Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2025/5026

15.9.2025

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Orientations sur les données des véhicules, accompagnant le règlement (UE) 2023/2854 du Parlement européen et du Conseil (règlement sur les données)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(C/2025/5026)

1. INTRODUCTION

1. Le règlement (UE) 2023/2854 du Parlement européen et du Conseil [1] concernant des règles harmonisées portant sur l'équité de l'accès aux données et de l'utilisation des données (ci-après le «règlement sur les données») vise à garantir une répartition équitable de la valeur des données et à accroître leur disponibilité. Cela créera les conditions d'une économie des données prospère et permettra le développement de produits, de services et de modèles d'entreprise innovants. Le règlement sur les données est un acte législatif horizontal qui s'applique à tous les domaines et secteurs de l'économie.

2. Les présentes orientations sur les données des véhicules fournissent des conseils adaptés aux parties prenantes du secteur automobile sur la manière de mettre en œuvre le chapitre II du règlement sur les données. Elles visent à expliquer les principales obligations du règlement sur les données dans la mesure où elles concernent les données des véhicules telles que définies au point 19 des présentes orientations, en mettant l'accent sur les données qui relèvent du champ d'application du chapitre II du règlement sur les données et sur les règles d'accès applicables.

3. La Commission a mené une vaste consultation tout en compilant le présent document d'orientation. Elle a consulté de nombreuses parties prenantes représentant l'ensemble de la chaîne de valeur automobile, tout en veillant à l'équilibre géographique et sectoriel. La consultation a pris la forme d'ateliers, de questionnaires et de réunions des parties prenantes. La Commission a dûment analysé et examiné les nombreuses contributions reçues et s'est appuyée sur celles-ci pour élaborer ces orientations.

4. Le présent document est conçu uniquement à des fins d'orientation. Il n'étend ni ne modifie les droits ou obligations établis en vertu du règlement sur les données.

5. Les présentes orientations ne portent que sur le règlement sur les données. Elles ne doivent donc pas être vues comme une interprétation, pas plus qu'elles n'ont d'incidence sur l'application de:

   — la législation sectorielle, telle que le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil (le «règlement relatif à la réception par type») [2] ou le règlement (UE) nº 461/2010 [3] de la Commission et les lignes directrices qui l'accompagnent [4], en particulier lorsque cette législation s'applique à l'accès aux données des véhicules [par exemple, les informations du système de diagnostic embarqué (OBD) ou les données relatives aux émissions des véhicules];

(1) Règlement (UE) 2023/2854 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2023 concernant des règles harmonisées portant sur l'équité de l'accès aux données et de l'utilisation des données et modifiant le règlement (UE) 2017/2394 et la directive (UE) 2020/1828 (règlement sur les données) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

(2) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

(3) Règlement (UE) nº 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile (JO L 129 du 28.5.2010, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), tel que modifié par le règlement (UE) 2023/822 de la Commission du 17 avril 2023 modifiant le règlement (UE) nº 461/2010 en ce qui concerne sa période d'application (JO L 102I du 17.4.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

(4) Communication de la Commission – Lignes directrices supplémentaires sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles (JO C 138 du 28.5.2010, p. 16), telles que modifiées par la modification de la communication de la Commission – Lignes directrices supplémentaires sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles (JO C 133I du 17.4.2023, p. 1).

— d'autres textes législatifs pertinents, tels que le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ([5]) (le «règlement général sur la protection des données», voir le considérant 7 et l'article 1, paragraphe 5, du règlement sur les données), ou la directive (UE) 2023/2413 du Parlement européen et du Conseil ([6]) (la «directive sur les énergies renouvelables») et la communication de la Commission qui l'accompagne sur le partage des données relatives aux batteries ([7]).

6. Les présentes orientations ne concernent que le secteur automobile. Elles incluent les fabricants des équipements d'origine (FEO), les fournisseurs, les prestataires de services après-vente et les assureurs. Le contenu des présentes orientations ne peut donc pas être automatiquement extrapolé à d'autres industries ni au secteur public.

7. Les présentes orientations ne remplacent pas ou n'annulent pas les autres documents d'orientation concernant le règlement sur les données publiés par la Commission. Au contraire, ces orientations sont complémentaires à ces documents et doivent être lues en parallèle avec eux.

8. L'interprétation contraignante de la législation de l'UE relève de la compétence exclusive de Cour de justice de l'Union européenne. Par conséquent, l'interprétation que fait la Commission du règlement sur les données en ce qui concerne son application aux données des véhicules est sans incidence sur l'interprétation que peut en donner la Cour de justice de l'Union européenne.

