DOSTĘP DO DANYCH POKŁADOWYCH, FUNKCJI I ZASOBÓW POJAZDU

ACCESS TO IN-VEHICLE DATA, FUNCTIONS AND RESOURCES

OPRACOWANIE PRZYGOTOWANE PRZEZ
PAPER PREPARED BY

SDCM
STOWARZYSZENIE DYSTRYBUTORÓW I PRODUCENTÓW CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH

SPIS TREŚCI

CONTENTS

Wstęp	4	Introduction
Koncepcja ExVe	7	ExVe concept
Koncepcja S-OTP jako rozwiązanie gwarantujące równe szanse wszystkim uczestnikom rynku okołomotoryzacyjnych usług cyfrowych	10	S-OTP concept as a solution guaranteeing equal opportunities for all actors on the market of vehicle-related digital services
Działania na poziomie Unii Europejskiej	17	Activities on the EU level
Brak działań lub wybór ExVe – wpływ na uczestników rynku motoryzacyjnego	19	No action or choice of ExVe - impact on the automotive market participants
Wpływ rozwiązań dotyczących dostępu do danych na konsumentów	21	Impact of data access solutions on consumers
Wpływ na konkurencyjność firm	26	Impact on the competitiveness of companies
Wnioski	30	Conclusions
O SDCM	31	About SDCM

SYLVIA GOTZEN

Dyrektor Generalna FIGIEFA / FIGIEFA CEO

Stoimy obecnie przed ważną decyzją dotyczącą europejskiego niezależnego sektora motoryzacyjnego, a w szczególności konkurencyjności sektora dystrybucji części zamiennych, która w nadchodzących latach może przełożyć się na nowe możliwości biznesowe i cyfrowe.

Komisja Europejska opracowuje podejście dotyczące zdalnego dostępu do danych i funkcji pojazdu, tak by można było je zastosować w całej UE. Dostęp do danych, funkcji oraz zasobów pojazdu daje wszystkim operatorom motoryzacyjnego łańcucha wartości nowe możliwości biznesowe, lecz niesie również ryzyko zakłóceń w równowadze rynkowej niekorzystnych dla niezależnych operatorów, jeżeli legislatorzy nie opracują solidnych europejskich ram prawnych w tym zakresie.

FIGIEFA wraz z SDCM od wielu lat zabiega o wprowadzenie klarownych przepisów stwarzających równe szanse w obszarze zdalnego dostępu do danych pojazdu oraz wspierających konkurencyjność i rozwój niezależnego sektora motoryzacyjnego w Europie. Zdolność pojazdów do komunikacji oraz dane pokładowe pochodzące z pojazdów umożliwiają oferowanie innowacyjnych usług. Nasz sektor jest gotowy na nadchodzące wyzwania w obszarze technologii cyfrowych i z chęcią będzie oferować kierowcom nowe usługi obejmujące m.in. zdalną naprawę i konserwację przy użyciu różnego rodzaju danych wytwarzanych przez pojazd i jego komponenty.

We are in a crucial moment of decision for the future of the European automotive aftermarket sector and in particular for the competitiveness of the spare parts distribution which could see new digital and business opportunities arising in the years to come.

The European Commission is reflecting on how to address the issue of remote access to in-vehicle data and functions with an approach that will apply throughout the EU. Access to data, functions and resources in a vehicle represent a relevant business opportunity for all the operators along the automotive value chain but also the risk to see new imbalances in the market to the detriment of independent service providers, if the legislators will not establish a robust European framework.

FIGIEFA, together with SDCM, is calling since many years to the European legislators to put forward a sound legislation for ensuring a genuine digital level-playing field for remote access to in-vehicle data and promote a competitive and dynamic automotive aftermarket in Europe. The connectivity of the car and the in-vehicle data allow for many innovative services and our sector is ready for the upcoming digital challenges and eager to offer new services including new form of remote repair and maintenance services that can be offered to the drivers using all the different kind of data produced by the car and its components.

Niniejsze opracowanie „Dostęp do danych pokładowych, funkcji i zasobów pojazdu" dokładnie objaśnia dlaczego naszym zdaniem specyficzne przepisy sektorowe zagwarantują niezależnym usługodawcom sprawiedliwy dostęp do pełnego zakresu danych i funkcji pojazdu, wraz z możliwością interakcji z kierowcą (lub klientem) za pośrednictwem deski rozdzielczej/HMI, tak jak mogą to obecnie robić producenci samochodów. Wraz z pozostałymi niezależnymi operatorami wspieramy koncepcję Bezpiecznej Otwartej Telematycznej Platformy (S-OTP) jako najkorzystniejszego rozwiązania umożliwiającego naszemu sektorowi konkurencyjność oraz innowacyjność.

Dlatego też, dzięki cennemu wsparciu SDCM, FIGIEFA będzie dalej kontynuować działania wobec europejskich prawodawców by zapewnić miejsce konkurencyjnemu sektorowi usług motoryzacyjnych miejsce w cyfrowej przyszłości Europy.

This paper on 'Access to in-vehicle data, functions and resources' clearly explains why we believe that industry specific legislation should ensure that independent businesses can have fair access to the full set of data and functions which are sustained by the vehicle, and the ability to interact with the driver (our customer) through the dashboard/HMI, as is available to the manufacturers themselves. Together with other independent operators we support the concept of Secure Open Telematic Platform (S-OTP) as the best solution to enable us to remain competitive and innovative.

This is why, with the valued support of SDCM, FIGIEFA is keen to pursue the work done towards the European law makers to ensure that a competitive automotive servicing industry will be at the heart of the Europe's digital future.

WSTĘP

INTRODUCTION

Żyjemy w czasach, w których konsumenci są przyzwyczajeni do szeroko dostępnych, często bezpłatnych usług i aplikacji cyfrowych. Przedsiębiorcy zaś potrzebują możliwości monitorowania lub diagnozowania sytuacji na odległość w celu realizowania usług i tworzenia nowych rozwiązań.

Cyfryzacja w transporcie i komunikacji zapoczątkowała rewolucyjne zmiany w pojazdach i w postrzeganiu samochodów przyszłości. Samochody komunikujące się to pojazdy wymieniające się między sobą danymi oraz łączące się z infrastrukturą drogową. Umożliwiają one kierowcom stały kontakt ze światem zewnętrznym. Rozwój tego kierunku sprawił, że w zasadzie już obecnie pojazdy stały się komputerami na kołach, a trend ten będzie przybierał na sile.

W obecnych czasach pojazdy generują coraz to więcej danych, które mogą być i są wykorzystywane do oferowania okołomotoryzacyjnych usług cyfrowych. Usługi okołomotoryzacyjne stają się coraz bardziej zdigitalizowane. Szacuje się, że w 2025 r. blisko 40% samochodów osobowych oraz lekkich pojazdów dostawczych będzie posiadać zintegrowane podstawowe funkcje cyfrowe (tzw. connected features)[1]. W tym kontekście należy mieć na uwadze fakt, że tzw. „połączone pojazdy" stają się obecnie platformą ofertową i stają się – z każdym dniem coraz bardziej - częścią większego rynku usług cyfrowych. Zatem konkurencja zaczyna się teraz wewnątrz pojazdu, gdzie jakość danych oraz możliwość bezpiecznego połączenia się z nim i skorzystania z jego funkcjonalności jest równoznaczna z jakością samej usługi.

W tym kontekście szczególnie istotny jest dostęp do danych pokładowych pojazdu, włączając w to informacje dotyczące sposobu naprawy i serwisowania samochodu. W obszarze telematyki rozwiązania gwarantujące dostęp do informacji w czasie rzeczywistym, na niedyskryminujących zasadach będą rozwiązaniami nie tylko pożądanymi, ale wręcz koniecznymi do rozwoju sprawiedliwej konkurencji oraz pozwalającymi konsumentowi na wolny wybór np. miejsca serwisowania pojazdu oraz części do jego naprawy, czy też świadczenia innego rodzaju usług. By niezależny segment mógł rozwijać się w zakresie technologii cyfrowej na równi z segmentem autoryzowanym, konieczny jest sprawiedliwy dostęp do wszystkich funkcjonalności telematycznych.

Nawet usługi płatnicze, w których pojazd płaci rachunki na parkingach lub na stacjach paliw za pośrednictwem aplikacji opartych na łączności to usługi tego nowego tworzącego się rynku usług opartych na mobilności, którego wartość może osiągnąć w Europie 34 miliardy euro w ciągu pięciu lat[2]. Istniejące tradycyjnie segmenty rynku motoryzacyjnego, takie jak naprawa i serwisowanie, które generują rocznie 130 miliardów euro[3] wartości dla europejskich dostawców, również ulegną zasadniczej zmianie. Zmieni się też sposób współpracy z firmami ubezpieczeniowymi. Innowacje w tej dziedzinie wymagają jednak wymiany danych o samochodach pomiędzy różnymi podmiotami gospodarczymi.

Warunkiem wstępnym dla pełnego wykorzystania potencjału tych innowacyjnych trendów w Europie jest uczciwa i niezakłócona konkurencja. Każda uprzywilejowana pozycja w strumieniu danych lub w przepływie informacji między pojazdem, a kolejnymi punktami komunikacji ma potencjał ograniczenia, a nawet wykluczenia poszczególnych graczy rynkowych. Jako, że technologia motoryzacyjna szybko się rozwija, a pojazdy generują i zbierają coraz większe ilości danych do obsługi i monitorowania systemów są one również cenne dla całego szeregu podmiotów na tym rozwijającym się rynku. Podmioty te potrzebują takich informacji, aby oferować i ulepszać nowe usługi także w zakresie napraw i konserwacji pojazdów.

We live at times when consumers are used to widely accessible, often free of charge digital services and applications. Entrepreneurs need the possibility to remotely monitor or diagnose the situation in order to offer services and develop new solutions.

Digitisation in transport has introduced revolutionary changes in vehicles and in perceiving of the vehicles of the future. Communicating vehicles are cars exchanging data between each other and connecting road infrastructure. They enable the drivers to have a constant link with the outside world. The development of this technological direction has made cars computers on wheels and this trend will accelerate.

Currently vehicles generate more and more data, which may be and are used for offering vehicle-related digital services. Such services are becoming more and more digital. It is estimated that in 2025 nearly 40% of passenger cars and light commercial vehicles will be equipped with basic digital functions (i.e. connected features)[1]. In this context one should bear in mind that the so-called "connected vehicles" are now becoming the platform for offering services and applications and are becoming part of a larger digital services market. Therefore, the competition now begins in the vehicle, where the quality of data and the possibility to securely connect the vehicle and use its functionalities is equal to the quality of the service itself.

In this context the access to in-vehicle data, including repair and maintenance information, is crucial. In the domain of Telematics, solutions guaranteeing real-time, non-discriminatory access to vehicle data are not only welcome, but also necessary for the development of free competition, giving the consumer free choice of e.g. the place of car servicing and parts to be used during the repair, as well as for rendering other types of services. Fair access to all telematic functionalities is crucial to ensure the development of independent sector in the domain of digital technology on the same level as the authorised sector.

Even payment services, where the car pays bills on the parking lots or gas stations via the applications based on connectivity, are the services being the part of this new, emerging market of mobility related services, the value of which may amount in Europe to EUR 34 billion in the coming 5 years[1]. Traditional automotive segments, like servicing and repair, generating annually EUR 130 billion[2] for the European suppliers, will also undergo the transformation process. The way of cooperation with insurance companies will also change. Innovations in this domain need however the exchange of information about vehicles between various economic subjects.

The prerequisite for full utilisation of the potential of these innovative trends in Europe is fair and undistorted competition. Each privileged position in the flow of data or in the data stream between the vehicle and subsequent communication points gives the potential to restricting, or even excluding particular market players. Since automotive technology is developing rapidly and vehicles generate and collect larger amounts of data for management and monitoring of systems, the data is also valuable for the whole chain of entities on this developing market. These entities need such information in order to offer and improve new services, also in the domain of car repair and maintenance.

[1] At the Crossroads: The European Aftermarket in 2030, BCG, CLEPA, Wolk, March 2021.

[2] Access to in-vehicle data and resources On a regulatory framework ensuring a level playing field in automotive digitalisation, CLEPA Position Paper, kwiecień 2021 r.

[3] ibidem

[1] At the Crossroads: The European Aftermarket in 2030, BCG, CLEPA, Wolk, March 2021.

[2] Access to in-vehicle data and resources On a regulatory framework ensuring a level playing field in automotive digitalisation, CLEPA Position Paper, April 2021 r.

[3] ibidem

KONCEPCJA EXVE JAKO JEDNO Z ROZWIĄZAŃ

EXVE CONCEPT AS ONE OF THE SOLUTIONS

W związku z tym na rynku pojawiają się rozwiązania mające na celu umożliwienie oferowania tego typu usług w oparciu o różne modele biznesowe oraz rozwiązania techniczne. Dwa główne nurty koncentrują się wokół producentów pojazdów i promowanej przez nich koncepcji Extended Vehicle (ExVe) oraz niezależnych usługodawców postulujących koncept Bezpiecznej Otwartej Telematycznej Platformy (Secure Open Telematic Platform – S-OTP).

In relation to this, solutions enabling offering such types of services based on various business models and technical solutions are emerging on the market. Two main streams concentrate around vehicle manufacturers and the ExVe concept promoted by them and independent operators postulating the concept of Secure Open Telematic Platform (S-OTP).

Producenci pojazdów wyszli z „ofertą" dostępu do danych w formie tzw. konceptu ExVe polegającego na stworzeniu systemu oddzielnego dostępu do danych pojazdu dla pozostałych interesariuszy zabiegających o dostęp do pojazdu.[4]

Rozwiązanie proponowane przez producentów samochodów w skrócie zakłada prowadzenie zdalnej komunikacji z pojazdem za pośrednictwem należących do nich serwerów. Takie rozwiązanie niesie za sobą następujące konsekwencje:

- niska przejrzystość lub jej brak w odniesieniu do tego w jaki sposób są wykorzystywane dane osobowe klientów;
- kontrola dostępnych danych i funkcjonalności, a do tego kontrola jakości danych, w tym czasu oczekiwania na nie oraz ich szczegółowości należy do producentów samochodów;
- dane są często wstępnie przetworzone co w wielu przypadkach uniemożliwia ich wykorzystanie, a tym samym ogranicza konsumentom możliwość wyboru usług zawężając je do tych oferowanych przez producentów samochodów;
- niektórzy producenci samochodów udostępniają dane dla konkretnych usług – wykorzystanie danych na potrzeby usług spoza z góry określonego zakresu jest niemożliwe;
- komercyjne warunki dostępu do danych są pod kontrolą producentów samochodów, będących na znacznie silniejszej pozycji negocjacyjnej w porównaniu z większością firm na świecie;

Vehicle manufacturers have proposed an "offer" of data access in the form of an ExVe concept based on the creation of a separate data access system for the for 3rd parties seeking access to vehicle.[4]

The solution proposed by vehicle manufacturers implies wireless communication with the vehicle via servers belonging to them. Such a solution induces the following consequences:

- low transparency or its lack as to the way of using the personal data of customers;
- control of access to data and functionalities, including the control of data quality, latency and granularity by vehicle manufacturers;
- data are often only pre-processed, which in many instances makes their usage impossible and thus restricts the consumers' choice of services, limiting their range to those offered by vehicle manufacturers;
- some vehicle manufacturers make data available for particular sets of services – the usage of data for the services outside the predefined set is impossible;
- commercial conditions of data access under the control of vehicle manufacturers being on the privileged negotiating position in comparison to the majority of companies worldwide;

[4] W systemie tym komunikacja odbywa się za pośrednictwem zewnętrznego serwera, dzięki czemu producent pojazdu może śledzić przepływ danych.

[4] In this system communication is performed via an external server, owing to which vehicle manufacturer can monitor the data flow.

- zwiększona złożoność zarządzania zgodami nie dająca klientom możliwości prostego „zapisania do i wypisania się z" usługi;
- oferowanie usług w pakietach uniemożliwiające wybór indywidualnych, preferowanych usług;
- konieczność negocjowania umów B2B na dostęp do danych z producentami pojazdów stanowiąca znaczącą barierę dla MŚP;
- ryzyko ujawnienia informacji dot. własności intelektualnej oraz poufnych informacji handlowych niezależnego usługodawcy poprzez możliwość monitorowania przepływu danych przez producenta samochodu.

- increased complexity of consent management not giving the customers the possibility of simple sign in and out;
- offering of services in packages making the choice of individual, preferred services impossible;
- the need to negotiate B2B agreements for access to data with vehicle manufacturers, which is a significant barrier for SMEs;
- the risk of revealing intellectual property information and confidential business information of the independent service provider because of the possibility of monitoring the data flow by vehicle manufacturer.

Źródło/Source: FIGIEFA/AFCAR

Wspomniane wyżej ograniczenia i wady tego rozwiązania powodują, że niezależni operatorzy pozostają nadal odcięci od bezpośredniej komunikacji z pojazdem i danymi przez niego generowanymi. Nie mają możliwości bezpośredniego odczytu i nadpisywania danych. Eliminuje to między innymi możliwość niezależnej diagnostyki. Dla sektora motoryzacyjnego, i wszelkich podmiotów zapewniających usługi mobilności kluczowe znaczenie mają bowiem:

- bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym, 24/7 do danych generowanych przez pojazd,
- możliwość komunikowania się z pojazdem, jego danymi, funkcjami by móc wykryć usterki i rozpocząć działania naprawcze za zgodą konsumenta,
- bezpieczna komunikacja z kierowcą (np. głosowa lub poprzez panel pojazdu, a nie za pośrednictwem smartfonu), kiedy np. pojawi się usterka w pojeździe.

W opinii SDCM przykład ten pokazuje, że sytuacji tej nie można pozostawić rynkowi do samodzielnego uregulowania, gdyż producenci pojazdów posiadają w tym zakresie zbyt silną i trwale dominującą pozycję oraz rosnącą pokusę do jej wykorzystania.

The flaws and restrictions of the solution described hereinabove make independent operators still cut off the direct communication with vehicle and its data. They don't have the possibility to read and write data directly. This eliminates the possibility of independent diagnostics, among others. For the automotive sector, independent aftermarket and mobility services the following aspects are crucial:

- direct, real-time 24/7 access to data generated by the vehicle,
- possibility to communicate with vehicle, its data and functions in order to identify the faults and conduct repair upon consumer's consent;
- secure communication with the driver (voice or via vehicle dashboard, not via a smartphone) when the fault occurs.

In SDCM opinion this example shows that this issue can't be left to be self-regulated by the market and consumers since vehicle manufacturers have far too strong and dominating position in this domain and there is a growing temptation to use it.

KONCEPCJA S-OTP JAKO ROZWIĄZANIE GWARANTUJĄCE RÓWNE SZANSE WSZYSTKIM UCZESTNIKOM RYNKU OKOŁOMOTORYZACYJNYCH USŁUG CYFROWYCH

S-OTP CONCEPT AS A SOLUTION GUARANTEEING EQUAL OPPORTUNITIES FOR ALL ACTORS ON THE MARKET OF VEHICLE-RELATED DIGITAL SERVICES

S-OTP jest rozwiązaniem, które odpowiada na potrzeby niezależnych dostawców usług w zakresie dostępu do danych pokładowych i funkcji pojazdu, możliwości przetwarzania tych danych w pojeździe (on-board) oraz interakcji z kierowcą za pośrednictwem pokładowego interfejsu użytkownika, przy jednoczesnej interakcji z zewnętrznymi platformami usługodawcy (off-board), za pośrednictwem bezpiecznego kanału komunikacji.

S-OTP is a solution which answers the needs of independent operators in the area of in-vehicle data and functions access, the possibility to process the data on-board and interact with the driver via the on-board user interface, interacting at the same time with external service provider's platforms (off-board), by means of a secure communication channel.

Źródło/*Source:* FIGIEFA/AFCAR

S-OTP nie jest fizycznym urządzeniem, lecz raczej zbiorem funkcjonalnych i niefunkcjonalnych wymogów dla pojazdu, jego zintegrowanych aplikacji oraz dla zewnętrznych podmiotów i przeprowadzanych przez nie procesów. To sprawia, że S-OTP jest rozwiązaniem całkowicie neutralnym technologicznie. Nie narzuca żadnej konkretnej technologii, lecz raczej określa prawa, role i obowiązki poszczególnych zaangażowanych stron.

S-OTP is not a physical device, but rather a set of functional and non-functional requirements for the vehicle, its integrated applications and external entities and processes conducted by them. This makes S-OTP a technologically neutral solution. It does not impose any particular technology, but rather defines the rights, roles and obligations of particular stakeholders.

Jest to więc rozwiązanie gwarantujące równe szanse wszystkim uczestnikom rynku okołomotoryzacyjnych usług cyfrowych.

Kluczowe założenia S-OTP w skrócie to:

- bezpośrednia relacja pomiędzy konsumentem a wybranym przez niego dostawcą poprzez bezpośrednie zarządzanie zgodami umożliwiające niezależnym operatorom dostęp do danych, funkcji i zasobów pojazdu ich klienta bez pośrednictwa producenta samochodu;
- możliwość interakcji z kierowcą za pośrednictwem interfejsu pokładowego (human-machine interface – HMI);
- umożliwienie kierowcy/właścicielowi pojazdu pobrania i uruchomienia zatwierdzonych aplikacji oferowanych przez wybranego usługodawcę (a nie tylko przez producenta samochodu);
- dostęp w czasie rzeczywistym do sieci pokładowych pojazdu poprzez bezpieczne interfejsy oprogramowania umożliwiające dwukierunkową komunikację z pojazdem i jego funkcjami. Możliwość bezpośredniego dostępu do pojazdu w czasie rzeczywistym jest, jak wcześniej wspomniano, potrzebna by móc uniknąć uzależnienia od modelu biznesowego producenta pojazdu, a w zamian móc samodzielnie przeprowadzić pełną analizę danych i proponować klientowi alternatywne ścieżki np. diagnostyczne i metody naprawy.
- dostęp do danych w odpowiedniej częstotliwości, rozdzielczości i na czas w wybranym momencie - niezależni operatorzy muszą mieć możliwość wyboru interesujących ich elementów dla potrzeb tworzenia własnych aplikacji oraz możliwość korzy-

This is thus a solution guaranteeing equal opportunities for all actors in the digital automotive services market.

Key assumptions of S-OTP in short:

- direct relationship between the consumer and the chosen supplier by direct consent management enabling independent operators access to data, functions and resources of the vehicle of their customer without the involvement of vehicle manufacturer;
- possibility to interact with the driver via human-machine interface – HMI;
- enabling the driver/vehicle owner to download and run authorised applications offered by a selected service provider (not only by vehicle manufacturer);
- real-time access to in-vehicle networks via secure software interfaces enabling a two-way communication with vehicle and its functions. The need of real-time direct access to vehicle is crucial in order to avoid the dependence on a business model of vehicle manufacturer and in return to be able to independently conduct a full analysis of data and propose alternative solutions for the customer, e.g. diagnostics and repair methods.
- access to data in the supported frequency, resolution and latency at the selected integration point – independent operators must be able to select points of their choice to develop their own applications and use the vehicle functions

stania z funkcji i zasobów pojazdu by móc te aplikacje w nim uruchomić. To podstawa innowacyjności niezależnych operatorów i proponowania alternatywnych usług, zamiast duplikowania istniejących w oparciu o modele biznesowe producentów pojazdów.

- bezpieczna komunikacja pomiędzy usługami pokładowymi oraz odpowiadającymi im back-endami niezależnego usługodawcy gwarantująca, że działanie jego aplikacji nie będzie monitorowane przez producenta pojazdu i będzie chronione projektem technicznym (a nie tylko poprzez dobrowolne zobowiązania);

and resources in order to run these applications. This is the basis for innovativeness of independent operators, possibility of developing new applications/products and proposing alternative services instead of duplicating existing services on the basis of vehicle manufacturers' business models;

- secure communication between on-board services and their corresponding back-ends of an independent operator ensuring that the operation of a given application will not be monitored by vehicle manufacturer and will be protected by technical design (not via voluntary commitments).

Źródło/*Source*: FIGIEFA/AFCAR

Umożliwienie niezależnym operatorom nawiązania bezpośredniej relacji z własnym klientem bez udziału konkurenta jest tu kluczowe. Zakłada się tu możliwość bezpośredniego zarządzania zgodami pomiędzy właścicielem pojazdu/kierowcą a dostawcą jego usług, bez pośrednictwa producenta samochodu.

Proponowane rozwiązanie jest na tyle rozbudowane i spełnia tyle rozmaitych funkcji, że szczegółowe ich omówienie wymagałoby osobnej publikacji. Dla zilustrowania jego funkcjonowania posłużmy się zatem przykładem. Może nim być chociażby kwestia dodawania do systemu nowych aplikacji z możliwością nadpisywania danych, celem korzystania z nich w pojeździe.

W takim przypadku zakłada się, że usługodawcy chcący tworzyć aplikacje powinni poprosić o autoryzację (jako programista) od jednostki oceniającej zgodność (Conformity Assessment Body – CAB[5]). W tym celu powinni dostarczyć dowody, że prowadzą legalną działalność (rejestracja firmy, zaświadczenie o zgodności podatkowej, niekaralność itp.) i poinformować CAB o profilu użytkownika i sposobie użytkowania aplikacji, pod kątem których planują kierować swój produkt bądź usługę. Z kolei dostawca platformy oferującej tego typu aplikacje, jak na przykład AppStore czy Google Play, powinien zapewnić zarejestrowanym i autoryzowanym dostawcom usług wszystkie niezbędne informacje dotyczące tworzenia aplikacji celem ich uruchamiania w tych środowiskach, w tym wytyczne programistyczne oraz informacje o dostępnych narzędziach informatycznych. Powinny one obejmować w pełni udokumentowane pakiety SDK (Software Development Kit), w tym między innymi: opis API, przykładowe kody i zestawy/szablony widżetów do rozwoju interfejsu HMI[6]. Informacje powinny również zawierać listę obsługiwanych standardów, z pełnym odniesieniem do odpowiednich wersji, które są obsługiwane w każdym pojeździe. Wymagane informacje powinny obejmować:

Enabling independent operators to establish a direct relationship with their customer without the participation of their competitors is important. The possibility of direct consent management between the vehicle driver/owner and the service provider without the interposition of vehicle manufacturer is assumed.

The proposed solution is so extensive and meets many different functions that their detailed overview would need a separate paper. We will thus illustrate its functioning by an example, e.g. the issue of adding new applications with write access rights to the system with an aim of using them in the vehicle.

In such case it is assumed that service providers willing to develop applications shall ask for authorisation (as a programmer) from the Conformity Assessment Body (CAB)[5]. To do so they shall provide evidence that they are a legitimate business (company registration, tax compliance certificate, no criminal record, etc.) and inform CAB about the user and the application usage profile they require to address their target users of the product or service. The online store platform Supplier (e.g. AppStore or Google Play) shall provide registered and authorised service providers with all necessary information concerning the development of an app to run in these environments, including programming guidelines and information about available IT tools. They shall include the fully documented Software Development Kits, including among others: the description of API, sample codes and sets/kits of widgets for the HMI development[6]. Information shall include the list of supported standards fully referencing respective versions supported in each vehicle. The required information shall comprise:

[5] Organ oceny zgodności (Conformity Assessment Body – CAB) - w proponowanych rozwiązaniach ma to być organ odpowiedzialny za kontrolę dostawców usług internetowych i wydawanie certyfikatów kontroli zgodnie z zaproponowanym schematem, aby dostawcy usług internetowych mogli być zatwierdzani i upoważnieni do opracowywania i wdrażania aplikacji pokładowych zapewniających zdalny dostęp do danych i funkcji pojazdu w sektorze motoryzacyjnym. CAB ma być również odpowiedzialny za dochodzenie w sprawie skarg dotyczących nadużycia oraz za przekazanie ich wyników EVIC i właściwemu organowi w przypadku cofnięcia zezwolenia. W proponowanym schemacie CAB musi być akredytowana przez krajową jednostkę akredytującą (NAB).

[6] Interfejs człowiek-maszyna (HMI). Interakcja między człowiekiem, a sprzętem i oprogramowaniem komputera pojazdu, umożliwiająca ludziom interakcję z funkcjami samochodu i sterowanie nimi.

[5] Conformity Assessment Body (CAB) – in proposed solutions the body responsible for inspection of internet service providers (ISPs) and for issuing the inspection certificates according to the proposed scheme, so that ISP's can be approved and authorized to develop and deploy in-vehicle applications providing remote access to vehicle data and functions in the automotive sector. The CAB is also responsible for investigating claims of misuse and for communicating the result to the EVIC and to the certification authority in case the authorization and approval should be revoked. The CAB must be accredited by the National Accreditation Body (NAB).

[6] Human Machine Interface (HMI). The interaction between a human and the hardware and software of a vehicle's computer, enabling humans to interact with and control functions of the car.

- Dane, funkcje i zasoby oparte na numerze identyfikacyjnym pojazdu (VIN) niezbędne do tworzenia aplikacji wykorzystujących standardy dostępu, w tym obsługiwane standardy dostępu;
- Odniesienie do znormalizowanej listy funkcji i danych oraz sposobu ich wykorzystania przez aplikację hostowaną w pojeździe;

- Data, functions and resources based on vehicle identification number (VIN) necessary for the development of applications using access standards, including the supported ones;
- Reference to the harmonised list of functions and data and the way of their usage by the application hosted in vehicle;

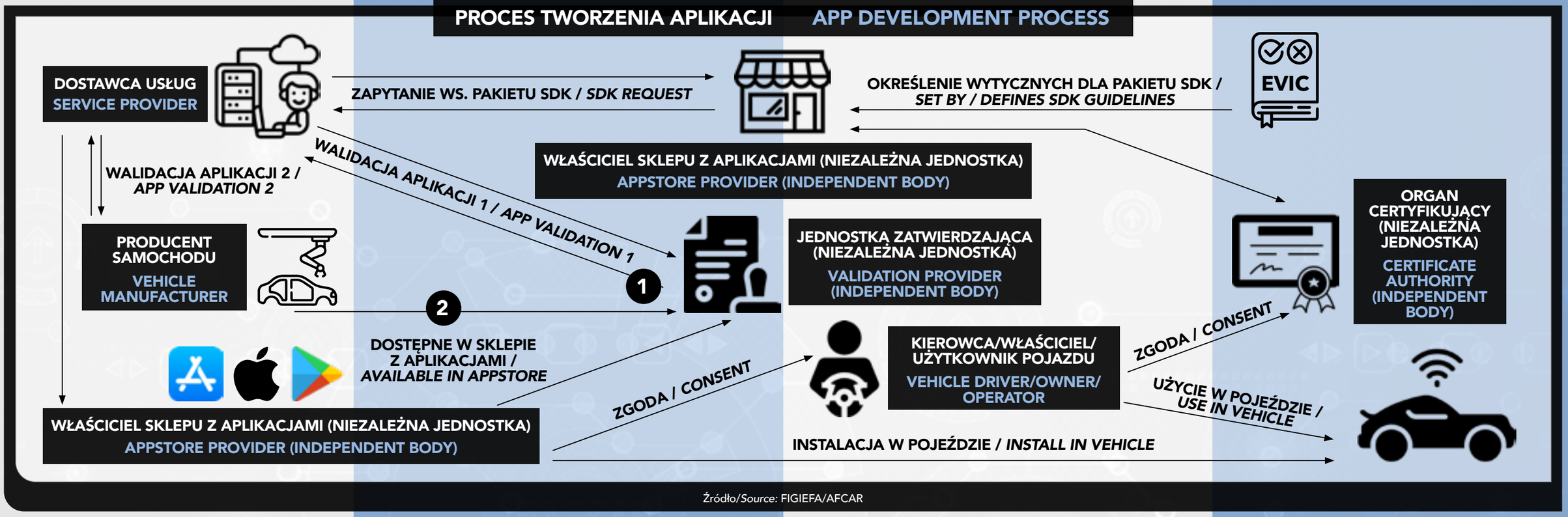
- Ogólnie obowiązujące/znormalizowane wytyczne dotyczące rozwoju aplikacji.

W celu umożliwienia usługodawcom opracowania aplikacji dla pojazdu, musi zostać wprowadzony zestaw narzędzi i procesów wspierających.

- Generally applicable/standardised guidelines for the development of applications.

In order to enable the service providers to develop applications for a vehicle, a set of tools and supporting processes must be implemented.

PROCES TWORZENIA APLIKACJI APP DEVELOPMENT PROCESS



Źródło/*Source:* FIGIEFA/AFCAR

Aby zatem móc opracować i wprowadzić na rynek aplikację pokładową lub pobrać dane z pojazdu w ramach S-OTP należy przeprowadzić następujący proces w celu zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu i danych, który można wyjaśnić w 4 prostych krokach:

- Należy poprosić o dostęp, jako autoryzowany dostawca usług (Service Provider - SP);
- Należy wykonać walidację aplikacji;
- Należy opublikować aplikację na platformie oferującej tego typu aplikacje;
- Można korzystać z aplikacji w pojeździe[7] .

Therefore, in order to develop and introduce on the market an on-board application or download data from the vehicle within S-OTP in a way guaranteeing vehicle and data security, the following process shall be completed in four simple steps:

- request access as authorised service provider (Service Provider - SP);
- validate the application;
- publish application in the online store;
- use the application in the vehicle[7].

[7] Źródło: Creating a level playing field for vehicle data access: Secure On-board Telematics Platform Approach An in-vehicle, interoperable, secure and standardised telematics platform Secure OTP – the equal basis for competing remote vehicle services. Version 1.0 February 2021

[7] Source: Creating a level playing field for vehicle data access: Secure On-board Telematics Platform Approach An in-vehicle, interoperable, secure and standardised telematics platform Secure OTP – the equal basis for competing remote vehicle services. Version 1.0 February 2021

DZIAŁANIA NA POZIOMIE UNII EUROPEJSKIEJ

ACTIVITIES ON THE EU LEVEL

Data Act, którego projekt został ogłoszony w Brukseli 23 lutego 2022 r. będzie mieć istotne i bardzo pozytywne znacznie dla ochrony konkurencji i konsumentów. Ustanowi on bowiem kluczowe zasady i reguły dotyczące postępowania z danymi, które będą powszechnie stosowane również w naszej branży chroniąc w szczególny sposób podmioty posiadające trwale słabszą pozycję konkurencyjną, z których usług korzystają jednak zarazem w szerokim stopniu słabsze ekonomicznie warstwy społeczeństwa w Polsce i w Europie.

Jednak aby tak się stało w odniesieniu do branży motoryzacyjnej, regulacji horyzontalnej musi towarzyszyć także dedykowana regulacja branżowa, uwzględniająca wiele kluczowych szczegółów, które nie mają szans znaleźć się w horyzontalnym akcie nie odnoszącym się precyzyjnie do specyfiki branży motoryzacyjnej.

W związku z powyższym szeroka koalicja reprezentująca europejskich dealerów samochodowych, producentów i dystrybucję części, jak również i konsumentów, w tym FIGIEFA oraz CLEPA, których jedynym w Polsce członkiem jest SDCM, wezwała Unię Europejską do uwzględnienia podczas stanowienia prawa w zakresie dostępu do danych pokładowych także konieczności uwzględnienia potrzeb branży motoryzacyjnej. Koalicja AFCAR i koordynująca ją FIGIEFA proponują w tym zakresie uwzględnienie propozycji dotyczącej stworzenia bezpiecznej pokładowej platformy telematycznej (S-OTP). Argumenty techniczne i handlowe na poparcie tej koncepcji zostały przedstawione w szczegółowym dokumencie pt.: „Tworzenie równych szans dla dostępu do danych pojazdu: propozycja bezpiecznej pokładowej platformy telematycznej”[8], a udział w jego powstaniu mieli: wydawcy informacji technicznych, dealerzy, warsztaty i dostawcy wyposażenia warsztatów, producenci opon, dystrybutorzy części, firmy leasingowe i wynajmujące pojazdy, a także konsumenci.

The Data Act, the draft of which was announced on 23rd February 2022 in Brussels will have very positive significance for competition and consumer protection. It will establish the key principles and rules for handling data, which will also be widely used in our industry, protecting in a special way entities with a permanently weaker competitive position, whose services are, however, also used by the economically weaker social strata in Poland and Europe to a large extent.

However, for this to happen in the automotive industry, horizontal regulation must also be accompanied by industry-specific regulation, taking into account many key details that have no chance of being included in a horizontal regulation that does not precisely refer to the specificity of the automotive industry.

Therefore, a wide coalition representing European car dealers, manufacturers and parts distribution as well as consumers, including FIGIEFA and CLEPA, whose only member in Poland is SDCM, called on the European Union to take into account the needs of automotive industry. The AFCAR coalition, and its coordinator FIGIEFA, calls to take into account the proposal to create a secure on-board telematics platform (S-OTP). The technical and commercial arguments to support this concept are set out in the detailed document “Creating a level playing field for Vehicle Data Access: Proposal for a Secure On-Board Telematics Platform”[8], and contributing to its creation were: publishers of technical information, dealers, workshops and garage equipment suppliers, tire manufacturers, parts distributors, leasing and rental companies, as well as consumers.

[8] https://www.figiefa.eu/creating-a-level-playing-field-for-vehicle-data-access-secure-on-board-telematics-platform-approach/

[8] https://www.figiefa.eu/creating-a-level-playing-field-for-vehicle-data-access-secure-on-board-telematics-platform-approach/

Problemy te omawia także ostatni raport z badania TRL[9] zlecony przez Komisję Europejską wskazując, że źródłem ich są zamknięte systemy telematyczne producentów pojazdów. Inne badanie, zlecone przez organizację konsumencką FIA Region I[10], wykazało, że jeśli model taki będzie nadal się umacniał na rynku, może doprowadzić do tego, że konsumenci i niezależni usługodawcy będą musieli zaabsorbować dodatkowe koszty w wysokości około 65 miliardów euro rocznie do 2030 roku związane z ograniczonym dostępem do niezależnego rynku przystępnych cenowo napraw.

Wreszcie temat ten w październiku 2021 roku był także przedmiotem spotkania branży z unijnym komisarzem ds. przemysłu Thierrym Bretonem. Podczas tego spotkania Komisarz stwierdził, że dostrzega potrzebę rozważenia przygotowania „dodatkowego aktu prawnego" zawierającego postulowane przez branżę elementy. Wierzymy, że finalnie znajdzie to odzwierciedlenie w tworzonych przepisach.

Na ten moment Komisja planuje stworzenie takiej, dodatkowej regulacji, lecz zakłada publikację propozycji w 3 lub 4 kwartale 2022 r., a czas jest w tym przypadku kluczowy. Istnieje duża obawa, że Komisji nie uda się doprowadzić do przyjęcia projektu do końca swojej kadencji. Jest to scenariusz, którego – w opinii SDCM - należy za wszelką cenę unikać. Aby projekt miał jakąkolwiek szansę przejść przez pełną zwykłą procedurę ustawodawczą, powinien bowiem zostać ogłoszony najpóźniej po drugim kwartale 2022 r. Wszelkie opóźnienia mogą skutkować przesunięciem tego ważnego prawodawstwa chroniącego konsumentów i MŚP na kolejne kadencje Komisji Europejskiej i Parlamentu Europejskiego, zagrażając konkurencyjności i przetrwaniu 500 000 firm oraz 4,5 miliona miejsc pracy w Unii Europejskiej.

These problems are also discussed in the latest study report TRL[9] (commissioned by the European Commission) indicating that they are rooted in closed telematics systems of vehicle manufacturers. Another study commissioned by a consumer organization FIA Region I[10], showed that if this model continues to strengthen, it could lead to consumers and independent service providers having to absorb additional costs of around EUR 65 billion per year by 2030 related to limited access to the independent affordable repair market.

Finally, the topic was also the subject of an industry meeting in October 2021 with EU Industry Commissioner Thierry Breton. During this meeting, the Commissioner stated that he saw the need to consider the preparation of an "additional legal act" containing the elements requested by the industry. We believe that it will ultimately be reflected in the created regulations.

The official work plans of the Commission including the creation of such additional regulation envisage the publication of the legislative proposal in Q3 or Q4 2022, and time is crucial in this case. At present, there has been a concern that the Commission will not be able to get the project approved by the end of its term of office. This is a scenario that, in the opinion of SDCM, should be avoided at all costs. In order for the draft to have any chance of passing through the full ordinary legislative procedure, it should be announced no later than in the second quarter of 2022. Any delays could result in this important consumer and SME protection legislation being postponed to the next mandate of the European Commission and the European Parliament, jeopardizing competitiveness and the survival of 500,000 companies and 4.5 million jobs in the European Union.

[9] https://trl.co.uk/temporary-landing-pages/access-to-vehicle-data-consultation

[10] https://www.fiaregion1.com/study-confirms-the-need-for-an-upgraded-liability-framework-fit-for-the-digital-world/

[9] https://trl.co.uk/temporary-landing-pages/access-to-vehicle-data-consultation

[10] https://www.fiaregion1.com/study-confirms-the-need-for-an-upgraded-liability-framework-fit-for-the-digital-world/

BRAK DZIAŁAŃ LUB WYBÓR EXVE – NEGATYWNY WPŁYW NA UCZESTNIKÓW RYNKU MOTORYZACYJNEGO

NO ACTION OR CHOICE OF EXVE - NEGATIVE IMPACT ON THE AUTOMOTIVE MARKET PARTICIPANTS

Przy wartości ponad 240 mld EUR istniejący rynek napraw i serwisowania jest obecnie znacznie większy niż powstający rynek nowych usług. Ponieważ łączność z pojazdem zapewnia informacje z pierwszej ręki o nadchodzącym zapotrzebowaniu na usługi, kluczowe znaczenie dla konsumentów i właścicieli flot będzie mieć możliwość dyskretnego dzielenia się takimi informacjami z wybranym przez siebie partnerem serwisowym. Techniczna możliwość świadczenia takich usług i zdalnej interakcji z kierowcą pojazdu będzie miała fundamentalne znaczenie dla wszelkiego rodzaju uczestników rynku w celu świadczenia konkurencyjnych usług naprawczych i serwisowania dopasowanych do potrzeb konsumentów.

Pojawienie się połączonych pojazdów dramatycznie zmienia zatem krajobraz motoryzacyjny. Dane, które wcześniej były dostępne za pośrednictwem fizycznego połączenia i narzędzia diagnostycznego w warsztacie, są coraz bardziej dostępne zdalnie, a konkurencja zaczyna się teraz już w pojeździe, gdzie jakość i ilość dostępnych danych oraz możliwość bezpiecznego dostępu do funkcji samochodu determinują jakość i rodzaj oferowanych usług.

Aby zapewnić konkurencję między podmiotami rynkowymi, niezależny i niemonitorowany dostęp do danych i zasobów w pojazdach będzie kluczem do wykorzystania pełnego potencjału nowych i innowacyjnych modeli biznesowych opartych na danych oraz do utrzymania uczciwej konkurencji na rynku usług motoryzacyjnych.

At more than EUR 240 billion, the existing repair and maintenance market is now much larger than the emerging market for new services. As connectivity provides first-hand information on impending service demands, it will be crucial for consumers and fleet owners to be able to share this information discreetly with a service partner of their choice. The technical ability to provide such services and to interact remotely with the vehicle's driver will be of fundamental importance for all kinds of partners to provide competitive repair and maintenance services in the interest of consumers.

The advent of connected vehicles is changing the automotive landscape dramatically. Data that was previously available via a physical connection and a diagnostic tool in the workshop are becoming more and more available remotely, and the competition now starts in the vehicle, where the quality of data, the amount of available data and the ability to safely access the car's functions determine the quality and type of offered services.

To ensure competition between market players, independent and unmonitored access to in-vehicle data and resources will be key to unlocking the full potential of new and innovative data-driven business models and to maintaining fair competition in the automotive services market.

WPŁYW ROZWIĄZAŃ DOTYCZĄCYCH DOSTĘPU DO DANYCH NA KONSUMENTÓW

IMPACT OF DATA ACCESS SOLUTIONS ON CONSUMERS

Obecnie konsumenci w Polsce i w całej UE mają swobodę wyboru miejsca naprawy i konserwacji pojazdów. Jest to poparte rygorystycznymi przepisami dotyczącymi informacji o naprawach i konserwacji (RMI), które zostały ustanowione w ciągu ostatniej dekady i zostały wzmocnione w rozporządzeniu 858/2018 dotyczącym homologacji typu. Podobnie, te same prawa powinny być zagwarantowane w cyfrowym świecie danych: konsumenci powinni mieć swobodę wyboru wybranego przez siebie usługodawcy. W opinii SDCM na obecną chwilę jedynie rozwiązanie S-OTP gwarantuje taki scenariusz. Scenariusz przeciwny – czyli wybór koncepcji ExVe lub brak działań legislatora europejskiego spowoduje ograniczenie konkurencyjności. To postawi wielu polskich i europejskich przedsiębiorców z sektora MŚP w niekorzystnej sytuacji i negatywnie wpłynie na ich długoterminową rentowność. Powodować to będzie także stopniowe, ale nieuchronne doprowadzenie do uprzywilejowania, a finalnie monopolu producentów pojazdów. Na końcu za powyższe niekorzystne zmiany zapłacą konsumenci, którzy będą skazani na jeden, jedyny kanał (czyli producentów pojazdów), który będzie oferował usługi dostępu do danych pokładowych pojazdów.

Currently, consumers in Poland and throughout the EU are free to choose where to repair and maintain their vehicles. This is backed up by the stringent Repair and Maintenance Information (RMI) rules that have been established over the past decade and have been reinforced in the Type Approval Regulation 858/2018. Likewise, the same rights should be guaranteed in the digital world of data: consumers should be free to choose the service provider of their choice. In the opinion of SDCM, at the moment only the S-OTP solution guarantees such a scenario. The opposite scenario - i.e. the choice of the ExVe concept or the lack of action by the European legislator will reduce competitiveness. This will put many European and Polish SMEs at a disadvantage and will undermine their long term viability. It would also lead to gradual but inevitable introduction to a privileged position and ultimately a monopoly of vehicle manufacturers. Finally, the above will be paid by consumers who will be condemned to one channel (vehicle manufacturers) that will offer access to vehicle on-board data services.

Zagwarantowanie właścicielom pojazdów, kierowcom i pasażerom możliwości wyboru spośród różnych usług przy jednoczesnym zapewnieniu, że niezależni dostawcy usług są w stanie zaproponować konkurencyjne rozwiązania, jest kluczem do ustanowienia skutecznego i uczciwego rynku usług motoryzacyjnych. Nowoczesne pojazdy generują ogromne ilości danych, które mogą być wykorzystane przez usługodawców do rozwoju zupełnie nowych usług, jeśli tylko wyrazi na to zgodę konsument. Dostęp do danych, funkcji i zasobów w pojeździe należy zapewnić bez ograniczania konkurencji między zainteresowanymi stronami, w tym także producentami pojazdów. Rozwiązanie tych problemów ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia europejskim i polskim konsumentom korzystania z możliwości oferowanych przez prawidłowo funkcjonujący, konkurencyjny rynek usług motoryzacyjnych.

Tymczasem producenci pojazdów mają aktualnie wyłączną kontrolę nad danymi pokładowymi i dostępem do coraz bardziej zdigitalizowanego samochodu. Zatem wszyscy niezależni dostawcy usług, którzy chcieliby oferować swoje usługi użytkownikom samochodów, potrzebują zgody (a zatem umów) z producentami pojazdów na uzyskanie dostępu do:

a) danych w pojeździe, które są im niezbędne jako dane wejściowe dla ich usług; i/lub do podłączonego samochodu, jeśli potrzebują dostępu do systemu informatycznego lub interfejsu HMI samochodu w celu świadczenia tych usług

b) i/lub komunikacji z użytkownikami samochodu.

Giving vehicle owners, drivers and passengers a choice between a variety of services while ensuring that independent service providers are able to offer competitive solutions is key to establishing an efficient and fair market in automotive services. Modern vehicles generate huge amounts of data that can be used by service providers to develop completely new services with the consent of the consumer. Access to data, functions and resources in a vehicle should be ensured without restricting competition between the parties concerned, including vehicle manufacturers. Solving these problems is of key importance to ensure that European and Polish consumers benefit from the opportunities offered by a properly functioning, competitive automotive services market.

Meanwhile, vehicle manufacturers currently have sole control over on-board data and access to an increasingly digitized car. Thus, all independent service providers who wish to offer their services to car users need approval (and therefore contracts) with vehicle manufacturers to access:

(a) the in-vehicle data they need as input to their services; and / or to a connected car if they need access to the car's IT system or HMI to provide these services

b) and / or communication with car users.

MICHAŁ HERDE

Prezes Oddziału Federacja Konsumentów Oddział w Warszawie

President of the Department Polish Consumers' Association, Department in Warsaw

Tak długo, jak producenci pojazdów sprawują wyłączną kontrolę nad dostępem do danych, konsumenci mogą wybierać tylko między tymi dostawcami usług, którzy zawarli umowy z producentami pojazdów. Ponieważ samochód jest drogim i trwałym dobrem, właściciele samochodów są „zamknięci" w zamkniętym systemie producentów pojazdów. Dlatego też producenci pojazdów znajdują się w pozycji „monopolistycznej" – kontrolują całkowicie dostęp do danych w pojeździe i mogą zwiększyć swoje zyski poprzez „sprzedawanie" dostępu do pojazdu niezależnym usługodawcom.

Należy podkreślić, że przedłużanie tego stanu oznaczać może trwałe, nieodwracalne i niekorzystne dla konsumentów zmiany włącznie z eliminowaniem niektórych podmiotów z rynku, ograniczenia dostępu do niektórych usług, a także nieuzasadnione podnoszenie cen dla klientów końcowych.

As long as vehicle manufacturers have sole control over access to data, consumers can only choose between service providers that have contracted with vehicle manufacturers. Since the car is an expensive and durable item, car owners are "locked into" a closed system of vehicle manufacturers. Therefore, vehicle manufacturers are in a monopolistic position - they control access to vehicle data completely and can increase their profits by "selling" access to the vehicle to independent service providers.

It should be emphasized that prolonging this state of affairs may mean permanent, irreversible and unfavourable changes for consumers, including eliminating certain entities from the market, limiting access to certain services, and unjustified price increases for end customers.

Zdaniem Federacji Konsumentów właściciele pojazdów, konsumenci, powinni posiadać jak najdalej idącą kontrolę nad swoimi danymi wytwarzanymi w ramach użytkowania. Jest to stanowisko zbieżne ze stanowiskiem BEUC – europejskiej organizacji konsumenckiej, której członkiem jest Federacja. BEUC reprezentuje krajowe organizacje konsumenckie z całej Unii Europejskiej i w ich imieniu podejmuje działania na poziomie legislatywy unijnej.

Nasze stanowisko jest tym samym zbieżne ze stanowiskiem BEUC wyrażonym w piśmie kierowanym do Komisji Europejskiej z 2 lipca 2021 r. (https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2021-062_beuc_and_fia_joint_letter_on_urgent_need_for_a_legislative_proposal_on_access_to_in-vehicle_data_and_functions.pdf).

Uważamy tym samym, że:

- nowe regulacje powinny zawierać zasady umożliwiające konsumentom kontrolę i zarządzanie przepływami danych, które generują podczas korzystania z samochodu;
- powinny zostać zaproponowane wyważone ramy gwarantujące sprawiedliwy i efektywny dostęp do danych pojazdu przez dostawców usług mobilności tak, aby producenci samochodów nie narzucili własnych preferowanych rozwiązań technicznych,
- dane pochodzące z pojazdu można uznać za dane osobowe; Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/770 z dnia 20 maja 2019 r. w sprawie niektórych aspektów umów o dostarczanie treści cyfrowych i usług cyfrowych pozwala przyjąć, że udostępnianie danych stanowi rodzaj zapłaty za świadczenie usług – ograniczenie dostępności do danych może zrodzić ryzyko monopolizacji danych, bez właściwej kontroli ze strony właścicieli tych danych,

According to the Polish Consumers' Association car owners, consumers shall have as much control as possible over their data generated while using a car. This position is in line with that of BEUC – the European Consumer Organisation, the member of which is the Polish Consumers' Association. BEUC represents national consumer organisations throughout Europe and acts on their behalf on the level of EU legislation.

Our position is therefore in line with that of BEUC expressed in the letter addressed to the European Commission of 2nd July 2021 (https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2021-062_beuc_and_fia_joint_letter_on_urgent_need_for_a_legislative_proposal_on_access_to_in-vehicle_data_and_functions.pdf).

We therefore believe that:

• new regulations shall contain rules enabling consumers to control and manage the flow of data generated by vehicles in use;

• new, balanced framework should be proposed to ensure fair and effective access to in-vehicle data by mobile services providers so that vehicle manufacturers did not impose their own proprietary preferred technical solutions;

• in-vehicle data can be deemed to be personal data; Directive (EU) 2019/770 of the European Parliament and of the Council of 20th May 2019 on certain aspects concerning contracts for the supply of digital content and digital services allows to assume that sharing data is a kind of payment for rendering services – the restriction of accessibility of data may result in the risk of monopolisation of data without the proper control of the data owners;

- nowa inicjatywa powinna wspierać rozwój innowacji zorientowanych na konsumenta, umożliwić kierowcom sprzeciwienie się udostępnianiu ich danych osobowych, zapewnić wysoki poziom cyberbezpieczeństwa, oferować konsumentom rozwiązania techniczne, które pomogą im kontrolować i zarządzać ich osobistymi informacjami i korzystać z praw do przenoszenia danych i zapewnić skuteczną konkurencję na rynku, oferując konsumentom realny wybór produktów oraz usługi.

- UE musi sprzyjać wdrażaniu rozwiązania technicznego umożliwiającego sprawiedliwy dostęp do danych pojazdu dla osób trzecich pozostających pod kontrolą.

- new initiative shall promote the development of consumer-oriented innovativeness, enable the drivers to object to sharing their personal data, provide high level of cybersecurity, offer consumers technical solutions which will help them control and manage their personal information and exercise their data portability rights and ensure effective competition on the market, offering consumers real choice of products and services;

- UE must foster the implementation of a technical solution allowing fair access to in-vehicle data for third parties under control.

MICHAŁ KANOWNIK

Prezes Związku Cyfrowa Polska

President of ZIPSEE "Digital Poland"

Uwolnienie danych pokładowych na potrzeby działalności większej liczby podmiotów aktywnych na rynku motoryzacyjnym to prosty przepis na wzmożoną konkurencję, a w efekcie szybsze powstawanie innowacyjnych rozwiązań. To również jedyna droga do pełnego udziału tej branży w budowie cyfrowej gospodarki opartej o dane.

We wszystkich sektorach dane stają się paliwem dla postępu oraz rozwoju cyfrowych narzędzi i usług. Nie ma żadnego powodu, by sektor motoryzacyjny – a szczególnie tworzące go małe i średnie przedsiębiorstwa, chcące oferować usługi na miarę XXI w. – miał zrezygnować z pełnej gamy szans, jakie oferuje rozwój gospodarki opartej o dane. Warunkiem jest jednak możliwość ich swobodnego wykorzystania. Z ogromną nadzieją patrzę zatem na możliwości, jakie niesie przepływ informacji dzięki otwartym systemom danych pokładowych i funkcji aut w modelu S-OTP. Przyczynią się one nie tylko do większej konkurencji oraz innowacyjności na rynku automotive, ale również do rozbudowy wachlarza i narzędzi cyfrowych dostępnych dla konsumentów.

The release of on-board data for the needs of a wider number of entities acting on the automotive market is a simple recipe for an increased competition, and as a result, faster development of innovative solutions. This is also the only way to the full involvement of the sector in the development of the digital data-based economy.

