Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2025/5026

15.9.2025

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Richtsnoeren over voertuiggegevens bij Verordening (EU) 2023/2854 van het Europees Parlement en de Raad (dataverordening)

(Voor de EER relevante tekst)

(C/2025/5026)

1. INLEIDING

1. Verordening (EU) 2023/2854 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) betreffende geharmoniseerde regels inzake eerlijke toegang tot en eerlijk gebruik van data (de dataverordening) heeft tot doel een eerlijke toewijzing van gegevenswaarde te waarborgen en de beschikbaarheid van gegevens te bevorderen. Dat zal de voorwaarden scheppen voor een bloeiende gegevenseconomie en de ontwikkeling van innovatieve producten, diensten en bedrijfsmodellen mogelijk maken. De dataverordening is horizontale wetgeving die geldt voor alle gebieden in en alle sectoren van de economie.

2. Deze richtsnoeren over voertuiggegevens bieden advies op maat aan belanghebbenden in de autosector over de manier waarop hoofdstuk II van de dataverordening moet worden uitgevoerd. Ze zijn bedoeld om de belangrijkste verplichtingen van de dataverordening met betrekking tot voertuiggegevens in de zin van punt 19 van deze richtsnoeren toe te lichten. Daarbij ligt de nadruk op de toepasselijke toegangsregels en op de gegevens die binnen het toepassingsgebied van hoofdstuk II van de dataverordening vallen.

3. Bij de opstelling van deze richtsnoeren heeft de Commissie een uitgebreide raadpleging gehouden. Ze heeft tal van belanghebbenden geraadpleegd die de hele waardeketen van de autosector vertegenwoordigen en daarbij het geografisch en sectoraal evenwicht in acht genomen. De raadpleging bestond uit workshops, vragenlijsten en vergaderingen met belanghebbenden. De Commissie heeft de uitgebreide input die ze heeft ontvangen naar behoren onderzocht en in aanmerking genomen en er bij de opstelling van de richtsnoeren gebruik van gemaakt.

4. Dit document heeft uitsluitend tot doel richtsnoeren te geven. Het vormt geen uitbreiding of wijziging van de rechten en verplichtingen zoals bepaald in de dataverordening.

5. Deze richtsnoeren hebben alleen betrekking op de dataverordening. Ze mogen dan ook niet worden beschouwd als uitlegging van, noch gevolgen hebben voor de toepassing van:

   — sectorspecifieke wetgeving zoals Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad (de typegoedkeuringsverordening) ([2]) of Verordening (EU) nr. 461/2010 van de Commissie ([3]) en de bijbehorende richtsnoeren ([4]), vooral als er sprake is van wetgeving die van toepassing is op de toegang tot voertuiggegevens (bv. informatie over boorddiagnosesystemen of voertuigemissiegegevens);

([1]) Verordening (EU) 2023/2854 van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2023 betreffende geharmoniseerde regels inzake eerlijke toegang tot en eerlijk gebruik van data en tot wijziging van Verordening (EU) 2017/2394 en Richtlijn (EU) 2020/1828 (Dataverordening) (PB L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Verordening (EU) nr. 461/2010 van de Commissie van 27 mei 2010 betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector (PB L 129 van 28.5.2010, blz. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2023/822 van de Commissie van 17 april 2023 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 461/2010 wat de toepassingsperiode ervan betreft (PB L 102I van 17.4.2023, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Bekendmaking van de Commissie – Aanvullende richtsnoeren betreffende verticale beperkingen in overeenkomsten voor de verkoop en herstelling van motorvoertuigen en voor de distributie van reserveonderdelen voor motorvoertuigen (PB C 138 van 28.5.2010, blz. 16), zoals gewijzigd bij Mededeling van de Commissie – Wijzigingen van de bekendmaking van de Commissie – Aanvullende richtsnoeren betreffende verticale beperkingen in overeenkomsten voor de verkoop en herstelling van motorvoertuigen en voor de distributie van reserveonderdelen voor motorvoertuigen (PB C 133I van 17.4.2023, blz. 1).

— andere relevante wetgeving, zoals Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad (de algemene verordening gegevensbescherming of AVG; zie overweging 7 en artikel 1, lid 5, van de dataverordening) ([5]) of Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad (de richtlijn hernieuwbare energie) ([6]) en de begeleidende mededeling van de Commissie over het delen van batterijgerelateerde gegevens ([7]).

6. Deze richtsnoeren hebben alleen betrekking op de autosector. Daaronder vallen *original equipment manufacturers* (OEM's), leveranciers, dienstverleners op de aftermarket en verzekeraars. De inhoud van de richtsnoeren kan dus niet automatisch worden geëxtrapoleerd naar andere bedrijfstakken of naar de publieke sector.