9. Les points de vue exprimés dans les présentes orientations n'ont aucune incidence sur la position que la Commission européenne pourrait être amenée à adopter devant la Cour de justice de l'Union européenne.

2. DONNÉES RELEVANT DU CHAMP D'APPLICATION DU CHAPITRE II DU RÈGLEMENT SUR LES DONNÉES

10. Le chapitre II du règlement sur les données définit les droits d'accès aux données et d'utilisation des données des utilisateurs de produits connectés et de services connexes.

2.1. **Produits connectés**

11. Un «produit connecté» est «un objet qui obtient, génère ou recueille des données concernant son utilisation ou son environnement, qui est en mesure de communiquer des données relatives au produit par l'intermédiaire d'un service de communications électroniques, d'une connexion physique ou d'un dispositif d'accès intégré et dont la fonction première n'est pas de stocker, de traiter ou de transmettre des données pour le compte de toute partie autre que l'utilisateur» (article 2, paragraphe 5).

12. Les présentes orientations ne concernent que les véhicules qui constituent des «produits connectés» au sens de l'article 2, paragraphe 5. Il appartient au FEO ou au détenteur de données, selon le cas, d'évaluer si un véhicule peut être considéré comme un «produit connecté».

2.2. **Services connexes**

13. Un «service connexe» est «un service numérique, autre qu'un service de communications électroniques, y compris un logiciel, qui est connecté au produit au moment de l'achat, ou de la mise en location ou en crédit-bail, de telle sorte que son absence empêcherait le produit connecté d'exécuter une ou plusieurs de ses fonctions, ou qui est ensuite connecté au produit par le fabricant ou un tiers pour ajouter, mettre à jour ou adapter les fonctions du produit connecté» (article 2, paragraphe 6).

([5]) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Directive (UE) 2023/2413 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 modifiant la directive (UE) 2018/2001, le règlement (UE) 2018/1999 et la directive 98/70/CE en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, et abrogeant la directive (UE) 2015/652 du Conseil (JO L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Avis de la Commission concernant l'application des exigences sur le partage des données relatives aux batteries au titre de la directive révisée sur les énergies renouvelables (JO C, C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Les présentes orientations ne concernent que les services connexes au sens de l'article 2, paragraphe 6, qui sont liés à un véhicule tel que défini au point 12 des présentes orientations (aux fins des présentes orientations, on peut parler à cet égard d'un «service lié au véhicule»).

15. Un service lié au véhicule présuppose un échange de données bidirectionnel entre le véhicule et le fournisseur de services, qu'il s'agisse du FEO ou d'un tiers, qui a une incidence sur le fonctionnement ou le comportement du véhicule (voir considérant 17). Les services qui n'influent pas sur le fonctionnement du véhicule ne peuvent pas être considérés comme des services connexes. Parmi ces services figurent notamment une application pour smartphone qui analyse et affiche l'historique de charge d'un véhicule électrique sans transmettre de commandes au véhicule, ou des services d'assurance «pay-how-you-drive» qui analysent les données du véhicule afin de créer un profil de comportement du conducteur.

16. Les services après-vente traditionnels tels que les services auxiliaires de conseil, d'analyse et les services financiers, ainsi que les services réguliers de réparation et d'entretien ne sont généralement pas considérés comme des services liés aux véhicules, car ils «n'ont pas d'incidence sur le fonctionnement du produit connecté» ou «n'impliquent pas la transmission de données ou de commandes au produit connecté par le fournisseur de services» (voir considérant 17). Ces services ne sont pas «explicitement liés à l'utilisation des fonctions du produit connecté». Par exemple, la réparation et l'entretien «réguliers», tels que les remplacements de freins ou les vidanges, ne sont pas considérés comme des services connexes s'ils sont effectués manuellement et hors ligne (c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de services numériques). En outre, ces services ne complètent pas ou n'adaptent pas nécessairement la fonctionnalité du véhicule, ni n'impliquent la transmission de données ou de commandes au véhicule.

