Europeiska unionens
officiella tidning

SV
C-serien

C/2025/5026

15.9.2025

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

Vägledning om fordonsdata som åtföljer Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2854 (dataförordningen)

(Text av betydelse för EES)

(C/2025/5026)

1. INLEDNING

1. Europaparlamentets och rådets förordning 2023/2854 ([1]) om harmoniserade regler för skälig åtkomst till och användning av data (*dataförordningen*) syftar till att sörja för en rättvis fördelning av datavärdet och att främja tillgången till data. Detta kommer att skapa förutsättningar för en blomstrande dataekonomi och utveckling av innovativa produkter, tjänster och affärsmodeller. Dataförordningen är en övergripande rättsakt som är tillämplig på alla ekonomins områden och sektorer.

2. Denna vägledning om fordonsdata innehåller skräddarsydd rådgivning för aktörer inom fordonsindustrin om hur kapitel II i dataförordningen ska genomföras. Syftet med vägledningen är att förklara de viktiga skyldigheter enligt dataförordningen som gäller för fordonsdata enligt definitionen i punkt 19 i vägledningen, med fokus på data som omfattas av kapitel II i dataförordningen och på tillämpliga åtkomstregler.

3. Kommissionen genomförde ett omfattande samråd i samband med sammanställningen av detta vägledningsdokument. Den rådfrågade ett stort antal berörda parter som företrädde hela värdekedjan inom fordonsindustrin, med en balanserad representation både geografiskt och med avseende på sektorer. Samrådet inbegrep workshoppar, frågeformulär och möten med berörda parter. Kommissionen analyserade och övervägde de omfattande bidrag som mottogs och använde dem som underlag vid sammanställningen av vägledningen.

4. Detta dokument är endast avsett som vägledning. Det varken utökar eller ändrar de rättigheter och skyldigheter som fastställs i dataförordningen.

5. Denna vägledning gäller endast dataförordningen. Den bör därför varken ses som tolkning eller påverka tillämpningen av

   — sektorspecifik lagstiftning som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 (*förordningen om typgodkännande*) ([2]) eller kommissionens förordning (EU) nr 461/2010 ([3]) och åtföljande riktlinjer ([4]), i synnerhet när sådan lagstiftning gäller åtkomst till fordonsdata (till exempel information från omborddiagnos (OBD) eller fordonsutsläppdata),

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2854 av den 13 december 2023 om harmoniserade regler för skälig åtkomst till och användning av data och om ändring av förordning (EU) 2017/2394 och direktiv (EU) 2020/1828 (dataförordningen) (EUT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

([3]) Kommissionens förordning (EU) nr 461/2010 av den 27 maj 2010 om tillämpningen av artikel 101.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden inom motorfordonssektorn (EUT L 129, 28.5.2010, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/461/oj), ändrad genom kommissionens förordning (EU) 2023/822 av den 17 april 2023 om ändring av förordning (EU) nr 461/2010 vad gäller dess tillämpningsperiod (EUT L 102 I, 17.4.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/822/oj).

([4]) Tillkännagivande från kommissionen – *Tilläggsriktlinjer för vertikala begränsningar i avtal om försäljning och reparation av motorfordon och om återförsäljning av reservdelar till motorfordon* (EUT C 138, 28.5.2010, s. 16), i dess lydelse enligt kommissionens meddelande *Ändringar av Tillkännagivande från kommissionen – Tilläggsriktlinjer för vertikala begränsningar i avtal om försäljning och reparation av motorfordon och om återförsäljning av reservdelar till motorfordon* (EUT C 133 I, 17.4.2023, s. 1).

— annan relevant lagstiftning, till exempel Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ([5]) (*den allmänna dataskyddsförordningen*, jfr skäl 7 och artikel 1.5 i dataförordningen) eller Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413 ([6]) (*direktivet om förnybar energi*) och åtföljande tillkännagivande från kommissionen om batterirelaterad datadelning ([7]).

6. Denna vägledning gäller endast fordonssektorn. Detta inbegriper tillverkare av originalutrustning (OEM), leverantörer, leverantörer av eftermarknadsservice och försäkringsleverantörer. Därför kan dess innehåll inte automatiskt extrapoleras till andra branscher eller till den offentliga sektorn.