7. Deze richtsnoeren komen niet in de plaats van en hebben geen voorrang op andere richtsnoeren over de dataverordening die de Commissie heeft bekendgemaakt. Ze vullen die documenten veeleer aan en moeten in samenhang daarmee gelezen worden.

8. De bindende uitlegging van EU-wetgeving is de exclusieve bevoegdheid van het Hof van Justitie van de Europese Unie (het Hof). De uitlegging van de dataverordening door de Commissie met betrekking tot de toepassing ervan op voertuiggegevens is dus niet van invloed op de uitlegging die het Hof eraan geeft.

9. De standpunten in deze richtsnoeren zijn niet van invloed op het standpunt dat de Commissie voor het Hof zou kunnen innemen.

2. GEGEVENS DIE BINNEN HET TOEPASSINGSGEBIED VAN HOOFDSTUK II VAN DE DATAVERORDENING VALLEN

10. Hoofdstuk II van de dataverordening bevat de rechten op toegang tot en gebruik van gegevens van gebruikers van verbonden producten en gerelateerde diensten.

2.1. **Verbonden product**

11. Een "verbonden product" is "een goed dat gegevens over het gebruik of de omgeving ervan verkrijgt, genereert of verzamelt, en dat productgegevens kan doorgeven via een elektronische-communicatiedienst, fysieke verbinding of apparaattoegang, en waarvan de hoofdfunctie niet het opslaan, verwerken of doorgeven van gegevens namens anderen dan de gebruiker is" (artikel 2, punt 5).

12. Deze richtsnoeren hebben uitsluitend betrekking op voertuigen die verbonden producten zijn in de zin van artikel 2, punt 5. Het is naargelang het geval aan de OEM of de gegevenshouder om te beoordelen of een voertuig als "verbonden product" kan worden aangemerkt.

2.2. **Gerelateerde dienst**

13. Een "gerelateerde dienst" is "een andere digitale dienst dan een elektronische-communicatiedienst, waaronder software, die op het moment van aankoop, huur of lease zodanig met het product verbonden is dat de afwezigheid ervan het verbonden product zou beletten een of meer van zijn functies uit te voeren, of die vervolgens door de fabrikant of een derde met het product wordt verbonden om functies aan het product toe te voegen, of de functies van het verbonden product te updaten of aan te passen" (artikel 2, punt 6).

([5]) Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, Verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad (PB L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Mededeling van de Commissie over de toepassing van eisen voor het delen van batterijgerelateerde gegevens in het kader van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (PB C, C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Deze richtsnoeren hebben uitsluitend betrekking op gerelateerde diensten in de zin van artikel 2, lid 6, die verbonden zijn met een voertuig in de zin van punt 12 van deze richtsnoeren. Voor de toepassing van deze richtsnoeren wordt dit een "voertuiggerelateerde dienst" genoemd.

15. Bij een voertuiggerelateerde dienst wordt uitgegaan van gegevensuitwisseling tussen het voertuig en de dienstverlener, of dat nu de OEM of een derde is, die van invloed is op de werking of het gedrag van het voertuig (zie overweging 17). Diensten die de werking van het voertuig niet beïnvloeden, kunnen niet als gerelateerde diensten worden beschouwd. Voorbeelden van dergelijke diensten zijn smartphone-applicaties die de oplaadgeschiedenis van een elektrisch voertuig analyseren en weergeven zonder commando's naar het voertuig door te geven, en diensten voor rijgedragsverzekeringen, die voertuiggegevens analyseren om een gedragsprofiel van de bestuurder op te stellen.

16. Traditionele diensten op de aftermarket zoals ondersteunende consultancy-, analyse- en financiële diensten en regelmatige reparatie- en onderhoudsdiensten worden over het algemeen niet beschouwd als een voertuiggerelateerde dienst, aangezien ze "geen gevolgen kunnen hebben voor de werking van het verbonden product" of "waarbij de dienstverlener geen gegevens of commando's aan het verbonden product doorgeeft" (zie overweging 17). Die diensten zijn niet "uitdrukkelijk [...] gekoppeld aan de werking van de functies van het verbonden product". Zo worden "regelmatige" reparatie- en onderhoudsdiensten, zoals rem- of olievervanging, niet als gerelateerde diensten beschouwd als ze handmatig en offline worden uitgevoerd (d.w.z. dat het geen digitale diensten zijn). Bovendien leiden deze diensten niet noodzakelijkerwijs tot de aanpassing of aanvulling van de functies van het voertuig, noch tot de doorgifte van gegevens of commando's aan het voertuig.

