C/2025/5026

15.9.2025

SPOROČILO KOMISIJE

Smernice o podatkih o vozilu, ki so priložene Uredbi (EU) 2023/2854 Evropskega parlamenta in Sveta (akt o podatkih)

(Besedilo velja za EGP)

(C/2025/5026)

1. UVOD

1. Uredba (EU) 2023/2854 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]) o harmoniziranih pravilih za pravičen dostop do podatkov in njihovo uporabo (akt o podatkih) je namenjena zagotavljanju pravične porazdelitve vrednosti podatkov in povečanju razpoložljivosti podatkov. To bo ustvarilo pogoje za uspešno podatkovno gospodarstvo ter omogočilo razvoj inovativnih proizvodov, storitev in poslovnih modelov. Akt o podatkih je horizontalni zakonodajni akt, ki se uporablja na vseh področjih in v vseh sektorjih gospodarstva.

2. V teh smernicah o podatkih o vozilu so navedena prilagojena priporočila za deležnike v avtomobilskem sektorju glede izvajanja poglavja II akta o podatkih. Namen teh smernic je pojasniti ključne obveznosti iz akta o podatkih, kot se nanašajo na podatke o vozilu, kot so opredeljene v odstavku 19 teh smernic, s poudarkom na podatkih, ki spadajo v področje uporabe poglavja II akta o podatkih, in na veljavnih pravilih o dostopu.

3. Komisija je pri pripravi teh smernic izvedla obsežno posvetovanje. Posvetovala se je s številnimi deležniki, ki predstavljajo celotno avtomobilsko vrednostno verigo, pri čemer je zagotovila geografsko in sektorsko uravnoteženost. V okviru posvetovanja so bile organizirane delavnice, vprašalniki in srečanja z deležniki. Komisija je ustrezno analizirala in preučila obsežne prejete prispevke ter jih upoštevala pri pripravi smernic.

4. Ta dokument je namenjen izključno zagotovitvi smernic. Z njim se ne razširjajo in ne spreminjajo pravice ali obveznosti, določene v aktu o podatkih.

5. Te smernice se nanašajo izključno na akt o podatkih. Zato se jih se sme razumeti kot razlago in tudi ne vplivajo na uporabo:

   — sektorske zakonodaje, kot je Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]) (v nadaljnjem besedilu: uredba o homologaciji), ali Uredba Komisije (EU) št. 461/2010 ([3]) in spremljevalne smernice ([4]), zlasti kadar se taka zakonodaja uporablja za dostop do podatkov o vozilu (npr. informacij o diagnostiki na vozilu (OBD) ali podatkih o emisijah vozila);

([1]) Uredba (EU) 2023/2854 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 2023 o harmoniziranih pravilih za pravičen dostop do podatkov in njihovo uporabo ter spremembi Uredbe (EU) 2017/2394 in Direktive (EU) 2020/1828 (akt o podatkih) (UL L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Uredba Komisije (EU) št. 461/2010 z dne 27. maja 2010 o uporabi člena 101(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj v sektorju motornih vozil (UL L 129, 28.5.2010, str. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2023/822 z dne 17. aprila 2023 o spremembi Uredbe (EU) št. 461/2010 glede njenega obdobja uporabe (UL L 102 I, 17.4.2023, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Obvestilo Komisije – Dopolnilne smernice o vertikalnih omejitvah v sporazumih o prodaji in popravilih motornih vozil ter distribuciji rezervnih delov za motorna vozila (UL C 138, 28.5.2010, str. 16), kakor je bilo spremenjeno s Spremembami obvestila Komisije – Dopolnilne smernice o vertikalnih omejitvah v sporazumih o prodaji in popravilih motornih vozil ter distribuciji rezervnih delov za motorna vozila (UL C 133 I, 17.4.2023, str. 1).

— druge ustrezne zakonodaje, kot je Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta ([5]) (splošna uredba o varstvu podatkov, glej uvodno izjavo 7 in člen 1(5) akta o podatkih), ali Direktiva (EU) 2023/2413 Evropskega parlamenta in Sveta ([6]) (direktiva o energiji iz obnovljivih virov) in priloženo obvestilo Komisije o deljenju podatkov, povezanih z baterijami ([7]).

6. Te smernice se nanašajo izključno na avtomobilski sektor. To vključuje proizvajalce originalne opreme, dobavitelje, ponudnike poprodajnih storitev in ponudnike zavarovanj. Njene vsebine se torej ne sme samodejno ekstrapolirati na druge industrijske panoge ali javni sektor.

7. Te smernice ne nadomeščajo niti ne razveljavljajo drugih smernic o aktu o podatkih, ki jih je objavila Komisija. Navedene dokumente dopolnjujejo in jih je treba uporabljati skupaj z njimi.

8. Zavezujoča razlaga zakonodaje EU je v izključni pristojnosti Sodišča Evropske unije. Zato razlaga akta o podatkih, ki jo je Komisija podala glede njegove uporabe za podatke o vozilu, ne vpliva na razlago, ki jo lahko poda Sodišče Evropske unije.

9. Stališča, izražena v teh smernicah, ne vplivajo na stališče, ki bi ga Komisija morda zastopala pred Sodiščem Evropske unije.

2. PODATKI, KI SPADAJO NA PODROČJE UPORABE POGLAVJA II AKTA O PODATKIH

10. V poglavju II akta o podatkih so določene pravice do dostopa do podatkov in njihove uporabe za uporabnike povezanih izdelkov in povezanih storitev.

2.1 **Povezani izdelek**

11. „Povezani izdelek“ je „stvar, ki pridobiva, ustvarja ali zbira podatke o svoji uporabi ali okolju in ki lahko sporoča podatke iz izdelka preko elektronske komunikacijske storitve, fizične povezave ali dostopa na napravi ter katere glavna funkcija ni shranjevanje, obdelava ali posredovanje podatkov v imenu katere koli osebe razen uporabnika“ (člen 2(5)).

12. Te smernice se nanašajo izključno na vozila, ki predstavljajo „povezane proizvode“ v smislu člena 2(5). Proizvajalec originalne opreme ali imetnik podatkov mora glede na primer oceniti, ali se vozilo šteje za „povezani izdelek“.

2.2 **Povezana storitev**

13. „Povezana storitev“ je „digitalna storitev, razen elektronskih komunikacijskih storitev, vključno s programsko opremo, ki je ob nakupu, najemu ali zakupu z izdelkom povezana tako, da brez nje povezani izdelek ne bi mogel opravljati ene ali več svojih funkcij, ali ki jo z izdelkom naknadno poveže proizvajalec ali tretja oseba, da obogati, posodobi ali prilagodi funkcionalnost povezanega izdelka“ (Člen 2(6)).

([5]) Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Direktiva (EU) 2023/2413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. oktobra 2023 o spremembi Direktive (EU) 2018/2001, Uredbe (EU) 2018/1999 in Direktive 98/70/ES glede spodbujanja energije iz obnovljivih virov ter razveljavitvi Direktive Sveta (EU) 2015/652 (UL L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Obvestilo Komisije o uporabi zahtev za deljenje podatkov, povezanih z baterijami, v skladu z revidirano direktivo o energiji iz obnovljivih virov (UL C, C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Te smernice se nanašajo izključno na povezane storitve v smislu člena 2(6), ki so povezane z vozilom, kot je opredeljeno v odstavku 12 teh smernic (za namene teh smernic se to lahko imenuje „storitev, povezana z vozilom“).

15. Storitev, povezana z vozilom, predpostavlja dvosmerno izmenjavo podatkov med vozilom in ponudnikom storitev, bodisi proizvajalcem originalne opreme ali tretjo stranko, ki vpliva na delovanje ali vedenje vozila. (glej uvodno izjavo 17). Storitve, ki ne vplivajo na delovanje vozila, se ne štejejo za povezane storitve. Primeri takih storitev vključujejo aplikacijo za pametni telefon, ki analizira in prikazuje zgodovino polnjenja električnega vozila brez prenosa ukazov vozilu, ali zavarovalne storitve „plačaj, kakor voziš“, ki analizirajo podatke o vozilu za izdelavo profila vedenja voznika.

16. Tradicionalne poprodajne storitve, kot so pomožno svetovanje, analitika in finančne storitve ter redna popravila in vzdrževanje, se običajno ne štejejo kot storitve, povezane z vozilom, ker „ne vključujejo prenosa podatkov ali ukazov ponudnika storitev povezanemu izdelku“ (glej uvodno izjavo 17). Te storitve niso „izrecno povezane z delovanjem funkcij povezanega izdelka“. Na primer, „redna“ popravila in vzdrževanje, kot so zamenjave zavor ali menjave olja, se ne štejejo za povezane storitve, če se izvajajo ročno in brez povezave (tj. niso digitalne storitve). Poleg tega ni nujno, da te storitve „obogatijo ali prilagodijo funkcionalnost“ vozila ali vključujejo prenos podatkov ali ukazov vozilu.

