C/2025/5026

15.9.2025

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Vejledning om køretøjsdata til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2854 (dataforordningen)

(EØS-relevant tekst)

(C/2025/5026)

1. INDLEDNING

1. Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2023/2854 ([1]) om harmoniserede regler om fair adgang til og anvendelse af data (»dataforordningen«) har til formål at sikre en retfærdig fordeling af dataværdien og øge datatilgængeligheden. Dette vil understøtte en blomstrende dataøkonomi og muliggøre udviklingen af innovative produkter, tjenester og forretningsmodeller. Dataforordningen er en horisontal retsakt, der finder anvendelse på alle områder og sektorer af økonomien.

2. Denne vejledning om køretøjsdata giver skræddersyet rådgivning til interessenter i bilsektoren om, hvordan kapitel II i dataforordningen skal gennemføres. Den har til formål at forklare de centrale forpligtelser i dataforordningen for så vidt angår køretøjsdata som defineret i punkt 19 i denne vejledning, med fokus på de data, der er omfattet af kapitel II i dataforordningen, og på de gældende adgangsregler.

3. Kommissionen gennemførte en omfattende høring i forbindelse med udarbejdelsen af dette vejledningsdokument. Den hørte en lang række interessenter, der repræsenterer hele bilindustriens værdikæde, samtidig med at der blev sikret geografisk og sektoriel balance. Høringen omfattede workshopper, spørgeskemaer og interessentmøder. Kommissionen analyserede og overvejede behørigt de omfattende input, den havde modtaget, og anvendte dem ved udarbejdelsen af vejledningen.

4. Dette dokument er udelukkende tænkt som en vejledning. Det udvider eller ændrer ikke de rettigheder eller forpligtelser, der er fastlagt i dataforordningen.

5. Denne vejledning vedrører kun dataforordningen. Den bør derfor ikke betragtes som en fortolkning, og den berører heller ikke anvendelsen af:

   — sektorspecifik lovgivning såsom Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 ([2]) (»typegodkendelsesforordningen«), eller Kommissionens forordning (EU) nr. 461/2010 ([3]) og de ledsagende retningslinjer ([4]), navnlig hvor en sådan lovgivning finder anvendelse på adgang til køretøjsdata (f.eks. oplysninger fra egendiagnose (OBD) eller køretøjsemissionsdata)

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2854 af 13. december 2023 om harmoniserede regler om fair adgang til og anvendelse af data og om ændring af forordning (EU) 2017/2394 og direktiv (EU) 2020/1828 (dataforordningen) (EUT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Kommissionens forordning (EU) nr. 461/2010 af 27. maj 2010 om anvendelse af artikel 101, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen (EUT L 129 af 28.5.2010, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), som ændret ved Kommissionens forordning (EU) 2023/822 af 17. april 2023 om ændring af forordning (EU) nr. 461/2010 for så vidt angår dens anvendelsesperiode (EUT L 102I af 17.4.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Meddelelse fra Kommissionen – supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (EUT C 138 af 28.5.2010, s. 16), som ændret ved meddelelse fra Kommissionen – supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (EUT C 133I af 17.4.2023, s. 1).

— anden relevant lovgivning, såsom Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 ([5]) (»den generelle forordning om databeskyttelse«, jf. betragtning 7 og artikel 1, stk. 5, i dataforordningen), eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2413 ([6]) (»direktivet om vedvarende energi«) og den ledsagende meddelelse fra Kommissionen om deling af batterirelaterede data ([7]).

6. Denne vejledning vedrører kun automobilsektoren. Dette omfatter producenter af originalt udstyr (OEM'er), leverandører, udbydere af eftermarkedstjenester og forsikringsudbydere. Indholdet kan derfor ikke automatisk overføres til andre erhvervsgrene eller til den offentlige sektor.

7. Denne vejledning erstatter eller tilsidesætter ikke andre vejledningsdokumenter om dataforordningen, som Kommissionen har offentliggjort. Denne vejledning supplerer derimod disse dokumenter og bør læses sammen med dem.

8. Bindende fortolkning af EU-retten hører under Den Europæiske Unions Domstols enekompetence. Kommissionens fortolkning af dataforordningen for så vidt angår dens anvendelse på køretøjsdata har derfor ingen betydning for den fortolkning, som Den Europæiske Unions Domstol måtte give.

9. De synspunkter, der kommer til udtryk i denne vejledning, berører ikke den holdning, som Kommissionen måtte indtage ved Den Europæiske Unions Domstol.

2. DATA, DER ER OMFATTET AF KAPITEL II I DATAFORORDNINGEN

10. Kapitel II i dataforordningen fastsætter brugeres rettigheder til adgang til og anvendelse af data fra forbundne produkter og relaterede tjenester.

2.1. **Forbundet produkt**

11. »»Forbundet produkt«: en genstand, som opnår, genererer eller indsamler data vedrørende sin anvendelse eller sine omgivelser, og som er i stand til at kommunikere produktdata via en elektronisk kommunikationstjeneste, en fysisk forbindelse eller adgang på en enhed, og hvis primære funktion ikke er lagring, behandling eller overførsel af data på vegne af andre parter end brugeren« (artikel 2, nr. 5).

12. Denne vejledning vedrører udelukkende køretøjer, der udgør »forbundne produkter« i den forstand, der er omhandlet i artikel 2, nr. 5. Det er op til originaludstyrsfabrikanten eller dataindehaveren, alt efter omstændighederne, at vurdere, om et køretøj opfylder betingelserne for at være et »forbundet produkt«.

2.2. **Relateret tjeneste**

13. »»Relateret tjeneste«: en digital tjeneste, bortset fra en elektronisk kommunikationstjeneste, herunder software, som på købs-, leje- eller leasingtidspunktet er forbundet med produktet på en sådan måde, at fraværet heraf ville forhindre det forbundne produkt i at udføre en eller flere af sine funktioner, eller som producenten eller en tredjepart efterfølgende har forbundet med produktet for at supplere, ajourføre eller tilpasse det forbundne produkts funktioner« (artikel 2, nr. 6).

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv (EU) 2018/2001, forordning (EU) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652 (EUT L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af krav til batterirelateret datadeling i henhold til det reviderede direktiv om vedvarende energi (EUT C, C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Denne vejledning vedrører udelukkende relaterede tjenester som omhandlet i artikel 2, nr. 6, der er forbundet med et køretøj som defineret i punkt 12 i denne vejledning (i denne vejledning kan dette betegnes som en »køretøjsrelateret tjeneste«).

15. En køretøjsrelateret tjeneste forudsætter tovejskommunikation af data mellem køretøjet og tjenesteudbyderen, uanset om dette er originaludstyrsfabrikanten eller en tredjepart, som påvirker køretøjets drift eller opførsel (jf. betragtning 17). Tjenester, der ikke påvirker køretøjets funktion, kan ikke betragtes som relaterede tjenester. Eksempler på sådanne tjenester omfatter en smartphoneapplikation, der analyserer og viser et elektrisk køretøjs opladningshistorik uden at overføre kommandoer til køretøjet, eller pay-how-you-drive-forsikringstjenester, der analyserer køretøjsdata for at oprette en adfærdsprofil for føreren.

16. Traditionelle eftermarkedstjenester såsom supplerende konsulenttjenester, analysetjenester og finansielle tjenester samt regelmæssig reparation og vedligeholdelse medregnes generelt ikke som en køretøjsrelateret tjeneste, da de »ikke påvirker den måde, hvorpå det forbundne produkt fungerer« eller »ikke indebærer, at tjenesteudbyderen overfører data eller kommandoer til det forbundne produkt« (jf. betragtning 17). Disse tjenester er ikke »udtrykkeligt knyttet til den måde, hvorpå det forbundne produkts funktioner fungerer«. F.eks. betragtes »regelmæssig« reparation og vedligeholdelse, såsom udskiftning af bremser eller olieskift, ikke som relaterede tjenester, hvis de udføres manuelt og offline (dvs. de er ikke digitale tjenester). Desuden skal disse tjenester ikke nødvendigvis »supplere eller tilpasse det forbundne produkts funktionalitet« og involverer heller ikke overførsel af data eller kommandoer til køretøjet.