17. Voorbeelden van voertuiggerelateerde diensten in de autosector zijn:

— afstandsbediening van voertuigen die voertuigfuncties activeert of uitvoert (bv. vergrendeling en ontgrendeling van deuren op afstand, starten en uitzetten van de motor, voorconditionering van de temperatuur op de stuurplek, opladen van een elektrisch voertuig);

— "niet-regelmatige" reparatie- en onderhoudsdiensten waarbij gegevensuitwisseling tussen het voertuig en de dienstverlener plaatsvindt en die de functies van het voertuig aanvullen of aanpassen. Een voorbeeld van een dergelijke dienst is een dienst die onderhoudsbehoeften voorspelt op basis van individuele gedragsgegevens van de bestuurder en onderhoudswaarschuwingen en -suggesties op het dashboard van het voertuig weergeeft;

— clouddiensten die de voorkeuren van de bestuurder met betrekking tot stoel- en spiegelpositie, infotainment, rijmodus, temperatuur enz. opslaan en die automatisch op het voertuig toepassen;

— dynamische route-optimaliseringsdiensten die voertuiggegevens (bv. batterij- of brandstofniveau; bandendruk) gebruiken om via het dashboard van het voertuig routes of laad- of tankstations voor te stellen.

2.3. **Definitie van gegevens die binnen het toepassingsgebied van hoofdstuk II van de dataverordening vallen**

18. De gegevens die binnen het toepassingsgebied van hoofdstuk II van de dataverordening vallen, omvatten productgegevens (artikel 2, punt 15) en gegevens van gerelateerde diensten (artikel 2, punt 16), inclusief de metagegevens die nodig zijn om die gegevens te interpreteren en te gebruiken (zie artikel 2, punt 17, artikel 3, lid 1, artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 1).

19. Deze richtsnoeren hebben betrekking op voertuiggegevens, waaronder uitsluitend voor het doel van deze richtsnoeren productgegevens die door het gebruik van een voertuig gegenereerd zijn (zie punt 12) en gegevens van voertuiggerelateerde diensten (zie punt 14) verstaan moeten worden.

20. De dataverordening verleent gebruikers en door de gebruiker gekozen derden het recht op toegang tot en gebruik van voertuiggegevens. Ze bevat geen regels over toegangsrechten tot voertuigfuncties of -middelen ([8]). Daarom maken die regels geen deel uit van deze richtsnoeren.

([8]) Onder voertuigmiddelen moet de technische infrastructuur van het voertuig (zowel hard- als software) worden verstaan die wordt gebruikt voor de verwerking van gegevens (computermiddelen zoals elektronische regeleenheden, actuatoren en sensoren), de toegang tot gegevens, de communicatie buiten het voertuig of de interactie met de bestuurder (communicatiemiddelen zoals het dashboard en de mens-machine-interface).

21. Overeenkomstig de toelichting in overweging 15 mogen gegevenshouders alleen toegang verlenen tot "ruwe" en "voorbewerkte" gegevens, inclusief de bijbehorende metagegevens die nodig zijn om de gegevens te interpreteren en te gebruiken. "Uit dergelijke gegevens afgeleide of voortkomende informatie" moet daarentegen buiten het toepassingsgebied van de dataverordening worden geacht.

22. Het doel van de dataverordening is gegevens toegankelijk te maken voor gebruikers en derden. Daarom moeten alle gegevens die gegenereerd worden door het gebruik van een voertuig of tijdens het verlenen van een voertuiggerelateerde dienst, in beginsel binnen het toepassingsgebied van de dataverordening worden geacht, tenzij het gaat om informatie die is afgeleid of voortkomt uit ruwe en voorbewerkte voertuiggegevens in de zin van de dataverordening.

23. Vanwege de verscheidenheid aan mogelijke technische implementaties en het potentieel voor toekomstige ontwikkelingen, zijn de volgende delen en voorbeelden bedoeld als illustratief en niet-uitputtend.

2.3.1. *Ruwe gegevens*

24. Ruwe gegevens zijn gegevens die niet ingrijpend zijn gewijzigd. Ze worden ook bron- of primaire gegevens genoemd en hebben betrekking op gegevenspunten die automatisch worden gegenereerd zonder verdere gegevensverwerking (overweging 15). Dit omvat gegevens die rechtstreeks het gevolg zijn van handelingen van gebruikers (besturingstoestellen, schermen, knoppen enz.) of gegevens die automatisch worden gegenereerd door bijvoorbeeld voertuigsensoren.

2.3.2. *Voorbewerkte gegevens*

25. Voorbewerkte gegevens zijn gegevenspunten die zijn verwerkt "om ze voorafgaand aan verdere verwerking en analyse begrijpelijk en bruikbaar te maken" (overweging 15). Dergelijke gegevens omvatten "gegevens die zijn verzameld door een individuele sensor of een verbonden groep sensoren om de verzamelde gegevens begrijpelijk te maken voor bredere gebruikssituaties door ze uit te drukken in een fysieke kwantiteit of kwaliteit of verandering in een fysieke grootheid, zoals temperatuur, druk, debiet, audio, pH-waarde, vloeistofniveau, positie, versnelling of snelheid". De dataverordening hanteert dus een *functionele* uitlegging van gegevensverwerking (de *functie* is de gegevens begrijpelijk en bruikbaar te maken). Factoren zoals de complexiteit van de verwerking of de noodzaak om investeringen in dergelijke verwerkingen te beschermen, spelen geen rol bij de definitie van voorbewerkte gegevens.