7. Vägledningen varken ersätter eller åsidosätter andra vägledningsdokument om dataförordningen som kommissionen har offentliggjort. Den är i stället ett komplement till dessa dokument och bör läsas jämförd med dem.

8. Bindande tolkning av EU-lagstiftningen är en exklusiv behörighet för Europeiska unionens domstol (EU-domstolen). Därför har kommissionens tolkning av dataförordningen när det gäller dess tillämpning på fordonsdata ingen inverkan på den tolkning som EU-domstolen kan göra.

9. De uppfattningar som uttrycks i denna vägledning påverkar inte den ståndpunkt som kommissionen kan komma att inta i EU-domstolen.

2. DATA SOM OMFATTAS AV TILLÄMPNINGSOMRÅDET FÖR KAPITEL II I DATAFÖRORDNINGEN

10. I kapitel II i dataförordningen fastställs åtkomst till data och användarrättigheter för användare av uppkopplade produkter och tillhörande tjänster.

2.1 **Uppkopplad produkt**

11. En uppkopplad produkt är ”en vara som erhåller, genererar eller samlar in data om sin användning eller om sin miljö, och som kan kommunicera produktdata via en elektronisk kommunikationstjänst, fysisk åtkomst, åtkomst genom uppkoppling eller åtkomst i enheten, och vars huvudfunktion inte är att lagra, behandla eller överföra data för någon annan part än användaren” (artikel 2.5).

12. Denna vägledning gäller endast fordon som utgör uppkopplade produkter i den mening som avses i artikel 2.5. Det åligger tillverkaren av originalutrustning eller datahållaren att avgöra om ett fordon klassificeras som uppkopplad produkt eller inte.

2.2 **Tillhörande tjänst**

13. En tillhörande tjänst är ”en digital tjänst, annan än en elektronisk kommunikationstjänst, inbegripet programvara, som är ansluten till produkten vid tidpunkten för köp, hyra eller leasing på ett sådant sätt att den uppkopplade produkten inte skulle kunna utföra en eller flera av sina funktioner utan den, eller som senare ansluts till produkten av tillverkaren eller en tredje part för att lägga till, uppdatera eller anpassa funktioner hos den uppkopplade produkten” (artikel 2.6).

([5]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413 av den 18 oktober 2023 om ändring av direktiv (EU) 2018/2001, förordning (EU) 2018/1999 och direktiv 98/70/EG vad gäller främjande av energi från förnybara energikällor, och om upphävande av rådets direktiv (EU) 2015/652, EUT L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

([7]) Kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av krav på batterirelaterad datadelning enligt det reviderade direktivet om förnybar energi (EUT C, C/2025/4104, 25.7.2025).

14. Denna vägledning gäller endast tillhörande tjänster i den mening som avses i artikel 2.6 som är uppkopplade till ett fordon enligt definitionen i punkt 12 i denna vägledning (i denna vägledning kan detta kallas fordonsrelaterad tjänst).

15. En fordonsrelaterad tjänst förutsätter ett dubbelriktat utbyte av data mellan fordonet och tjänsteleverantören, oavsett om denna är en tillverkare av originaldelar eller en tredje part, som påverkar fordonets drift eller beteende (se skäl 17). Tjänster som inte påverkar fordonets funktion kan inte betraktas som tillhörande tjänster. Exempel på sådana tjänster är bland annat en smarttelefonapp som analyserar och visar ett elektriskt fordons laddningshistorik utan att överföra kommandon till fordonet eller användningsbaserade försäkringstjänster, som analyserar fordonsdata för att skapa en profil för förarbeteende.

16. Traditionella eftermarknadstjänster, som stödjande rådgivning, analyser och finansiella tjänster, betraktas liksom reparation och underhåll som utförs regelbundet i allmänhet inte som fordonsrelaterade tjänster, eftersom de ”inte påverkar driften av den uppkopplade produkten” eller ”inte innebär att tjänsteleverantören överför data eller kommandon till den uppkopplade produkten” (se skäl 17). Dessa tjänster är inte uttryckligen ”kopplade till driften av den uppkopplade produktens funktioner”. Reparation och underhåll som ”utförs regelbundet”, till exempel bromsbyte eller oljebyte, betraktas inte som tillhörande tjänster om de utförs manuellt och offline (dvs. inte är digitala tjänster). Vidare behöver dessa tjänster när de gäller fordon inte nödvändigtvis ”utöka eller anpassa den uppkopplade produktens funktionalitet” och behöver inte heller innebära att data eller kommandon överförs till fordonet.

