



Peter Svensson
070-2142349
peter.svensson@akeri.se
Petra Eklund Åhlström
Petra.eklund.ahlstrom@akeri.se

Vår ref
2026-6

Er ref
Fi2025/02353

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

fi.ofa.dof.remiss@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på betänkandet Ökad och rättvis tillgång till data – kompletterande bestämmelser till EU:s dataförordning (SOU 2025:118)

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 4500 åkeriföretag med sammanlagt 38 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 300 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4,6 procent av BNP, och sysselsätter drygt 225 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Inledning

Sveriges Åkeriföretag tackar för möjligheten att lämna synpunkter på betänkandet Ökad och rättvis tillgång till data – kompletterande bestämmelser till EU:s dataförordning (SOU 2025:118)

Vi välkomnar i huvudsak utredningens förslag att införa en svensk kompletterande reglering till EU dataförordning samt att ge Post- och telestyrelsen (PTS) en central roll som behörig myndighet.

Vi vill samtidigt framhålla att transportsektorn, och särskilt åkerinäringen, har särskilda förutsättningar som behöver beaktas tydligare i det fortsatta genomförandet. Åkerier är i regel fordonsägare eller leasingtagare och därmed användare av uppkopplade produkter. Åkeriers tillgång till och kontroll över fordons- och driftdata är avgörande för konkurrenskraft, säkerhet, effektivitet och omställning.

Sammanfattning av Sveriges Åkeriföretags bedömning

Våra huvudsakliga synpunkter är följande:

- Åkeriers rätt till data som användare måste tydliggöras i praktiken.
- Datatillgång måste vara funktionell och inte endast formellt möjlig.

- Interoperabilitet och standardisering är avgörande för sektorn.
- Skydd mot oskäliga avtalsvillkor är särskilt viktigt för åkerier.
- Tillsyn och klagomålshantering måste vara tillgänglig och effektiv.
- Transportsektorn bör prioriteras i regulatorisk testverksamhet.
- Offentliga organs begäran om data måste vara proportionerliga och förutsebara.
- Åkeriers företagshemligheter och kommersiellt känslig data måste skyddas robust.
- Informationsinsatser bör vara sektorsanpassade.

Sveriges Åkeriföretags synpunkter och förslag

Allmänna synpunkter

Vi tillstyrker förslaget att införa en kompletteringslag och kompletteringsförordning för att säkerställa efterlevnad av EU dataförordning. Det är positivt att utredningen eftersträvar ett teknikneutralt och sektorsövergripande regelverk.

Samtidigt innebär denna ansats att sektorsspecifika behov i vissa fall riskerar att inte få tillräckligt genomslag. Transportsektorn är ett sådant område. Åkeriverksamhet är i hög grad beroende av data från uppkopplade fordon och tillhörande tjänster, där flera aktörer samverkar i komplexa ekosystem.

Åkeriers ställning som användare av data

Utredningen anger att användare är den som äger, hyr eller leasar en uppkopplad produkt. För åkerinäringen är detta centralt, då fordon nästan alltid innehas genom ägande eller leasing.

Vi anser att det i det fortsatta genomförandet måste säkerställas att:

- åkerier i praktiken kan utöva sina rättigheter till data,
- detta gäller oavsett om data hålls av fordonstillverkare, telematikleverantörer eller andra aktörer,
- rättigheterna inte urholkas genom tekniska eller avtalsmässiga konstruktioner.

Förslag: Post- och telestyrelsen (PTS) bör ges i uppdrag att ta fram sektorsspecifik vägledning för fordons- och transportdata.

Funktionell tillgång till data

En formell rätt till data är inte tillräcklig om tillgången i praktiken begränsas genom:

- icke-standardiserade format,
- brist på realtidsåtkomst,
- ofullständig data,
- tekniska hinder eller kostsamma integrationer.

För åkerier används data dagligen för exempelvis ruttoptimering, energieffektivisering, efterlevnad av regelverk, underhåll och trafiksäkerhet.

Förslag: Det bör klargöras vad som utgör "effektiv tillgång" till data, inklusive krav på format, aktualitet och åtkomstgränssnitt.