17. Les services liés au véhicule dans le secteur automobile peuvent comprendre:

— les services de télécommande du véhicule qui activent ou exécutent des fonctions du véhicule (par exemple, verrouillage/déverrouillage à distance des portes, démarrage/arrêt du moteur, préconditionnement de la température de l'habitacle, gestion de la recharge des véhicules électriques);

— la réparation et l'entretien «non réguliers» qui impliquent un échange bidirectionnel de données entre le véhicule et le fournisseur de services, et qui complètent ou adaptent la fonctionnalité du véhicule. Un exemple de service de ce type comprend un service qui prédit les besoins d'entretien sur la base des données relatives au comportement individuel du conducteur, qui affiche les alertes et suggestions d'entretien sur le tableau de bord du véhicule;

— les services en nuage qui stockent les préférences du conducteur en ce qui concerne la position du siège et du miroir, l'infodivertissement, le mode de conduite, la température, etc., et les appliquent automatiquement au véhicule;

— les services d'optimisation dynamique des itinéraires utilisant les données du véhicule (par exemple, le niveau de batterie ou de carburant, la pression des pneus) pour suggérer des itinéraires, des stations de recharge ou des stations-services via le tableau de bord du véhicule.

2.3. **Définition des données relevant du champ d'application du chapitre II du règlement sur les données**

18. Les données relevant du chapitre II du règlement sur les données comprennent les données relatives au produit (article 2, paragraphe 15) et les données relatives au service connexe (article 2, paragraphe 16), y compris les métadonnées pertinentes nécessaires à l'interprétation et à l'utilisation de ces données (voir articles 2, paragraphe 17, article 3, paragraphe 1, article 4, paragraphe 1 et article 5, paragraphe 1).

19. Les présentes orientations portent sur les données du véhicule, qui, aux seules fins des orientations, doivent être comprises comme des données relatives au produit générées par l'utilisation d'un véhicule (voir point 12 des présentes orientations) et des données relatives aux services liés au véhicule (voir point 14 des présentes orientations).

20. Le règlement sur les données accorde aux utilisateurs et aux tiers choisis par l'utilisateur le droit d'accéder aux données du véhicule et de les utiliser. Il ne contient pas de règles concernant les droits d'accès aux fonctions ou aux ressources du véhicule ([8]). Par conséquent, les règles relatives aux droits d'accès aux fonctions ou aux ressources du véhicule ne font pas partie des présentes orientations.

([8]) On entend par «ressources du véhicule» l'infrastructure technique du véhicule (tant matérielle que logicielle), utilisée pour traiter les données (ressources informatiques, telles que les unités de commande électronique et les actionneurs/capteurs), pour accéder aux données, pour communiquer des données hors bord ou pour interagir avec le conducteur (ressources de communication telles que le tableau de bord ou l'interface homme-machine).

21. Conformément aux explications fournies au considérant 15, les détenteurs de données ne devraient accorder l'accès qu'aux données «brutes» et «prétraitées», y compris les métadonnées d'accompagnement nécessaires à l'interprétation et à l'utilisation des données. À l'inverse, les «informations dérivées ou déduites de ces données» devraient être considérées comme ne relevant pas du champ d'application du règlement sur les données.

22. L'objectif du règlement sur les données est de rendre les données accessibles aux utilisateurs et aux tiers. Par conséquent, toutes les données générées par l'utilisation d'un véhicule ou lors de la fourniture d'un service lié au véhicule devraient en principe être prises en considération dans le champ d'application du règlement sur les données, à moins qu'il ne s'agisse d'«informations dérivées ou déduites» de données brutes et prétraitées sur le véhicule au sens du règlement sur les données.

23. Compte tenu de la diversité des applications techniques possibles et du potentiel d'évolution future, les sections et exemples suivants ont vocation à être illustratifs et non exhaustifs.

2.3.1. *Données brutes*

24. Les données brutes sont des données qui ne sont pas substantiellement modifiées. Elles sont également appelées données sources ou données primaires. Elles désignent des points de données qui sont générés automatiquement sans autre forme de traitement (considérant 15). Cela inclut les données résultant directement d'une action de l'utilisateur (commandes, écrans, boutons, etc.) ou les données générées automatiquement, par exemple, par les capteurs du véhicule.

2.3.2. *Données prétraitées*

25. Les données prétraitées sont des points de données qui ont fait l'objet d'un traitement «dans le but de les rendre compréhensibles et utilisables avant leur traitement et leur analyse ultérieurs» (considérant 15). Elles comprennent «les données collectées à partir d'un capteur unique ou d'un groupe de capteurs connecté dans le but de rendre les données collectées compréhensibles pour les cas d'utilisation plus larges en déterminant une grandeur ou une qualité physique ou la modification d'une grandeur physique, telle que la température, la pression, le débit, l'audio, la valeur de pH, le niveau de liquide, la position, l'accélération ou la vitesse». Le règlement sur les données applique une compréhension *fonctionnelle* du traitement des données (la *fonction* étant de rendre les données compréhensibles et utilisables). Des facteurs tels que la complexité du traitement ou la nécessité de protéger les investissements dans ce type de traitement ne jouent aucun rôle dans la définition des données prétraitées.

26. Une caractéristique commune des données prétraitées est qu'elles décrivent et caractérisent le fonctionnement ou l'état du véhicule. Les données prétraitées ne sont pas de «nouvelles» informations; la nature des données sous-jacentes reste inchangée. En d'autres termes, les données, même si elles sont normalisées, reformatées, filtrées, étalonnées, converties, agrégées, rééchelonnées, corrigées ou autrement mesurées, calculées ou traitées, reflètent toujours des événements ou des conditions réels tels qu'ils sont détectés par les capteurs ou systèmes du véhicule (par exemple, température, vitesse, accélération, position). Le contenu ou la signification des données sources est inchangé et a simplement été préparé ou affiné en vue d'une utilisation future.

2.3.3. *Données déduites ou dérivées*

27. En revanche, les «informations déduites ou dérivées» de données brutes et prétraitées sont exclues du champ d'application du règlement sur les données. Les données déduites ou dérivées sont «le résultat d'investissements supplémentaires dans l'attribution de valeurs ou d'informations tirées des données, en particulier au moyen d'algorithmes complexes et propriétaires, y compris ceux qui font partie d'un logiciel propriétaire» (considérant 15).

28. La notion de «données déduites ou dérivées» va bien au-delà d'une simple considération technique. Comme indiqué au considérant 15 («informations déduites ou dérivées» de données brutes ou prétraitées) et déjà expliqué ci-dessus (au point 26 des présentes orientations), la *nature des informations* représentées dans un point de données constitue la caractéristique distinctive essentielle. Les données «déterminant une grandeur ou une qualité physique ou la modification d'une grandeur physique» du produit connecté devraient être considérées comme relevant du champ d'application du règlement sur les données. À l'inverse, les données représentant des informations entièrement «nouvelles», créées par le détenteur de données procédant à des investissements supplémentaires dans l'attribution de valeurs ou d'informations à des données brutes et prétraitées existantes, ne relèvent pas du champ d'application dudit règlement.

29. Comme indiqué au considérant 15 («en particulier au moyen d'algorithmes complexes et propriétaires») et conformément à l'objectif du règlement sur les données de protéger les innovations des détenteurs de données dans le domaine des données, les «données déduites ou dérivées» doivent être le résultat d'un traitement impliquant une certaine complexité ou ingéniosité. Par conséquent, la réalisation d'opérations mathématiques de base telles que l'addition, la soustraction, la multiplication, la division ou le calcul d'une moyenne n'entraîne pas l'exclusion d'un point de données, même si le traitement donne lieu à des informations supplémentaires allant au-delà de la signification ou du contenu des données sources (par exemple, en utilisant les points de données prétraités «débit de carburant en litres/heure» et «vitesse du véhicule en km/h» pour calculer la consommation actuelle ou moyenne de carburant).

30. Le règlement sur les données vise à permettre aux utilisateurs et aux tiers d'accéder aux données (co)générées et de les utiliser afin de mettre au point des produits et services innovants sur un pied d'égalité avec le détenteur de données. En conséquence, bien qu'un traitement innovant par les détenteurs de données en vue d'obtenir des valeurs ou des informations supplémentaires à partir de données brutes ou prétraitées soit protégé contre la divulgation, les données sous-jacentes servant d'apport à ce traitement demeurent généralement dans le champ d'application du règlement, à moins que ces données ne soient en elles-mêmes déduites ou dérivées au sens du règlement sur les données.