17. Køretøjsrelaterede tjenester i bilsektoren kan omfatte:

— fjernstyringstjenester til køretøjer, der aktiverer eller udfører køretøjsfunktioner (f.eks. fjernlåsning/-oplåsning af døre, start/stop af motoren, forudindstilling af kabinetemperaturer, styring af opladning af elektriske køretøjer)

— »ikke-regelmæssig« reparation og vedligeholdelse, der indebærer tovejskommunikation af data mellem køretøjet og tjenesteudbyderen, og som supplerer eller tilpasser køretøjets funktionalitet. Et eksempel på en sådan tjeneste er en tjeneste, der forudsiger vedligeholdelsesbehov på grundlag af individuelle data om førerens adfærd, og som viser vedligeholdelsesadvarsler og -forslag på køretøjets instrumentbræt

— cloudbaserede tjenester, der lagrer førerpræferencer vedrørende sæde- og spejlposition, infotainment, køretilstand, temperatur osv. og automatisk anvender dem på køretøjet

— dynamiske ruteoptimeringstjenester, der anvender køretøjsdata (f.eks. batteri- eller brændstofniveau, dæktryk) for at foreslå ruter, ladestationer eller tankstationer via køretøjets instrumentbræt.

2.3. **Definition af data, der er omfattet af kapitel II i dataforordningen**

18. De data, der er omfattet af kapitel II i dataforordningen, omfatter produktdata (artikel 2, nr. 15) og relaterede tjenestedata (artikel 2, nr. 16), herunder de relevante metadata, der er nødvendige for at fortolke og anvende disse data (jf. artikel 2, nr. 17, artikel 3, stk. 1, artikel 4, stk. 1, og artikel 5, stk. 1).

19. Denne vejledning vedrører køretøjsdata, som udelukkende med henblik på vejledningen bør forstås som produktdata, der genereres ved brug af et køretøj (jf. punkt 12 i denne vejledning), samt køretøjsrelaterede tjenestedata (jf. punkt 14 i denne vejledning).

20. Dataforordningen giver brugere og af brugeren valgte tredjeparter ret til at få adgang til og bruge køretøjsdata. Den indeholder ikke regler om adgangsrettigheder til køretøjsfunktioner eller -ressourcer ([8]). Derfor er regler vedrørende adgangsrettigheder til køretøjsfunktioner eller -ressourcer ikke en del af denne vejledning.

([8]) Køretøjsressourcer bør forstås som den tekniske infrastruktur i køretøjet (både hardware og software), der anvendes til at behandle data (computerressourcer såsom elektroniske styreenheder og aktuatorer/sensorer), til at få adgang til data, til at kommunikere data ud af køretøjet eller til at interagere med føreren (kommunikationsressourcer såsom instrumentbrættet eller menneske-maskine-grænsefladen).

21. I overensstemmelse med forklaringerne i betragtning 15 bør dataindehavere kun give adgang til »ubearbejdede« og »forbehandlede« data, herunder de ledsagende metadata, der er nødvendige for at fortolke og bruge dataene. Derimod bør »oplysninger, der udledes eller afledes af sådanne data«, betragtes som værende uden for dataforordningens anvendelsesområde.

22. Formålet med dataforordningen er at gøre data tilgængelige for brugere og tredjeparter. Derfor bør alle data, der genereres ved brug af et køretøj eller under leveringen af en køretøjsrelateret tjeneste, i princippet anses for at være omfattet af dataforordningen, medmindre de er »oplysninger, der udledes eller afledes« af ubearbejdede og forbehandlede køretøjsdata som omhandlet i dataforordningen.

23. På grund af de mange mulige tekniske implementeringer og potentialet for fremtidig udvikling er de følgende afsnit og eksempler udelukkende illustrative og ikke-udtømmende.

2.3.1. *Ubehandlede data*

24. Ubehandlede data er data, der ikke er væsentligt ændret. De kaldes også kildedata eller primære data. De henviser til datapunkter, der genereres automatisk uden nogen form for yderligere databehandling (betragtning 15). Dette omfatter data, der stammer direkte fra brugerhandlinger (kontroller, skærme, knapper osv.), eller data, der genereres automatisk, f.eks. af køretøjssensorer.