Interoperabilitet och standardisering

Åkerier använder ofta fordon från flera tillverkare samt flera parallella system. Bristande interoperabilitet innebär:

- ökade kostnader,
- ineffektiv drift,
- inlåsningseffekter.

Vi delar utredningens bedömning att arbetet bör ske på EU-nivå, men vill betona behovet av nationella initiativ.

Förslag:

- Sverige bör aktivt verka för standardisering av fordonsdata.
- Post- och telestyrelsen (PTS) bör föra dialog med transportnäringen om gemensamma gränssnitt och standarder.

Oskäliga avtalsvillkor

Många åkerier har i relation till tillverkare en begränsad förhandlingsstyrka. Det finns en risk att stora aktörer, som ofta förfogar över hela fordonets digitala infrastruktur:

- begränsar datatillgång,
- Inte transparent med vilken data som finns,
- tar ut oskäliga avgifter,
- hindrar användning av tredjepartstjänster.

Förslag: Transportsektorn bör särskilt uppmärksammas i tillsynen av oskäliga avtalsvillkor.

Tillsyn och klagomål

Det är positivt att Post- och telestyrelsen (PTS) föreslås få ansvar för tillsyn och klagomål. För åkerier är det avgörande att systemet är:

- enkelt att använda,
- snabbt,
- kostnadseffektivt.

Förslag:

- Inför en lågröskelfunktion för företag.
- Säkerställ korta handläggningstider i driftkritiska ärenden.

Regulatorisk testverksamhet

Vi tillstyrker förslaget om regulatorisk testverksamhet.

Transportsektorn och särskilt åkerinäringen bör utgöra ett prioriterat område för regulatorisk testverksamhet, eftersom sektorn kännetecknas av omfattande användning av uppkopplade produkter, komplexa datakedjor och betydande behov av interoperabilitet mellan olika tillverkares och tjänsteleverantörers system.

Transportsektorn är särskilt lämplig för detta, exempelvis för:

- fordonsdata,
- fleet management
- prediktivt underhåll, verkstadsdata
- elektrifiering och energidata,
- integration mellan olika system,
- tredjepartsåtkomst.

Förslag: Transportsektorn bör prioriteras som pilotområde.

Offentliga organs tillgång till data

Vi har förståelse för behovet av datadelning vid exceptionella situationer. Samtidigt måste följande säkerställas:

- proportionalitet,
- tydlig avgränsning,
- skydd för företagshemligheter,
- Hindra självinkriminering
- fungerande ersättningsmodeller,
- minimal påverkan på drift.

Förslag: Tydliga riktlinjer bör tas fram för hur data begärs från transportföretag.

Skydd för företagshemligheter

Fordons- och driftdata kan innehålla känslig information om:

- kunder,
- affärsmodeller,
- rutter och kapacitet.

Det är avgörande att sådana uppgifter även skyddas för transportnäringen när så är fallet för tillverkare.

Förslag: Det bör tydliggöras att transportdata ofta utgör företagshemligheter och kräver särskilt skydd.

Informationsinsatser

Många åkerier saknar resurser att tolka komplex lagstiftning.

Förslag:

- Ta fram sektorsanpassat stöd.
- Samverka med branschorganisationer.
- Fokusera på praktisk tillämpning.

Konsekvensanalys

Vi anser att konsekvenserna för transportsektorn är underskattade. Kostnader kan uppstå genom:

- systemintegration,
- avtalshantering,
- tekniska anpassningar.

Förslag: Genomför en fördjupad analys för åkerinäringen.

Avslutande synpunkter

Sveriges Åkeriföretag vill avslutningsvis framhålla att EU:s dataförordning utgör direkt tillämplig unionsrätt och att den nationella regleringen därför i första hand bör inriktas på att säkerställa en tydlig, rättssäker, förutsebar och proportionerlig tillämpning. Det är i den praktiska tillämpningen och tillsynen som de mest betydande konsekvenserna för transportnäringen kommer att uppstå.

