktívneho prvku považovali za údaje patriace do rozsahu pôsobnosti aktu o údajoch, držitelia údajov musia sprístupniť alternatívny, hoci menej presný údajový bod, ak je takýto údajový bod vopred spracovaným údajom v zmysle aktu o údajoch a ak je im voľne dostupný. Napríklad virtuálny snímač hladiny paliva môže používať komplexný model strojového učenia na predpovedanie budúcej hladiny paliva na základe štýlu jazdy, histórie jázd a ďalších faktorov. Ak sú však držiteľovi údajov voľne dostupné alternatívne údaje o hladine paliva bez prediktívneho prvku, napr. prostredníctvom menej presného fyzického signálu snímača hladiny paliva, je potrebné tieto údaje sprístupniť.

2.3.4. *Príklady údajov v rozsahu pôsobnosti a mimo neho*

33. V tejto súvislosti môžu príklady nespracovaných údajov v zmysle aktu o údajoch zahŕňať:

(a) signály zo senzorov (napr. rýchlosť otáčania kolies; tlak v pneumatikách z ventilu systému monitorovania tlaku v pneumatikách; brzdný tlak; rýchlosť otočenia; signály polohy okien, škrtiacej klapky alebo iných komponentov vozidla; údaje kyslíkového senzora; hmotnostný prietok vzduchu; uhol natočenia volantu; otáčky motora za minútu);

(b) nespracované obrazové údaje alebo údaje z mračna bodov priamo z kamier a zo senzorov LiDAR;

(c) zvukové vlny zachytené mikrofónmi;

(d) údaje radarového signálu pred použitím algoritmov detekcie alebo sledovania objektov;

(e) nespracované správy zbernice CAN (Controller Area Network) bus;

(f) údaje priamo vyplývajúce z manuálnych príkazov (napr. stierače: zapnuté/vypnuté; používanie klimatizácie) alebo z jednoduchého spustenia (napr. kľúč: zapnuté/vypnuté; ručná brzda: zapnuté/vypnuté;

(g) stav komponentov vozidla (napr. vozidlo, dvere, okno, kapota: uzamknuté/odomknuté) atď.

34. Príklady vopred spracovaných údajov ([9]) v zmysle aktu o údajoch môžu zahŕňať:

(a) teploty namerané alebo vypočítané vo vozidle alebo mimo neho (v °C ([10]), napr. oleja, chladiacej kvapaliny, motora, článkov batérie, katalyzátora, vonkajšieho vzduchu atď.);

(b) rýchlosť vozidla (v km/h alebo mph);

(c) zrýchlenie vozidla;

(d) hladiny kvapalín (v litroch a v percentách, napr. palivo, olej, AdBlue, brzdová kvapalina, kvapalina do stieračov);

(e) prietoky (napr. paliva);

(f) údaje založené na GNSS, ako je (korigovaná) poloha;

(g) stav počítadla kilometrov;

(h) spotreba paliva/energie (v litroch/100 km alebo míľach/galón alebo kWh/100 km), pokiaľ sa nepredpovedá v zmysle odseku 32 tohto usmernenia;

(i) súhrny jázd (napr. denný čas jazdy vozidla; priemerná prejdená vzdialenosť);

(j) úroveň nabitia batérie (vo voltoch a v percentách);

(k) normalizovaný tlak v pneumatike pri referenčnej teplote (v psi, baroch alebo kPa);

(l) opotrebenie brzdového obloženia (v percentách), pokiaľ sa nepredpovedá v zmysle odseku 32 tohto usmernenia;

(m) čas alebo vzdialenosť do najbližšej služby, pokiaľ sa nepredpovedá v zmysle odseku 32 tohto usmernenia;

(n) stav alebo podmienka systému alebo komponentu vozidla získané zo spracovania nespracovaných údajov (napr. stav motora, t. j. motor beží: zapnuté/vypnuté; stav systému stop/štart: aktívny/neaktívny; stav nabíjania batérie: prebieha/ukončené/v režime poruchy a v percentách, bez ohľadu na to, či je vozidlo zapojené do siete; stav aktivácie automatického svetla/stierača, protiblokovacieho brzdového systému alebo air-bagu; informácie označujúce poruchy hardvéru vozidla, napr. kódy porúch alebo kontrolky porúch);