26. Een gemeenschappelijk kenmerk van voorbewerkte gegevens is dat ze de werking of status van het voertuig beschrijven en karakteriseren. Voorbewerkte gegevens zijn geen "nieuwe" informatie; de aard van de onderliggende gegevens blijft ongewijzigd. Met andere woorden, de gegevens – zelfs als die genormaliseerd, geherformatteerd, gefilterd, gekalibreerd, geconverteerd, geaggregeerd, nagekeken, gecorrigeerd of anderszins gemeten, berekend of verwerkt zijn – weerspiegelen nog steeds echte gebeurtenissen of omstandigheden zoals de voertuigsensoren of -systemen die waarnemen (bv. temperatuur, snelheid, versnelling, positie). De inhoud of de betekenis van de ruwe gegevens is ongewijzigd en is alleen klaargemaakt of verfijnd voor toekomstig gebruik.

2.3.3. *Afgeleide of voortkomende gegevens*

27. Informatie die is afgeleid of voortkomt uit ruwe en voorbewerkte gegevens valt daarentegen buiten het toepassingsgebied van de dataverordening. Afgeleide of voortkomende gegevens zijn "het resultaat van extra investeringen in het koppelen van waarden of inzichten aan die gegevens, met name middels door eigendomsrechten beschermde, complexe algoritmen, met inbegrip van algoritmen die deel uitmaken van door eigendomsrechten beschermde software" (overweging 15).

28. Het begrip "afgeleide of voortkomende gegevens" gaat veel verder dan een louter technische overweging. Zoals blijkt uit overweging 15 ("afgeleide of voortkomende informatie" uit ruwe of voorbewerkte gegevens) en in punt 26 al is toegelicht, is de *aard van de informatie* die in een gegevenspunt wordt weergegeven het doorslaggevende onderscheidende kenmerk. Gegevens die uitgedrukt zijn in "een fysieke kwantiteit of kwaliteit of verandering in een fysieke grootheid" van het verbonden product moeten binnen het toepassingsgebied van de dataverordening worden geacht. Gegevens die geheel "nieuwe" informatie vertegenwoordigen en gecreëerd zijn door de gegevenshouder – die extra investeringen doet om waarde of inzichten toe te kennen aan bestaande ruwe en voorbewerkte gegevens – vallen daarentegen buiten het toepassingsgebied.

29. Zoals blijkt uit overweging 15 (“met name middels door eigendomsrechten beschermde, complexe algoritmen”) en conform de doelstelling van de dataverordening om gegevensinnovaties door gegevenshouders te beschermen, moeten afgeleide of voortkomende gegevens het resultaat zijn van een verwerking met een bepaalde complexiteit of vindingrijkheid. Eenvoudige wiskundige bewerkingen zoals optellen, aftrekken, vermenigvuldigen, delen of de berekening van een gemiddelde leiden er derhalve niet toe dat een gegevenspunt buiten het toepassingsgebied valt, ook al leidt de verwerking tot extra inzichten die verder gaan dan de betekenis of de inhoud van de ruwe gegevens (bv. het gebruik van de voorbewerkte gegevenspunten “brandstofdebiet in liter/uur” en “snelheid van het voertuig in km/h” om het huidige of gemiddelde brandstofverbruik te berekenen).

30. De dataverordening heeft tot doel dat gebruikers en derden toegang krijgen tot (mede) gegenereerde gegevens en die te gebruiken om innovatieve producten en diensten te ontwikkelen op gelijke voet met de gegevenshouder. Hoewel innovatieve verwerking door gegevenshouders om extra waarden of inzichten te verkrijgen uit ruwe of voorbewerkte gegevens wordt beschermd tegen openbaarmaking, blijven de onderliggende gegevens die als input voor een dergelijke verwerking dienen doorgaans binnen het toepassingsgebied, tenzij die gegevens zelf al afgeleid of voortgekomen zijn in de zin van de dataverordening.

31. De combinatie van gegevens uit verschillende bronnen, zoals sensoren, kan deze redenering verhelderen. Volgens overweging 15 moet informatie “die is verkregen door middel van sensorfusie, waarbij gegevens worden afgeleid of herleid van door meerdere sensoren gegenereerde gegevens” buiten het toepassingsgebied van de dataverordening worden geacht. Dat betekent echter niet dat een combinatie van verschillende gegevenspunten op zich voldoende zou zijn om de daaruit voortvloeiende gegevens buiten het toepassingsgebied te laten vallen. Dat wordt bevestigd door overweging 15, waarin staat dat gegevens “in combinatie met andere gegevens” onder bepaalde omstandigheden binnen het toepassingsgebied worden geacht. Om buiten het toepassingsgebied te vallen, moet de verwerking van gegevens uit verschillende bronnen leiden tot *volledig nieuwe inzichten* die verder gaan dan eenvoudige wiskundige bewerkingen met betrekking tot de ruwe gegevens (bv. objectdetectiesystemen die gegevens uit verschillende bronnen verwerken om de omgeving van het voertuig te analyseren). Gegevens die het resultaat zijn van een combinatie van gegevens *zonder nieuwe betekenisvolle inzichten te verkrijgen die verder gaan dan de aard van de informatie die in de ruwe gegevens wordt weergegeven*, moeten daarentegen wel binnen het toepassingsgebied worden geacht. Voorbeelden van dergelijke gegevens zijn onder meer de toevoeging van op het wereldwijde satellietnavigatiesysteem (GNSS) gebaseerde locatiegegevens als tag aan andere voertuiggegevens om locatiegegevens te verkrijgen, de toekenning van een tijdstempel van een gegevenspunt of de matching van op GNSS gebaseerde sensorgegevens met het oog op een nauwkeurigere geolocatie.

32. Voorspellingen van toekomstige gebeurtenissen, waarden of omstandigheden worden doorgaans buiten het toepassingsgebied geacht, aangezien die meestal “nieuwe” informatie verschaffen die verder gaat dan de beschrijving en karakterisering van de huidige werking of status van het voertuig (zie punt 26). Een “voorspelling” impliceert een zekere mate van onzekerheid (bv. voorspellingen van het traject van een voertuig). Dit staat tegenover gebeurtenissen, waarden of omstandigheden die, hoewel ze zich in de toekomst zullen voordoen, zeker zijn of geen complexe interpretatie vereisen die verder gaat dan eenvoudige wiskundige bewerkingen. Voorbeelden zijn de vooraf vastgestelde datum of periode van de volgende dienst en huidige parameters of waarden die naar de toekomst worden geëxtrapoleerd met eenvoudige wiskundige bewerkingen zoals lineaire vergelijkingen. Als de voorspelde gebeurtenis, waarde of omstandigheid betrekking heeft op gegevens die zonder dit voorspellende element geacht zouden worden binnen het toepassingsgebied van de dataverordening te vallen, moeten de gegevenshouders een alternatief, zij het minder nauwkeurig, gegevenspunt toegankelijk maken als het bij dat gegevenspunt om voorbewerkte gegevens gaat in de zin van de dataverordening en die voor hen eenvoudig beschikbaar zijn. Een virtuele brandstofniveausensor kan bijvoorbeeld een complex model voor machinaal leren gebruiken om een toekomstig brandstofniveau te voorspellen op basis van rijstijl, reisgeschiedenis en andere factoren. Als er echter alternatieve gegevens over het brandstofniveau zonder voorspellend element eenvoudig beschikbaar zijn voor de gegevenshouder, bijvoorbeeld via een minder nauwkeurig fysisch sensorsignaal voor het brandstofniveau, moeten deze gegevens toegankelijk worden gemaakt.

2.3.4. *Voorbeelden van gegevens die binnen en buiten het toepassingsgebied vallen*

33. Tegen deze achtergrond zijn voorbeelden van ruwe gegevens in de zin van de dataverordening:

(a) sensorsignalen (bv. wielsnelheid; bandenspanning van de klep van het bandenspanningscontrolesysteem; remdruk; gierbeweging; plaatsingssignalen van ramen, gaskleppen of andere voertuigonderdelen; metingen van zuurstofsensoren; luchtmassa; stuurwielhoek; toerental per minuut);

(b) ruwe beeld- of puntenwolkgegevens die rechtstreeks afkomstig zijn van camera’s en lidarsensoren;

(c) geluidsgolven die vastgelegd zijn door microfoons;

(d) radarsignaalgegevens vóór het gebruik van doeldetectie- of monitoringsalgoritmen;

(e) ruwe berichten van de bus van het Controller Area Network;

(f) gegevens die rechtstreeks voortvloeien uit manuele commando's (bv. ruitenwisser aan/uit; gebruik van airconditioning) of uit eenvoudige activering (bv. sleutel aan/uit; handrem aan/uit);

(g) status van het voertuigonderdeel (bv. voertuig, deur, venster, motorkap open/gesloten) enz.