2.3.2. *Forbehandlede data*

25. Forbehandlede data er datapunkter, der er blevet behandlet »med henblik på at gøre dem forståelige og anvendelige forud for yderligere behandling og analyse« (betragtning 15). De »omfatter data indsamlet fra en enkelt sensor eller en forbundet gruppe af sensorer med henblik på at gøre de indsamlede data forståelige for bredere brugstilfælde ved at bestemme en fysisk mængde eller kvalitet eller ændringen i en fysisk mængde såsom temperatur, tryk, strømningshastighed, lyd, pH-værdi, væskeniveau, position, acceleration eller hastighed«. Dataforordningen anvender således en *funktionel* forståelse af databehandling (hvor *funktionen* er at gøre dataene forståelige og anvendelige). Faktorer såsom kompleksiteten af behandlingen eller behovet for at beskytte investeringer i en sådan behandling spiller ingen rolle i definitionen af forbehandlede data.

26. Et fælles træk ved forbehandlede data er, at de beskriver og karakteriserer køretøjets drift eller tilstand. Forbehandlede data er ikke »nye« oplysninger. Arten af de underliggende data forbliver uændret. Med andre ord afspejler dataene, selv hvis de er normaliseret, omformateret, filtreret, kalibreret, konverteret, aggregeret, udtaget på ny, korrigeret eller på anden måde målt, beregnet eller behandlet, stadig faktiske begivenheder eller forhold, som registreret af køretøjets sensorer eller systemer (f.eks. temperatur, hastighed, acceleration, position). Indholdet eller betydningen af kildedataene er uændret og er blot blevet forberedt eller forfinet til fremtidig brug.

2.3.3. *Udledte eller afledte data*

27. »Oplysninger, der udledes eller afledes« af ubearbejdede og forbehandlede data, er derimod udelukket fra dataforordningens anvendelsesområde. Udledte eller afledte data er »resultatet af yderligere investeringer i tildeling af værdier eller indsigt fra dataene, navnlig ved hjælp af proprietære komplekse algoritmer, herunder algoritmer, der er en del af proprietær software« (betragtning 15).

28. Begrebet »udledte eller afledte data« går langt ud over en rent teknisk betragtning. Som vist i betragtning 15 (»oplysninger udledt eller afledt« af ubearbejdede eller forbehandlede data) og allerede forklaret ovenfor (punkt 26 i denne vejledning) er det *oplysningernes art* repræsenteret i et datapunkt, der er det afgørende kendetegn. Data, der kan »bestemme en fysisk mængde eller kvalitet eller ændringen i en fysisk mængde« af det forbundne produkt, bør anses for at være omfattet af dataforordningens anvendelsesområde. Derimod er data, der repræsenterer helt »nye« oplysninger, og som er skabt af dataindehaveren ved at foretage yderligere investeringer for at tildele værdi eller indsigt til eksisterende ubearbejdede data og forbehandlede data, ikke omfattet af anvendelsesområdet.

29. Som det fremgår af betragtning 15 (»navnlig ved hjælp af proprietære komplekse algoritmer«) og i overensstemmelse med dataforordningens mål om at beskytte dataindehaveres datainnovationer, skal »udledte eller afledte data« være resultatet af en behandling, der indebærer en vis kompleksitet eller opfindsomhed. Udførelse af grundlæggende matematiske operationer såsom addition, subtraktion, multiplikation, division eller beregning af et gennemsnit medfører derfor ikke, at et datapunkt er uden for anvendelsesområdet, selv om behandlingen fører til yderligere indsigt, der går ud over kildedataenes betydning eller indhold (f.eks. anvendelse af de forbehandlede datapunkter »brændstofflowhastighed i liter/time« og »køretøjshastighed i km/t« til at beregne det aktuelle eller gennemsnitlige brændstofforbrug).

30. Dataforordningen har til formål at gøre det muligt for brugere og tredjeparter at få adgang til og anvende (sam) genererede data til at udvikle innovative produkter og tjenester på lige fod med dataindehaveren. Derfor er innovative behandlinger foretaget af dataindehavere med henblik på at opnå yderligere værdier eller indsigt fra ubehandlede data eller forbehandlede data beskyttet mod videregivelse, men de underliggende data, der tjener som input til en sådan behandling, forbliver som udgangspunkt omfattet, medmindre sådanne data i sig selv er udledte eller afledte data i henhold til dataforordningen.

