Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
C-sarja

C/2025/5026

15.9.2025

KOMISSION TIEDONANTO

Ohjeistusta ajoneuvodatasta liittyen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2023/2854 (datasäädös)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(C/2025/5026)

1. JOHDANTO

1. Datan oikeudenmukaista saatavuutta ja käyttöä koskevista yhdenmukaisista säännöistä annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2023/2854 ([1]), jäljempänä ’datasäädös’, pyritään varmistamaan datan arvon oikeudenmukainen kohdentuminen ja parantamaan datan saatavuutta. Näin luodaan edellytykset kukoistavalle datataloudelle ja mahdollistetaan innovatiivisten tuotteiden, palvelujen ja liiketoimintamallien kehittäminen. Datasäädös on horisontaalinen säädös, jota sovelletaan kaikilla talouden osa-alueilla ja sektoreilla.

2. Tässä ajoneuvodataa koskevassa ohjeistuksessa annetaan autoalan toimijoille räätälöityä neuvontaa siitä, miten datasäädöksen II lukua olisi noudatettava. Ohjeistuksen tarkoituksena on selventää datasäädöksen keskeisiä velvoitteita, jotka liittyvät tämän ohjeistuksen 19 kappaleessa määriteltyyn ajoneuvodataan, keskittyen datasäädöksen II luvun piiriin kuuluvaan dataan ja sen saatavuutta koskeviin sääntöihin.

3. Komissio toteutti ohjeistuksen laadinnan yhteydessä kattavan kuulemisen. Se kuuli lukuisia sidosryhmiä autoalan koko arvoketjusta varmistaen samalla maantieteellisen ja eri sektorien välisen tasapainon. Kuulemiseen sisältyi työpajoja, kyselyjä ja sidosryhmätapaamisia. Komissio analysoi ja otti asianmukaisesti huomioon saamansa mittavan palautteen ja hyödynsi sitä ohjeistusta laatiessaan.

4. Tämä asiakirja on tarkoitettu ainoastaan ohjeeksi. Sillä ei laajenneta tai muuteta datasäädöksessä asetettuja oikeuksia tai velvollisuuksia.

5. Tämä ohjeistus koskee ainoastaan datasäädöstä. Sitä ei näin ollen pitäisi pitää seuraavien tulkintana, eikä se vaikuta seuraavien soveltamiseen:

   — alakohtainen lainsäädäntö, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858 ([2]), (”tyyppihyväksyntäasetus”), tai komission asetus (EU) N:o 461/2010 ([3]) ja siihen liittyvä ohjeistus ([4]), varsinkin siltä osin kuin tällaista lainsäädäntöä sovelletaan ajoneuvodatan saatavuuteen (esim. ajoneuvon sisäisen diagnostiikkajärjestelmän (OBD) tuottaman informaation tai ajoneuvon päästötietojen saatavuuteen);

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/2854, annettu 13 päivänä joulukuuta 2023, datan oikeudenmukaista saatavuutta ja käyttöä koskevista yhdenmukaisista säännöistä ja asetuksen (EU) 2017/2394 ja direktiivin (EU) 2020/1828 muuttamisesta (datasäädös) (EUVL L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Komission asetus (EU) N:o 461/2010, annettu 27 päivänä toukokuuta 2010, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan 3 kohdan soveltamisesta vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin moottoriajoneuvoalalla (EUVL L 129, 28.5.2010, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EU) 2023/822, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2023, asetuksen (EU) N:o 461/2010 muuttamisesta sen soveltamisajan osalta (EUVL L 102I, 17.4.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Komission tiedonanto – *Täydentävät suuntaviivat moottoriajoneuvojen myyntiä ja korjaamista sekä varaosien jakelua koskevien sopimusten vertikaalisista rajoituksista* (EUVL C 138, 28.5.2010, s. 16), sellaisena kuin se on muutettuna komission tiedonannolla *Muutokset komission tiedonantoon – Täydentävät suuntaviivat moottoriajoneuvojen myyntiä ja korjaamista sekä varaosien jakelua koskevien sopimusten vertikaalisista rajoituksista* (EUVL C 133I, 17.4.2023, s. 1).

— muu asiaan liittyvä lainsäädäntö, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679 ([5]) (”yleinen tietosuoja-asetus”, ks. datasäädöksen johdanto-osan 7 kappale ja 1 artiklan 5 kohta) tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/2413 ([6]), (”uusiutuvan energian direktiivi”), ja siihen liittyvä komission tiedonanto akkuihin liittyvän datan jakamisesta ([7]).

6. Tämä ohjeistus koskee ainoastaan autoalaa. Autoalaan sisältyvät alkuperäiset laitevalmistajat (OEM-valmistajat), alihankkijat, jälkimarkkinapalvelujen tarjoajat ja vakuutusyhtiöt. Ohjeistuksen sisältöä ei näin ollen voida automaattisesti käyttää muilla toimialoilla tai julkisella sektorilla.

7. Tämä ohjeistus ei korvaa tai syrjäytä muita komission julkaisemia datasäädöstä koskevia ohjeasiakirjoja, vaan täydentää niitä, ja tätä ohjeistusta olisikin luettava yhdessä muun ohjeistuksen kanssa.

8. Euroopan unionin tuomioistuimella on yksinomainen toimivalta tulkita EU:n lainsäädäntöä sitovasti. Näin ollen komission tulkinta datasäädöksen soveltamisesta ajoneuvodataan ei vaikuta Euroopan unionin tuomioistuimen mahdollisiin tulkintoihin.