31. La combinaison de données provenant de sources multiples telles que des capteurs peut mieux illustrer ce raisonnement. Selon le considérant 15, les «informations obtenues au moyen de la fusion de capteurs, qui infère ou déduit des données provenant de capteurs multiples» devraient être considérées comme ne relevant pas du champ d'application du règlement sur les données. Cela ne signifie toutefois pas qu'une combinaison de points de données différents suffirait en tant que telle à exclure de son champ d'application les données qui en résultent. Cela est confirmé par le considérant 15, selon lequel, dans certaines circonstances, les données qui sont «combinées à d'autres données» sont considérées comme relevant du champ d'application du règlement. Au lieu de cela, pour être exclu du champ d'application du règlement, le traitement de données provenant de sources multiples doit donner lieu à des *informations entièrement nouvelles* allant au-delà des opérations mathématiques de base en ce qui concerne les données sources (par exemple, les systèmes de détection d'objets qui traitent des données provenant de sources multiples pour analyser ce qui se trouve autour du véhicule). En revanche, les données qui sont le résultat d'une combinaison de données *sans obtenir de nouvelles informations importantes allant au-delà de la nature des informations représentées dans les données sources* devraient être considérées comme relevant du champ d'application de la directive. Parmi ces données figurent, par exemple, l'ajout de données de localisation basées sur le système mondial de radionavigation par satellite (GNSS) sous la forme d'une balise renvoyant à d'autres données du véhicule pour produire des données référencées en fonction de la localisation, l'horodatage d'un point de données ou la cartographie de données de capteurs basées sur le GNSS afin de produire une géolocalisation plus précise.

32. Les prévisions d'événements, de valeurs ou de conditions futurs sont généralement considérées comme ne relevant pas du champ d'application du règlement, car elles fournissent généralement des informations «nouvelles» qui vont au-delà de la description et de la caractérisation du fonctionnement ou de l'état actuel du véhicule (voir point 26 des présentes orientations). Une «prévision» implique un certain degré d'incertitude (par exemple, les prévisions relatives à la trajectoire d'un véhicule). Cela contraste avec les événements, valeurs ou conditions qui, bien que situés dans l'avenir, sont certains ou ne nécessitent pas d'interprétation complexe allant au-delà des opérations mathématiques de base. Mentionnons, à titre d'exemple, la date/période prédéterminée du prochain entretien et les paramètres ou valeurs actuels extrapolés à l'avenir au moyen d'opérations mathématiques de base telles que des équations linéaires. Lorsque l'événement, la valeur ou la condition prévu(e) renvoie à des données qui seraient considérées comme relevant du champ d'application du règlement sur les données sans cet élément prévisionnel, les détenteurs de données doivent rendre accessible un autre point de données, bien que moins précis, si ce point de données correspond à des données prétraitées au sens du règlement sur les données et s'il leur est facilement accessible. Par exemple, un capteur virtuel de niveau de carburant pourrait utiliser un modèle complexe d'apprentissage automatique pour prévoir un niveau de carburant futur en fonction du style de conduite, de l'historique des trajets et d'autres facteurs. Toutefois, si d'autres données relatives au niveau de carburant sans un élément prévisionnel sont facilement accessibles au détenteur de données, par exemple via un signal physique moins précis du capteur de niveau de carburant, il convient que ces données soient rendues accessibles.

2.3.4. *Exemples de données relevant ou pas du champ d'application du règlement*

33. Dans ce contexte, les exemples de données brutes au sens du règlement sur les données peuvent inclure:

(a) les signaux des capteurs (par exemple, vitesse de rotation des roues; pression des pneus provenant de la valve du système de surveillance de la pression des pneumatiques; pression de freinage; vitesse angulaire en lacet; signaux de position des vitres, de l'accélérateur ou d'autres composants du véhicule; relevés des capteurs d'oxygène; débit de masse d'air; angle de braquage du volant; vitesse de rotation du moteur);

(b) les données brutes d'images ou de nuages de points provenant directement des caméras et des capteurs LiDAR;

(c) les ondes sonores captées par des microphones;

(d) les données de signal radar avant l'application d'algorithmes de détection ou de suivi d'objets;

(e) les messages bruts du bus de données CAN;

f) les données résultant directement de commandes manuelles (par exemple, essuie-glace: marche/arrêt; utilisation de la climatisation) ou d'un simple déclenchement (par exemple, clé: marche/arrêt; frein à main: marche/arrêt);

g) l'état des composants du véhicule (par exemple, véhicule, porte, vitre, capot: verrouillé/déverrouillé), etc.