(o) údaje používané ako parametre pri ďalšom spracovaní alebo výpočtoch, aj keď pochádzajú z činnosti vykonanej používateľom (napr. cieľová teplota nastavená používateľom, ktorá sa používa ako parameter systému riadenia klímy na reguláciu vykurovania/chladenia; manuálne zvolený prevodový stupeň, ktorý riadiaca jednotka prevodovky používa na riadenie krútiaceho momentu motora; aktivácia športového režimu, čo vedie k tomu, že parameter „športový režim aktívny“ sa používa vo viacerých logikách riadenia) atď.

35. Príklady získaných alebo odvodených údajov v zmysle aktu o údajoch môžu zahŕňať ([11]):

(a) údaje generované algoritmami dynamického presmerovania a optimálneho plánovania trasy;

(b) údaje pokročilých asistenčných systémov pre vodiča iné ako údaje o stave (aktivácie) (napr. detekcia a klasifikácia objektov, predpovedanie trajektórie, hodnotenie rizika, núdzové brzdenie, príkazy asistenta jazdy, ako je asistent udržiavania v jazdnom pruhu, adaptívny tempomat alebo upozornenia na nadmernú rýchlosť);

(c) údaje vyplývajúce z riadiacich algoritmov motora, ktoré optimalizujú účinnosť paliva, emisie a výkon;

(d) údaje zo systémov analýzy pre vodiča, ako sú jazdné alebo ekologické výsledky;

(e) analýza závažnosti dopravných nehôd atď.

([9]) V závislosti od architektúry konkrétneho vozidla možno niektoré z týchto údajových bodov klasifikovať skôr ako nespracované než ako vopred spracované údaje.

([10]) Jednotky uvedené v tejto časti sú orientačné a nie vyčerpávajúce. Povinnosť sprístupniť údajový bod sa vzťahuje aj na prípady, keď sa držiteľ údajov rozhodne použiť inú jednotku.

([11]) Tento zoznam nemá vplyv na povinnosti sprístupniť údaje podľa sektorových právnych predpisov, pozri odsek 5.

3. PRÍSTUP K ÚDAJOM O VOZIDLE (ČLÁNKY 3, 4 A 5)

36. Právo používateľov na prístup k údajom o produktoch a súvisiacich službách a ich používanie, a to aj na účely ich výmeny s tretími stranami podľa vlastného výberu, je základným prvkom kapitoly II aktu o údajoch. Držitelia údajov môžu udeliť používateľovi prístup k údajom buď priamo v súlade s článkom 3 ods. 1, alebo nepriamo v súlade s článkom 4 ods. 1.

37. Článkom 3 ods. 1 sa nezakladá povinnosť poskytnúť používateľovi priamy prístup k údajom o produkte (t. j. údajom navrhnutým tak, aby sa dali získať) a k údajom o súvisiacich službách vo všetkých situáciách, ale len „ak je to relevantné a technicky možné“. Cieľom tohto znenia je poskytnúť výrobcom vozidiel možnosť voľného uváženia, či navrhnú pripojený produkt tak, aby používateľ mal „nekontrolovaný“ prístup k údajom (t. j. bez akéhokoľvek zásahu inej strany) alebo prístup s dodatočnými kontrolami v súlade s článkom 4 ods. 1.

38. Ak používatelia nemajú priamy prístup k údajom z vozidla v súlade s článkom 3 ods. 1, držitelia údajov musia používateľovi poskytnúť nepriamy prístup k voľne dostupným údajom v súlade s článkom 4 ods. 1. Okrem toho bez ohľadu na to, či je prístup k údajom poskytnutý používateľovi priamo alebo nepriamo, musia držitelia údajov na žiadosť používateľa sprístupniť voľne dostupné údaje tretej strane v súlade s článkom 5 ods. 1. „Voľne dostupné údaje“ sú „údaje z produktu a údaje zo súvisiacej služby, ktoré držiteľ údajov zákonne získava alebo môže zákonne získať z pripojeného produktu alebo zo súvisiacej služby bez neprimeraného úsilia nad rámec jednoduchej operácie“ (článok 2 bod 17).