17. V avtomobilskem sektorju storitve, povezane z vozilom, lahko vključujejo:

— storitve daljinskega upravljanja vozila, ki aktivirajo ali izvajajo funkcije vozila (npr. daljinsko zaklepanje/odklepanje vrat, zagon/zaustavitev motorja, predhodno uravnavanje temperature v potniški kabini, upravljanje polnjenja električnega vozila);

— „izredna“ popravila in vzdrževanje, ki vključujejo dvosmerno izmenjavo podatkov med vozilom in ponudnikom storitev ter obogatijo ali prilagodijo funkcionalnost vozila. Primer takšne storitve je storitev, ki na podlagi podatkov o vedenju posameznega voznika napoveduje potrebe po vzdrževanju ter prikazuje opozorila in predloge glede vzdrževanja na armaturni plošči vozila;

— storitve v oblaku, s pomočjo katerih se shranjujejo voznikove nastavitve, povezane s položajem sedeža in ogledal, informacijsko-razvedrilnim sistemom, načinom vožnje, temperaturo itd., ter se v vozilu samodejno uporabijo;

— storitve dinamične optimizacije poti, ki uporabljajo podatke o vozilu (npr. raven baterije ali goriva; tlak v pnevmatikah) za predlaganje poti, polnilnih postaj ali bencinskih črpalk prek armaturne plošče vozila.

2.3 **Opredelitev podatkov, ki spadajo na področje uporabe poglavja II akta o podatkih**

18. Podatki, ki spadajo na področje uporabe poglavja II akta o podatkih, zajemajo podatke iz izdelka (člen 2(15)) in podatke iz povezane storitve (člen 2(16)), vključno z ustreznimi metapodatki, potrebnimi za razlago in uporabo teh podatkov (glej člene 2(17), 3(1), 4(1) in 5(1)).

19. Te smernice se nanašajo na podatke o vozilu, ki jih je izključno za namene teh smernic treba razumeti kot podatke o izdelku, ustvarjene z uporabo vozila (glej odstavek 12 teh smernic), in podatke o storitvah, povezanih z vozilom (glej odstavek 14 teh smernic).

20. Akt o podatkih uporabnikom in tretjim osebam, ki jih izbere uporabnik, podeljuje pravico do dostopa do podatkov o vozilu in njihove uporabe. Ne vključuje pa pravil glede pravic dostopa do funkcij ali virov vozila ([8]). Zato tudi te smernice ne vključujejo pravil glede pravic dostopa do funkcij ali virov vozila.

([8]) Vire vozila je treba razumeti kot tehnično infrastrukturo vozila (strojno in programsko opremo), ki se uporablja za obdelavo podatkov (računalniški viri, kot so elektronske krmilne enote ter sprožila/senzorji), za dostop do podatkov, za prenos podatkov izven vozila ali za interakcijo z voznikom (komunikacijski viri, kot sta armaturna plošča ali vmesnik človek-stroj).

21. V skladu s pojasnili iz uvodne izjave 15 bi morali imetniki podatkov odobriti dostop le do „surovih“ in „predhodno obdelanih“ podatkov, vključno s spremnimi metapodatki, potrebnimi za razlago in uporabo podatkov. Nasprotno pa se za „informacije, ki izhajajo ali so pridobljene iz takih podatkov“ šteje, da ne spadajo na področje uporabe te uredbe.

22. Namen akta o podatkih je uporabnikom in tretjim osebam omogočiti dostop do podatkov. Zato je treba vse podatke, ustvarjene z uporabo vozila ali med opravljanjem storitve, povezane z vozilom, načeloma šteti za zajete v področje uporabe akta o podatkih, razen če gre za „informacije, ki izhajajo ali so pridobljene“ iz surovih in predhodno obdelanih podatkov o vozilu v smislu akta o podatkih.

23. Zaradi različnih možnih tehničnih izvedb in možnosti prihodnjega razvoja so naslednji oddelki in primeri namenjeni zgolj ponazoritvi in niso izčrpni.

2.3.1 *Surovi podatki*

24. Surovi podatki so podatki, ki niso bistveno spremenjeni. Znani so tudi kot izvorni ali primarni podatki. Nanašajo se na podatkovne točke, ki se samodejno ustvarijo brez kakršne koli nadaljnje obdelave (uvodna izjava 15). To vključuje podatke, ki izhajajo neposredno iz uporabniških dejanj (krmilni elementi, zasloni, gumbi itd.), ali podatke, ki jih samodejno ustvarijo na primer senzorji vozila.

2.3.2 *Predhodno obdelani podatki*

25. Predhodno obdelani podatki so podatkovne točke, ki so bile obdelane za to, „da bi bile razumljive in uporabne pred nadaljnjo obdelavo in analizo“ (uvodna izjava 15). Ti podatki vključujejo „podatke, zbrane z enim senzorjem ali povezano skupino senzorjev, da bi bili zbrani podatki razumljivi za primere širše uporabe, in sicer z določitvijo fizikalne količine ali lastnosti ali spremembe fizikalne količine, kot so temperatura, tlak, pretok, zvok, vrednost pH, raven tekočine, položaj, pospešek ali hitrost“. Akt o podatkih tako uporablja *funkcionalno* razumevanje obdelave podatkov (pri čemer *funkcija* pomeni narediti podatke razumljive in uporabne). Dejavniki, kot sta zapletenost obdelave ali potreba po zaščiti naložb v takšno obdelavo, nimajo vloge pri opredelitvi predhodno obdelanih podatkov.

