C/2025/5026

15.9.2025

KOMISJONI TEATIS

Juhend sõidukiandmete kohta, mis on lisatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2023/2854 (andmemäärus)

(EMPs kohaldatav tekst)

(C/2025/5026)

1. SISSEJUHATUS

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/2854 ([1]) (ühtlustatud õigusnormide kohta, millega reguleeritakse õiglast juurdepääsu andmetele ja andmete kasutamist; edaspidi „andmemäärus“) eesmärk on tagada andmete väärtuse õiglane jagunemine ja suurendada andmete kättesaadavust. See loob tingimused eduka andmepõhise majanduse jaoks ning võimaldab arendada uuenduslikke tooteid, teenuseid ja ärimudeleid. Andmemäärus on horisontaalne õigusakt, mida kohaldatakse kõigis majandussektorites ja -valdkondades.

2. Käesolevas sõidukiandmeid käsitlevas juhendis antakse autotööstuse sidusrühmadele kohandatud nõuandeid selle kohta, kuidas rakendada andmemääruse II peatükki. Selle eesmärk on selgitada andmemääruses sätestatud põhikohustusi, kuna need on seotud käesoleva juhendi punktis 19 määratletud sõidukiandmetega, keskendudes andmetele, mis kuuluvad andmemääruse II peatüki kohaldamisalasse, ja kohaldatavatele juurdepääsueeskirjadele.

3. Käesoleva juhenddokumendi koostamisel viis komisjon läbi põhjaliku konsultatsiooni. Ta konsulteeris paljude sidusrühmadega, kes esindavad kogu autotööstuse väärtusahelat, tagades samal ajal geograafilise ja valdkondliku tasakaalu. Konsultatsioon hõlmas seminare, küsimustikke ja sidusrühmade kohtumisi. Komisjon analüüsis ja kaalus nõuetekohaselt saadud ulatuslikku teavet ning tugines sellele juhendi koostamisel.

4. Käesolev dokument on mõeldud üksnes juhendiks. Sellega ei laiendata ega muudeta andmemäärusega kehtestatud õigusi ega kohustusi.

5. Käesolev juhend on seotud üksnes andmemäärusega. Seetõttu ei tohiks seda käsitada tõlgendusena ja see ei mõjuta järgmiste õigusaktide kohaldamist:

   — sektoripõhised õigusaktid, nagu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/858 (edaspidi „tüübikinnituse määrus“) ([2]) või komisjoni määrus (EL) nr 461/2010 ([3]) ja sellele lisatud suunised ([4]), eelkõige juhul, kui selliseid õigusakte kohaldatakse sõiduki andmetele juurdepääsemise suhtes (nt pardadiagnostika (OBD) teave või sõidukite heiteandmed);

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/2854 ühtlustatud õigusnormide kohta, millega reguleeritakse õiglast juurdepääsu andmetele ja andmete kasutamist, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2394 ja direktiivi (EL) 2020/1828 (andmemäärus) (ELT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Komisjoni 27. mai 2010. aasta määrus (EL) nr 461/2010 Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris (ELT L 129, 28.5.2010, lk 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), mida on muudetud komisjoni 17. aprilli 2023. aasta määrusega (EL) 2023/822, millega muudetakse määrust (EL) nr 461/2010 selle kohaldamisaja osas (ELT L 102I, 17.4.2023, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Komisjoni teatis „Täiendavad suunised vertikaalsete piirangute kohta mootorsõidukite müüki ja remonti ning nende varuosade turustamist käsitlevates kokkulepetes“ (ELT C 138, 28.5.2010, lk 16), mida on muudetud dokumendiga „Komisjoni teatises „Täiendavad suunised vertikaalsete piirangute kohta mootorsõidukite müüki ja remonti ning nende varuosade turustamist käsitlevates kokkulepetes“ tehtavad muudatused“ (ELT C 133I, 17.4.2023, lk 1).

— muud asjakohased õigusaktid, nagu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2016/679 (isikuandmete kaitse üldmäärus, vt andmemääruse põhjendus 7 ja artikli 1 lõige 5) ([5]) või Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/2413 (taastuvenergia direktiiv) ([6]) ja sellele lisatud komisjoni teatis akudega seotud andmete jagamise kohta ([7]).

6. Käesolevas juhendis käsitletakse üksnes autotööstust. See hõlmab algseadmete valmistajaid, tarnijaid, järelturuteenuste osutajaid ja kindlustusandjaid. Seega ei saa selle sisu automaatselt üle kanda teistele tööstusharudele ega avalikule sektorile.

7. Käesolev juhend ei asenda ega tühista komisjoni muid andmemäärust käsitlevaid juhenddokumente. Pigem täiendab see juhend neid dokumente ja neid tuleks lugeda koos nendega.