31. Kombinationen af data fra flere kilder, såsom sensorer, kan bedre illustrere dette ræsonnement. Ifølge betragtning 15 bør »oplysninger, der afledes ved sensorintegration, hvor data udledes eller afledes fra flere sensorer«, anses for at være uden for dataforordningens anvendelsesområde. Dette betyder imidlertid ikke, at enhver kombination af forskellige datapunkter i sig selv vil være tilstrækkelig til at udelukke de deraf følgende data fra anvendelsesområdet. Dette bekræftes af betragtning 15, ifølge hvilken data, der er »kombineret med andre data«, under visse omstændigheder kan anses for at være omfattet af anvendelsesområdet. For at være udelukket fra anvendelsesområdet skal behandlingen af data fra flere kilder føre til *helt nye indsigter*, der går ud over grundlæggende matematiske operationer i forbindelse med kildedataene (f.eks. objektdetekteringssystemer, der behandler data fra flere kilder for at analysere køretøjets omgivelser). I modsætning hertil bør data, der resulterer fra af en kombination af data *uden at opnå nye meningsfulde indsigter ud over karakteren af de oplysninger, der er repræsenteret i kildedata*, anses for at være omfattet af anvendelsesområdet. Eksempler på sådanne data omfatter tilføjelse af lokaliseringsdata baseret på det globale navigationssatellitsystem (GNSS) som et tag til andre køretøjsdata med henblik på fremstilling af lokalitetsrefererede data, tidsstempling af datapunkter eller kortmatching af GNSS-baserede sensordata for at opnå en mere præcis geolokalisering.

32. Forudsigelser af fremtidige begivenheder, værdier eller forhold anses normalt for at ligge uden for anvendelsesområdet, da de typisk giver »nye« oplysninger, der går ud over beskrivelsen og karakteriseringen af den aktuelle køretøjsdrift eller -status (jf. punkt 26 i denne vejledning). En »forudsigelse« indebærer en vis grad af usikkerhed (f.eks. forudsigelser af køretøjets bane). Dette står i kontrast til begivenheder, værdier eller forhold, som, selv om de er i fremtiden, er sikre eller ikke kræver nogen kompleks fortolkning, der går ud over grundlæggende matematiske operationer. Eksempler på disse omfatter den forudbestemte dato/periode for næste eftersyn samt aktuelle parametre eller værdier, der ekstrapoleres ud i fremtiden ved hjælp af grundlæggende matematiske operationer som lineære ligninger. Hvis den forudsagte begivenhed, værdi eller tilstand vedrører data, der uden det prædiktive element ville være omfattet af dataforordningens anvendelsesområde, skal dataindehavere gøre et alternativt, om end mindre præcist, datapunkt tilgængeligt, hvis et sådant datapunkt er forbehandlet i dataforordningens forstand, og hvis det er let tilgængeligt for dem. For eksempel kan en virtuel brændstofniveausensor anvende en kompleks maskinlæringsmodel til at forudsige et fremtidigt brændstofniveau baseret på kørestil, kørehistorik og andre faktorer. Hvis dataindehaveren imidlertid har let adgang til alternative data om brændstofniveauet uden et prædiktivt element, f.eks. via et mindre nøjagtigt signal fra en fysisk brændstofniveausensor, skal disse data stilles til rådighed.

2.3.4. *Eksempler på data, der er omfattet og ikke omfattet af anvendelsesområdet*

33. På denne baggrund kan eksempler på ubehandlede data i den forstand, det anvendes i dataforordningen, omfatte:

(a) sensorsignaler (f.eks. hjulhastighed, dæktryk fra dæktryksovervågningssystemets ventil, bremsetryk, giring, positionssignaler for vinduer, gasspjæld eller andre køretøjskomponenter, aflæsninger af lambdasensorer, masseflow, styrevinkel, motoromdrejninger pr. minut)

(b) rå billed- eller punktskydata direkte fra kameraer og LiDAR-sensorer

(c) lydbølger, der opfanges af mikrofoner

(d) radarsignaldata før anvendelse af objektdetektions- eller sporingsalgoritmer

(e) ubehandlede meddelelser fra Controller Area Network (CAN-bus)

(f) data, der er et direkte resultat af manuelle kommandoer (f.eks. visker: til/fra, anvendelse af klimaanlæg) eller simpel udløsning (f.eks. nøgle: til/fra, håndbremse: til/fra)

(g) køretøjskomponenters status (f.eks. køretøj, dør, vindue, motorhjelm: låst/ulåst) osv.