26. Skupna značilnost predhodno obdelanih podatkov je, da opisujejo in označujejo delovanje ali stanje vozila. Predhodno obdelani podatki niso „nove“ informacije; narava osnovnih podatkov ostaja nespremenjena. Drugače povedano, podatki, tudi če so normalizirani, preoblikovani, filtrirani, kalibrirani, pretvorjeni, združeni, ponovno vzorčeni, popravljeni ali kako drugače izmerjeni, izračunani ali obdelani, še vedno odražajo dejanske dogodke ali pogoje, kot so jih zajeli senzorji ali sistemi vozila (npr. temperatura, hitrost, pospešek, položaj). Vsebina ali pomen izvornih podatkov ostaja nespremenjen in je bil le pripravljen ali izpopolnjen za prihodnjo uporabo.

2.3.3 *Informacije, ki izhajajo ali so pridobljene iz podatkov*

27. „Informacije, ki izhajajo ali so pridobljene“ iz surovih in predhodno obdelanih podatkov, so po drugi strani izključene iz področja uporabe akta o podatkih. Informacije, ki izhajajo ali so pridobljene iz podatkov, so „rezultat dodatnih naložb v pripisovanje vrednosti ali vpogledov iz podatkov, zlasti z lastniškimi, kompleksnimi algoritmi, vključno s tistimi, ki so del lastniške programske opreme“ (uvodna izjava 15).

28. Pri pojmu „informacije, ki izhajajo ali so pridobljene“ iz podatkov gre za precej več kot zgolj tehnično obravnavo. Kot je prikazano v uvodni izjavi 15 („informacije, ki izhajajo ali so pridobljene“ iz surovih ali predhodno obdelanih podatkov) in pojasnjeno zgoraj (v odstavku 26 teh smernic), je *narava informacij*, zastopanih v podatkovni točki, odločilna razlikovalna značilnost. Podatke, ki „določajo fizikalno količino ali lastnost ali spremembo fizikalne količine“ povezanega izdelka, je treba obravnavati v okviru področja uporabe akta o podatkih. Nasprotno pa podatki, ki predstavljajo povsem „nove“ informacije, ki jih je imetnik podatkov ustvaril z dodatnimi naložbami v pripisovanje vrednosti ali vpogledov obstoječim surovim in predhodno obdelanim podatkom, ne spadajo v to področje uporabe.

29. Kot je navedeno v uvodni izjavi 15 („zlasti z lastniškimi, kompleksnimi algoritmi“) in v skladu s ciljem akta o podatkih, da se zaščitijo podatkovne inovacije imetnikov podatkov, morajo „informacije, ki izhajajo ali so pridobljene“ iz podatkov biti rezultat obdelave, ki vključuje določeno kompleksnost ali iznajdljivost. Zato zaradi izvajanja osnovnih matematičnih operacij, kot so seštevanje, odštevanje, množenje, deljenje ali izračun povprečja, določena podatkovna točka ne izpade iz področja uporabe, četudi obdelava privede do dodatnih vpogledov, ki presegajo pomen ali vsebino izvornih podatkov (npr. uporaba predhodno obdelanih podatkovnih točk „stopnja pretoka goriva v litrih/uro“ in „hitrost vozila v km/h“ za izračun trenutne ali povprečne porabe goriva).

30. Namen akta o podatkih je uporabnikom in tretjim osebam omogočiti dostop do (so)ustvarjenih podatkov in njihovo uporabo za razvoj inovativnih izdelkov in storitev pod enakimi pogoji kot imetnik podatkov. Zato je inovativna obdelava s strani imetnikov podatkov za pridobivanje dodatnih vrednosti ali vpogledov iz neobdelanih ali predhodno obdelanih podatkov zaščitena pred razkritjem, osnovni podatki, ki služijo kot vložek za takšno obdelavo, pa na splošno ostajajo zajeti, razen če so ti podatki sami po sebi informacije, ki izhajajo ali so pridobljene iz podatkov v smislu akta o podatkih.