39. V kontexte automobilového priemyslu sú dôležitým príkladom voľne dostupných údajov údaje generované pripojeným vozidlom, ktoré sa odosielajú na backendový server OEM, najmä v rámci koncepcie „rozšíreného vozidla“. Takéto údaje budú pre OEM voľne dostupné.

40. Výrobcovia OEM sa môžu z rôznych dôvodov rozhodnúť, že určité údajové body nebudú načítavať alebo ukladať na zadnej strane, hoci architektúra vozidla by ich prenos technicky umožňovala. Medzi takéto dôvody patrí obmedzená šírka prenosového pásma, výpočtová kapacita alebo iné obmedzenia vyplývajúce z architektúry vozidla, náklady na prenos údajov, vnímaný nedostatok obchodného využitia atď. Takéto údaje by však mohli patriť do rozsahu pôsobnosti aktu o údajoch vzhľadom na to, že pojem „voľne dostupné údaje“ zahŕňa údaje, ktoré držiteľ údajov nezískava, ale „môže ich zákonne získať“. Keď OEM posudzujú, či je možné získať určitý údajový bod „bez neprimeraného úsilia nad rámec jednoduchej operácie“, medzi faktory, ktoré môžu zvážiť, patrí technická zložitosť a náklady na získanie údajového bodu.

41. Akt o údajoch je technologicky neutrálny a nevytvára prísne podmienky týkajúce sa formátu alebo kvality údajov, ani spôsobu, akým musia držitelia údajov poskytovať prístup k voľne dostupným údajom o vozidlách. Držitelia údajov sa v zásade môžu slobodne rozhodnúť, akým spôsobom im bude prístup umožnený. To môže zahŕňať napríklad vzdialené backendové riešenia, prístup na palube alebo dokonca využívanie služby sprostredkovania údajov. Držitelia údajov musia dodržiavať podmienky prístupu a používania uvedené v článkoch 3 až 5 vrátane požiadavky sprístupniť údaje „v rovnakej kvalite, aká je dostupná pre držiteľa údajov“ (článok 4 ods. 1 a článok 5 ods. 1). Ak zvolená metóda prístupu vedie k údajom, ktoré sú napríklad menej presné, úplné, spoľahlivé, relevantné alebo aktuálne (pozri odôvodnenie 30) ako to, čo má držiteľ údajov k dispozícii inými prostriedkami, nespĺňa povinnosť kvality. V takýchto prípadoch musí držiteľ údajov poskytnúť prístup prostredníctvom prostriedkov, ktoré umožňujú používateľovi alebo tretej strane získať údaje rovnocennej kvality, pokiaľ nie je odôvodnená iná úprava podľa aktu o údajoch, iného práva Únie alebo vnútroštátnych právnych predpisov prijatých v súlade s právom Únie.

42. Požiadavka sprístupniť údaje „v rovnakej kvalite, aká je dostupná pre držiteľa údajov“, zahŕňa aj pravidlo nediskriminovať používateľa ani tretie strany, ako sú nezávislé opravovne alebo iní nezávislí poskytovatelia služieb. To znamená, že držitelia údajov nesmú tieto údaje sprístupniť na nižšej úrovni kvality, než na akej sú údaje sprístupnené im samým, dcérskym spoločnostiam alebo oprávneným partnerom, predajcom a opravovniam.

43. Okrem toho sa v článku 3 ods. 1, článku 4 ods. 1 a článku 5 ods. 1 aktu o údajoch vyžaduje, aby boli údaje „ľahko“ dostupné používateľovi a tretím stranám. To znamená, že prístup sa musí poskytovať uľahčeným spôsobom a bez zbytočných prekážok, nákladov alebo procedurálnych prekážok.