34. Eksempler på forbehandlede data ([9]) i den forstand, det anvendes i dataforordningen, kan omfatte:

(a) temperaturer målt eller beregnet inden i eller uden for køretøjet (i °C ([10]), f.eks. olie, kølervæske, motor, battericeller, katalysator, udeluft osv.)

(b) køretøjets hastighed (i km/t eller mph)

(c) køretøjets acceleration

(d) væskeniveauer (i liter og i procent, f.eks. brændstof, olie, AdBlue, bremsevæske, sprinklervæske)

(e) strømningshastigheder (f.eks. brændstof)

(f) GNSS-baserede data, såsom (korrigeret) position

(g) kilometerstand

(h) brændstof-/energiforbrug (i liter/100 km eller miles/gallon eller kWh/100 km), medmindre dette er forudsagt i henhold til punkt 32 i denne vejledning

(i) kørselsoversigter (f.eks. tidspunkt på dagen, hvor køretøjet benyttes, gennemsnitlig tilbagelagt afstand)

(j) batteriniveau (i volt og som procent)

(k) normaliseret dæktryk ved referencetemperatur (i psi, bar eller kPa)

(l) slid på bremseklodser (i procent), medmindre dette er forudsagt i henhold til punkt 32 i denne vejledning

(m) tidspunktet for eller afstanden til næste eftersyn, medmindre dette er forudsagt i henhold til punkt 32 i denne vejledning

(n) tilstand eller status for et køretøjssystem eller en komponent, der er fremkommet ved behandling af ubehandlede data (f.eks. motorstatus, dvs. motoren kører: til/fra, status for stop/start-system: aktivt/inaktivt, batteriopladningsstatus: igangværende/færdiggjort/i fejltilstand og som en procentdel, uanset om køretøjet er tilsluttet eller ej, aktiveringsstatus for automatisk lys/visker, antiblokeringssystem eller airbag, oplysninger, der angiver funktionsfejl i køretøjets hardware, f.eks. fejlkoder eller fejlindikatorlamper)

(o) data, der anvendes som parametre i videre behandling eller beregninger, selv om de stammer fra en handling foretaget af brugeren (f.eks. en brugerindstillet måltemperatur, der anvendes som parameter af klimastyringssystemet til regulering af opvarmning/køling, manuelt valgt gear, der anvendes af transmissionsstyreenheden til at styre motorens drejningsmoment, aktivering af sportstilstand, som medfører, at parameteren »sportstilstand aktiv« anvendes i flere kontrollogikker) osv.

35. Eksempler på udledte eller afledte data i den forstand, det anvendes i dataforordningen, kan omfatte ([11]):

(a) data genereret af dynamisk omdirigering og optimerede ruteplanlægningsalgoritmer

(b) andre data fra avancerede førerstøttesystemer end (aktiverings)statusdata (f.eks. objektdetektion og -klassificering, baneforudsigelser, risikovurdering, nødbremsning, køreassistentkommandoer såsom vognbaneassistance, adaptiv fartpilot eller advarsler om for høj hastighed)

(c) data fra motorstyringsalgoritmer, der optimerer brændstofeffektivitet, emissioner og ydeevne

(d) data fra føreranalyse-systemer, såsom køre- eller miljøscorer

(e) analyse af ulykkers alvorlighed m.v.

([9]) Afhængigt af den enkelte køretøjsarkitektur kan nogle af disse datapunkter snarere klassificeres som ubehandlede data end som forbehandlede data.

([10]) De enheder, der er nævnt i dette afsnit, skal forstås som vejledende og ikke udtømmende. Forpligtelsen til at stille et datapunkt til rådighed gælder også, hvis dataindehaveren vælger at bruge en anden enhed.

([11]) Denne liste har ingen indvirkning på forpligtelsen til at stille data til rådighed i henhold til sektorspecifik lovgivning, jf. punkt 5.

3. ADGANG TIL KØRETØJSDATA (ARTIKEL 3, 4 OG 5)

36. Brugernes ret til at få adgang til og anvende produktdata og relaterede tjenestedata, herunder med henblik på at dele dem med tredjeparter efter eget valg, er det centrale element i dataforordningens kapitel II. Dataindehavere kan give brugerne adgang til data enten direkte i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, eller indirekte i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1.