17. Inom fordonssektorn kan fordonsrelaterade tjänster bland annat vara

— tjänster för fjärrkontroll av fordon som aktiverar eller utför fordonsfunktioner (till exempel fjärrlåsning eller upplåsning av dörrarna, starta/stoppa motorn, förinställning av temperaturen i kupén, hantera laddningen av elektriska fordon),

— reparation och underhåll som inte utförs regelbundet och inbegriper ett dubbelriktat utbyte av data mellan fordonet och tjänsteleverantören och som utökar eller anpassar fordonets funktionalitet; exempel på sådana tjänster är bland annat en tjänst som förutsäger underhållsbehov baserat på beteendedata för enskilda förare eller som visar varningar om och förslag på underhåll på fordonets instrumentbräda,

— molnbaserade tjänster som lagrar förarpreferenser avseende till exempel sätets och backspeglarnas lägen, infotainment, körläge och temperatur och automatiskt ställer in dem för fordonet,

— tjänster för dynamisk ruttoptimering som använder fordonsdata (till exempel batteri- eller bränslenivå eller däcktryck) för att föreslå rutter, laddningsstationer eller bensinstationer via fordonets instrumentbräda.

2.3 **Definition av data inom tillämpningsområdet för kapitel II i dataförordningen**

18. Data inom tillämpningsområdet för kapitel II i dataförordningen inbegriper produktdata (artikel 2.15) och data från en tillhörande tjänst (artikel 2.16), inklusive de relevanta metadata som krävs för att tolka och använda dessa data (se artiklarna 2.17, 3.1, 4.1 och 5.1).

19. Denna vägledning gäller fordonsdata, vilket endast i vägledningen ska tolkas som produktdata som genereras genom användning av fordonet (se punkt 12 i vägledningen) och fordonsdata från en tillhörande tjänst (se punkt 14 i vägledningen).

20. Dataförordningen ger användare och tredje parter som väljs av användaren rätt till åtkomst till data och användarrättigheter. Förordningen innehåller inga regler för åtkomsträttigheter till fordonsfunktioner eller fordonsresurser ([8]). Därför ingår inte regler för åtkomsträttigheter till fordonsfunktioner eller fordonsresurser i denna vägledning.

([8]) Fordonsresurser bör tolkas som fordonets tekniska infrastruktur (både maskinvara och programvara), som används för att behandla data (datorresurser, till exempel elektroniska styrenheter och manöverdon/sensorer), för åtkomst till data, för att lämna data utanför fordonet eller för att interagera med föraren (kommunikationsresurser som instrumentbrädan eller användargränssnittet).

21. I linje med förklaringarna i skäl 15 bör datahållaren endast ge åtkomst till rådata och förbehandlade data, inklusive åtföljande metadata som behövs för att tolka och använda dessa data. Däremot bör ”information som avleds eller härleds från sådana data” inte anses falla inom tillämpningsområdet för dataförordningen.

22. Syftet med dataförordningen är att göra data åtkomliga för användare och tredje parter. Därför bör i princip alla data som genereras genom användning av ett fordon eller under tillhandahållande av en fordonsrelaterad tjänst anses falla inom tillämpningsområdet för dataförordningen, förutsatt att de inte är ”information som avleds eller härleds från” rådata och förbehandlade data i den mening som avses i dataförordningen.

23. På grund av mängden möjliga tekniska genomföranden och den framtida utvecklingspotentialen är följande avsnitt och exempel avsedda att vara åskådliggörande och är inte uttömmande.

2.3.1 *Rådata*

24. Rådata är data som inte har ändrats väsentligt. De kallas även obearbetade data eller primärdata. De avser datapunkter som genereras automatiskt utan någon ytterligare form av behandling (skäl 15). Detta inkluderar data som följer direkt av användarens åtgärder (till exempel genom kontroller, skärmar eller knappar) eller data som genereras automatiskt, till exempel av fordonssensorer.