Det är av särskild vikt att regelverket inte i praktiken leder till begränsad tillgång till data uppströms i datakedjan, samtidigt som kontrollen över data nedströms försvagas. Mot denna bakgrund anser Sveriges Åkeriföretag att det fortsatta lagstiftningsarbetet och den nationella implementeringen bör säkerställa tydlig och praktiskt fungerande vägledning, inom

ramen för EU:s dataförordning och utredningens uppdrag, avseende transportföretags tillgång till data från fordonstillverkare och systemleverantörer. Detta innefattar även behovet av klargöranden kring hur data i gränsfall, såsom strukturerad eller bearbetad data, ska hanteras för att undvika att tillgången i praktiken begränsas i strid med förordningens syfte.

Sveriges Åkeriföretag ser vidare en risk för att EU:s dataförordning kan komma att tolkas eller tillämpas på ett sätt som i praktiken begränsar transportföretagens möjligheter att genom avtal påverka tillgången till, användningen av och vidareutnyttjandet av data inom de ramar som förordningen medger. Det är därför angeläget att tillsyn och vägledning utformas med beaktande av de strukturella obalanser som råder i avtalsrelationer mellan transportföretag, fordonstillverkare, systemleverantörer och större transportköpare. Det bör även tydliggöras hur förordningens krav på rättvisa och rimliga avtalsvillkor ska tillämpas i praktiken inom sektorer där sådana obalanser är särskilt framträdande.

Sveriges Åkeriföretag anser därutöver att behörig myndighet bör ges i uppdrag att ta fram sektorsspecifik vägledning för transportnäringen där hela datakedjan – från tillverkare till åkeri, kund och tredje part – beaktas. Tillsynen bör inte bedrivas isolerat per aktör utan med förståelse för det ömsesidiga beroendet mellan aktörerna i datakedjan. Det finns även behov av praktiska stödåtgärder, såsom standardiserade avtalsmallar, tydlig vägledning om olika datatyper samt förenklade rutiner för datadelning. Tillämpningen av regelverket bör vidare präglas av proportionalitet med hänsyn till företagets storlek, resurser och administrativa kapacitet.

När det gäller regulatorisk testverksamhet vill Sveriges Åkeriföretag framhålla att sådana initiativ kan bidra positivt till utvecklingen av exempelvis autonoma fordon, digital logistik och datadelning i kontrollerade miljöer. Samtidigt finns risk för att testverksamheter gynnar aktörer med större ekonomiska och

juridiska resurser, leder till konkurrenssnedvridningar eller skapar alternativa strukturer för datadelning utanför etablerade affärsmodeller. Det är därför viktigt att syftet med regulatoriska testverksamheter tydliggörs samt att dessa utformas transparent, konkurrensneutralt och rättssäkert. Det bör även säkerställas att data som genereras inom ramen för sådan verksamhet inte automatiskt görs tillgänglig för tredje part utan tydliga villkor samt att åkerinäringens affärshemligheter och kommersiella intressen ges ett fullgott skydd.

Den centrala utmaningen i dataförordningen är inte bara rätten till mer data – utan kontrollen över vem som får använda den. Våra medlemsföretag vill ha full tillgång till data från sina egna fordon och maskiner, samtidigt som tillverkare, OEM-aktörer och tredje part inte ska kunna använda samma data för att få insyn i entreprenörens affärskritiska verksamhet. Här ligger den verkliga balans- och konkurrensfrågan i den praktiska tillämpningen av förordningen.

Sveriges Åkeriföretag anser vidare att Sverige inom det fortsatta EU-arbetet bör verka för att eventuella framtida omnibusförslag inte ytterligare försvagar näringslivets, och särskilt åkerinäringens, kontroll över data och affärskritisk information.

Sammanfattningsvis ställer sig Sveriges Åkeriföretag i huvudsak positiva till förslagen men vill understryka att ett framgångsrikt genomförande förutsätter att regelverket omsätts i praktiken på ett sätt som är funktionellt även för företag med begränsade resurser samt att tillsynen bedrivs aktivt, proportionerligt och med god förståelse för transportnäringens särskilda förutsättningar. Transportsektorn har en central betydelse för samhällsekonomin

och den gröna omställningen, och en väl fungerande, rättssäker och balanserad tillgång till data är en grundläggande förutsättning för att dessa mål ska kunna uppnås.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef