

Ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp med delad data



Inledning

De senaste åren har vi upplevt en aldrig tidigare skådad omvandling av marknaden för fordonstjänster på grund av digitaliseringen. Däck-, mobilitets- och eftermarknadstjänsterna stöps och omformas genom användning av data. På denna framväxande och lovande marknad är tillgång till fordonsdata en nyckelfaktor för innovation och tillhandahållande av tjänster. De nuvarande tekniska lösningar som finns för att komma åt fordonsdata sker via originalutrustningsanslutningen. Detta gör att den som tillverkar fordonen hamnar i en position där de är "gatekeepers" över den data som produceras av deras fordon och de som tillverkar andra produkter för mobilitet, som exempelvis däck inte alltid har tillgång till den data de behöver för att kunna tillhandahålla och utveckla sina produkter. Detta riskerar att förhindra utvecklingen av innovativa tjänster kopplade till bland annat däck, trafiksäkerhet och miljö.

EU har tagit fram ett förslag till ny lagstiftning som syftar till att skapa en inre marknad för data – dataakten – där data som inte är personuppgifter kan flöda fritt mellan länder och sektorer och användas av företag, forskare och förvaltningar i hela EU på lika villkor. Denna lagstiftning ska därefter kompletteras med sektorsspecifika lagstiftningar, bland annat en som rör tillgång till fordonsdata.

Dataakten och den kommande lagstiftning som reglerar tillgång till fordonsdata påverkar inte bara de som kör uppkopplade fordon, utan även oss som tillverkar däck och utvecklar de tjänster som finns runt däck. Förslaget är i grunden bra, men behöver förtydligas för att få avsedd effekt.

Rätt använd kan data från uppkopplade fordon och däck användas för att utveckla helt nya tjänster runt däck, höja trafiksäkerheten och minska utsläppen av koldioxid, samtidigt som den personliga integriteten skyddas. För att det ska fungera i praktiken behövs ett robust och tydligt regelverk. Rätt utarbetad kan lagstiftningen möjliggöra att data kan bidra till utvecklingen av en uppkopplad och automatiserad mobilitet, samt bidra till att nya innovativa företag startas i Sverige och övriga EU.

Däck- och motorbranschens övergripande förslag med anledning av pågående lagstiftningsprocess:

- Att det är den som använder fordonet som äger sin data och kan dela denna data med andra.
- Att tillverkare av produkter och tjänsterna runt fordonet, exempelvis däck får tillgång till data i realtid
- Att dataakten och det sektorsspecifika regelverket för tillgång till fordonsdata, som planeras, antas samtidigt för att det inte ska uppstå glapp i lagstiftningen

Varför är det viktigt med säker och tillgänglig data?

Exempelvis den information som varje dag samlas in från smarta däck används redan idag av flera däcktillverkare för att utveckla innovativa tjänster som ökar trafiksäkerheten och sänker utsläppen. Genom att säkerställa att den data som däcken samlar kan användas både av den som kör fordonet och den som tillverkat däcken finns det stora möjligheter för att fortsätta utveckla nya innovativa tjänster, säkerställa jobb och företagande i hela landet, öka trafiksäkerheten och sänka utsläppen. Flera liknande exempel finns i hela nyttjandet och servicen av fordon

Integritet

För att kunna skapa ett system där all den data som skapas vid körning kan användas i produktutveckling och andra innovativa lösningar för mobilitet måste den som nyttjar fordonet ha möjlighet att dela den data som produceras vid körning med till exempel sin bilverkstad eller andra aktörer. Denna rättighet kommer vara helt grundläggande för att kunna utveckla framtida innovativa produkter som ägare och förare av fordonet kan använda sig av.

Innovation, utveckling och jobb i hela landet

Grundtanken med dataakten är att möjliggöra utveckling och skapa förutsättningar för nya innovationer. När det kommer till data från fordon och däck finns stora möjligheter att fortsätta den utveckling som redan nu är igång. Fler och fler innovationer kommer kunna utveckla tjänster som vi ännu inte sett. Men för att dessa ska komma tillstånd behöver t.ex däcktillverkaren få tillgång till data i realtid. Datadirektivet kan säkerställa att fordonstillverkaren inte har möjlighet att låsa in data som kommer från däcken.

I Sverige finns en lång tradition av innovationsdrivna tech-företag. Genom ett välavvägt regelverk för fordonsdata skapas förutsättningar för nya, innovativa aktörer även inom segmentet däck och fordonsdata. Detta ligger också i linje med Sveriges prioriteringar för det kommande ordförandeskapet i EU om att stärka unionens konkurrenskraft för framtida jobb.

Den som disponerar och kör fordonet behöver också kunna välja fritt vem denne vill dela sin data med. Data, som inte först har tvättats av fordonstillverkaren. Det gör att föraren fritt kan välja såväl tillhandahållare av tjänster, som serviceställe eller verkstad för sitt fordon. Det säkerställer även att små verkstäder kan fortsätta serva bilar, vilket i sin tur säkerställer såväl service som jobb i hela Sverige. Den som använder fordonet behöver därför kunna välja att dela data i realtid med den verkstad som föraren till fordonet har valt.

Ökad trafiksäkerhet

Som exempel kan rätt använda kan smarta däck bidra till att höja trafiksäkerheten. Med hjälp av data från däcken kan exempelvis optimal bromssträcka räknas ut och rätt lufttryck säkerställas. Genom att samla in data om hur däcken slits men även andra sensorer på bilen kan även väghållare få information om slitage, vilket möjliggör att åtgärder sätts in i god tid. På så sätt kan samhällets resurser användas mer effektivt.