8. ELi õigusaktide õiguslikult siduva tõlgendamise ainupädevus on Euroopa Liidu Kohtul. Seetõttu ei mõjuta andmemääruse tõlgendus, mille komisjon annab seoses selle kohaldamisega sõidukiandmetele, Euroopa Liidu Kohtu võimalikku tõlgendust.

9. Käesolevas juhendis väljendatud seisukohad ei mõjuta seisukohta, mille komisjon võib võtta Euroopa Liidu Kohtus.

2. ANDMEMÄÄRUSE II PEATÜKI KOHALDAMISALASSE KUULUVAD ANDMED

10. Andmemääruse II peatükis on sätestatud ühendatud toodete ja seotud teenuste kasutajate juurdepääs andmetele ja nende kasutamise õigused.

2.1. **Ühendatud toode**

11. „Ühendatud toode“ – ese, mis võtab vastu, loob või kogub andmeid oma kasutuse või keskkonna kohta ning on võimeline edastama toote kasutamisel loodud andmeid elektroonilise side teenuse, füüsilise ühenduse või sisseehitatud juurdepääsu kaudu ja mille peamine ülesanne ei ole andmete talletamine, töötlemine ega edastamine muude isikute kui kasutaja nimel (artikli 2 punkt 5).

12. Käesolevas juhendis käsitletakse üksnes sõidukeid, mis on „ühendatud tooted“ artikli 2 punkti 5 tähenduses. Algseadmete valmistaja või andmevaldaja ülesanne on hinnata, kas sõiduk kvalifitseerub ühendatud tooteks.

2.2. **Seotud teenus**

13. „Seotud teenus“ – muu digiteenus kui elektroonilise side teenus, sealhulgas tarkvara, mis on ostmise, rendi või liisimise ajal tootega ühendatud nii, et selle puudumine takistaks ühendatud tootel täita üht või mitut oma funktsiooni, või mille tootja või kolmas isik hiljem tootega ühendab, et ühendatud toote funktsioone täiendada, ajakohastada või kohandada (artikli 2 punkt 6).

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. oktoobri 2023. aasta direktiiv (EL) 2023/2413, millega muudetakse direktiivi (EL) 2018/2001, määrust (EL) 2018/1999 ja direktiivi 98/70/EÜ seoses taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamisega ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv (EL) 2015/652 (ELT L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Komisjoni teatis akudega seotud andmete jagamise nõuete kohaldamise kohta läbivaadatud taastuvenergia direktiivi alusel (ELT C, C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Käesolevas juhendis käsitletakse üksnes seotud teenuseid artikli 2 punkti 6 tähenduses, mis on ühendatud käesoleva juhendi punktis 12 määratletud sõidukiga (käesolevas juhendis võib seda nimetada „sõidukiga seotud teenuseks“).

15. Sõidukiga seotud teenus eeldab kahesuunalist andmevahetust sõiduki ja teenuseosutaja vahel (olenemata sellest, kas tegemist on algseadmete valmistaja või kolmanda isikuga), mis mõjutab sõiduki toimimist või käitumist (vt põhjendus 17). Teenuseid, mis ei mõjuta sõiduki toimimist, ei saa käsitada seotud teenustena. Selliste teenuste hulka kuuluvad näiteks nutitelefoni rakendus, mis analüüsib ja kuvab elektrisõidukite laadimisajalugu, edastamata sõidukile käske, või sõidupõhine kindlustusteenus, mis analüüsib sõiduki andmeid, et luua juhi käitumisprofiil.

16. Traditsioonilisi järelturuteenuseid, nagu nõustamisabi-, analüüsi- või finantsteenuseid ning regulaarset remonti ja hooldust, ei loeta üldiselt sõidukiga seotud teenuseks, sest need „ei mõjuta ühendatud toote toimimist“ või nendega „ei kaasne teenuseosutaja poolt ühendatud tootele andmete või käskude edastamine“ (vt põhjendus 17). Need teenused ei ole „otseselt seotud ühendatud toote funktsioonide toimimisega“. Näiteks „regulaarset“ remonti ja hooldust, nagu pidurite asendamine või õlivahetus, ei käsitata seotud teenustena, kui neid osutatakse käsitsi ja väljaspool internetti (st need ei ole digiteenused). Lisaks ei pruugi need teenused tingimata „täiendada või kohandada sõiduki funktsioone“ ega hõlmata sõidukile andmete või käskude edastamist.