2.3.2 *Förbehandlade data*

25. Förbehandlade data är datapunkter som har genomgått behandling ”i syfte att göra dem begripliga och användbara för senare behandling och analys” (skäl 15). De innefattar data som samlas in från en enda sensor eller en uppkopplad grupp av sensorer i syfte att göra insamlade data begripliga för bredare användningsfall genom att fastställa en fysisk kvantitet eller kvalitet eller en förändring av en fysisk kvantitet, såsom temperatur, tryck, flödeshastighet, ljud, pH-värde, vätskenivå, position, acceleration eller hastighet. Dataförordningen tillämpar därmed en *funktionell* förståelse av databehandling (*funktionen* är att göra data begripliga och användbara). Faktorer som behandlingens komplexitet eller behovet av att skydda investeringar i sådan behandling spelar ingen roll för definitionen av förbehandlade data.

26. En gemensam egenskap hos förbehandlade data är att de beskriver och kännetecknar fordonsdrift eller fordonsstatus. Förbehandlade data är inte ”ny” information; karaktären på underliggande data förändras inte. Även om data normaliseras, formateras om, filtreras, kalibreras, konverteras, aggregeras, omprovtas, korrigeras eller på annat sätt mäts, beräknas eller behandlas, återspeglar de med andra ord fortfarande verkliga händelser eller förhållanden som fångats av fordonssensorer eller fordonssystem (till exempel temperatur, hastighet, acceleration, position). Innehållet eller innebörden i rådata förändras inte och har bara förberetts eller förfinats för framtida användning.

2.3.3 *Avledda eller härledda data*

27. ”Information som avleds eller härleds” från rådata och förbehandlade data är å andra sidan utesluten från dataförordningens tillämpningsområde. Avledda eller härledda data är ”resultatet av ytterligare investeringar i tilldelning av värden eller insikter från dessa data, särskilt med hjälp av komplexa proprietära algoritmer, inbegripet sådana som utgör en del av proprietär programvara” (skäl 15).

28. Begreppet ”avledda eller härledda data” går långt utöver ett enbart tekniskt övervägande. Såsom skäl 15 visar (”information som avleds eller härleds” från rådata eller förbehandlade data) och som redan förklarats ovan (i punkt 26 av denna vägledning) är *arten av informationen* som representeras i en datapunkt den avgörande särskiljande egenskapen. Data som används för att ”fastställa en fysisk kvantitet eller kvalitet eller en förändring av en fysisk kvantitet” hos den uppkopplade produkten bör anses ligga inom tillämpningsområdet för dataförordningen. Däremot faller data som representerar helt ”ny” information som skapats av datahållaren genom ytterligare investeringar för att tilldela värde eller insikter till befintliga rådata och förbehandlade data inte inom tillämpningsområdet.

29. Såsom visas i skäl 15 (”särskilt med hjälp av komplexa proprietära algoritmer”) och i enlighet med dataförordningens mål att skydda datainnovationer av datahållare, måste avledda eller härledda data vara utfallet av en behandling som innebär en viss komplexitet eller uppfinningsrikedom. Att utföra grundläggande matematiska beräkningar som addition, subtraktion, multiplikation, division eller beräkning av medelvärde leder därför inte till att en datapunkt inte omfattas av tillämpningsområdet, även om behandlingen leder till ytterligare insikter som går utöver datas mening eller innehåll (till exempel att använda de förbehandlade datapunkterna ”bränsleförbrukning i liter per timme” och ”fordonshastighet i km/tim” för att beräkna den aktuella eller genomsnittliga bränsleförbrukningen).

30. Syftet med dataförordningen är att användare och tredje parter ska få åtkomst till och använda (sam)genererade data för att utveckla innovativa produkter och tjänster på samma villkor som datahållaren. Därför skyddas datahållares innovativa behandling för att uppnå mervärde eller insikter från rådata eller förbehandlade data från utlämnande, medan underliggande data som fungerar som indata för sådan behandling generellt fortfarande omfattas, såvida inte sådana data i sig är avledda eller härledda data i den mening som avses i dataförordningen.