9. Tässä ohjeistuksessa esitetyt näkemykset eivät millään tavoin rajoita komission mahdollista kantaa Euroopan unionin tuomioistuimessa.

2. DATASÄÄDÖKSEN II LUVUN PIIRIIN KUULUVA DATA

10. Datasäädöksen II luvussa vahvistetaan verkkoon liitettyjen tuotteiden ja niihin liittyvien palvelujen käyttäjien oikeudet saada haltuunsa ja käyttää dataa.

2.1 **Verkkoon liitetty tuote**

11. ”Verkkoon liitetty tuote” on ”esine, joka saa, tuottaa tai kerää käytöstään ja ympäristöstään dataa, joka pystyy välittämään tuotteen dataa sähköisen viestintäpalvelun, fyysisen yhteyden tai laiteyhteyden kautta ja jonka pääasiallinen toiminto ei ole datan tallennus, käsittely tai siirto muun osapuolen kuin käyttäjän puolesta” (2 artiklan 5 alakohta).

12. Tämä ohjeistus koskee ainoastaan ajoneuvoja, jotka ovat 2 artiklan 5 alakohdassa tarkoitettuja verkkoon liitettyjä tuotteita. Alkuperäisen laitevalmistajan tai tapauksen mukaan datan haltijan tehtävänä on arvioida, voidaanko ajoneuvoa pitää verkkoon liitettynä tuotteena.

2.2 **Tuotteeseen liittyvä palvelu**

13. ”Tuotteeseen liittyvä palvelu” on ”muu digitaalinen palvelu kuin sähköinen viestintäpalvelu, mukaan lukien ohjelmistot, joka on osto-, vuokraus- tai liisaushetkellä liitetty tuotteeseen siten, että verkkoon liitetty tuote ei pystyisi ilman sitä suorittamaan jotain sen toiminnoista, tai jonka valmistaja tai kolmas osapuoli myöhemmin liittää tuotteeseen lisätäkseen, päivittääkseen tai mukauttaakseen verkkoon liitetyn tuotteen toimintoja” (2 artiklan 6 alakohta).

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/2413, annettu 18 päivänä lokakuuta 2023, direktiivin (EU) 2018/2001, asetuksen (EU) 2018/1999 ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisen osalta sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta (EUVL L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Komission tiedonanto tarkistetun uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin mukaista akkuihin liittyvän datan jakamista koskevien vaatimusten soveltamisesta (EUVL C, C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Tämä ohjeistus koskee ainoastaan 2 artiklan 6 kohdassa tarkoitettuja tuotteeseen liittyviä palveluja, jotka on liitetty tämän ohjeistuksen 12 kappaleessa määriteltyyn ajoneuvoon (tässä ohjeistuksessa voidaan käyttää nimitystä ”ajoneuvoon liittyvä palvelu”).

15. Ajoneuvoon liittyvä palvelu edellyttää ajoneuvon toimintaan tai käyttäytymiseen vaikuttavaa kaksisuuntaista datasiirtoa ajoneuvon ja palveluntarjoajan (OEM-valmistaja tai kolmas osapuoli) välillä (ks. johdanto-osan 17 kappale). Palveluja, jotka eivät vaikuta ajoneuvon toimintaan, ei voida pitää tuotteeseen liittyvinä palveluina. Esimerkkejä tällaisista palveluista ovat älypuhelinsovellus, joka analysoi ja esittää sähköajoneuvon lataushistorian siirtämättä mitään käskyjä ajoneuvolle, tai ajokäyttäytymiseen perustuvat ns. pay-how-you-drive-vakuutuspalvelut, joissa analysoidaan ajoneuvodataa kuljettajan ajoprofiilin luomiseksi.

16. Perinteisiä jälkimarkkinapalveluja, kuten liitännäisiä neuvonta-, analytiikka- ja rahoituspalveluja sekä tavallista korjaus- ja huoltotoimintaa, ei yleensä katsota ajoneuvoon liittyviksi palveluiksi, koska ne ”eivät vaikuta verkkoon liitetyn tuotteen toimintaan” tai niihin ”ei liity palveluntarjoajan suorittamaa datan tai komentojen siirtoa verkkoon liitettyyn tuotteeseen” (ks. johdanto-osan 17 kappale). Tällaiset palvelut eivät liity ”nimenomaisesti verkkoon liitetyn tuotteen toimintojen toimintaan”. Esimerkiksi ”säännöllisiä” korjaus- ja huoltotoimenpiteitä, kuten jarrupalojen vaihtoa tai öljynvaihtoa, ei pidetä tuotteeseen liittyvinä palveluina, jos ne suoritetaan manuaalisesti ja verkon ulkopuolella (eli ne eivät ole digitaalisia palveluja). Nämä palvelut eivät myöskään välttämättä ”lisää tai mukauta” ajoneuvon ”toiminnallisuutta” eivätkä edellytä datan tai komentojen välittämistä ajoneuvoon.