34. Les exemples de données prétraitées ([9]) au sens du règlement sur les données peuvent inclure:

(a) les températures mesurées ou calculées à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule (en °C ([10]), par exemple huile, liquide de refroidissement, moteur, cellules de batterie, catalyseur, air extérieur, etc.);

(b) la vitesse du véhicule (en km/h ou mph);

(c) l'accélération du véhicule;

(d) les niveaux de liquide (en litres et en pourcentage, par exemple carburant, huile, fluide d'échappement diesel, liquide de freins, liquide lave-glace);

(e) les débits (par exemple, carburant);

(f) les données fondées sur le GNSS, telles que la localisation (corrigée);

(g) la valeur affichée par le compteur kilométrique;

(h) la consommation de carburant/d'énergie (en litres/100 km ou miles/gallon ou kWh/100 km), sauf prévision au sens du point 32 des présentes orientations;

(i) les résumés de trajets (par exemple, heure de la journée pendant laquelle le véhicule est conduit; distance moyenne parcourue);

(j) le niveau de la batterie (en volts et en pourcentage);

(k) la pression normalisée des pneumatiques à la température de référence (en psi, bar ou kPa);

(l) l'usure de la plaquette du frein (en pourcentage), à moins qu'elle ne soit prévue au sens du point 32 des présentes orientations;

(m) la durée ou le kilométrage avant le prochain entretien, à moins qu'il/elle ne soit prédéterminée(e) au sens du point 32 des présentes orientations;

(n) l'état ou la condition d'un système ou composant de véhicule obtenu à partir du traitement de données brutes (par exemple, état du moteur, c'est-à-dire fonctionnement du moteur: marche/arrêt; état du système d'arrêt/de démarrage: actif/inactif; niveau de charge de la batterie: en cours/terminé/en mode panne et en pourcentage, que le véhicule soit branché ou non; statut d'activation de la lumière/l'essuie-glace automatique, du système antiblocage des roues ou du coussin gonflable; informations indiquant des dysfonctionnements du matériel du véhicule, par exemple codes d'erreur ou témoins indicateurs de dysfonctionnement);

(o) les données utilisées comme paramètres dans le traitement ou les calculs ultérieurs, même si elles proviennent d'une mesure prise par l'utilisateur (par exemple, température cible fixée par l'utilisateur utilisée comme paramètre par le système de contrôle de la température pour réguler le chauffage/refroidissement; engrenage sélectionné manuellement par l'unité de commande de la boîte de vitesses pour gérer le couple moteur; activation du mode sport, conduisant à l'utilisation du paramètre «mode sport actif» dans les logiques de commande multiple), etc.

35. Des exemples de données déduites ou dérivées au sens du règlement sur les données peuvent inclure ([11]):

(a) les données générées par réacheminement dynamique et des algorithmes optimaux de planification des itinéraires;

(b) les données des systèmes avancés d'assistance au conducteur autres que les données d'état (d'activation) (par exemple, détection et classification des objets, prévisions de trajectoire, évaluation des risques, freinage d'urgence, commandes d'assistance à la conduite telles que l'aide au maintien de la trajectoire, le régulateur de vitesse adaptatif ou les alertes de vitesse excessive);

(c) les données résultant d'algorithmes de commande du moteur qui optimisent l'efficacité en carburant, les émissions et les performances;

(d) les données des systèmes d'analyse du conducteur telles que la conduite ou les éco-scores;

(e) l'analyse de la gravité de la collision, etc.

([9]) En fonction de l'architecture du véhicule, certains de ces points de données peuvent être classés comme des données brutes plutôt que prétraitées.

([10]) Les unités mentionnées dans cette section sont censées être indicatives et non exhaustives. L'obligation de mettre un point de données à disposition s'applique également si le détenteur de données choisit d'utiliser une autre unité.

([11]) Cette liste n'a aucune incidence sur les obligations de mise à disposition des données conformément à la législation sectorielle (voir point 5).

3. ACCÈS AUX DONNÉES DU VÉHICULE (ARTICLES 3, 4 ET 5)

36. Le droit des utilisateurs d'accéder aux données relatives aux produits et services connexes et de les utiliser, y compris aux fins de les partager avec des tiers de leur choix, est la caractéristique essentielle du chapitre II du règlement sur les données. Les détenteurs de données peuvent accorder aux utilisateurs l'accès aux données soit directement conformément à l'article 3, paragraphe 1, soit indirectement conformément à l'article 4, paragraphe 1.

37. L'article 3, paragraphe 1, ne crée pas d'obligation d'accorder à l'utilisateur un accès direct aux données relatives aux produits (c'est-à-dire aux données conçues pour pouvoir être extraites) et aux services connexes dans toutes les situations, mais plutôt uniquement «lorsque cela est pertinent et techniquement possible». Cette formulation vise à donner aux constructeurs le pouvoir discrétionnaire de concevoir un produit connecté de manière à fournir à l'utilisateur un accès «non contrôlé» aux données (c'est-à-dire sans aucune intervention d'une autre partie) ou un accès avec des contrôles supplémentaires conformément à l'article 4, paragraphe 1.