31. To razmišljanje lahko bolje ponazori kombinacija podatkov iz več virov, kot so senzorji. V skladu z uvodno izjavo 15 je treba „informacije, pridobljene z združevanjem senzorjev, na podlagi katerega se podatki pridobivajo ali povzamejo iz več senzorjev,“ šteti za informacije, ki ne spadajo na področje uporabe akta o podatkih. Vendar to ne pomeni, da bi bila vsaka kombinacija različnih podatkovnih točk sama po sebi dovolj, da se pridobljeni podatki izključijo iz področja uporabe. To potrjuje uvodna izjava 15, v skladu s katero se v določenih okoliščinah podatki, ki so „kombinirani z drugimi podatki“, štejejo za zajete. Namesto tega mora obdelava podatkov iz več virov, da bi bila izključena iz področja uporabe, privesti do *povsem novih vpogledov*, ki presegajo osnovne matematične operacije v zvezi z izvornimi podatki (npr. sistemi za zaznavanje predmetov, ki obdelujejo podatke iz več virov za analizo okolice vozila). Nasprotno pa je treba podatke, ki so rezultat kombinacije podatkov *brez novih pomembnejših vpogledov ki presegajo naravo informacij, zastopanih v izvornih podatkih*, šteti za zajete v področje uporabe. Primeri takih podatkov vključujejo dodajanje podatkov o lokaciji na podlagi globalnega satelitskega navigacijskega sistema (GNSS) kot oznake drugim podatkom o vozilu za pridobitev podatkov, vezanih na lokacijo, časovno žigosanje podatkovne točke ali usklajevanje podatkov senzorjev iz globalnega satelitskega navigacijskega sistema z zemljevidom za zagotavljanje natančnejše geolokacije.

32. Napovedi prihodnjih dogodkov, vrednosti ali stanj se običajno štejejo kot zunaj področja uporabe, saj praviloma zagotavljajo „nove“ informacije, ki presegajo opis in opredelitev trenutnega delovanja ali stanja vozila (glej odstavek 26 teh smernic). „Napoved“ pomeni določeno stopnjo negotovosti (npr. napovedi poti vozila). To je v nasprotju z dogodki, vrednostmi ali stanji, ki so, čeprav se nanašajo na prihodnost, gotovi ali ne zahtevajo zapletene razlage, ki bi presegala osnovne matematične operacije. Primeri teh so vnaprej določen datum/obdobje naslednjega servisa ter trenutni parametri ali vrednosti, ekstrapolirani v prihodnost z osnovnimi matematičnimi operacijami, kot so linearne enačbe. Kadar se napovedani dogodek, vrednost ali stanje nanaša na podatke, ki bi brez tega napovednega elementa spadali v področje uporabe akta o podatkih, morajo imetniki podatkov omogočiti dostop do alternativne, čeprav manj natančne podatkovne točke, če je taka podatkovna točka predhodno obdelan podatek v smislu akta o podatkih in jim je tak podatek na voljo. Na primer, virtualni senzor ravni goriva lahko uporablja zapleten model strojnega učenja za napovedovanje prihodnje ravni goriva na podlagi sloga vožnje, zgodovine voženj in drugih dejavnikov. Vendar, če ima imetnik podatkov na voljo alternativni podatki o ravni goriva brez napovednega elementa, npr. prek manj natančnega signala iz fizičnega senzorja ravni goriva, morajo biti ti podatki dostopni.

2.3.4 *Primeri podatkov, ki spadajo in ne spadajo na področje uporabe*

33. Ob upoštevanju navedenega lahko primeri surovih podatkov v smislu akta o podatkih vključujejo:

(a) signale iz senzorja (npr. hitrost koles; tlak v pnevmatikah iz ventila sistema za nadzor tlaka v pnevmatikah; zavorni tlak; kotna hitrost; signali položaja oken, pedala za plin ali drugih sestavnih delov vozila; odčitki senzorjev za kisik; masni pretok zraka; volanski kot; število vrtljajev motorja na minuto);

(b) surove slikovne podatke ali podatke z vzorčevalnih mest v oblaku neposredno iz kamer in senzorjev LiDAR;

(c) zvočne valove, ki jih zajamejo mikrofoni;

(d) podatke o radarskih signalih pred uporabo algoritmov za zaznavanje ali sledenje objektov;

(e) surova sporočila iz vodila področnega krmilnega omrežja (CAN bus);

(f) podatke, ki izhajajo neposredno iz ročnih ukazov (npr. brisalca: prižgan, ugasnjen; uporaba klimatske naprave) ali iz preprostega sprožilca (npr. ključa: prižgan, ugasnjen; ročne zavore: aktivna, neaktivna;

(g) stanje sestavnih delov vozila (npr. vozilo, vrata, okno, pokrov motorja: zaklenjeno/odklenjeno) itd.

