

Afzender Directie

ons kenmerk D/B&E/MP/svk/2022-005

telefoon 088-2697643

locatie A5

e-mail mpinckaers@anwb.nl

De minister van Economische Zaken en Klimaat,
mr. drs. M.A.M. Adriaansens

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

onderwerp urgentie invoering sectorspecifieke dataregeling voertuigen

datum 31 januari 2022

Geachte minister,

Op korte termijn publiceert de Europese Commissie de ontwerp-regelgeving voor de Data Act, waarin algemene regels en uitgangspunten worden geformuleerd voor het delen van data tussen private partijen. Gezien het belang van deze nieuwe regelgeving en de praktische uitvoering hiervan voor consumenten, de (automotive)industrie en het mkb, schrijven wij u hierbij vanuit AFCAR Nederland graag aan. AFCAR Nederland, vertegenwoordiger van een grote groep automotieve ondernemers en automobilisten en consumenten in Nederland, vraagt graag uw aandacht voor de zorgen die leven over de Data Act en specifiek over het gebrek aan regels omtrent datadelen in auto's.

De auto digitaliseert in hoog tempo, privacy- en mededingingsregels blijven achter

Verkeersveiligheid, bereikbaarheid, het milieu en reiscomfort zijn gebaat bij digitalisering van de autosector. Voertuigen worden in rap tempo *connected* gemaakt met het internet en genereren grote hoeveelheden data die bruikbaar zijn voor vele toepassingen. Goede regelgeving over het delen van die data in de voertuigsector, over privacy, mededinging en een level playing field, blijven echter vooralsnog uit.

Momenteel bestaan er hierdoor vergaande nadelen door ontoegankelijkheid van data in de voertuigsector en het gebrek aan privacywaarborgen voor bestuurders van voertuigen. De consument heeft in de praktijk geen regie of zeggenschap over de eigen voertuigdata. Vrijheid en zeggenschap voor consumenten zorgt voor concurrentie tussen aanbieders en een automotieve branche waarin bedrijven elkaar scherp houden en innoveren.

Met de komst van de Data Act worden deze problemen niet geadresseerd, noch opgelost. Andere dataregelgeving ondervangt deze problemen niet.

Daarom pleiten wij bij u - in het licht van het komende Europese wetgevingstraject van de Data Act en de betrokkenheid van de Nederlandse overheid daarbij – voor de volgende drie zaken:

1. Zeker te stellen dat er in de Data Act een sectorspecifieke regeling komt voor het delen van voertuigdata. Daarbij kan de Typegoedkeuringsregeling met specificaties voor motorvoertuigen Regulation (EU) 2018/858 en eventueel de sectorspecifieke groepsvrijstellingsverordening voor motorvoertuigen Regulation (EU) 461/2010 als anker worden gekozen.

2. Binnen de sectorspecifieke regeling een specificatie op te nemen van uitgangspunten die faciliteren dat de consument zelf de keuzevrijheid heeft om te bepalen met welke partijen de data of delen daarvan gedeeld wordt, wanneer het delen stopt en aan welke partijen de data overgedragen wordt. Omdat op deze wijze ook andere partijen toegang kunnen krijgen ontstaat er een gelijk speelveld waarin ook ruimte is voor het mkb. De specificatie moet ook vastleggen waar de data wordt opgeslagen, waarbij het voertuig zelf als neutrale plaats uitgangspunt moet zijn. Dit in plaats van opties waarbij de data naar een centrale server gaan onder directe of indirecte zeggenschap van de autofabrikant.
3. Voortvarend het Europese wetgevingstraject voor de Data Act en een sectorspecifieke regeling in te zetten nu marktspelers vanwege herhaaldelijk en langdurig uitstel van een voorgenomen regeling voor voertuigdata door de Europese Commissie al marktpositie hebben verloren door 'data afhankelijkheid' en uitdijende data dominantie van de autofabrikanten.

Voor een uitgebreidere toelichting op de hierboven kort geschetste problematiek en oplossingsrichtingen, verwijs ik u graag naar bijgaande toelichting

Vanwege het belang van dit dossier en raakvlakken met andere departementale beleidsterreinen sturen we een kopie van deze brief aan de staatssecretaris Koninkrijksrelaties en Digitalisering.