38. Lorsque les utilisateurs ne peuvent pas accéder directement aux données du véhicule conformément à l'article 3, paragraphe 1, les détenteurs de données doivent accorder à l'utilisateur un accès indirect aux données facilement accessibles conformément à l'article 4, paragraphe 1. En outre, que l'accès aux données soit accordé directement ou indirectement à l'utilisateur, les détenteurs de données doivent, à la demande de l'utilisateur, rendre les données facilement accessibles à un tiers, conformément à l'article 5, paragraphe 1. On entend par «données facilement accessibles» ce qui suit: «les données relatives à un produit et les données relatives à un service connexe qu'un détenteur de données obtient légalement ou peut obtenir légalement à partir du produit connecté ou du service connexe, sans effort disproportionné allant au-delà d'une simple opération» (article 2, paragraphe 17).

39. Dans le contexte automobile, un exemple important de données aisément disponibles comprend les données générées par un véhicule connecté, qui sont envoyées sur un anté-serveur du FEO, notamment dans le cadre du concept de «véhicule étendu». Ces données seront facilement accessibles au FEO.

40. Les FEO peuvent, pour diverses raisons, choisir de ne pas extraire ou stocker certains points de données en arrière-plan, bien que l'architecture du véhicule permette techniquement leur transmission. Parmi ces raisons figurent la limitation de la largeur de bande de transmission, de la puissance de traitement ou d'autres restrictions imposées par l'architecture du véhicule, le coût de transmission des données, le manque perçu d'utilisation métier, etc. Ces données pourraient néanmoins relever du champ d'application du règlement sur les données, attendu que la notion de «données facilement accessibles» inclut les données qu'un détenteur de données n'obtient pas mais «peut obtenir légalement». Lorsque les FEO évaluent si l'obtention d'un point de données donné est possible «sans effort disproportionné allant au-delà d'une simple opération», les facteurs qu'ils peuvent prendre en considération incluent la complexité technique et le coût de l'obtention du point de données.

41. Le règlement sur les données est neutre sur le plan technologique et ne crée pas de conditions strictes concernant le format ou la qualité des données ni la manière dont leurs détenteurs doivent accorder l'accès aux données des véhicules facilement accessibles. Les détenteurs de données sont, en principe, libres de décider des moyens par lesquels l'accès est accordé. Il peut s'agir, par exemple, de solutions d'arrière-plan à distance, d'un accès embarqué, voire de l'utilisation d'un service d'intermédiation de données. Les détenteurs de données doivent respecter les conditions d'accès et d'utilisation prévues aux articles 3 à 5, y compris l'obligation de mettre à disposition des données «à un niveau de qualité identique à celui dont bénéficie le détenteur de données» (article 4, paragraphe 1, et article 5, paragraphe 1). Si une méthode d'accès choisie aboutit à des données qui sont, par exemple, moins exactes, moins complètes, moins fiables, moins pertinentes ou moins à jour (voir considérant 30) que ce qui est à la disposition du détenteur de données par d'autres moyens, elle ne satisfait pas à l'obligation de qualité. Dans de tels cas, le détenteur de données doit accorder l'accès par les moyens qui permettent à l'utilisateur ou au tiers de recevoir des données de qualité équivalente, à moins qu'un arrangement différent ne soit justifié en vertu du règlement sur les données, d'autres dispositions du droit de l'Union ou de la législation nationale adoptée conformément au droit de l'Union.

42. L'obligation de mettre à disposition des données «à un niveau de qualité identique à celui dont bénéficie le détenteur de données» implique également une règle de non-discrimination à l'égard de l'utilisateur ou de tiers tels que des ateliers de réparation indépendants ou d'autres prestataires de services indépendants. Cela implique que les détenteurs de données ne doivent pas rendre ces données accessibles à un niveau de qualité inférieur à celui auquel elles sont mises à la disposition d'eux-mêmes, de filiales ou de partenaires agréés, de concessionnaires et de réparateurs.

43. En outre, l'article 3, paragraphe 1, l'article 4, paragraphe 1, et l'article 5, paragraphe 1, du règlement sur les données exigent que les données soient mises «facilement» à la disposition de l'utilisateur et des tiers. Cela signifie que l'accès doit être facilité et sans obstacles, coûts ou obstacles procéduraux injustifiés.