44. Ak sa držitelia údajov rozhodnú sprístupniť údaje používateľovi prostredníctvom vyhradeného portu OBD-II vo vozidle, nemožno od používateľa vyžadovať, aby si na vlastné náklady zakúpil špecializovaný prístupový nástroj alebo mal pokročilé technické zručnosti na získanie údajov. Držitelia údajov sa preto môžu rozhodnúť, či spolu so zakúpeným, prenajatým alebo lízingovým vozidlom poskytnú používateľovi vhodný prístupový nástroj bez dodatočných nákladov alebo sprístupnia údaje prostredníctvom iných prístupových prostriedkov, ako je vzdialený backendový server. Tento odsek nemá vplyv na sektorové právne predpisy, najmä na články 61 až 66 nariadenia o typovom schvaľovaní a prílohu X k tomuto nariadeniu.

45. Aktom o údajoch sa nariaďuje len sprístupnenie údajov, ktoré sú navrhnuté tak, aby sa dali získať. To sa netýka napríklad údajov, ktoré sa spracúvajú „na okraji“ (t. j. vo vnútri vozidla) a ku ktorým nemá prístup žiadna strana ani OEM, pretože sa po spracovaní okamžite vymažú. Niektoré údajové body, ako sú údaje akcelerometra, rýchlosť vozidla, poloha na základe GNSS alebo hodnota počítadla kilometrov, sú nevyhnutné pre mnohé prípady popredajného použitia. Preto sa OEM odporúča, aby pri rozhodovaní o tom, či navrhnúť také údajové body, ktoré sa budú dať získať z vozidla, zvážili význam údajových bodov pre nezávislých poskytovateľov popredajných služieb.

4. NÁKLADY NA PRÍSTUP K ÚDAJOM

46. Držitelia údajov, ktorí sú povinní sprístupniť údaje príjemcovi údajov, najmä podľa článku 5, v rámci vzťahov medzi podnikmi, majú nárok na primeranú náhradu v súlade s článkom 9. To nemá vplyv na iné právne predpisy Únie ani vnútroštátne právne predpisy prijaté v súlade s právom Únie, ktorými sa upravuje prístup k údajom v automobilovom priemysle vrátane technických informácií potrebných na kontroly technického stavu ([12]). Podrobné usmernenie k výpočtu takejto náhrady bude k dispozícii v pripravovaných usmerneniach Komisie o výpočte primeranej náhrady podľa článku 9 ods. 5.

5. RÔZNE

47. Komisia vyzýva príslušné orgány presadzujúce akt o údajoch, aby aktívne spolupracovali s ostatnými relevantnými orgánmi v automobilovom priemysle, najmä s príslušnými vnútroštátnymi orgánmi podľa nariadenia o typovom schvaľovaní a všeobecného nariadenia o ochrane údajov, v súlade s článkom 37 ods. 5 písm. g) aktu o údajoch, s cieľom zabezpečiť riadne presadzovanie a bezproblémovú súčinnosť medzi aktom o údajoch a ostatnými relevantnými právnymi predpismi. Komisia sa bude usilovať o konštruktívny dialóg s príslušnými orgánmi, ktoré presadzujú akt o údajoch, a ďalšími relevantnými orgánmi v automobilovom priemysle s cieľom podporiť ich činnosti. V tejto súvislosti môže Európsky dátový inovačný výbor slúžiť ako fórum na podporu konzistentnosti a vzájomného učenia sa medzi sektormi a členskými štátmi EÚ.

48. Komisia vyzýva všetky dotknuté zainteresované strany v odvetví, aby sa zapojili do dialógu s cieľom dosiahnuť vyvážené vykonávanie a zohľadniť oprávnené záujmy všetkých príslušných strán. Tento dialóg sa môže týkať nielen vykonávania aktu o údajoch, ale aj ďalších otázok, ktoré sú dôležité pre automobilový ekosystém. Komisia je odhodlaná uľahčovať takýto vzájomne prospešný dialóg.

49. Komisia podporuje a uľahčuje vývoj a prijímanie noriem pre prístup k údajom v automobilovom priemysle a účinne spolupracuje s príslušnými orgánmi pre normalizáciu a správu údajov s cieľom zabezpečiť interoperabilitu, bezpečnosť a spravodlivú hospodársku súťaž.

50. Vzhľadom na novosť aktu o údajoch a neustály vývoj príslušných technológií by sa toto usmernenie malo po uplynutí primeraného obdobia preskúmať s cieľom posúdiť jeho účinnosť v automobilovom sektore a identifikovať všetky nevyriešené otázky.

([12]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).