17. Ajoneuvoihin liittyviä palveluja autoalalla voivat olla muun muassa seuraavat:

— ajoneuvon kauko-ohjauspalvelut, jotka aktivoivat tai suorittavat ajoneuvon toimintoja (esim. ovien kaukolukitus/-avaus, moottorin käynnistäminen/pysäyttäminen, ohjaamon lämpötilan esisäätö, sähköajoneuvojen latauksen ohjaus),

— ”epäsäännölliset” korjaus- ja huoltotoimenpiteet, joihin liittyy kaksisuuntaista datasiirtoa ajoneuvon ja palveluntarjoajan välillä ja jotka lisäävät tai mukauttavat ajoneuvon toiminnallisuutta; yksi esimerkki tällaisesta palvelusta on huoltotarpeiden ennakointipalvelu, joka perustuu yksilöllisiin kuljettajan ajokäyttäytymistietoihin ja joka esittää huoltomuistutuksia ja -ehdotuksia ajoneuvon näytöllä,

— pilvipohjaiset palvelut, jotka tallentavat kuljettajakohtaiset ajoneuvon asetukset liittyen istuimen ja peilien asentoon, tietoviihdevalintoihin, ajotilaan, lämpötilaan jne. ja säätävät ne automaattisesti sekä

— dynaamiset reittioptimointipalvelut, joissa käytetään ajoneuvodataa (esim. akku- tai polttoainetaso, rengaspaineet) reittien, latausasemien tai tankkausasemien ehdottamiseen ajoneuvon näytöllä.

2.3 **Datasäädöksen II luvun piiriin kuuluvan datan määrittely**

18. Datasäädöksen II luvun soveltamisalaan kuuluva data sisältää tuotteen datan (2 artiklan 15 alakohta) ja tuotteeseen liittyvän palvelun datan (2 artiklan 16 alakohta), mukaan lukien kyseisen datan tulkitsemiseksi ja käyttämiseksi tarvittavan metadatan (ks. 2 artiklan 17 alakohta, 3 artiklan 1 kohta, 4 artiklan 1 kohta ja 5 artiklan 1 kohta).

19. Tämä ohjeistus koskee ajoneuvodataa, joka pelkästään tämän ohjeistuksen tarkoituksiin olisi ymmärrettävä tuotteeseen liittyväksi dataksi, jota syntyy ajoneuvon (ks. tämän ohjeistuksen 12 kappale) käytön myötä, ja ajoneuvoon liittyvien palvelujen (ks. tämän ohjeistuksen 14 kappale) dataksi.

20. Datasäädöksessä annetaan käyttäjille ja käyttäjän valitsemille kolmansille osapuolille oikeus saada ajoneuvodataa ja käyttää sitä. Se ei sisällä sääntöjä ajoneuvon toimintojen tai resurssien käyttöoikeuksista ([8]). Näin ollen ajoneuvojen toimintojen tai resurssien käyttöoikeuksia koskevat säännöt eivät sisälly tähän ohjeistukseen.

([8]) Ajoneuvon resursseilla tarkoitetaan ajoneuvon teknistä infrastruktuuria (sekä laitteistoja että ohjelmistoja), jota käytetään datan käsittelyyn (laskentaresurssit, kuten elektroniset ohjausyksiköt ja toimilaitteet/anturit), dataan pääsyyn, datan välittämiseen ajoneuvon ulkopuolelle tai vuorovaikutukseen kuljettajan kanssa (ajoneuvon viestijärjestelmä, kuten näyttö, tai ihmisen ja järjestelmän välinen muu rajapinta).

21. Datasäädöksen johdanto-osan 15 kappaleessa esitettyjen selvennysten mukaisesti datan haltijoiden olisi myönnettävä pääsy ainoastaan ”raakamuodossa olevaan” ja ”esikäsiteltyyn” dataan, mukaan lukien sitä koskeva metadata, joka on tarpeen datan tulkitsemiseksi ja käyttämiseksi. Sitä vastoin ”tällaisesta datasta päätellyn tai johdetun tiedon” olisi katsottava jäävän datasäädöksen soveltamisalan ulkopuolelle.

22. Datasäädöksen tarkoituksena on asettaa dataa käyttäjien ja kolmansien osapuolten saataville. Näin ollen kaiken ajoneuvon käytön tai ajoneuvoon liittyvän palvelun tarjoamisen aikana tuotetun datan olisi periaatteessa katsottava kuuluvan datasäädöksen piiriin, paitsi jos se on datasäädöksessä tarkoitettua raakamuotoisesta ja esikäsitellystä datasta ”pääteltyä tai johdettua tietoa”.

23. Mahdollisten teknisten toteutusmahdollisuuksien moninaisuuden ja tulevan kehityksen potentiaalin vuoksi seuraavien tekstikohtien ja esimerkkien on tarkoitus olla vain havainnollistavia ja ei-tyhjentäviä.

2.3.1 *Raakadata*

24. Raakadata on dataa, jota ei ole olennaisesti muokattu. Sitä kutsutaan myös lähde- tai primaaridataksi. Raakadata viittaa automaattisesti ilman lisäkäsittelyä tuotettuihin datapisteisiin (johdanto-osan 15 kappale). Siihen sisältyy data, joka on suoraa tulosta käyttäjän toiminnasta (ohjauslaitteista, näyttöruuduilta, painikkeista jne.), tai esimerkiksi ajoneuvon antureiden automaattisesti tuottama data.