37. Artikel 3, stk. 1, skaber ikke en forpligtelse til at give brugeren direkte adgang til produktdata (dvs. data, der er udformet til at kunne hentes) og relaterede tjenestedata i alle situationer, men kun »hvis det er relevant og teknisk muligt«. Denne ordlyd har til formål at give køretøjsfabrikanterne skønsbeføjelse til at udforme et forbundet produkt på en måde, der giver brugeren »ukontrolleret« dataadgang (dvs. uden nogen anden parts mellemkomst) eller adgang med yderligere kontroller i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1.

38. Hvis brugerne ikke kan få adgang til data fra køretøjet direkte i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, skal dataindehaverne give brugeren indirekte adgang til let tilgængelige data i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1. Uanset om brugeren gives direkte eller indirekte adgang til data, skal dataindehaverne desuden på brugerens anmodning stille let tilgængelige data til rådighed for en tredjepart i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1. »»Let tilgængelige data«: produktdata og relaterede tjenestedata, som en dataindehaver lovligt opnår eller lovligt kan opnå fra det forbundne produkt eller den relaterede tjeneste uden et uforholdsmæssigt stort arbejde, der ikke kan klares som en simpel ekspeditionssag« (art. 2, nr. 17).

39. I bilsektoren er et vigtigt eksempel på let tilgængelige data sådanne data, der genereres af et forbundet køretøj, og som sendes til en backend-server hos originaludstyrsfabrikanten, især under begrebet »udvidet køretøj«. Sådanne data vil være let tilgængelige for originaludstyrsfabrikanten.

40. Originaludstyrsfabrikanter kan af forskellige årsager vælge ikke at hente eller lagre visse datapunkter på en backend, selv om køretøjets arkitektur teknisk set ville gøre det muligt at overføre dem. Sådanne årsager omfatter begrænset transmissionsbåndbredde, processorkraft eller andre begrænsninger, der pålægges af køretøjets arkitektur, omkostninger ved datatransmission, opfattet mangel på forretningsmuligheder osv. Sådanne data kan ikke desto mindre falde ind under dataforordningens anvendelsesområde, eftersom begrebet »let tilgængelige data« omfatter data, som en dataindehaver ikke indhenter, men »lovligt kan opnå«. Når originaludstyrsfabrikanter vurderer, om det er muligt at opnå et bestemt datapunkt »uden et uforholdsmæssigt stort arbejde, der ikke kan klares som en simpel ekspeditionssag«, kan de overveje faktorer såsom den tekniske kompleksitet og omkostningerne ved at opnå datapunktet.

41. Dataforordningen er teknologineutral og fastsætter ikke strenge krav til dataformat eller -kvalitet eller til, hvordan dataindehavere skal give adgang til let tilgængelige køretøjsdata. Dataindehavere kan i princippet frit beslutte, hvilke midler der anvendes til at give adgang. Dette kan f.eks. omfatte fjernbackendløsninger, adgang om bord eller endda brug af en dataformidlingstjeneste. Dataindehavere skal overholde adgangs- og anvendelsesbetingelserne i artikel 3-5, herunder kravet om at stille data til rådighed »i samme kvalitet som dataindehaveren har til rådighed« (artikel 4, stk. 1, og artikel 5, stk. 1). Hvis en valgt adgangsmetode resulterer i data, der f.eks. er mindre nøjagtige, fuldstændige, pålidelige, relevante og ajourførte (jf. betragtning 30) end det, der er tilgængeligt for dataindehaveren på andre måder, opfylder den ikke kvalitetsforpligtelsen. I sådanne tilfælde skal dataindehaveren give adgang ved hjælp af de midler, der gør det muligt for brugeren eller tredjeparten at modtage data af tilsvarende kvalitet, medmindre en anden ordning er berettiget i henhold til dataforordningen, anden EU-ret eller national lovgivning vedtaget i overensstemmelse med EU-retten.

42. Kravet om at stille data til rådighed »i samme kvalitet, som dataindehaveren har til rådighed«, indebærer også en regel om ikke at forskelsbehandle brugeren eller tredjeparter såsom uafhængige værksteder eller andre uafhængige tjenesteudbydere. Dette indebærer, at dataindehavere ikke må gøre disse data tilgængelige i en lavere kvalitet end den, hvor dataene stilles til rådighed for dem selv, datterselskaber eller autoriserede partnere, forhandlere og reparatører.