Sänkta utsläpp

Däcken är en viktig nyckel när det gäller koldioxidutsläpp för fossildrivna bilar. Detta eftersom de bästa däcken, när det gäller rullmotstånd, kan ge energibesparingar som motsvarar att ta bort 4 miljoner fossildrivna bilar från EU:s vägar varje år. Data från smarta däck kan, som nämnt ovan, säkerställa rätt lufttryck och räkna ut optimal bromssträcka. Eftersom det gör att däcken kan användas längre minskar det utsläppen av koldioxid, då däcken kan användas längre när rullningsmotståndet är som lägst. Detta optimerar livslängden av nya däck vilket också påverkar däckets miljöavtryck positivt.

Värna öppen konkurrens och personlig integritet

Syftet med Dataakten är att med bibehållen personlig integritet värna fri och öppen konkurrens för alla aktörer. Något som kommer gynna innovation och produktutveckling i Europa och inte minst i Sverige. Från Däck- och Motorbranschen sida vill vi att Sveriges regering säkerställer att denna intention bevaras och får genomslag även i den sektorsspecifika lagstiftningen. När det kommer till data från fordon kommer det att kräva att kommande lagstiftningen som reglerar tillgång till fordonsdata är tydlig på ett antal punkter.

- **Det måste förtydligas vilka som de facto äger eller har rätten till vissa data.** Ofta är inte ägare och förare samma person, utan i mycket stor utsträckning är det leasingbolag eller företag som står som ägare, samtidigt som det är den enskilde förarens data som är av värde. Det kan handla om allt från privatleasing till företagsleasing där den som kör bilen är anställd och endast använder bilen i sin tjänsteutövning. Vem som har rätt till den data fordonet producerar behöver säkerställas för alla de ägandeformer som kan komma i fråga. Annars finns risk för intressekonflikter mellan användarens rätt till data och integritet.
- **Den som kör fordonet ska äga sin data.** Den som köper en bil i Sverige idag kan räkna med att den kommer rulla ungefär 18 år på våra vägar. Det innebär att fordon inte bara att behöva klara av utvecklingen av digital teknik för 18 år framåt, utan också att det troligen kommer byta ägare och användare flera gånger under denna tid. Därför behöver ägarens rätt till sin egen data vara stark och garantera integritetsrättigheter. Den som kör bilen behöver kunna välja sina tjänsteleverantörer för att vara säkra på vem som får tillgång till data som produceras. Detta är inte bara nödvändigt för att bygga förtroende mellan tillverkare och ägare av bilen utan också för att kunna utveckla en innovativ europeisk värdekedja.
- **Tillverkare måste ha en skyldighet att göra data lättillgängliga för användaren.** Användare ska också ha rätt att dela tillgång till data med tredjepartsleverantörer. Det ska finnas begränsningar i tillverkarens möjlighet att övervaka användares eller tredje parts aktiviteter.
- **Fordonstillverkaren ska dela obearbetad data i realtid.** Annars är risken att andra leverantörer får bearbetade data i efterhand, vilket skulle kunna leda till skeva konkurrensvillkor.
- **Fordonstillverkarens roll som gatekeeper måste begränsas.** Idag är det möjligt för den som tillverkar fordonet att tillhandahålla tjänster baserade på att de har tillgång till data och funktioner i fordonet. Detta stänger effektivt ute bland annat däcktillverkare från att få tillgång till den data som genereras via däcken. Det stänger även ute de verkstäder som föraren av fordonet valt att anlita. Idag kan fordonstillverkaren välja att

skicka data från fordonet till sin egen märkesverkstad för att påminna föraren om att det är dags för service. Men det är inte möjligt för föraren att dela denna typ av data med den verkstad man själv har valt.

- **Dataakten och det sektorspecifika regelverket bör antas samtidigt.** Dataakten behöver snabbt kompletteras med det sektorsspecifika regelverk för tillgång fordonsdata som Kommissionen tagit initiativ till. Om dessa lagstiftningar inte antas samtidigt finns risk för att det uppstår ett glapp i lagstiftningen, där vissa områden lämnas oreglerade fram tills det fordonsspecifika regelverket träder i kraft. Då dataakten är underordnad det sektorsspecifika regelverket ser vi en risk i att prejudikat som föregriper den sektorsspecifika lagstiftningen uppstår. Även regelverket kring kommande SERMI (säkerhetsrelaterad information som till exempel teknisk information om stöldskydd och motorstyrning) måste också harmonisera med dataakten.
- **Cybersäkerhetsgodkännandeförfaranden måste harmoniseras.** Vi vill att data som samlas in runt fordonet sammanställs och görs tillgänglig till auktoriserade användare via en oberoende aktör. Detta skulle göra att exempelvis verkstäder kan utföra service på bilen med all data tillgänglig, utan att den personliga integriteten hotas.
- **Godkännandeprocessen för applikationer måste harmoniseras.** De enheter som är ansvariga för att ge åtkomst och godkänna apparna bör skilja sig från de som tillhandahåller kommersiell åtkomst till fordonsdata, för att undvika intressekonflikter och säkerställa standardkriterier och rättvis åtkomst.
- **Rättvis konkurrens måste garanteras** genom att skapa lika villkor, med lika och rättvis tillgång till fordonets funktioner, data och resurser inklusive fordonets HMI-gränssnitt.