17. Sõidukitega seotud teenused autotööstuses võivad hõlmata järgmist:

— sõiduki kaugjuhtimisteenused, mis aktiveerivad või täidavad sõiduki funktsioone (nt ukse kauglukustamine/avamine, mootori käivitamine/seiskamine, kabiini temperatuuri eelkohandamine, elektrisõidukite laadimise juhtimine);

— „mitteregulaarne“ remont ja hooldus, mis hõlmavad kahesuunalist andmevahetust sõiduki ja teenuseosutaja vahel ning täiendavad või kohandavad sõiduki funktsionaalsust. Selline on näiteks teenus, mis prognoosib hooldusvajadusi juhi käitumisandmete põhjal ja kuvab hooldushoiatusi ja soovitusi sõiduki näidikupaneelil;

— pilvepõhised teenused, mis salvestavad juhi eelistusi istme ja peegli asendi, meelelahutusliku teabe, sõidurežiimi, temperatuuri jne suhtes ning rakendavad neid automaatselt sõidukile;

— dünaamilised marsruudi optimeerimise teenused, mille puhul kasutatakse sõiduki andmeid (nt aku- või kütusetase, rehvirõhk), et soovitada sõiduki näidikupaneeli kaudu marsruute, laadimisjaamu või tanklaid.

2.3. **Andmemääruse II peatüki kohaldamisalasse kuuluvate andmete määratlus**

18. Andmemääruse II peatüki kohaldamisalasse kuuluvad andmed hõlmavad toote kasutamisel loodud andmeid (artikli 2 punkt 15) ja seotud teenuse kasutamisel loodud andmeid (artikli 2 punkt 16), sealhulgas asjakohaseid metaandmeid, mis on vajalikud nende andmete tõlgendamiseks ja kasutamiseks (vt artikli 2 punkt 17, artikli 3 lõige 1, artikli 4 lõige 1 ja artikli 5 lõige 1).

19. Käesolevas juhendis käsitletakse sõiduki andmeid, mida tuleks üksnes juhendi tähenduses mõista kui sõiduki kasutamisel loodud tooteandmeid (vt käesoleva juhendi punkt 12) ja sõidukiga seotud teenuse kasutamisel loodud andmeid (vt käesoleva juhendi punkt 14).

20. Andmemäärusega antakse kasutajatele ja kasutaja valitud kolmandatele isikutele õigus sõidukiandmetele juurde pääseda ja neid kasutada. See ei sisalda norme sõiduki funktsioonidele või ressurssidele juurdepääsemise õiguste kohta ([8]). Seega ei ole sõiduki funktsioonidele või ressurssidele juurdepääsemise õigusi käsitlevad normid käesoleva juhendi osa.

([8]) Sõiduki ressursside all tuleks mõista sõiduki tehnilist taristut (nii riist- kui ka tarkvara), mida kasutatakse andmete töötlemiseks (andmetöötlusressursid, näiteks elektroonilised juhtseadmed ja täiturid/andurid), andmetele juurdepääsuks, andmete edastamiseks väljaspoole või juhiga suhtlemiseks (sidevahendid, nagu näidikupaneel või kasutajaliides).

21. Kooskõlas põhjenduses 15 esitatud selgitustega peaksid andmevaldajad andma juurdepääsu üksnes toor- ja eeltöödeldud andmetele, sealhulgas kaasnevatele metaandmetele, mis on vajalikud andmete tõlgendamiseks ja kasutamiseks. Seevastu „sellistest andmetest tuletatud või saadud teavet“ tuleks lugeda andmemääruse kohaldamisalast välja jäävaks.

22. Andmemääruse eesmärk on teha andmed kättesaadavaks kasutajatele ja kolmandatele isikutele. Seepärast tuleks kõiki andmeid, mis on loodud sõiduki või sõidukiga seotud teenuse kasutamisel, põhimõtteliselt käsitada andmemääruse kohaldamisalasse kuuluvana, välja arvatud juhul, kui need on „tuletatud või saadud“ sõiduki toor- ja eeltöödeldud andmetest andmemääruse tähenduses.

23. Kuna võimalikud tehnilised rakendused on mitmekesised ja võimalik on edasine arendustegevus, on järgmised punktid ja näited mõeldud näitlike ja mittetäielikena.

2.3.1. *Toorandmed*

24. Toorandmed on andmed, mida ei ole oluliselt muudetud. Neid nimetatakse ka alg- või esmasteks andmeteks. Need on automaatselt loodud andmepunktid, mille puhul ei kasutata täiendavat töötlemist (põhjendus 15). See hõlmab andmeid, mis tulenevad otseselt kasutaja tegevusest (juhtimisseadmed, ekraanid, nupud jne) või andmeid, mille on automaatselt loonud näiteks sõiduki andurid.

2.3.2. *Eeltöödeldud andmed*

25. Eeltöödeldud andmed on andmepunktid, mida on töödeldud selleks, „et muuta need enne edasist töötlemist ja analüüsi arusaadavaks ja kasutatavaks“ (põhjendus 15). Need hõlmavad „andmeid, mis on kogutud ühest andurist või ühendatud andurite rühmast, et muuta kogutud andmed arusaadavaks laiemate kasutusmallide puhul, tehes kindlaks füüsikalise suuruse või omaduse või muutuse sellises füüsikalises suuruses nagu temperatuur, rõhk, voolukiirus, heli, pH väärtus, vedeliku tase, asukoht, kiirendus või kiirus“. Seega kohaldatakse andmemääruses andmetöötluse *funktsionaalset* mõistmist (*funktsioon* on muuta andmed arusaadavaks ja kasutatavaks). Eeltöödeldud andmete määratlemisel ei mängi rolli sellised tegurid nagu töötlemise keerukus või vajadus kaitsta sellisesse töötlemisse tehtavaid investeeringuid.