Uiteraard zijn wij graag bereid de gesignaleerde problemen en onze voorstellen nader toe te lichten in een fysieke of virtuele bijeenkomst. Wij hopen samen met u en uw departement in dit belangrijke dossier op te trekken om voor consumenten en Nederlandse bedrijven goede stappen te zetten.

Met vriendelijke groet,
namens AFCAR NL


Marga de Jager
ANWB

Han ten Broeke
BOVAG

Martijn van Eikenhorst
RAI Equipment

Renate Hemerik
Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen

Femke Teeling
FOCWA

Laura Seegers
VACO

Jeroen van de Braak
RAI Aftermarket

Geeke Feiter
Verbond van Verzekeraars

c.c. Staatssecretaris van Huffelen, Vaste Commissie voor Digitale Zaken, RDW



Toelichting

De auto digitaliseert in hoog tempo, privacy- en mededingingsregels blijven achter

Steeds meer auto's zijn aangesloten ofwel 'connected' via telecommunicatie en internet. Met de data-informatie die hierbij wordt uitgewisseld wordt autorijden veiliger, comfortabeler en duurzamer. Deze trend leidt op dit moment echter ook tot vernauwing en verschraving van de markt. Garages, schadeherstelbedrijven, verzekeraars en andere serviceverleners in de automotive sector hebben geen of beperkte toegang tot autodata en worden daarmee feitelijk buiten spel gezet door autofabrikanten.

Hierdoor verliest de consument als eindgebruiker keuzevrijheid, verdwijnt prijs- en kwaliteitsconcurrentie en wordt innovatie geen lucht gegeven. Om deze ontwikkeling te keren zijn er spelregels nodig. Die verdienen alle urgentie nu op korte termijn vrijwel alle auto's connected zijn. De ontwikkeling gaat snel: verwachting is dat in 2025 70% van het Europees autopark van personenauto's connected is en in 2030 alle auto's connected zullen zijn.

In deze nieuwe datamarkt geven bestaande mededingingsregels geen sturing. De consument wordt bovendien nauwelijks ondersteund in zijn privacybescherming omdat bij de koop 'automatisch' wordt getekend voor delen en gebruik van alle voertuigdata met de autofabrikant.

Meer concurrentie en innovatie door regie consument

De potentiële impact van voertuigdata op de economie en samenleving is groot. Bij andere digitale sectoren zoals bij grote techbedrijven en de bankensector is de noodzaak van het opstellen van afspraken en regels erkend, om zo innovatie en concurrentie te bevorderen en de consument te beschermen.

Zonder duidelijke regels en afspraken zal de markt van data uit *connected* voertuigen een deelmarkt worden waarbij er slechts nog ruimte is voor enkele grote wereldmarktspelers. De belangen van de Europese consument en de andere aanbieders - waaronder het Europese mkb - worden daarmee opzij gezet. Alleen met nieuwe marktregels kan voor een blijvend gelijk speelveld worden gezorgd en concurrentie op de digitale markt. Door toegang van andere spelers wordt innovatiekracht beter benut en wordt profijt door de consument geoptimaliseerd. Ook de Nederlandse automotive sector wil in de toekomst de kraamkamer blijven van innovatieve digitale toepassingen.

Zowel voor de Europese markt als de Nederlandse automotive markt is onderzocht en vastgelegd tot welke substantiële invloed op de omzet en verschraving van de markt een ongelijk speelveld leidt. Voor Europa zie FIA-rapport [The automotive digital transformation and the economic impacts of existing data access models \(fiaregion1.com\)](https://www.fia-region1.com) en voor Nederland zie Ecorys rapport in opdracht van de Rijksoverheid <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/03/23/rapport-delen-voertuigdata-en-interfaces-ecorys/rapport-delen-voertuigdata-en-interfaces-ecorys.pdf>.

Dynamische voertuigdata

Een voor de sector betrekkelijk nieuwe vorm van voertuigdata is dynamische voertuigdata. Dit is data die gegenereerd wordt door het rijden en die wordt verzameld door het voertuig. Dynamische voertuigdata worden beheerd door de autofabrikant en deze bepaalt in de praktijk wanneer, tegen welke prijs, welke data aan wie wordt verstrekt. Op dit moment verleent de consument bij de koop - haast vanzelfsprekend en noodgedwongen- volledige toestemming voor gebruik van alle data bij gebruik van het voertuig; van expliciete toestemming per dienst is geen sprake.