43. Desuden kræver artikel 3, stk. 1, artikel 4, stk. 1, og artikel 5, stk. 1, i dataforordningen, at data skal stilles til rådighed for brugeren og tredjeparter på en »let« måde. Det betyder, at adgangen skal gives på en let måde og uden unødige barrierer, omkostninger eller proceduremæssige forhindringer.

44. Hvis dataindehavere vælger at stille data til rådighed for brugeren via den særlige OBD-II-port i køretøjet, må brugeren ikke pålægges at købe et specialiseret adgangsværktøj for egen regning eller skulle besidde avancerede tekniske færdigheder for at kunne opnå dataene. Dataindehavere kan derfor vælge enten at give brugeren et passende adgangsværktøj uden yderligere omkostninger sammen med det købte, lejede eller leasede køretøj eller at stille dataene til rådighed via andre adgangsmidler, såsom en fjernbackendserver. Dette punkt har ingen indflydelse på sektorspecifik lovgivning, navnlig artikel 61-66 i og bilag X til typegodkendelsesforordningen.

45. Dataforordningen pålægger kun at stille data til rådighed, som er udformet til at kunne hentes. Dette udelukker f.eks. data, der behandles »på kanten« (dvs. inde i køretøjet), og som ingen parter, herunder originaludstyrsfabrikanter (OEM'er), har adgang til, da de straks slettes efter behandlingen. Visse datapunkter såsom accelerometerdata, køretøjets hastighed, GNSS-baseret placering eller kilometerstand er afgørende for mange anvendelser på eftermarkedet. Originaludstyrsfabrikanter opfordres derfor til at overveje betydningen af datapunkter for uafhængige eftermarkedstjenesteudbydere, når de beslutter, om de vil udforme sådanne datapunkter, så de kan hentes fra køretøjet.

4. OMKOSTNINGER VED DATAADGANG

46. Dataindehavere, der i relationer mellem virksomheder er forpligtet til at stille data til rådighed for en datamodtager, navnlig i henhold til artikel 5, har ret til en rimelig godtgørelse i overensstemmelse med artikel 9. Dette har ingen indvirkning på anden EU-ret eller national lovgivning, der er vedtaget i overensstemmelse med EU-retten om adgang til data i bilindustrien, herunder de tekniske oplysninger, der er nødvendige for tekniske kontroller ([12]). Detaljeret vejledning om beregning af en sådan godtgørelse vil være tilgængelig i Kommissionens kommende retningslinjer for beregning af rimelig godtgørelse i henhold til artikel 9, stk. 5.

5. DIVERSE

47. Kommissionen opfordrer de kompetente myndigheder, der håndhæver dataforordningen, til aktivt at samarbejde med andre relevante myndigheder i bilsektoren, især de nationale kompetente myndigheder i henhold til typegodkendelsesforordningen og den generelle forordning om databeskyttelse, i overensstemmelse med artikel 37, stk. 5, litra g), i dataforordningen, for at sikre korrekt håndhævelse og et gnidningsløst samspil mellem dataforordningen og anden relevant lovgivning. Kommissionen vil tilstræbe en konstruktiv dialog med de kompetente myndigheder, der håndhæver dataforordningen, og andre relevante myndigheder i bilsektoren for at støtte deres aktiviteter. I denne sammenhæng kan Det Europæiske Datainnovationsråd fungere som et forum til at fremme sammenhæng og gensidig læring på tværs af sektorer og EU-medlemsstater.

48. Kommissionen opfordrer alle berørte interessenter i industrien til at indgå i en dialog for at opnå en afbalanceret gennemførelse under hensyntagen til alle relevante parters legitime interesser. Denne dialog kan omfatte ikke blot gennemførelsen af dataforordningen, men også andre spørgsmål af relevans for biløkosystemet. Kommissionen er forpligtet til at fremme en sådan gensidigt fordelagtig dialog.

49. Kommissionen tilskynder til og fremmer udviklingen og vedtagelsen af standarder for adgang til data i bilindustrien og samarbejder effektivt med relevante standardiserings- og dataforvaltningsorganer for at sikre interoperabilitet, sikkerhed og fair konkurrence.

50. Da dataforordningen er en ny retsakt og der sker en løbende udvikling inden for relevante teknologier, bør denne vejledning gennemgås efter en passende periode for at vurdere dens effektivitet i bilsektoren og kortlægge eventuelle udestående spørgsmål.

([12]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).