2.3.2 *Esikäsitelty data*

25. Esikäsitelty data koostuu datapisteistä, joita on esikäsitelty ”ymmärrettävyyden ja käytön mahdollistamiseksi ennen jatkokäsittelyä ja analysointia” (johdanto-osan 15 kappale). Esikäsiteltyä dataa ovat ”tiedot, jotka on kerätty yksittäisestä anturista tai yhteenliitetystä anturiryhmästä, jotta kerätyt tiedot olisivat ymmärrettäviä laajemmissa käyttötapauksissa, määrittämällä fyysinen määrä tai laatu tai muutos fyysisessä määrässä, kuten lämpötilassa, paineessa, virtausnopeudessa, äänessä, pH-arvossa, nestetasossa, asennossa, kiihtyvyydessä tai nopeudessa”. Datasäädöksessä sovelletaan datan prosessointiin näin ollen *funktionaalista* lähestymistapaa (jolloin *funktiona* on tehdä datasta ymmärrettävää ja käyttökelpoista). Esikäsitellyn datan määritelmässä ei ole merkitystä muilla tekijöillä, kuten prosessoinnin monimutkaisuudella tai tarpeella suojata tällaiseen prosessointiin tehtyjä investointeja.

26. Esikäsitellyn datan yleinen piirre on, että se kuvaa ja luonnehtii ajoneuvon toimintaa tai tilaa. Esikäsitelty data ei ole ”uutta” informaatiota; perustana olevan datan luonne ei ole muuttunut. Toisin sanoen data, vaikka se olisi normalisoitua, uudelleenmuotoiltua, suodatettua, kalibroitua, konvertoitua, aggregoitua, uudella otannalla koottua, korjattua tai muulla tavoin mitattua, laskettua tai prosessoitua, kuvastaa kuitenkin todellisia tapahtumia tai olosuhteita, jotka ajoneuvon anturit tai järjestelmät ovat havainneet (esim. lämpötila, nopeus, kiihtyvyys, sijainti). Lähdedatan sisältö tai merkitys on pysynyt muuttumattomana, ja dataa on ainoastaan valmisteltu tai jalostettu tulevaa käyttöä varten.

2.3.3 *Päätelty tai johdettu tieto*

27. Raakadatasta ja esikäsitellystä datasta ”päätelty tai johdettu tieto” sen sijaan ei kuulu datasäädöksen soveltamisalaan. Päätelty tai johdettu tieto ”on tulosta lisäinvestoinneista datan arvojen tai tiedon määrittämiseen, erityisesti jos se johdetaan tai päätellään muusta verkkoon liitetyn tuotteen tuottamasta datasta omisteisilla, monimutkaisilla algoritmeilla, mukaan lukien ne, jotka ovat osa omisteista ohjelmistoa” (johdanto-osan 15 kappale).

28. ”Päätellyn tai johdetun tiedon” käsite on huomattavasti pelkkiä teknisiä näkökohtia laajempi. Kuten johdanto-osan 15 kappaleesta käy ilmi (raakadatasta tai esikäsitellystä datasta ”päätelty tai johdettu tieto”) ja kuten edellä (26 kappaleessa) on jo selitetty, ratkaiseva erottava piirre on datapisteen esittämän *tiedon luonne*. Datan, joka määrittää verkkoon liitettyyn tuotteeseen liittyvän fyysisen määrän tai laadun tai muutoksen fyysisessä määrässä olisi katsottava kuuluvan datasäädöksen soveltamisalaan. Sitä vastoin data, joka edustaa täysin ”uutta” informaatiota ja jonka datan haltija on luonut tekemällä investointeja lisätäkseen olemassa olevan raakadatan tai esikäsitellyn datan arvoa ja informaatiosisältöä, ei kuulu datasäädöksen soveltamisalaan.

29. Kuten johdanto-osan 15 kappaleesta käy ilmi (”omisteisilla, monimutkaisilla algoritmeilla”) ja koska datasäädöksen yksi tavoite on suojata datan haltijoiden datainnovaatioita, ”päätellyn tai johdetun datan” on oltava tulosta prosessoinnista, johon liittyy tietynasteista monimutkaisuutta tai kekseliäisyyttä. Näin ollen matemaattisten perusoperaatioiden, kuten plus-, miinus-, kerto- ja jakolaskujen suorittaminen tai keskiarvon laskeminen ei johda siihen, että datapiste jäisi datasäädöksen soveltamisalan ulkopuolelle, vaikka prosessointi johtaisi lisäinformaatioon, joka ylittää lähdedatan merkityksen tai sisällön (esimerkki tästä on esikäsiteltyjen tietopisteiden ”polttoainevirtaama litroina tunnissa” ja ”ajoneuvon nopeus km/h” käyttö hetkittäisen tai keskimääräisen polttoaineenkulutuksen laskemiseen).

30. Datasäädöksen tavoitteena on antaa käyttäjille ja kolmansille osapuolille mahdollisuus saada ja käyttää (yhteis) tuotettua dataa innovatiivisten tuotteiden ja palvelujen kehittämistä varten tasavertaisesti datan haltijan kanssa. Näin ollen on niin, että vaikka datan haltijoiden suorittama innovatiivinen prosessointi raakadatan tai esikäsitellyn datan arvon tai informaatiosisällön lisäämiseksi on suojattu paljastamisvaatimuksilta, tällaisen prosessoinnin syötteenä käytettävä data kuuluu yleisesti ottaen edelleen datasäädöksen soveltamisalaan, paitsi jos tämä data on itsessään datasäädöksessä tarkoitettua pääteltyä tai johdettua dataa.