26. Eeltöödeldud andmete ühine tunnus on see, et need kirjeldavad ja iseloomustavad sõiduki toimimist või seisundit. Eeltöödeldud andmed ei ole „uus“ teave; alusandmete olemus jääb muutumatuks. Teisisõnu, andmed, isegi kui need on normaliseeritud, ümber kujundatud, filtreeritud, kalibreeritud, teisendatud, koondatud, taasvalitud, korrigeeritud või muul viisil mõõdetud, arvutatud või töödeldud, peegeldavad ikkagi sõiduki andurite või süsteemide poolt registreeritud tegelikke sündmusi või tingimusi (nt temperatuur, kiirus, kiirendus, asukoht). Algandmete sisu või tähendust ei muudeta ning need on lihtsalt ette valmistatud või puhastatud tulevaseks kasutamiseks.

2.3.3. *Tuletatud või saadud andmed*

27. Seevastu töötlemata ja eeltöödeldud andmetest „tuletatud või saadud teave“ on andmemääruse kohaldamisalast välja jäetud. Tuletatud või saadud andmed „tulenevad täiendavatest investeeringutest andmete põhjal väärtuste määramisse või teadmiste omandamisse, eelkõige omandiõigusega kaitstud keerukate algoritmide abil, sealhulgas juhul, kui need moodustavad osa omandiõigusega kaitstud tarkvarast“ (põhjendus 15).

28. Mõiste „tuletatud või saadud andmed“ läheb palju kaugemale pelgalt tehnilisest kaalutlusest. Nagu on näidatud põhjenduses 15 (töötlemata või eeltöödeldud andmetest „tuletatud või saadud teave“) ja juba eespool (käesoleva juhendi punktis 26) selgitatud, on määravaks tunnuseks andmepunktis esitatud *teabe olemus*. Andmeid, millega määratakse kindlaks ühendatud toote füüsikaline suurus või omadus või muutus sellises füüsikalises suuruses, tuleks lugeda andmemääruse kohaldamisalasse kuuluvateks. Seevastu andmed, mis kujutavad endast täiesti „uut“ teavet, mille on loonud andmevaldaja, kes teeb lisainvesteeringuid, et määrata olemasolevatele töötlemata ja eeltöödeldud andmetele väärtusi või omandada nende põhjal teadmisi, kohaldamisalasse ei kuulu.

29. Nagu on märgitud põhjenduses 15 („eelkõige omandiõigusega kaitstud keerukate algoritmide abil“) ja kooskõlas andmemääruse eesmärgiga kaitsta andmevaldajate andmeinnovatsioone, peavad „tuletatud või saadud andmed“ olema teatava keeruka või leidliku töötlemise tulemus. Seetõttu ei põhjusta põhiliste matemaatiliste tehete tegemine, nagu liitmine, lahutamine, korrutamine, jagamine või keskmise arvutamine, andmepunkti kohaldamisalast väljajäämist, isegi kui töötlemise tulemusel saadakse täiendavaid teadmisi, mis lähevad algandmete tähendusest või sisust kaugemale (nt kasutades praeguse või keskmise kütusekulu arvutamiseks eeltöödeldud andmepunkte „kütuse voolukiirus liitrites tunnis“ ja „sõiduki kiirus km/h“).

30. Andmemääruse eesmärk on võimaldada kasutajatel ja kolmandatel isikutel pääseda juurde (kaas)loodud andmetele ja neid kasutada, et töötada välja uuenduslikke tooteid ja teenuseid andmevaldajaga võrdsetel alustel. Seega, kuigi andmevaldajate uuenduslik töötlemine, et saada toor- või eeltöödeldud andmetest täiendavaid väärtusi või teadmisi, on avalikustamise eest kaitstud, jäävad sellise töötlemise sisendina kasutatavad alusandmed üldjuhul kohaldamisalasse, välja arvatud juhul, kui sellised andmed on iseenesest tuletatud või saadud andmed andmemääruse tähenduses.

31. Seda põhjendust võib paremini illustreerida mitmest allikast, näiteks anduritest pärit andmete kombineerimisega. Põhjenduse 15 kohaselt tuleks „teave, mis on saadud anduriandmete sulandamise teel, mille käigus tuletatakse või saadakse ühendatud tootes kogutavaid andmeid mitmest andurist“, lugeda andmemääruse kohaldamisalast välja jäävaks. See ei tähenda siiski, et erinevate andmepunktide mis tahes kombinatsioon oleks iseenesest piisav, et muuta saadud andmed kohaldamisalast välja jäävaks. Seda kinnitab põhjendus 15, mille kohaselt loetakse andmed „kombineerituna muude andmetega“ andmed teatavatel tingimustel kohaldamisalasse kuuluvaks. Selle asemel peab mitmest allikast pärit andmete töötlemine selleks, et seda kohaldamisalast välja jätta, andma *täiesti uusi teadmisi*, mis lähevad algandmete suhtes rakendatavatest põhilistest matemaatilistest tehetest kaugemale (nt objektide tuvastamise süsteemid, mis töötlevad sõiduki ümbruse analüüsimiseks mitmest allikast pärit andmeid). Seevastu tuleks lugeda kohaldamisalasse kuuluvaks *andmeid, mis on saadud andmete kombineerimisel, saamata uusi sisulisi teadmisi, mis läheksid algandmetes esitatud teabe olemusest kaugemale*. Selliste andmete hulka kuuluvad näiteks globaalsel satelliitnavigatsioonisüsteemil (GNSS) põhinevate asukohaandmete lisamine märgisena muudele sõidukiandmetele, et saada asukohapõhiseid andmeid, andmepunktile ajatempli panemine või GNSSi-põhiste anduriandmete sidumine kaardiga, et saada täpsem asukohatuvastus.

32. Tulevikusündmuste, -väärtuste või -tingimuste prognoose ei loeta tavaliselt kohaldamisalasse kuuluvaks, sest need annavad tavaliselt uut teavet, mis läheb kaugemale sõiduki praeguse toimimise või seisundi kirjeldusest ja iseloomustusest (vt käesoleva juhendi punkt 26). „Prognoos“ viitab teatavale ebakindlusele (nt sõiduki trajektoori prognoosid). See on vastupidine sündmustele, väärtustele või tingimustele, mis ehkki tulevikus, on kindlad või mida ei ole vaja tõlgendada keerukalt, minnes kaugemale põhilistest matemaatilistest tehetest. Nende hulka kuuluvad näiteks eelkindlaksmääratud järgmine hoolduskuupäev/-periood ning praegused parameetrid või väärtused, mis ekstrapoleeritakse tulevikku, kasutades põhilisi matemaatilisi toiminguid, nagu lineaarvõrrandid. Kui prognoositav sündmus, väärtus või tingimus on seotud andmetega, mida loetaks ilma selle prognoosiva elemendita andmemääruse kohaldamisalasse kuuluvaks, peavad andmevaldajad tegema kättesaadavaks alternatiivse, kuigi vähem täpse andmepunkti, kui selline andmepunkt on eeltöödeldud teave andmemääruse tähenduses, ja kui see on neile hõlpsasti kättesaadav. Näiteks võib virtuaalne kütusetaseme andur kasutada keerukat masinõppemudelit, et prognoosida sõidustiili, teekonna ajaloo ja muude tegurite alusel tulevast kütusetaset. Kui aga andmevaldajale on hõlpsasti kättesaadavad alternatiivsed andmed kütusetaseme kohta ilma prognoosiva elemendita, nt vähem täpse füüsilise kütusetaseme anduri signaali kaudu, tuleb need andmed kättesaadavaks teha.

2.3.4. *Näited kohaldamisalasse kuuluvate ja sellest välja jäävate andmete kohta*

33. Eelkirjeldatut arvesse võttes võivad toorandmed andmemääruse tähenduses olla näiteks järgmised:

(a) andurisignaalid (nt ratta kiirus; rehvirõhk rehvirõhu jälgimissüsteemi ventiilist; pidurirõhk; lengerduskiirus; akende, gaasipedaali või muude sõidukiosade asendisignaalid; hapnikuanduri näidud; õhu massivooluhulk; rooliratta pöördenurk; mootori pöörete arv minutis);

(b) töötlemata kujutis või punktipilve andmed otse kaameratest ja lidar-anduritest;

(c) mikrofonidega registreeritud helilained;

(d) radarisignaali andmed enne objektituvastus- või jälgimisalgoritmide kohaldamist;

(e) töötlemata juhtimispiirkonna võrgu (CAN) siini sõnumid;

(f) andmed, mis tulenevad otseselt käsitsi antud käskudest (nt klaasipuhasti: sees/väljas; kliimaseadme kasutamine) või lihtsast lülitamisest (nt võti: sees/väljas; käsipidur: sees/väljas);

(g) sõiduki osa olek (nt sõiduk, uks, aken, kapott: lukustatud/lukustamata) jne.