44. Lorsque les détenteurs de données choisissent de mettre des données à la disposition de l'utilisateur par l'intermédiaire du port OBD-II prévu à cet effet à l'intérieur du véhicule, il ne peut être exigé de l'utilisateur qu'il achète un outil d'accès spécialisé à ses propres frais ou possède des compétences techniques avancées pour extraire les données. Par conséquent, les détenteurs de données peuvent choisir soit de fournir à l'utilisateur un outil d'accès approprié sans frais supplémentaires avec le véhicule acheté, loué ou à bail, soit de mettre les données à disposition par d'autres moyens d'accès tels qu'un anté-serveur à distance. Ce paragraphe n'a aucune incidence sur la législation sectorielle, en particulier les articles 61 à 66 et l'annexe X du règlement relatif à la réception par type.

45. Le règlement sur les données impose uniquement la mise à disposition de données conçues pour pouvoir être extraites. Cela exclut, par exemple, les données qui sont traitées «à la périphérie» (c'est-à-dire à l'intérieur du véhicule) et qui ne peuvent être consultées par aucune partie, y compris les FEO, étant donné qu'elles sont immédiatement supprimées après le traitement. Certains points de données, tels que les données relatives à l'accéléromètre, la vitesse du véhicule, la localisation fondée sur le GNSS ou la valeur affichée par le compteur kilométrique, sont essentiels pour de nombreux cas d'utilisation sur le marché de l'après-vente. Par conséquent, les FEO sont encouragés à tenir compte de l'importance des points de données pour les fournisseurs de services après-vente indépendants lorsqu'ils décident de concevoir ou non ces points de données pour qu'ils puissent être extraits à partir du véhicule.

4. COÛT DE L'ACCÈS AUX DONNÉES

46. Les détenteurs de données qui sont tenus de mettre des données à la disposition d'un destinataire de données, en particulier en vertu de l'article 5, dans le cadre de relations entre entreprises, ont droit à une compensation raisonnable conformément à l'article 9. Cela n'a aucune incidence sur d'autres dispositions du droit de l'Union ou des législations nationales adoptées conformément au droit de l'Union régissant l'accès aux données dans l'industrie automobile, y compris les informations techniques nécessaires au contrôle technique ([12]). Des orientations détaillées sur la manière de calculer cette compensation seront disponibles dans les prochaines lignes directrices de la Commission sur le calcul de la compensation raisonnable conformément à l'article 9, paragraphe 5.

5. DIVERS

47. La Commission encourage les autorités compétentes chargées de faire appliquer le règlement sur les données à dialoguer activement avec d'autres autorités compétentes du secteur automobile, en particulier les autorités nationales compétentes au titre du règlement relatif à la réception par type et du règlement général sur la protection des données, conformément à l'article 37, paragraphe 5, point g), du règlement sur les données, afin de garantir une application correcte et une interaction harmonieuse entre le règlement sur les données et d'autres actes législatifs pertinents. La Commission s'efforcera d'instaurer un dialogue constructif avec les autorités compétentes chargées de faire appliquer le règlement sur les données et les autres autorités compétentes dans le secteur automobile afin de soutenir leurs activités. Dans ce contexte, le comité européen de l'innovation dans le domaine des données peut servir de forum pour promouvoir la cohérence et l'apprentissage mutuel entre les secteurs et les États membres de l'UE.

48. La Commission encourage toutes les parties prenantes du secteur concerné à engager un dialogue afin de parvenir à une mise en œuvre équilibrée, en tenant compte des intérêts légitimes de toutes les parties concernées. Ce dialogue peut porter non seulement sur la mise en œuvre du règlement sur les données, mais aussi sur d'autres questions présentant un intérêt pour l'écosystème automobile. La Commission est déterminée à favoriser ce dialogue mutuellement bénéfique.

49. La Commission encourage et favorise l'élaboration et l'adoption de normes d'accès aux données dans l'industrie automobile, en travaillant efficacement avec les organismes de normalisation et de gouvernance des données compétents afin de garantir l'interopérabilité, la sécurité et une concurrence loyale.

50. Compte tenu de la nouveauté du règlement sur les données et de l'évolution continue des technologies pertinentes, ces orientations devraient être réexaminées au terme d'une période appropriée afin d'évaluer leur efficacité dans le secteur automobile et de recenser toutes les questions en suspens.

([12]) Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).