34. Primeri predhodno obdelanih podatkov ([9]) v smislu akta o podatkih lahko vključujejo:

(a) temperaturo, izmerjeno ali izračunano znotraj ali zunaj vozila (v °C ([10]), npr. olja, hladilne tekočine, motorja, baterijskih celic, katalizatorja, zunanjega zraka itd.);

(b) hitrost vozila (v km/h ali mph);

(c) pospešek vozila;

(d) nivoje tekočin (v litrih in kot odstotek, npr. goriva, olja, AdBlue, zavorne tekočine, tekočine za pranje vetrobranskega stekla);

(e) hitrost pretoka (npr. goriva);

(f) podatke na podlagi globalnega satelitskega navigacijskega sistema, kot je (popravljena) lokacija;

(g) vrednost odometra;

(h) porabo goriva/energije (v litrih/100 km ali miljah/galonah ali kWh/100 km), razen če je predvidena v smislu odstavka 32 teh smernic;

(i) povzetke voženj (npr. čas dneva, ko se vozilo uporablja; povprečna prevožena razdalja);

(j) raven akumulatorja (v voltih in v odstotkih);

(k) normaliziran tlak v pnevmatikah pri referenčni temperaturi (v psi, barih ali kPa);

(l) obrabo zavorne ploščice (v odstotkih), razen če je predvidena v smislu odstavka 32 teh smernic;

(m) čas ali razdaljo do naslednjega servisa, razen če je predvideno v smislu odstavka 32 teh smernic;

(n) stanje sistema ali sestavnega dela vozila, ki se pridobi z obdelavo surovih podatkov (npr. stanje motorja, tj. motor deluje: prižgan, ugasnjen; stanje sistema za zaustavitev/zagon: aktivno/neaktivno; stanje polnjenja akumulatorja: v teku/zaključeno/v okvari in kot odstotek, ne glede na to, ali je vozilo priključeno; stanje aktivacije samodejnih luči/brisalcev, protiblokirnega zavornega sistema ali zračne blazine; informacije, ki kažejo na okvare strojne opreme vozila, npr. kode napak ali opozorilne lučke za okvare);

(o) podatke, uporabljene kot parametri pri nadaljnji obdelavi ali izračunih, tudi če izvirajo iz dejavnosti uporabnika (npr. ciljna temperatura, ki jo nastavi uporabnik in jo klimatski sistem uporablja kot parameter za uravnavanje ogrevanja/hlajenja; ročno izbrano prestavo, ki jo krmilna enota menjalnika uporablja za upravljanje navora motorja; aktivacijo športnega načina, zaradi česar se parameter „športni način je aktiviran“ uporablja v več krmilnih logikah) itd.

35. Primeri informacij, ki izhajajo ali so pridobljene iz podatkov v smislu akta o podatkih lahko vključujejo ([11]):

(a) podatke, ustvarjene z dinamičnim preusmerjanjem in algoritmi za optimalno načrtovanje poti;

(b) podatke iz naprednih sistemov za pomoč voznikom, razen podatkov o (aktivacijskem) stanju (npr. zaznavanje in razvrščanje predmetov, napovedovanje poti, ocena tveganja, zaviranje v sili, ukazi za pomoč pri vožnji, kot so pomoč pri ohranjanju voznega pasu, prilagodljivi tempomat ali opozorila o prekoračitvi hitrosti);

(c) podatke iz algoritmov krmilne naprave motorja, ki optimizirajo učinkovitost porabe goriva, emisije in zmogljivost;

(d) podatke sistemov za analizo voznika, kot so rezultati vožnje ali ekološki rezultati;

(e) analizo resnosti trka itd.

([9]) Glede na posamezno arhitekturo vozila se lahko nekatere od teh podatkovnih točk prej uvrstijo med surove kot med predhodno obdelane podatke.

([10]) Enote, navedene v tem oddelku, so okvirne in ne izčrpne. Obveznost, da se podatkovna točka da na voljo, velja tudi, če se imetnik podatkov odloči za uporabo druge enote.

([11]) Ta seznam ne vpliva na obveznosti dajanja podatkov na voljo v skladu s sektorsko zakonodajo, glej odstavek 5.

3. DOSTOP DO PODATKOV O VOZILU (ČLENI 3, 4 IN 5)

36. Pravica uporabnikov do dostopa do podatkov o izdelku in povezanih storitvah ter njihove uporabe, vključno z namenom njihovega deljenja s tretjimi osebami po lastni izbiri, je osrednja značilnost poglavja II akta o podatkih. Imetniki podatkov lahko uporabnikom omogočijo dostop do podatkov bodisi neposredno v skladu s členom 3(1) bodisi posredno v skladu s členom 4(1).

37. S členom 3(1) se ne uvaja obveza, da se uporabniku odobri neposreden dostop do podatkov o izdelkih (tj. podatkov, zasnovanih tako, da se jih lahko prikliče) in povezanih podatkov o storitvah v vseh primerih, temveč le, „kadar je to ustrezno in tehnično izvedljivo“. Namen te formulacije je dati proizvajalcem vozil diskrecijsko pravico, ali bodo povezani izdelek zasnovali tako, da bo uporabniku omogočen „nenadzorovan„ dostop do podatkov (tj. brez posredovanja katere koli druge strani) ali dostop z dodatnim nadzorom v skladu s členom 4(1).

38. Kadar uporabniki ne morejo neposredno dostopati do podatkov iz vozila v skladu s členom 3(1), morajo imetniki podatkov uporabniku omogočiti posreden dostop do takoj razpoložljivih podatkov v skladu s členom 4(1). Poleg tega morajo v skladu s členom 5(1) imetniki podatkov na zahtevo uporabnika omogočiti dostop do takoj razpoložljivih podatkov tretji osebi ne glede na to, ali je uporabniku odobren neposreden ali posreden dostop do podatkov. „Takoj razpoložljivi podatki“ pomeni „podatke iz izdelka in podatke iz povezane storitve, ki jih imetnik podatkov zakonito pridobi ali jih lahko zakonito pridobi iz povezanega izdelka ali z njim povezane storitve brez nesorazmernega napora, ki bi presegal enostavno operacijo“ (člen 2(17)).

39. V avtomobilskem kontekstu je pomemben primer takoj razpoložljivih podatkov podatek, ki ga ustvari povezano vozilo in se pošlje na zaledni strežnik proizvajalca originalne opreme, zlasti v okviru koncepta „razširjenega vozila“. Takšni podatki bodo takoj razpoložljivi proizvajalcu originalne opreme.

40. Proizvajalci originalne opreme se lahko iz različnih razlogov odločijo, da določenih podatkovnih točk ne bodo priklicali ali hranili v zalednem sistemu, čeprav bi arhitektura vozila tehnično omogočala njihov prenos. Takšni razlogi vključujejo omejeno pasovno širino prenosa, zmogljivost obdelave ali druge omejitve, ki jih nalaga arhitektura vozila, stroške prenosa podatkov, zaznano pomanjkanje primerov poslovne uporabe itd. Kljub temu bi taki podatki lahko spadali na področje uporabe akta o podatkih, saj pojem „takoj razpoložljivi podatki“, vključuje podatke, ki jih imetnik podatkov sicer ne pridobi, a jih „lahko zakonito pridobi“. Ko proizvajalci originalne opreme ocenijo, ali je pridobitev določene podatkovne točke mogoča „brez nesorazmernega napora, ki bi presegal enostavno operacijo“, lahko upoštevajo dejavnike, kot so tehnična zapletenost in stroški pridobitve te podatkovne točke.

41. Akt o podatkih je tehnološko nevtralen in ne določa strogih pogojev glede oblike ali kakovosti podatkov oziroma načina, kako morajo imetniki podatkov omogočiti dostop do takoj razpoložljivih podatkov o vozilu. Imetniki podatkov lahko načeloma svobodno odločajo o načinu, na katerega bodo dostop omogočili. To lahko na primer vključuje rešitve oddaljenega zaledja, dostop v vozilu ali celo uporabo storitve posredovanja podatkov. Imetniki podatkov morajo izpolnjevati pogoje za dostop in uporabo iz členov 3 – 5, vključno z zahtevo, da dajo na voljo podatke v enaki kakovosti kot so na voljo imetniku podatkov (člena 4(1) in 5(1)). Če se po izbranem načinu dostopa pridobijo podatki, ki so na primer manj točni, popolni, zanesljivi, relevantni in redno posodobljeni (glej uvodno izjavo 30) kot podatki, do katerih ima sam imetnik podatkov možnost dostopati na druge načine, to ne izpolnjuje obveznosti glede kakovosti. V takih primerih mora imetnik podatkov omogočiti dostop na način, ki uporabniku ali tretji osebi omogoča prejemanje podatkov enakovredne kakovosti, razen če je na podlagi akta o podatkih, drugega prava Unije ali nacionalne zakonodaje, sprejete v skladu s pravom Unije, drugačna ureditev upravičena.

42. Zahteva, da se dajo na voljo podatki „v enaki kakovosti kot so na voljo imetniku podatkov“, vključuje tudi pravilo, da ne sme priti do diskriminacije uporabnika ali tretjih oseb, kot so neodvisne servisne delavnice ali drugi neodvisni ponudniki storitev. To pomeni, da imetniki podatkov ne smejo omogočiti dostopa do teh podatkov na ravni kakovosti, ki je nižja od ravni, na kateri so podatki na voljo njim samim, hčerinskim družbam ali pooblaščenim partnerjem, trgovcem in serviserjem.

43. Poleg tega se v členih 3(1), 4(1) in 5(1) akta o podatkih zahteva, da so podatki uporabniku in tretjim osebam na voljo „enostavno“. To pomeni, da je treba omogočiti dostop na enostaven način in brez neupravičenih ovir, stroškov ali postopkovnih zapletov.

44. Kadar se imetniki podatkov odločijo, da bodo uporabniku dali na voljo podatke prek namenskih vrat diagnostičnega sistema v vozilu (OBD-II), se od uporabnika ne sme zahtevati, da na lastne stroške kupi specializirano orodje za dostop ali da ima napredna tehnična znanja za priklic podatkov. Zato se lahko imetniki podatkov odločijo, da uporabniku skupaj s kupljenim, najetim ali zakupljenim vozilom brez dodatnih stroškov zagotovijo ustrezno orodje za dostop ali pa podatke dajo na voljo prek drugih sredstev dostopa, kot je oddaljeni zaledni strežnik. Ta odstavek ne vpliva na sektorsko zakonodajo, zlasti na člene 61–66 in Prilogo X k uredbi o homologaciji.

45. Akt o podatkih zahteva le dajanje na voljo podatkov, ki so zasnovani tako, da jih je mogoče priklicati. S tem so izključeni na primer podatki, ki se obdelujejo „na robu“ (tj. znotraj vozila) in do katerih ne more dostopati nobena stranka, niti proizvajalci originalne opreme, saj se po obdelavi takoj izbrišejo. Nekatere podatkovne točke, kot so podatki pospeškometra, hitrost vozila, lokacija na podlagi globalnega satelitskega navigacijskega sistema (GNSS) ali vrednost odometra, so bistvene za številne primere poprodajne uporabe. Zato se proizvajalce originalne opreme spodbuja, naj upoštevajo pomen podatkovnih točk za neodvisne ponudnike poprodajnih storitev, ko se odločajo, ali bodo take podatkovne točke zasnovali tako, da jih bo mogoče priklicati iz vozila.

4. STROŠKI DOSTOPA DO PODATKOV

46. Imetniki podatkov, ki so v odnosih med podjetji dolžni dati podatke na voljo prejemniku podatkov, zlasti na podlagi člena 5, so v skladu s členom 9 upravičeni do primernega nadomestila. To ne vpliva na drugo pravo Unije ali nacionalno zakonodajo, sprejeto v skladu s pravom Unije, ki ureja dostop do podatkov v avtomobilski industriji, vključno s tehničnimi informacijami, potrebnimi za tehnične preglede ([12]). Podrobna navodila o tem, kako izračunati tako nadomestilo, bodo na voljo v prihodnjih smernicah Komisije o izračunu razumnega nadomestila v skladu s členom 9(5).

5. RAZNO

47. Komisija spodbuja pristojne organe, ki izvršujejo akt o podatkih, naj v skladu s točko (g) člena 37(5) akta o podatkih dejavno sodelujejo z drugimi ustreznimi organi v avtomobilskem sektorju, zlasti z nacionalnimi pristojnimi organi na podlagi uredbe o homologaciji in splošne uredbe o varstvu podatkov, da bi zagotovili ustrezno izvrševanje in nemoteno medsebojno delovanje akta o podatkih in druge ustrezne zakonodaje. Komisija si bo prizadevala za konstruktiven dialog s pristojnimi organi, ki izvršujejo akt o podatkih, in drugimi ustreznimi organi v avtomobilskem sektorju, da bi podprla njihove dejavnosti. V tem okviru lahko Evropski odbor za podatkovne inovacije deluje kot forum za spodbujanje doslednosti in vzajemnega učenja med sektorji in državami članicami EU.

48. Komisija spodbuja vse deležnike iz zadevne industrije, naj se vključijo v dialog, da se doseže uravnoteženo izvajanje, pri čemer naj upoštevajo legitimne interese vseh zadevnih strani. Ta dialog lahko obravnava ne le izvajanje akta o podatkih, temveč tudi druga vprašanja, ki so pomembna za avtomobilski ekosistem. Komisija se zavzema za spodbujanju takšnega vzajemno koristnega dialoga.

49. Komisija spodbuja in olajšuje razvoj in sprejemanje standardov za dostop do podatkov v avtomobilski industriji ter učinkovito sodeluje z ustreznimi organi za standardizacijo in upravljanje podatkov, da se zagotovijo interoperabilnost, varnost in poštena konkurenca.

50. Glede na novost akta o podatkih in nenehni razvoj ustreznih tehnologij je treba te smernice po ustreznem obdobju pregledati, da se oceni njihova učinkovitost v avtomobilskem sektorju in opredelijo morebitna odprta vprašanja.

([12]) Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).