De toegang tot dynamische voertuigdata is op dit moment niet wettelijk (Europees) gereguleerd. Ook nieuwe Europese wet- en regelgeving zoals de *Digital Markets Act* en de *Digital Services Act*, voorzien vooralsnog niet in regels voor het delen van deze voertuigdata.

Wat is er nodig?

Invoering van de *Data Act* kan het proces van voertuigdata delen ondersteunen maar niet zonder meer oplossen. Dat hangt ermee samen dat de *Data Act* gericht is op het stimuleren van redelijke voorwaarden in contracten tussen zakelijke gebruikers onderling. Daarmee wordt echter niet het probleem aangepakt van het concurrentievoordeel dat de autofabrikant door zijn 'poortwachtersfunctie' heeft waarmee hij alle datastromen kan overzien en beïnvloeden.

Het is noodzakelijk wettelijk technische specificaties te regelen voor data, functies en datakwaliteit die bepalend zijn voor de wijze waarop data moet worden gedeeld. Een sectorspecifieke regeling als aanvulling op de *Data Act* biedt de ruimte om eisen vast te leggen voor het systeem dat gebruikt wordt voor opslag en delen van data. De uitgangspunten daarvoor moeten zijn dat het systeem faciliteert dat de bestuurder/eigenaar van het voertuig:

- a. de regie heeft om zijn data te delen en de keuze van de partij daarbij,
- b. overzicht heeft over de data die gedeeld worden,
- c. expliciete toestemming geeft voor het delen,
- d. de mogelijkheid heeft om het delen te stoppen en
- e. zijn data over kan dragen aan andere partijen (bv. bij koop van een occasion).

Door toegang van andere partijen te faciliteren zal een gelijk speelveld en eerlijke concurrentie ontstaan waarin ook het mkb kan participeren. Dit in plaats van opties waarbij de data naar een centrale server gaan onder zeggenschap van de autofabrikant. Sectorspecifieke regelgeving geeft tot slot de mogelijkheid om geharmoniseerde eisen en specificaties ter bescherming van data vast te leggen. Momenteel bepaalt de autofabrikant zelf hoe hier vorm aan wordt gegeven.

Toezicht op het systeem vindt plaats door een onafhankelijke autoriteit en niet de autofabrikant. Eerder heeft de Europese Unie in de wetgeving voor e-Call voor personenauto's laten zien dat effectieve beveiliging mogelijk is als ook andere partijen dan de autofabrikant toegang hebben. AFCAR-stakeholders in de automotive sector hebben zelf een ontwerp voorhanden van het zogenaamde Secure Onboard Telematics Platform (S-OTP) concept dat vrij eenvoudig in voertuigen is in te brengen.

Als locatie voor de sectorspecifieke regelgeving kan gebruik worden gemaakt van de al bestaande typegoedkeuringsregeling voor motorvoertuigen waarin technische eisen en een regeling voor de toegang tot reparatie-informatie is opgenomen. Alternatief zou de Block Exemption regeling voor Motor Vehicles kunnen zijn. Beide regelingen staan sowieso op de agenda voor aanpassing.

Digitalisering succes maken, vandaag handelen

Verkeersveiligheid, bereikbaarheid, milieu en reiscomfort zijn gebaat bij digitalisering in de autosector. Deze grote belangen leiden ertoe dat voertuigen in rap tempo connected worden gemaakt. Wel moet er via regelgeving actief voor worden gezorgd dat gebruik van autodata niet wordt voorbehouden aan een of enkele partijen. Zo kan verschraving van het aanbod en het uitblijven van prijs- en kwaliteitsconcurrentie worden geminimaliseerd. Dit sluit aan bij de uitgangspunten van de Europese Commissie die de transitie naar digitalisering in de mobiliteit graag wil ondersteunen en die koploper wil worden op gebied van connected en autonoom rijden.

Snelle besluitvorming is noodzakelijk om de privacy van consumenten te waarborgen en ondernemers weer eerlijke toegang tot de automotive markt te bieden.