31. Tämän päätelmän perusteita voidaan paremmin kuvata tilanteella, jossa yhdistetään dataa monista lähteistä, kuten antureista. Johdanto-osan 15 kappaleen mukaan informaatio, ”joka johdetaan anturifuusiolla, jossa dataa päätellään tai johdetaan keräämällä sitä useista antureista”, olisi jätettävä datasäädöksen soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että kaikenlainen eri datapisteiden yhdisteleminen sinänsä riittäisi siihen, että tuloksena syntyvä data jäisi soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä vahvistetaan johdanto-osan 15 kappaleessa, jonka mukaan tietyissä olosuhteissa dataa ”yhdistettynä muuhun dataan” pidetään datasäädöksen piiriin kuuluvana. Jotta useista lähteistä peräisin olevan datan prosessointi jäisi soveltamisalan ulkopuolelle, sen on johdettava *täysin uusiin informaatiosisältöihin*, jotka ylittävät pelkät lähdedatalle tehdyt matemaattiset perusoperaatiot (esimerkkinä tästä ovat objektien havaitsemisjärjestelmät, jotka prosessoivat useista lähteistä peräisin olevaa dataa ajoneuvon ympäristön analysoimiseksi). Sen sijaan soveltamisalaan olisi katsottava kuuluvan data, joka on tulosta datan yhdistelemisestä *luomatta mitään uusia merkityksellisiä informaatiosisältöjä, jotka ylittäisivät lähdedatan edustaman informaation luonteen*. Esimerkkejä tällaisen datan luomisesta ovat satelliittipaikannustietojen (GNSS-tietojen) lisääminen muuhun ajoneuvodataan sijaintiviitteisen datan tuottamiseksi, datapisteen aikaleimaus tai GNSS-pohjaisen anturidatan yhdistäminen karttatietoon, jotta saadaan tarkempi maantieteellinen paikannus.

32. Tulevia tapahtumia, lukemia tai olosuhteita koskevat ennusteet eivät yleensä kuulu datasäädöksen soveltamisalaan, koska ne tyypillisesti tuottavat ”uutta” informaatiota, joka menee pidemmälle kuin ajoneuvon nykyisen toiminnan tai tilan kuvaaminen ja luonnehdinta (ks. 26 kappale). ”Ennusteeseen” liittyy lähtökohtaisesti tietynasteinen epävarmuus (esim. ennuste ajoneuvon liikeradasta). Tämä vastakohtana sellaisille tapahtumille, lukemille tai olosuhteille, jotka kyllä sijoittuvat tulevaisuuteen, mutta ovat varmoja tai eivät edellytä matemaattisia perusoperaatioita pidemmälle meneviä monimutkaisia tulkintoja. Esimerkkejä näistä ovat seuraavan huollon ennalta asetettu päivämäärä/ajanjakso sekä nykyiset muuttujat tai arvot, jotka on ekstrapoloitu tulevaisuuteen käyttäen matemaattisia perusoperaatioita, kuten lineaarisia yhtälöitä. Jos ennustettu tapahtuma, lukema tai olosuhde liittyy dataan, jonka voitaisiin katsoa kuuluvan datasäädöksen soveltamisalaan ilman tätä ennustamis-elementtiä, datan haltijoiden on asetettava muiden saataville vaihtoehtoinen, joskin vähemmän tarkka, datapiste, jos kyseinen datapiste edustaa datasäädöksessä tarkoitettua esikäsiteltyä dataa ja jos se on helposti niiden saatavilla. Esimerkiksi virtuaalinen polttoainetason anturi voisi käyttää monimutkaista koneoppimismallia ennakoidakseen tulevan polttoainetason ajotyylin, ajohistorian ja muiden tekijöiden perusteella. Jos datan haltijalla on kuitenkin helposti saatavillaan vaihtoehtoista dataa polttoainetasosta ilman ennustamis-elementtiä, esimerkiksi vähemmän tarkan polttoainetason fyysisen anturisignaalin kautta, tämä data on asetettava muiden saataville.

2.3.4 *Esimerkkejä datasäädöksen soveltamisalaan kuuluvasta ja kuulumattomasta datasta*

33. Tätä taustaa vasten esimerkkejä datasäädöksessä tarkoitetusta raakadatasta voivat olla seuraavat:

(a) anturisignaalit (esim. pyörien pyörimisnopeus, rengaspaineen seurantajärjestelmän venttiilistä saatu rengaspaine, jarrupaine, kaarrenopeus, ikkunoiden, kaasuläpän tai muiden ajoneuvon komponenttien asentosignaalit, happianturien lukemat, ilman massavirta, ohjauspyörän kulma, moottorin kierrosluvut minuuttia kohti),

(b) raaka kuva- tai pistepilvidata suoraan kameroista ja LiDAR-antureista,

(c) mikrofoneilla talteenotetut ääniaallot,

(d) tutkasignaalidata ennen objektien havaitsemis- tai seuranta-algoritmeilla prosessointia,

(e) CAN-väylän prosessoimattomat viestit,

(f) manuaalisista komennoista (esim. ikkunanpyyhkijät: päällä/pois, ilmastoinnin käyttö) tai yksinkertaisesta herätteestä (esim. virta-avain: päällä/pois, käsijarru: päällä/pois) suoraa seurausta oleva data,

(g) ajoneuvon komponenttien tila (esim. ajoneuvo, ovi, ikkuna, konepelti: lukittu/ei-lukittu) jne.

34. Esimerkkejä datasäädöksessä tarkoitetusta esikäsitellystä datasta voivat olla seuraavat ([9]):

(a. ajoneuvon sisällä tai sen ulkopuolella mitatut tai lasketut lämpötilat (celsius-asteina ([10]), esim. öljy, jäähdytysneste, moottori, akkukennot, katalysaattori, ulkoilma jne.),

(b) ajoneuvon nopeus (kilometriä tai mailia tunnissa),

(c) ajoneuvon kiihtyvyys,

(d) nestetasot (litroina ja prosentteina, esim. polttoaine, öljy, AdBlue, jarruneste, tuulilasinpesuneste),

(e) virtaamat (esim. polttoaine),

(f) GNSS-pohjainen data, kuten (korjattu) sijainti,

(g) kilometrimittarin lukema,

(h) polttoaineen/energian kulutus (l/100 km tai mailia/gallona tai kWh/100 km), ellei kyseessä ole 32 kappaleessa tarkoitettu ennustettu lukema,

(i) ajomatkatiivistelmät (esim. päivän ajankohta, jona ajoneuvoa ajetaan, keskimääräinen ajomatka),

(j) akun varaustaso (voltteina ja prosenttiosuutena),

(k) normalisoitu rengaspaine viitelämpötilassa (psi, bar tai kPa),

(l) jarrupalojen kuluneisuus (prosentteina), ellei kyseessä ole 32 kappaleessa tarkoitettu ennustettu lukema,

(m) seuraavan huollon ajankohta tai etäisyys, ellei kyseessä ole 32 kappaleessa tarkoitettu ennustettu lukema,

(n) raakadataa prosessoimalla saatu tieto ajoneuvon tietyn järjestelmän tai komponentin tilasta tai kunnosta (esim. moottorin tila, eli moottori käynnissä: kyllä/ei, start/stop-järjestelmän tila: aktiivinen/ei-aktiivinen, akun lataamisen tila: käynnissä/valmis/vikatilassa ja prosentteina ilmaistuna, riippumatta siitä, onko ajoneuvo kytkettynä laturiin, automaattivalojen/-pyyhkimien, lukkiutumattoman jarrujärjestelmän tai turvatyynyn aktivointitila, ajoneuvon laitteiston toimintahäiriöitä ilmaiseva informaatio, kuten vikakoodit tai vianilmaisinvalot),

o) parametrina jatkoprosessoinnissa tai jatkolaskelmissa käytettävä data, vaikka se olisi peräisin käyttäjän toimenpiteistä (esim. käyttäjän asettama tavoitelämpötila, jota ilmastointijärjestelmä käyttää parametrina lämmityksen/jäähdytyksen säätelyssä, manuaalisesti valittu vaihde, jota vaihteiston ohjausyksikkö käyttää moottorin vääntömomentin hallintaan, sport-tilan aktivointi, joka johtaa siihen, että useat ohjauslogiikkayksiköt käyttävät parametria ”sport-tila aktiivinen”) jne.

35. Esimerkkejä datasäädöksessä tarkoitetusta päätellystä tai johdetusta datasta voivat olla seuraavat ([11]):

(a) dynaamista uudelleenreititystä ja optimaalista reittisuunnittelua ohjaavien algoritmien tuottama data,

(b) kehittyneiden kuljettajan apujärjestelmien tuottama data, joka ei ole (aktivoinnin) tilasta kertovaa dataa (esim. objektien havaitseminen ja luokittelu, liikerataennusteet, riskinarviointi, hätäjarrutus, ajoapukäskyt, kuten kaistavahti, mukautuva nopeudensäätö tai ylinopeusvaroitukset),

(c) polttoainetehokkuutta, päästöjä ja suorituskykyä optimoivien moottorin ohjausalgoritmien tuottama data,

(d) kuljettajan ajokäyttäytymistä analysoivien järjestelmien tuottama data, kuten ajotavan pisteytykset tai ekopisteytykset,

(e) törmäyksen vakavuustason analyysit jne.

([9]) Ajoneuvon arkkitehtuurista riippuen jotkin näistä datapisteistä voidaan pikemminkin luokitella raakadataksi kuin esikäsitellyiksi dataksi.

([10]) Tässä kohdassa mainitut mittayksiköt ovat ohjeellisia, ja yksiköitä voi olla muitakin. Velvoite asettaa datapiste saataville pätee myös, jos datan haltija päättää käyttää muuta mittayksikköä.

([11]) Tämä luettelo ei vaikuta velvoitteisiin asettaa data saataville alakohtaisen lainsäädännön perusteella (ks. 5 kappale).

3. AJONEUVODATAN SAATAVUUS (3, 4 JA 5 ARTIKLA)

36. Datasäädöksen II luvun keskeinen piirre on käyttäjien oikeus saada ja käyttää tuotteita ja niihin liittyviä palveluja koskevaa dataa, myös sen jakamiseksi valitsemiensa kolmansien osapuolten kanssa. Datan haltijat voivat asettaa dataa käyttäjien saataville joko suoraan 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti tai epäsuorasti 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

37. Datasäädöksen 3 artiklan 1 kohdassa ei aseteta velvoitetta asettaa tuotetta koskeva data (eli data, joka on suunniteltu käyttöön haettavaksi) ja tuotteeseen liittyviä palveluja koskeva data suoraan käyttäjän saataville kaikissa tilanteissa, vaan ainoastaan ”tapauksen mukaan ja silloin, kun se on teknisesti mahdollista”. Tämän sanamuodon tarkoituksena on antaa ajoneuvonvalmistajille harkintavaltaa sen suhteen, suunnittelevatko ne verkkoon liitetyn tuotteen siten, että käyttäjälle annetaan ”kontrolloimaton” pääsy dataan (eli ilman minkään muun osapuolen interventiota) vai antavatko ne pääsyn dataan kontrolloidusti 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

38. Jos käyttäjät eivät voi saada dataa ajoneuvosta suoraan 3 artiklan 1 kohdan mukaisesti, datan haltijoiden on annettava käyttäjille epäsuora pääsy helposti saatavilla olevaan dataan 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Riippumatta siitä, myönnetäänkö käyttäjälle pääsy dataan suoraan vai epäsuorasti, datan haltijoiden on lisäksi annettava kolmannelle osapuolelle pääsy helposti saatavilla olevaan dataan käyttäjän pyynnöstä 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti. ”Helposti saatavilla olevalla datalla” tarkoitetaan tuotteen dataa ja siihen liittyvän palvelun dataa, jonka datan haltija laillisesti saa tai voi saada verkkoon liitetystä tuotteesta tai siihen liittyvästä palvelusta ilman kohtuutonta vaivaa ja yksinkertaisin toimenpitein (2 artiklan 17 alakohta).

39. Ajoneuvojen tapauksessa tärkeä esimerkki helposti saatavilla olevasta datasta on verkkoon liitetyn ajoneuvon tuottama data, joka lähetetään alkuperäisen laitevalmistajan taustapalvelimelle, varsinkin nykyisen ”laajennettu ajoneuvo” -käsitteen mukaisesti. Tällainen data on helposti alkuperäisen laitevalmistajan saatavilla.

40. Alkuperäiset laitevalmistajat voivat eri syistä olla hakematta tai tallentamatta tiettyjä datapisteitä taustapalvelimelle, vaikka ajoneuvon arkkitehtuuri tämän teknisesti mahdollistaisikin. Tällaisia syitä ovat tiedonsiirtokapasiteetin tai prosessointitehon rajallisuus tai muut ajoneuvon arkkitehtuurin asettamat rajoitukset, datansiirron kustannukset, datansiirron koettu taloudellinen kannattamattomuus jne. Tällainen data voisi kuitenkin kuulua datasäädöksen soveltamisalaan, koska ”helposti saatavilla olevan datan” käsite kattaa datan, jota datan haltija ei ole hankkinut haltuunsa, mutta ”voi laillisesti saada”. Kun alkuperäiset laitevalmistajat arvioivat, onko tietyn datapisteen hankkiminen mahdollista ”ilman kohtuutonta vaivaa ja yksinkertaisin toimenpitein”, ne voivat ottaa huomioon muun muassa datapisteen hankkimisen teknisen monimutkaisuuden ja kustannukset.

41. Datasäädös on teknologianeutraali, eikä siinä aseteta tiukkoja ehtoja datan muodolle tai laadulle tai sille, miten datan haltijoiden on mahdollistettava pääsy helposti saatavilla olevaan ajoneuvodataan. Datan haltijat voivat periaatteessa vapaasti päättää keinoista, joilla pääsy mahdollistetaan. Tällaisia voivat olla esimerkiksi etätaustapalvelinratkaisut, datan tarjoaminen suoraan ajoneuvossa tai jopa erityisen datanvälityspalvelun käyttö. Datan haltijoiden on noudatettava 3–5 artiklassa säädettyjä datan saatavuutta ja käyttöä koskevia ehtoja, mukaan lukien vaatimus asettaa data saataville ”samanlaatuisena kuin datan haltijan käytettävissä oleva data” (4 artiklan 1 kohta ja 5 artiklan 1 kohta). Jos dataan pääsyn mahdollistamiseen valittu tapa johtaa esimerkiksi siihen, että data on vähemmän tarkkaa, kattavaa, luotettavaa, relevanttia tai ajantasaista (ks. johdanto-osan 30 kappale) kuin data, joka on datan haltijan käytettävissä muilla tavoin, se ei täytä laatuvaatimusta. Tällaisissa tapauksissa datan haltijan on mahdollistettava pääsy tavalla, jolla käyttäjä tai kolmas osapuoli saa datan laadultaan vastaavana, paitsi jos erilainen järjestely on perusteltu datasäädöksen, muun unionin oikeuden tai unionin oikeuden mukaisesti annetun kansallisen lainsäädännön nojalla.

42. Vaatimus asettaa data saataville ”samanlaatuisena kuin datan haltijan käytettävissä oleva data” merkitsee myös sääntöä, jonka mukaan käyttäjää tai kolmansia osapuolia, kuten riippumattomia korjaamoja tai muita riippumattomia palveluntarjoajia, ei saa syrjiä. Tästä on johdettavissa, että datan haltijat eivät saa asettaa dataa saataville alemmalla laatutasolla kuin millä data on niiden itsensä, niiden tytäryhtiöiden tai niiden valtuutettujen kumppanien, jälleenmyyjien ja korjaamojen saatavilla.

43. Lisäksi datasäädöksen 3 artiklan 1 kohdassa, 4 artiklan 1 kohdassa ja 5 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että data asetetaan käyttäjän ja kolmansien osapuolten ”helposti” saataville. Tämä tarkoittaa, että pääsy dataan on mahdollistettava avustetusti ja ilman kohtuuttomia esteitä, kustannuksia tai menettelyllisiä vaatimuksia.