34. Eeltöödeldud andmed ([9]) andmemääruse tähenduses võivad olla näiteks järgmised:

(a) sõiduki sees või väljaspool seda mõõdetud või arvutatud temperatuurid (°C ([10]), nt õli, jahutusvedelik, mootor, akuelemendid, katalüsaator, välisõhk jne);

(b) sõiduki kiirus (km/h või mph);

(c) sõiduki kiirendus;

(d) vedelike tasemed (liitrites ja protsendina, nt kütus, õli, AdBlue, pidurivedelik, tuuleklaasi puhastusvedelik);

(e) voolukiirused (nt kütuse);

(f) GNSSi-põhised andmed, näiteks (korrigeeritud) asukoht;

(g) läbisõidumõõdiku näit;

(h) kütuse-/energiakulu (liitrit/100 km või miili/gallon või kWh/100 km), välja arvatud juhul, kui seda prognoositakse käesoleva juhendi punkti 32 tähenduses;

(i) teekonna kokkuvõtted (nt sõidu kellaaeg; keskmine läbitud vahemaa);

(j) aku tase (voltides ja protsentides);

(k) normaliseeritud rehvirõhk viitetemperatuuril (psi, baari või kPa);

(l) piduriklotsi kulumine (protsentides), välja arvatud juhul, kui seda prognoositakse käesoleva juhendi punkti 32 tähenduses;

(m) järgmise hoolduseni jääv aeg või läbida jääv vahemaa, välja arvatud juhul, kui seda prognoositakse käesoleva juhendi punkti 32 tähenduses;

(n) toorandmete töötlemisel saadud sõiduki süsteemi või osa olek või seisukord (nt mootori olek, st töötav mootor: sees/väljas; seiskamis-/käivitussüsteemi olek: aktiivne/mitteaktiivne; aku laadimise olek: pooleli/lõpetatud/rikkeolekus ja protsentides, olenemata sellest, kas sõiduk on laaduriga ühendatud; automaatsete tulede/klaasipuhastite, mitteblokeeruva pidurisüsteemi või turvapadja aktiveeritus; teave sõiduki riistvara rikete kohta, nt veakoodid või rikkeindikaatorlambid);

(o) andmed, mida kasutatakse parameetritena edasises töötlemises või arvutustes, isegi kui need tulenevad kasutaja tegevusest (nt kasutaja määratud sihttemperatuur, mida kliimakontrollisüsteem kasutab parameetrina kütte/jahutuse reguleerimiseks; käsitsi valitud käik, mida jõuülekande juhtseade kasutab mootori pöördemomendi juhtimiseks; sportrežiimi aktiveerimine, mille tulemusel mitmed loogilised juhtimisseadmed kasutavad parameetrit „aktiivne sportrežiim“) jne.

35. Tuletatud või saadud andmed ([11]) andmemääruse tähenduses võivad olla näiteks järgmised:

(a) dünaamilise marsruudi muutmise ja optimaalse marsruudi planeerimise algoritmide loodud andmed;

(b) täiustatud juhiabisüsteemide andmed, mis ei ole (aktiveerimis)oleku andmed (nt objekti tuvastamine ja klassifitseerimine, trajektooriprognoosid, riskihinnang, hädapidurdus, sõiduabikäsud, näiteks rajalhoideabi, kohanduv püsikiirusehoidja või ülemäärase kiiruse hoiatus);

(c) andmed, mis saadakse mootori juhtimisalgoritmidest, mis optimeerivad kütusesäästlikkust, heidet ja jõudlust;

(d) juhi analüüsisüsteemide andmed, näiteks juhtimis- või ökoskoorid;

(e) kokkupõrke kriitilisuse analüüs jne.

([9]) Olenevalt konkreetse sõiduki ülesehitusest võib osa neist andmepunktidest liigitada pigem toor- kui eeltöödeldud andmeteks.

([10]) Käesolevas punktis nimetatud ühikud on mõeldud soovituslikuna ega ole ammendavad. Andmepunkti kättesaadavakstegemise kohustus kehtib ka juhul, kui andmevaldaja otsustab kasutada mõnda muud ühikut.

([11]) See loetelu ei mõjuta kohustust teha andmed kättesaadavaks vastavalt valdkondlikele õigusaktidele, vt punkt 5.

3. JUURDEPÄÄS SÕIDUKIANDMETELE (ARTIKLID 3, 4 JA 5)

36. Andmemääruse II peatüki põhisisu on kasutajate õigus pääseda juurde toote kasutamisel loodud andmetele ja seotud teenuste kasutamisel loodud andmetele ja neid kasutada, sealhulgas nende jagamiseks nende valitud kolmandate isikutega. Andmevaldajad võivad anda kasutajatele juurdepääsu andmetele kas otse kooskõlas artikli 3 lõikega 1 või kaudselt kooskõlas artikli 4 lõikega 1.

37. Artikli 3 lõikega 1 ei kehtestata kohustust anda kasutajale otsene juurdepääs toote kasutamisel loodud andmetele (st andmetele, mis on kavandatud olema kättesaadavad) ja seotud teenuste kasutamisel loodud andmetele kõigis olukordades, vaid üksnes „kui see on asjakohane ja tehniliselt teostatav“. Selle sõnastuse eesmärk on anda sõidukitootjatele kaalutlusõigus, kas kavandada ühendatud toode viisil, mis võimaldab kasutajale andmetele „kontrollimatu“ juurdepääsu (st ilma ühegi muu osapoole sekkumiseta) või lisakontrolliga juurdepääsu vastavalt artikli 4 lõikele 1.

38. Kui kasutajatel ei ole juurdepääsu andmetele otse sõidukist kooskõlas artikli 3 lõikega 1, peavad andmevaldajad andma kasutajale kaudse juurdepääsu hõlpsasti kättesaadavatele andmetele kooskõlas artikli 4 lõikega 1. Olenemata sellest, kas kasutajale antakse andmetele otsene või kaudne juurdepääs, peavad andmevaldajad tegema hõlpsasti kättesaadavad andmed kooskõlas artikli 5 lõikega 1 kasutaja taotlusel kättesaadavaks kolmandale isikule. „Hõlpsasti kättesaadavad andmed“ – toote kasutamisel loodud andmed ja seotud teenuse kasutamisel loodud andmed, mida andmevaldaja saab seaduslikult või võib seaduslikult saada ühendatud tootest või seotud teenusest, tegemata ebaproportsionaalseid jõupingutusi, mis ei ole pelgalt lihtsad toimingud (artikli 2 punkt 17).

39. Autotööstuse kontekstis on hõlpsasti kättesaadavate andmete oluline näide ühendatud sõiduki loodud andmed, mis saadetakse algseadmete valmistaja kaugserverisse, eelkõige „laiendatud sõiduki“ kontseptsiooni raames. Sellised andmed on hõlpsasti kättesaadavad algseadmete valmistajale.

40. Algseadmete valmistajad võivad erinevatel põhjustel otsustada teatavaid andmepunkte taustal mitte alla laadida või salvestada, ehkki sõiduki arhitektuur nende edastamist tehniliselt võimaldab. Selliste põhjuste hulka kuuluvad piiratud ribalaius, andmetöötlusvõimsus või muud sõiduki arhitektuurist tulenevad piirangud, andmeedastuskulud, äriotstarbelise kasutuse tajutav puudumine jne. Sellised andmed võivad siiski kuuluda andmemääruse kohaldamisalasse, kuna mõiste „hõlpsasti kättesaadavad andmed“ hõlmab andmeid, mida andmevaldaja ei omanda, kuid „saab seaduslikult omandada“. Hinnates, kas teatava andmepunkti omandamine on võimalik „tegemata ebaproportsionaalseid jõupingutusi, mis ei ole pelgalt lihtsad toimingud“, võivad algseadmete valmistajad arvesse võtta andmepunkti omandamise tehnilist keerukust ja maksumust.

41. Andmemäärus on tehnoloogianeutraalne ega kehtesta rangeid tingimusi andmete vormingu või kvaliteedi ega selle kohta, kuidas andmevaldajad peavad võimaldama juurdepääsu hõlpsasti kättesaadavatele sõidukiandmetele. Andmevaldajatel on põhimõtteliselt vabadus otsustada, milliste vahendite kaudu juurdepääs antakse. See võib hõlmata näiteks kauglahendusi, sõidukisisest juurdepääsu või ka andmevahendusteenuse kasutamist. Andmevaldajad peavad täitma artiklites 3–5 sätestatud juurdepääsu- ja kasutamistingimusi, sealhulgas nõuet teha andmed kättesaadavaks „andmevaldajale kättesaadavate andmetega sama kvaliteediga“ (artikli 4 lõige 1 ja artikli 5 lõige 1). Kui valitud juurdepääsumeetodi tulemuseks on näiteks vähem täpsed, täielikud, usaldusväärsed, asjakohased ja ajakohastatud andmed (vt põhjendus 30) kui need, millele on andmevaldajal muul viisil juurdepääs, ei ole kvaliteedikohustus täidetud. Sellistel juhtudel peab andmevaldaja võimaldama juurdepääsu vahendite kaudu, mis võimaldavad kasutajal või kolmandal isikul saada samaväärse kvaliteediga andmeid, välja arvatud juhul, kui andmemääruse, muu liidu õigusakti või liidu õiguse alusel vastu võetud siseriiklike õigusaktide alusel on õigustatud teistsugune kord.

42. Nõue teha andmed kättesaadavaks „andmevaldajale kättesaadavate andmetega sama kvaliteediga“ hõlmab ka nõuet, mille kohaselt ei tohi diskrimineerida kasutajat ega kolmandaid isikuid, näiteks sõltumatuid remonditöökodasid või muid sõltumatuid teenuseosutajaid. See tähendab, et andmevaldajad ei tohi teha neid andmeid kättesaadavaks madalama kvaliteediga kui see, mil andmed tehakse kättesaadavaks neile, nende tütarettevõtjatele või volitatud partneritele, edasimüüjatele ja remonditöökodadele.