34. Voorbeelden van voorbewerkte gegevens ([9]) in de zin van de dataverordening zijn:

(a) binnen of buiten het voertuig gemeten of berekende temperaturen (in ° C ([10]), bv. van de olie, koelvloeistof, motor, accu, katalysator, buitenlucht enz.);

(b) snelheid van het voertuig (in km/h of mph);

(c) versnelling van het voertuig;

(d) vloeistofniveaus (in liter en als percentage, bv. van de brandstof, olie, dieseluitlaat-, rem- of ruitenwisservloeistof);

(e) debieten (bv. van de brandstof);

(f) Op GNSS gebaseerde gegevens zoals de (gecorrigeerde) locatie;

(g) kilometerstand;

(h) brandstof- en energieverbruik (in liter/100 km, mijl/gallon of kWh/100 km), tenzij voorspeld in de zin van punt 32;

(i) samenvattingen van de rit (bv. tijdstip van de dag waarop het voertuig wordt gebruikt; gemiddelde afgelegde afstand);

(j) batterijniveau (in volt en als percentage);

(k) genormaliseerde bandenspanning bij de referentietemperatuur (in psi, bar of kPa);

(l) slijtage van het remblok (als percentage), tenzij voorspeld in de zin van punt 32;

(m) tijdstip van of afstand tot de volgende dienst, tenzij voorspeld in de zin van punt 32;

(n) staat of toestand van een voertuigsysteem of -onderdeel dat is verkregen door de verwerking van ruwe gegevens (bv. motor aan/uit; start-stopsysteem actief/inactief; laadstatus van de batterij in de laad-, voltooide of storingsmodus en als percentage, ongeacht of het voertuig is aangesloten; activeringsstatus van automatisch licht, automatisch(e) ruitenwisser, antiblokkeersysteem of airbag; informatie die wijst op storingen aan de hardware van het voertuig, bv. foutcodes of storingsindicatorlampjes);

(o) gegevens die gebruikt worden als parameters voor verdere verwerking of berekeningen, zelfs als ze afkomstig zijn van een actie van de gebruiker (bv. door de gebruiker vastgestelde doeltemperatuur die door het klimaatregelingssysteem als parameter wordt gebruikt om verwarming en koeling te regelen; handmatig gekozen versnelling die door de regeleenheid van de transmissie wordt gebruikt om het motorkoppel te beheren; activering van de sportmodus, waardoor de parameter "sportmodus actief" wordt gebruikt in meervoudige besturingslogica) enz.

35. Voorbeelden van afgeleide of voortkomende gegevens ([11]) in de zin van de dataverordening zijn:

(a) gegevens die worden gegenereerd door dynamische routewijziging en algoritmen voor optimale routeplanning;

(b) andere gegevens van geavanceerde rijhulpsystemen dan (activerings)statusgegevens (bv. detectie en classificatie van voorwerpen, trajectvoorspellingen, risicobeoordeling, noodremming, rijassistentie-opdrachten zoals rijstrookassistentie, adaptieve cruise control of waarschuwingen voor te hoge snelheid);

(c) gegevens afkomstig van algoritmen voor motorbediening die de brandstofefficiëntie, -emissies en -prestaties optimaliseren;

(d) gegevens over voertuiganalysesystemen, zoals rij- of ecoscores;

(e) analyse van de ernst van botsingen enz.

([9]) Afhankelijk van de individuele voertuigarchitectuur kunnen sommige van deze gegevenspunten eerder als ruwe dan als voorbewerkte gegevens worden geclassificeerd.

([10]) De in dit deel genoemde eenheden zijn indicatief en niet uitputtend. De verplichting om een gegevenspunt beschikbaar te maken geldt ook als de gegevenshouder ervoor kiest een andere eenheid te gebruiken.

([11]) Deze lijst heeft geen gevolgen voor de verplichtingen om gegevens beschikbaar te maken overeenkomstig sectorspecifieke wetgeving, zie punt 5.

3. TOEGANG TOT VOERTUIGGEGEVENS (ARTIKELEN 3, 4 EN 5)

36. Het kernkenmerk van hoofdstuk II van de dataverordening is dat gebruikers recht hebben op toegang tot en gebruik van productgegevens en gegevens van gerelateerde diensten, onder meer met het oog op het delen ervan met derden van hun keuze. Gegevenshouders kunnen gebruikers rechtstreeks toegang tot gegevens verlenen overeenkomstig artikel 3, lid 1, of onrechtstreeks overeenkomstig artikel 4, lid 1.

37. Artikel 3, lid 1, schept geen verplichting om de gebruiker in alle situaties rechtstreeks toegang te verlenen tot productgegevens (d.w.z. gegevens die zijn ontworpen om opvraagbaar te zijn) en gerelateerde diensten, maar alleen "voor zover relevant en technisch haalbaar". Die verwoording is bedoeld om voertuigfabrikanten de vrijheid te geven om een verbonden product zodanig te ontwerpen dat de gebruiker "ongecontroleerde" toegang tot gegevens krijgt (d.w.z. zonder tussenkomst van een andere partij) of toegang krijgt met extra controles overeenkomstig artikel 4, lid 1.