44. Jos datan haltijat päättävät asettaa datan käyttäjän saataville ajoneuvon sisäisen erityisen OBD II -portin kautta, käyttäjää ei voida vaatia ostamaan omalla kustannuksellaan datan saamisen mahdollistavaa erityistä laitetta eikä käyttäjältä saa edellyttää pitkälle vietyjä teknisiä taitoja datan saamiseksi. Näin ollen datan haltijat voivat päättää joko tarjota käyttäjälle sopivan laitteen ilman lisäkustannuksia yhdessä ostetun, vuokratun tai liisatun ajoneuvon kanssa tai asettaa datan saataville muilla tavoin, kuten etätaustapalvelimen kautta. Tämä kappale ei mitenkään rajoita alakohtaisen lainsäädännön, erityisesti tyyppihyväksyntäasetuksen 61–66 artiklan ja liitteen X, soveltamista.

45. Datasäädöksessä säädetään pakolliseksi ainoastaan sellaisen datan asettaminen saataville, joka on suunniteltu käyttöön haettavaksi. Sen soveltamisalan ulkopuolelle jää esimerkiksi data, jota prosessoidaan verkon ”reunalla” (eli ajoneuvon sisällä) ja johon mikään osapuoli, mukaan lukien alkuperäiset laitevalmistajat, ei pääse käsiksi, koska se poistetaan välittömästi prosessoinnin jälkeen. Tietyt datapisteet, kuten kiihtyvyysmittarin data, ajoneuvon nopeus, GNSS-pohjainen sijainti tai kilometrimittarin lukema, ovat olennaisen tärkeitä monissa jälkimarkkinoiden käyttötapauksissa. Sen vuoksi alkuperäisiä laitevalmistajia kannustetaan ottamaan huomioon näiden datapisteiden merkitys riippumattomille jälkimarkkinoiden palveluntarjoajille, kun ne päättävät, suunnitellaanko tällaiset datapisteet ajoneuvosta käyttöön haettaviksi.

4. DATAN SAATAVUUDESTA AIHEUTUVAT KUSTANNUKSET

46. Datan haltijoilla, jotka ovat velvollisia asettamaan dataa datan vastaanottajan saataville erityisesti 5 artiklan nojalla yritysten välisissä suhteissa, on 9 artiklan mukaisesti oikeus kohtuulliseen korvaukseen. Tällä ei ole vaikutusta muuhun unionin oikeuteen tai unionin oikeuden mukaisesti hyväksyttyyn kansalliseen lainsäädäntöön, joka säätelee autoalalla pääsyä dataan, mukaan lukien katsastustesteissä tarvittava tekninen informaatio ([12]). Yksityiskohtaista ohjeistusta tällaisen korvauksen määrittämisestä annetaan tulevissa komission ohjeissa kohtuullisen korvauksen laskemisesta 9 artiklan 5 kohdan nojalla.

5. MUUTA

47. Komissio kannustaa datasäädöksen noudattamista valvovia toimivaltaisia viranomaisia olemaan aktiivisesti yhteydessä muihin asiaan liittyviin autoalan viranomaisiin, erityisesti tyyppihyväksyntäasetuksen ja yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisiin kansallisiin toimivaltaisiin viranomaisiin, datasäädöksen 37 artiklan 5 kohdan g alakohdan mukaisesti, jotta varmistetaan datasäädöksen noudattamisen asianmukainen valvonta ja sujuva vuorovaikutus datasäädöksen ja muun asiaankuuluvan lainsäädännön välillä. Komissio pyrkii rakentavaan vuoropuheluun datasäädöksen noudattamisen valvonnasta vastaavien toimivaltaisten viranomaisten ja muiden asiaan liittyvien autoalan viranomaisten kanssa tukeakseen niiden toimintaa. Tässä yhteydessä Euroopan datainnovaatiolautakunta voi toimia foorumina, jolla edistetään johdonmukaisuutta ja vastavuoroista oppimista eri toimialojen ja EU:n jäsenvaltioiden välillä.

48. Komissio kannustaa kaikkia sidosryhmiä käymään vuoropuhelua datasäädöksen tasapainoisen täytäntöönpanon aikaansaamiseksi ottaen huomioon kaikkien asianomaisten osapuolten oikeutetut edut. Vuoropuhelussa voidaan datasäädöksen täytäntöönpanon lisäksi käsitellä myös muita autoalan ekosysteemin kannalta merkityksellisiä kysymyksiä. Komissio on sitoutunut helpottamaan tällaista kaikkia osapuolia hyödyttävää vuoropuhelua.

49. Komissio rohkaisee datan saatavuutta koskevien standardien laatimiseen ja omaksumiseen autoalalla ja tukee tätä prosessia sekä tekee käytännön yhteistyötä asiaankuuluvien standardointi- ja datahallintoelinten kanssa yhteentoimivuuden, tietoturvan ja reilun kilpailun varmistamiseksi.

50. Kun otetaan huomioon datasäädöksen uutuus ja asiaan liittyvien teknologioiden jatkuva kehitys, tätä ohjeistusta olisi tarkasteltava uudelleen asianmukaisen ajan kuluttua, jotta voidaan arvioida sen toimivuutta autoalalla ja tunnistaa mahdolliset ratkaisematta olevat kysymykset.

([12]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaiskatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).