31. Resonemanget åskådliggörs bättre av en kombination av data från flera källor, till exempel sensorer. Enligt skäl 15 bör ”information som härleds från sensorfusion, där data infereras eller härleds från flera sensorer” anses ligga utanför dataförordningens tillämpningsområde. Detta innebär dock inte att vilken som helst kombination av olika datapunkter som sådan skulle räcka för att resulterande data inte ska omfattas. Detta bekräftas av skäl 15, enligt vilket data som ”kombineras med andra data” under vissa omständigheter anses ligga utanför tillämpningsområdet. För att uteslutas från tillämpningsområdet måste behandling av data från flera källor i stället leda till *helt nya insikter* som går utöver grundläggande matematiska beräkningar i förhållande till källdata (till exempel system som är avsedda att upptäcka föremål och som behandlar data från flera källor för att analysera fordonets omgivning). Däremot bör data, som är ett resultat av en kombination av data *som inte innebär att nya meningsfulla insikter uppnås utöver typen av information som representeras av källdata*, anses ligga inom tillämpningsområdet. Exempel på sådana data innefattar att lägga till platsdata som baseras på globala system för satellitnavigering (GNSS) som en tagg för andra fordonsdata för att producera platsanknutna data, tidsstämpling av en datapunkt eller för att kombinera matchande GNSS-baserade sensordata för att ta fram ett mer exakt geografiskt läge.

32. Förutsägelser av framtida händelser, värden eller förhållanden anses vanligen ligga utanför tillämpningsområdet eftersom de normalt ger ”ny” information som går utöver beskrivning och klassificering av den aktuella fordonsdriften eller fordonsstatusen (se punkt 26 i denna vägledning). En ”förutsägelse” innebär en viss grad av osäkerhet (till exempel förutsägelser av fordonsbanor). Detta skiljer sig från händelser, värden eller förhållanden som, trots att de ligger i framtiden, är säkra eller inte kräver komplex tolkning som går utöver grundläggande matematiska beräkningar. Exempel på sådana är ett i förväg fastställt datum eller en i förväg fastställd period för nästa service, liksom aktuella parametrar eller värden som extrapoleras in i framtiden med hjälp av grundläggande matematiska beräkningar som linjära ekvationer. När den händelse, det värde eller det förhållande som förutses skulle anses ligga inom dataförordningens tillämpningsområde måste datahållaren tillgängliggöra en alternativ, om än mindre exakt, datapunkt om en sådan datapunkt utgör förbehandlade data i den mening som avses i dataförordningen och om den är lätt åtkomlig för datahållaren. En virtuell bränslenivåsensor kan till exempel använda en komplex modell för maskininlärning för att förutsäga en framtida bränslenivå utifrån körstil, körhistorik och andra faktorer. Om däremot alternativa data om bränslenivån finns lätt tillgängliga utan något inslag av förutsägelse, till exempel via en mindre noggrann fysisk sensorsignal för bränslenivå, måste dessa data göras tillgängliga.

2.3.4 *Exempel på data som ligger inom och utanför tillämpningsområdet*

33. Mot denna bakgrund kan exempel på rådata i den mening som avses i dataförordningen inbegripa

(a) sensorsignaler (till exempel hjulhastighet, däcktryck från däcktrycksövervakningssystem, bromstryck, girhastighet, lägesdata för fönster, gaspedal och andra fordonskomponenter, syregivaravläsningar, luftmassemätare, rattvinkel, motorvarvtal per minut),

(b) rånivåbild- eller punktmolnsdata direkt från kameror och Lidar-sensorer,

(c) ljudvågor som uppfångas av mikrofoner,

(d) radarsignaldata före tillämpning av algoritmer för att upptäcka eller spåra föremål,

(e) råa meddelanden från en CAN-buss,

(f) data som är ett direkt resultat av manuella kommandon (till exempel vindrutetorkare: på/av, användning av luftkonditionering) eller av enkla utlösningsmekanismer (till exempel nyckel: på/av, handbroms: på/av),

(g) fordonskomponentstatus (till exempel fordon, dörr, fönster, motorhuv: låst/olåst) osv.

34. Exempel på förbehandlade data ([9]) i den mening som avses i dataförordningen kan inbegripa

(a) temperaturer som uppmäts eller beräknas i eller utanför fordonet (i °C ([10]), till exempel olja, kylvätska, motor, battericeller, katalysator och luft utifrån),

(b) fordonshastighet (i km/tim eller mph),

(c) fordonsacceleration,

(d) vätskenivåer (i liter eller som ett procentvärde, till exempel bränsle, olja, AdBlue, bromsvätska och spolarvätska),

(e) flödeshastigheter (till exempel för bränsle),

(f) GNSS-baserade data såsom (korrigerad) plats,

(g) vägmätarställning,

(h) bränsleförbrukning/energianvändning (i liter/100 km eller miles/gallon eller kWh/100 km), om inget annat anges i den mening som avses i punkt 32 i denna vägledning,

(i) körsammanfattningar (till exempel vilken tid på dagen fordonet körs, genomsnittlig tillryggalagd sträcka),

(j) batterinivå (i volt och procent),

(k) normaliserat däcktryck vid referenstemperatur (i psi, bar eller kPa),

(l) bromsklosslitage (i procent), om inget annat förutses i den mening som avses i punkt 32 av denna vägledning,

(m) tid eller sträcka till nästa service, om inget annat förutses i den mening som avses i punkt 32 i denna vägledning,

(n) status eller tillstånd för ett fordonssystem eller en fordonskomponent som erhålls från behandling av rådata (till exempel motorstatus, dvs. motordrift: på/av, status för stopp-/startsystem: aktivt/inaktivt, batteriladdningsstatus: pågår/avslutad/i felläge och i procent, oberoende av om fordonet är anslutet eller inte, aktiveringsstatus för automatiskt ljus/vindrutetorkare, ABS-system eller krockkudde, information som anger felfunktioner hos fordonet, till exempel felkoder eller indikatorlampor för felfunktion),

(o) data som används som parametrar i fortsatt behandling eller beräkning, även om dessa har sitt ursprung i en åtgärd som vidtagits av användaren (till exempel användarinställd måltemperatur som används som parameter av luftkonditioneringssystemet för att reglera uppvärmning/kylning, manuellt vald växel som används av växellådans styrenhet för att reglera motorns vridmoment, aktivering av sportläge som leder till att parametern ”sportläge aktivt” används i flera av styrlogikens processer) osv.

35. Exempel på avledda eller härledda data i den mening som avses i dataförordningen kan inbegripa ([11])

(a) data som genereras av algoritmer för dynamisk omdirigering och optimala vägvalsplaner,

(b) data från avancerade förarstödssystem annat än data för (aktiverings)status (till exempel upptäckt och klassificering av föremål, förutsägelse av banor, riskbedömning, nödbromsning och kommandon i förarstödssystem, till exempel körfältshållning, adaptiv farthållning eller varningar för alltför hög hastighet),

(c) data från algoritmer för motorstyrning som optimerar bränsleeffektivitet, utsläpp och prestanda,

(d) data från föraranalyssystem, till exempel körning eller miljöpoäng,

(e) analys av allvarlighetsgrad av kollisioner osv.

([9]) Beroende på det enskilda fordonets konstruktion kan vissa av dessa datapunkter snarare klassificeras som rådata än förbehandlade data.

([10]) De enheter som nämns i detta avsnitt är avsedda att vara vägledande och inte uttömmande. Skyldigheten att göra en datapunkt tillgänglig gäller även om datahållaren väljer att använda en annan enhet.

([11]) Denna förteckning påverkar inte skyldigheterna att göra data tillgängliga i enlighet med sektorspecifik lagstiftning, se punkt 5.

3. ÅTKOMST TILL FORDONSDATA (ARTIKLARNA 3, 4, och 5)

36. Användarnas rätt att få åtkomst till och använda produktdata och data från tillhörande tjänster, även att dela dessa data med tredje parter efter eget val, är ett centralt inslag i kapitel II i dataförordningen. Datahållare kan ge användare åtkomst till data antingen direkt i enlighet med artikel 3.1 eller indirekt i enlighet med artikel 4.1.

37. Artikel 3.1 innebär ingen skyldighet att ge användaren direkt åtkomst till produktdata (det vill säga data utformade för att kunna hämtas) och data från tillhörande tjänster i alla situationer utan snarare endast ”när detta är relevant och tekniskt möjligt”. Denna formulering är avsedd att ge fordonstillverkare utrymme att konstruera en uppkopplad produkt på ett sätt som ger användaren ”okontrollerad” åtkomst till data (det vill säga utan något ingripande från någon annan part) eller åtkomst med ytterligare kontroller i enlighet med artikel 4.1.

38. Om användare inte kan få åtkomst till data från fordonet direkt, i enlighet med artikel 3.1, måste datahållaren ge användaren indirekt åtkomst till lätt åtkomliga data i enlighet med artikel 4.1. Oavsett om dataåtkomst ges till användaren direkt eller indirekt, gäller dessutom att datahållare på användarens begäran måste göra lätt åtkomliga data tillgängliga för en tredje part, i enlighet med artikel 5.1. ”Lätt åtkomliga data” är ”produktdata och data från en tillhörande tjänst som en datahållare lagligen erhåller eller lagligen kan erhålla från den uppkopplade produkten eller tillhörande tjänsten, utan oproportionella ansträngningar som går utöver en enkel åtgärd” (artikel 2.17).

39. När det gäller fordon inbegriper viktiga exempel på lätt åtkomliga data sådana som genereras av ett uppkopplat fordon och skickas till en backend-server hos tillverkaren av originaldelar, särskilt inom ramen för begreppet *extended vehicle*. Sådana data är lätt åtkomliga för tillverkaren av originaldelar.

40. Tillverkare av originaldelar kan av olika skäl välja att inte hämta eller spara vissa datapunkter på backend-servern även om fordonets konstruktion tekniskt sett skulle göra det möjligt att överföra dessa data. Exempel på skäl till detta är begränsad bandbredd för överföring, behandlingskapacitet eller andra begränsningar som beror på fordonets konstruktion, kostnaden för dataöverföring eller upplevd bristande affärsnytta. Sådana data kan ändå ligga inom tillämpningsområdet för dataförordningen, med tanke på att ”lätt åtkomliga data” inbegriper data som en datahållare inte erhåller men ”lagligen kan erhålla”. När tillverkare av originalutrustning bedömer huruvida det är möjligt att erhålla en viss datapunkt utan faktorer som kräver ”oproportionella ansträngningar som går utöver en enkel åtgärd” kan de överväga att beakta den tekniska komplexiteten och kostnaden för att erhålla datapunkten.

41. Dataförordningen är teknikneutral och skapar inte strikta villkor när det gäller format eller kvalitet för data eller hur datahållare ska ge åtkomst till lätt åtkomliga fordonsdata. Datahållare får i princip fritt avgöra med vilka medel åtkomst ges. Det kan till exempel vara genom fjärråtkomst till backend-servrar, åtkomst ombord eller till och med användning av en dataförmedlingstjänst. Datahållare måste följa villkoren för åtkomst och användning i artiklarna 3–5, inbegripet kravet att göra data tillgängliga som är ”av samma kvalitet som den som är tillgänglig för datahållaren” (artiklarna 4.1 och 5.1) Om ett valt åtkomstsätt leder till att data till exempel är mindre korrekta, fullständiga, tillförlitliga, relevanta eller aktuella (se skäl 30) än de data som datahållaren själv har åtkomst till med andra medel är skyldigheten avseende kvalitet inte uppfylld. I dessa fall måste datahållaren ge åtkomst med medel som gör det möjligt för användaren eller en tredje part att få data av motsvarande kvalitet, om inte ett annat arrangemang är motiverat enligt dataförordningen, annan unionslagstiftning eller nationell lagstiftning som antagits i enlighet med unionslagstiftning.

42. Kravet att göra data tillgängliga som är ”av samma kvalitet som den som är tillgänglig för datahållaren” medför även en regel om att inte diskriminera användaren eller tredje parter, till exempel oberoende fordonsreparatörer eller andra oberoende tjänsteleverantörer. Detta innebär att datahållare inte får göra dessa data tillgängliga på en lägre kvalitetsnivå än den på vilken de ger sig själva, sina dotterbolag eller auktoriserade partner, återförsäljare eller fordonsreparatörer tillgång.

43. Vidare kräver artiklarna 3.1, 4.1 och 5.1 i dataförordningen att data ska göras ”lätt” tillgängliga för användare och tredje parter. Det innebär att tillgången måste ges på ett sätt som underlättar och utan oskäliga hinder, kostnader eller förfarandemässiga hinder.