38. Als gebruikers geen rechtstreekse toegang hebben tot voertuiggegevens overeenkomstig artikel 3, lid 1, moeten gegevenshouders de gebruiker onrechtstreekse toegang verlenen tot eenvoudig beschikbare gegevens overeenkomstig artikel 4, lid 1. Bovendien moeten gegevenshouders, ongeacht of aan de gebruiker rechtstreeks of onrechtstreeks toegang tot gegevens wordt verleend, op verzoek van de gebruiker eenvoudig beschikbare gegevens toegankelijk maken voor een derde partij overeenkomstig artikel 5, lid 1. "Eenvoudig beschikbare gegevens" zijn "productgegevens en gegevens van een gerelateerde dienst die een gegevenshouder rechtmatig verkrijgt of rechtmatig kan verkrijgen van het verbonden product of de gerelateerde dienst, zonder daarvoor een onevenredig grote inspanning te moeten leveren die verder zou gaan dan een eenvoudige handeling" (artikel 2, punt 17).

39. Een belangrijk voorbeeld van eenvoudig beschikbare gegevens in de autosector zijn door een verbonden voertuig gegenereerde gegevens die naar een back-endserver van de OEM worden gestuurd, met name in het kader van het concept "uitgebreid voertuig". Dergelijke gegevens zijn eenvoudig beschikbaar voor de OEM.

40. OEM's kunnen er om verschillende redenen voor kiezen bepaalde gegevenspunten op de back-end niet op te vragen of op te slaan, hoewel de voertuigarchitectuur de transmissie ervan technisch mogelijk zou maken. Dergelijke redenen zijn bijvoorbeeld een beperkte transmissiebrandbreedte of rekenkracht of andere beperkingen die opgelegd worden door de voertuigarchitectuur, de kost van de gegevensoverdracht, een vermeend gebrek aan nut in het gebruik enz. Desondanks kunnen die gegevens binnen het toepassingsgebied van de dataverordening vallen, aangezien het concept van "eenvoudig beschikbare gegevens" gegevens omvat die een gegevenshouder niet verkrijgt maar "rechtmatig kan verkrijgen". Wanneer OEM's beoordelen of het mogelijk is een bepaald gegevenspunt te verkrijgen "zonder daarvoor een onevenredig grote inspanning te moeten leveren die verder zou gaan dan een eenvoudige handeling", kunnen ze rekening houden met de technische complexiteit en de kosten om het gegevenspunt te verkrijgen.

41. De dataverordening is technologieneutraal en schept geen strikte voorwaarden voor het formaat of de kwaliteit van de gegevens of hoe gegevenshouders toegang tot eenvoudig beschikbare voertuiggegevens moeten verlenen. Gegevenshouders zijn in beginsel vrij om te beslissen hoe toegang wordt verleend. Het kan bijvoorbeeld gaan om back-endoplossingen op afstand, toegang aan boord of zelfs het gebruik van een gegevensbemiddelingsdienst. Gegevenshouders moeten voldoen aan de toegangs- en gebruiksvoorwaarden van de artikelen 3 tot en met 5, waaronder de verplichting om gegevens beschikbaar te stellen "met dezelfde kwaliteit als de voor de gegevenshouder beschikbare gegevens" (artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 1). De gekozen toegangsmethode voldoet niet aan de kwaliteitsvoorwaarde als ze leidt tot gegevens die bijvoorbeeld minder nauwkeurig, volledig, betrouwbaar, relevant of actueel zijn (zie overweging 30) dan wat voor de gegevenshouder via een ander middel beschikbaar is. In dergelijke gevallen moet de gegevenshouder toegang verlenen via de middelen waardoor de gebruiker of derde partij gegevens van gelijkwaardige kwaliteit kan ontvangen, tenzij een andere regeling gerechtvaardigd is op grond van de dataverordening, ander Unierecht of nationale wetgeving die conform het Unierecht vastgesteld is.

42. De verplichting om gegevens "met dezelfde kwaliteit" als die voor de gegevenshouder beschikbaar te stellen, houdt ook een regel in om de gebruiker of derden – zoals onafhankelijke reparatiebedrijven of andere onafhankelijke dienstverleners – niet te discrimineren. Dit betekent dat gegevenshouders deze gegevens niet toegankelijk mogen maken in een lager kwaliteitsniveau dan dat waarin de gegevens ter beschikking worden gesteld van henzelf, dochterondernemingen of erkende partners, handelaren en reparateurs.

43. Bovendien vereisen artikel 3, lid 1, artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 1, van de dataverordening dat gegevens "eenvoudig" beschikbaar worden gesteld aan de gebruiker en derden. Dat betekent dat toegang gemakkelijk moet worden verleend en zonder onnodige (procedurele en andere) belemmeringen en kosten.

44. Als gegevenshouders ervoor kiezen gegevens aan de gebruiker beschikbaar te stellen via de speciale OBD-II-poort in het voertuig, kan van de gebruiker niet worden verlangd dat die op eigen kosten een gespecialiseerd toegangsinstrument koopt of over geavanceerde technische vaardigheden beschikt om de gegevens op te vragen. Daarom kunnen gegevenshouders ervoor kiezen om de gebruiker een geschikt toegangsinstrument aan te bieden zonder extra kosten, samen met het gekochte, gehuurde of geleasede voertuig, of om de gegevens beschikbaar te stellen via andere toegangsmiddelen, zoals een back-endserver op afstand. Dit punt heeft geen gevolgen voor de sectorspecifieke wetgeving, met name de artikelen 61 tot en met 66 van en bijlage X bij het typegoedkeuringsverordening.

45. De dataverordening schrijft alleen voor dat gegevens die ontworpen zijn om opvraagbaar te zijn beschikbaar moeten worden gesteld. Dit sluit bijvoorbeeld gegevens uit die met edge computing (d.w.z. in het voertuig) verwerkt worden en waartoe geen enkele partij toegang heeft, ook OEM's niet, aangezien ze na verwerking onmiddellijk worden gewist. Bepaalde gegevenspunten – zoals gegevens van versnellingsmeters, de voertuigsnelheid, de op GNSS gebaseerde locatie of de kilometerstand – zijn essentieel voor veel gebruiksgevallen op de aftermarket. Daarom worden OEM's aangemoedigd om rekening te houden met het belang van gegevenspunten voor onafhankelijke dienstverleners op de aftermarket als ze beslissen of ze dergelijke gegevenspunten zodanig ontwerpen dat die opvraagbaar zijn vanuit het voertuig.

4. KOSTEN VAN TOEGANG TOT GEGEVENS

46. Gegevenshouders die gegevens beschikbaar moeten stellen aan een gegevensontvanger, met name op grond van artikel 5 en bij relaties tussen ondernemingen, hebben recht op een redelijke vergoeding overeenkomstig artikel 9. Dit heeft geen gevolgen voor andere Uniewetgeving of nationale wetgeving die conform het Unierecht vastgesteld is over de toegang tot gegevens in de autosector, inclusief de technische informatie die nodig is voor technische controles ([12]). Gedetailleerde richtsnoeren voor de berekening van een dergelijke compensatie worden beschikbaar gemaakt in de komende richtsnoeren van de Commissie over de berekening van een redelijke vergoeding overeenkomstig artikel 9, lid 5.

5. DIVERSEN

47. De Commissie moedigt de bevoegde autoriteiten die de dataverordening handhaven aan actief samen te werken met andere relevante autoriteiten in de autosector – met name de nationale bevoegde autoriteiten in het kader van de typegoedkeuringsverordening en de AVG, overeenkomstig artikel 37, lid 5, punt g), van de dataverordening – om te zorgen voor een goede handhaving en een vlotte wisselwerking tussen de dataverordening en andere relevante wetgeving. De Commissie zal streven naar een constructieve dialoog met de bevoegde autoriteiten die de dataverordening handhaven en de andere relevante autoriteiten in de autosector om hun activiteiten te ondersteunen. In dit verband kan het Europees Comité voor gegevensinnovatie fungeren als forum om consistentie en wederzijds leren tussen de sectoren en de EU-lidstaten te bevorderen.

48. De Commissie moedigt alle belanghebbenden uit de sector aan een dialoog aan te gaan om tot een evenwichtige uitvoering te komen, rekening houdend met de legitieme belangen van alle betrokken partijen. Naast de uitvoering van de dataverordening kan die dialoog ook betrekking hebben op andere kwesties die van belang zijn voor de autosector. De Commissie zet zich in om een dergelijke wederzijds voordelige dialoog te vergemakkelijken.

49. De Commissie moedigt de ontwikkeling en goedkeuring van normen voor de toegang tot gegevens in de autosector aan en vergemakkelijkt die door doeltreffend samen te werken met de desbetreffende normalisatie-instellingen en instanties voor gegevensbeheer om interoperabiliteit, veiligheid en eerlijke concurrentie te waarborgen.

50. Omdat de dataverordening nieuw is en de desbetreffende technologieën voortdurend evolueren, moeten deze richtsnoeren na een passende periode worden herzien om de doeltreffendheid ervan in de autosector te beoordelen en eventuele openstaande kwesties in kaart te brengen.

([12]) Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).