43. Lisaks nõutakse andmemääruse artikli 3 lõikes 1, artikli 4 lõikes 1 ja artikli 5 lõikes 1, et andmed tehakse kasutajale ja kolmandatele isikutele „lihtsalt“ kättesaadavaks. See tähendab, et neile tuleb tagada lihtne juurdepääs ning ilma põhjendamatute tõkete, kulude või menetluslike takistusteta.

44. Kui andmevaldajad otsustavad teha andmed kasutajale kättesaadavaks sõidukis oleva spetsiaalse OBD-II pordi kaudu, ei saa kasutajalt nõuda, et ta ostaks omal kulul spetsiaalse juurdepääsuvahendi või omaks andmete saamiseks vajalikke kõrgetasemelisi tehnilisi oskusi. Seetõttu võivad andmevaldajad valida, kas pakkuda kasutajale koos ostetud, renditud või liisitud sõidukiga ilma lisakuludeta sobivat juurdepääsuvahendit või teha andmed kättesaadavaks muude juurdepääsuvahendite, näiteks kaugserveri kaudu. Käesolev lõige ei mõjuta valdkondlikke õigusakte, eelkõige tüübikinnitusmääruse artikleid 61–66 ja X lisa.

45. Andmemäärusega on ette nähtud üksnes selliste andmete kättesaadavaks tegemine, mis on kavandatud olema kättesaadavad. Selle kohaldamisalasse ei kuulu seega näiteks andmed, mida töödeldakse „serval“ (st sõiduki sees) ja millele ei ole juurdepääsu ühelgi osapoolel, sealhulgas algseadmete valmistajatel, kuna need kustutatakse kohe pärast töötlemist. Teatavad andmepunktid, nagu kiirendusmõõturi andmed, sõiduki kiirus, GNSSi-põhine asukoht või läbisõidumõõdiku näit, on olulised paljude järelturu kasutusjuhtumite puhul. Seepärast innustatakse algseadmete valmistajaid kaaluma andmepunktide tähtsust sõltumatute järelturuteenuste osutajate jaoks, kui nad otsustavad, kas kavandada sellised andmepunktid sõidukist kättesaadavaks.

4. ANDMETELE JUURDEPÄÄSU KULUD

46. Andmevaldajatel, kes on eelkõige artikli 5 kohaselt kohustatud tegema andmed andmesaajale kättesaadavaks ettevõtjatevahelistes suhetes, on vastavalt artiklile 9 õigus mõistlikule hüvitisele. See ei mõjuta muid liidu õigusakte ega liidu õiguse kohaselt vastu võetud siseriiklikke õigusakte, millega autotööstuses reguleeritakse juurdepääsu andmetele, sealhulgas tehnoülevaatuseks vajalikule tehnilisele teabele ([12]). Üksikasjalikud juhised sellise hüvitise arvutamiseks saavad kättesaadavaks komisjoni tulevastes suunistes mõistliku hüvitise arvutamise kohta vastavalt artikli 9 lõikele 5.

5. MUUD KÜSIMUSED

47. Komisjon kutsub andmemäärust jõustavaid pädevaid asutusi üles tegema aktiivselt koostööd muude asjaomaste autotööstuse asutustega, eelkõige tüübikinnitusmääruse ja isikuandmete kaitse üldmääruse kohaste riiklike pädevate asutustega vastavalt andmemääruse artikli 37 lõike 5 punktiga g, et tagada nõuetekohane täitmise tagamine ning andmemääruse ja muude asjakohaste õigusaktide sujuv koosmõju. Komisjon püüab pidada konstruktiivset dialoogi andmemäärust jõustavate pädevate asutustega ja muude asjaomaste autotööstuse asutustega, et toetada nende tegevust. Sellega seoses võib Euroopa Andmeinnovatsiooninõukogu toimida foorumina, kus edendatakse järjepidevust ja vastastikust õppimist sektorite ja ELi liikmesriikide vahel.

48. Komisjon innustab kõiki mõjutatud tööstusharu sidusrühmi dialoogis osalema, et saavutada tasakaalustatud rakendamine, võttes arvesse kõigi asjaomaste poolte õigustatud huve. Selles dialoogis saab käsitleda mitte ainult andmemääruse rakendamist, vaid ka muid autotööstuse ökosüsteemi jaoks olulisi küsimusi. Komisjon on pühendunud sellisele vastastikku kasulikule dialoogile kaasaaitamisele.

49. Komisjon innustab ja hõlbustab andmetele juurdepääsu standardite väljatöötamist ja vastuvõtmist autotööstuses, tehes tõhusat koostööd asjaomaste standardimis- ja andmehaldusasutustega, et tagada koostalitlusvõime, turvalisus ja aus konkurents.

50. Võttes arvesse andmemääruse uudsust ja asjaomaste tehnoloogiate pidevat arengut, tuleks see juhend sobiva ajavahemiku möödudes läbi vaadata, et hinnata selle tulemuslikkust autotööstuses ja teha kindlaks võimalikud lahendamata küsimused.

([12]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).