44. Om datahållare väljer att göra data tillgängliga för användaren via den särskilda OBD-II-porten inne i fordonet kan det inte begäras att användaren köper ett särskilt åtkomstverktyg på egen bekostnad eller har avancerade tekniska färdigheter för att hämta data. Därför kan datahållare välja att antingen ge användaren ett lämpligt åtkomstverktyg utan extra kostnader tillsammans med det köpa, hyrda eller leasade fordonet eller att göra data tillgängliga med andra åtkomstmetoder, till exempel genom fjärråtkomst till en backend-server. Detta stycke påverkar inte sektorspecifik lagstiftning, särskilt artiklarna 61–66 och bilaga X i typgodkännandeförordningen.

45. Dataförordningen kräver bara att data görs åtkomliga som är utformade för att kunna hämtas. Detta utesluter till exempel data som behandlas ”i kanten av nätverket” (det vill säga inne i fordonet) och som inte är åtkomliga för någon part, inbegripet tillverkaren av originalutrustning, eftersom de raderas omedelbart efter att ha behandlats. Vissa datapunkter, till exempel accelerometerdata, fordonshastighet, GNSS-baserad plats eller vägmätarställning, krävs för många eftermarknadsanvändningar. När de beslutar huruvida sådana datapunkter ska gå att hämta från fordonet eller inte uppmuntras tillverkare av originalutrustning därför att ta hänsyn till hur viktigt det är med datapunkter för leverantörer av oberoende eftermarknadstjänster.

4. KOSTNAD FÖR DATAÅTKOMST

46. Datahållare som är skyldiga att göra data tillgängliga för en datamottagare, särskilt enligt artikel 5, i förbindelser mellan företag, har rätt till rimlig ersättning i enlighet med artikel 9. Detta påverkar inte annan unionslagstiftning eller nationell lagstiftning som antas i enligt med unionslagstiftning som styr åtkomsten till data inom fordonsindustrin, inbegripet den tekniska information som krävs för trafiksäkerhetsprovning ([12]). Detaljerad vägledning om hur sådan ersättning beräknas kommer att göras tillgänglig i kommissionens kommande riktlinjer om beräkning av rimlig ersättning i enlighet med artikel 9.5.

5. DIVERSE

47. Kommissionen uppmuntrar behöriga myndigheter som har i uppgift att genomföra dataförordningen att aktivt samarbeta med andra relevanta myndigheter inom fordonssektorn, i synnerhet nationella behöriga myndigheter enligt typgodkännandeförordningen och den allmänna dataskyddsförordningen, i enlighet med artikel 37.5 g i dataförordningen, för att säkerställa korrekt efterlevnad och ett smidigt samspel mellan dataförordningen och annan relevant lagstiftning. Kommissionen kommer att sträva efter en konstruktiv dialog med behöriga myndigheter som har i uppgift att genomföra dataförordningen och med andra relevanta myndigheter inom fordonssektorn för att stödja deras verksamhet. I det sammanhanget kan Europeiska datainnovationsstyrelsen fungera som ett forum för att främja överensstämmelse och ömsesidigt lärande mellan olika sektorer och medlemsstater.

48. Kommissionen uppmuntrar alla berörda parter inom industrin att engagera sig i dialog för att uppnå ett balanserat genomförande, med hänsyn tagen till alla relevanta parters legitima intressen. Dialogen behöver inte bara gälla genomförandet av dataförordningen utan kan även gälla andra områden som är relevanta för fordonsekosystemet. Kommissionen är mån om att underlätta en sådan ömsesidigt fördelaktig dialog.

49. Kommissionen uppmuntrar och underlättar utveckling och antagande av standarder för dataåtkomst inom fordonsindustrin och har ett effektivt samarbete med relevanta standardiserings- och dataförvaltningsorgan för att säkerställa interoperabilitet, säkerhet och rättvis konkurrens.

50. Med tanke på att dataförordningen är ny och att relevant teknik ständigt utvecklas bör denna vägledning ses över efter en lämplig period för att bedöma hur ändamålsenlig den är inom fordonssektorn och ringa in eventuella kvarstående problem.

([12]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).