In all sectors data is becoming the trigger for the development of digital tools and services. There is no reason why the automotive sector - and especially the SMEs that make it up, willing to offer 21st century services – resigned from the full range of opportunities offered by the development of data-based economy. The condition is, however, that they can be used freely. Therefore, I look with great hope to the opportunities being brought by the flow of data owing to open on-board data systems and functionalities offered by the S-OTP model. They will contribute not only to greater competitiveness and innovativeness on the automotive market, but also to the development of the range of digital tools available to consumers.

WPŁYW NA KONKURENCYJNOŚĆ FIRM

IMPACT ON THE COMPETITIVENESS OF COMPANIES

Nowoczesne samochody to urządzenia Internetu Rzeczy. Są bogato wyposażone w cyfrowe czujniki osadzone w mechanice części i systemy geolokalizacji. Mobilne kanały komunikacji ułatwiają zewnętrzne przetwarzanie i wykorzystywanie danych przez szerokie grono dostawców usług, wielu spośród których to małe i średnie firmy, czasem start-upy. Wiele rodzajów podmiotów rynku może chcieć uzyskać dostęp, aby móc wydobyć z tych danych wartość. Mogą to być zarówno producenci samochodów lub producenci oryginalnego sprzętu (OEM), jak i kierowcy, podmioty autoryzowane przez producentów, a także niezależni dostawcy usług posprzedażowych, operatorzy rynku danych, analitycy itp.

Już teraz dane z pojazdów mogą być wykorzystywane do wielu rodzajów usług, w tym nawigacji, informacji i rozrywki, napraw i diagnostyki oraz usług ubezpieczeniowych. Ponadto takie dane będą odgrywać coraz większą rolę w zachęcaniu konsumentów do kupowania nowych ofert usług powiązanych z motoryzacją. Docelowo można spodziewać się, że nawet niewielkie zmiany w sposobach przepływu danych na tych rynkach mogą powodować przekierowania rzędu miliardów euro w taką, bądź inną stronę. Usługi cyfrowe zwiększą przy tym konkurencję cenową i obniżą ceny na tradycyjnych rynkach usług. Dostęp do danych dotyczących pojazdów będzie zatem kluczowy dla dostawców usług na rynku wtórnym i konsumentów. Potwierdzają to liczne prognozy, z których wynika dość jednoznacznie, że przychody z takich usług będą w dalszym ciągu i coraz dynamiczniej rosły i ich rola będzie w gospodarce coraz bardziej widoczna.

Modern cars are devices of the Internet of Things. They are richly equipped with digital sensors embedded in the mechanics of the parts and geolocation trackers. Mobile communication channels facilitate external processing and use of data by a wide range of service providers, many of which are small and medium-sized companies, sometimes start-ups. Many parties may wish to access to extract value from this data, including car manufacturers or Original Equipment Manufacturers (OEMs), drivers, as well as independent aftermarket service providers, data market operators, analysts, etc.

Already, vehicle data can be used for many types of services, including navigation, information and entertainment, maintenance and diagnostics, and insurance. Moreover, such data will play an increasing role in encouraging consumers to buy new offers of automotive-related services. Ultimately, it can be expected that even small changes in the ways of data flow in these markets may redirect billions of euros in one direction or another. Digital services will increase price competition and lower prices in traditional service markets. Therefore, access to data on cars will be of key importance for service providers on the secondary market and consumers. This is confirmed by numerous forecasts, which show quite clearly that the revenues from such services will continue and grow more dynamically and their role will be more and more visible in the economy.

To bardzo ważne, aby na tym początkowym etapie tworzenia tego rynku znalazło się tam miejsce także dla podmiotów małych i średnich. Umożliwi im to wzięcie udziału w rozwijaniu tego, bardzo perspektywicznego segmentu rynku, tworzenie nowych, innowacyjnych produktów, rozwój kompetencji technologicznych, globalne konkurowanie, wreszcie generowanie wysoko wykwalifikowanych miejsc pracy.

W tym kontekście należy stwierdzić, że proponowane przez niezależnych operatorów rozwiązania umożliwiające równy dostęp do danych w pojazdach dla jak najszerszej grupy podmiotów są bardzo korzystne i potrzebne dla sektora MŚP, a zatem także korzystne dla całej polskiej i europejskiej gospodarki. To także jedna z kluczowych, historycznych szans na wykorzystanie wysokiego potencjału polskich kadr technicznych celem przesunięcia polskiej gospodarki w kierunku najbardziej rozwiniętych państw świata. Warto zatem intensywnie pracować nad usunięciem wszelkich przeszkód – zarówno od strony regulacyjnej, jak i technologicznej, w tym szczególnie aspektów związanych z bezpieczeństwem – aby nie opóźniły one rozwoju krajowych i europejskich podmiotów na tym wysoce zglobalizowanym, dynamicznym i konkurencyjnym rynku.

It is very important that at this initial stage of creating this market there is also a place for small and medium-sized entities. This will enable them to take part in the development of this very prospective market segment, create new, innovative products, develop technological competences, compete globally, and finally generate highly-qualified jobs.

In this context, it should be stated that the solutions proposed by IOs enabling equal access to data in vehicles for the widest possible group of entities, are very beneficial and necessary for the SME sector, and therefore also beneficial for the entire Polish and European economy. It is also one of the key, historic opportunities to use the high potential of Polish technical staff in order to shift the Polish economy towards the most developed countries in the world. It is therefore worthwhile to work intensively to remove all obstacles - both from the regulatory and technological side, especially safety aspects - so that they do not delay the development of national and European actors in this highly globalized and competitive market.

JAKUB BIŃKOWSKI

Członek Zarządu, dyrektor departamentu prawa i legislacji,
Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

Board Member, Director of Legal Department,
Union of Entrepreneurs and Employers

W ZPP opowiadamy się za minimalną możliwą ingerencją legislacyjną w swobodną konkurencję, jednocześnie podkreślając znaczenie jej równych warunków. Każde proponowane bądź obowiązujące w tej sferze rozwiązanie powinno być dogłębnie przeanalizowane w zakresie m.in. jego wpływu na sektor MŚP. Dynamicznie postępująca digitalizacja gospodarki stanowi dla mniejszych podmiotów gigantyczną szansę dotarcia do nowych grup konsumentów, oferowania nowych usług, czy poszerzania zakresu działalności. W tej chwili znacząca część dyskusji o politykach publicznych dotyczy rynku cyfrowego - ważne, by proponowane w tym zakresie rozwiązania były proporcjonalne i nie hamowały rozwoju innowacyjnych rozwiązań, a także nie ograniczały konkurencyjności mniejszych podmiotów. Otwarty i sprawnie funkcjonujący ekosystem rozwiązań cyfrowych - niezależnie od branży, w której byłby stosowany - wiąże się z korzyściami zarówno dla konsumentów, jak i graczy obecnych na rynku.

We postulate the minimal possible legislative interference with free competition, at the same time stressing the importance of its equal chances. Each proposed or binding solution in this respect shall be thoroughly analysed in terms of e.g. its impact on the SMEs sector. The dynamic digitisation of economy is a huge chance for reaching new groups of consumers, offering new services or expanding the scope of operation. At the moment the vast majority of discussions on public policies concerns the digital market – it's important that the proposed solutions in this respect were proportionate and did not hinder the competitiveness of smaller entities. Open and efficient ecosystem of digital solutions – regardless of the sector in which it would be employed, brings benefits both for consumers and market players.

KRZYSZTOF SOSZYŃSKI

Prezes Zarządu SDCM

Honorary president of SDCM

Jako, że usługi naprawy i serwisowania pojazdów stają się coraz bardziej zależne od wykorzystania pokładowych danych, funkcjonalności i zasobów pojazdu, tworzone przepisy prawne powinny uwzględniać interesy wszystkich uczestników rynku serwisowania i napraw. Usługi takie jak diagnostyka prewencyjna (pozwalająca uniknąć awarii), zdalna diagnostyka, dobór części oraz aktualizacje oprogramowania zmieniły podstawę konkurencji w tym sektorze, wpływając na wszystkich uczestników łańcucha wartości rynku motoryzacyjnego. Niezależni usługodawcy prowadzący działalność serwisowania i naprawy pojazdów również muszą dostosować swój model działania do zmieniającego się otoczenia technologicznego. Niestety, w przypadku dominowania na rynku koncepcji ExVe, ich modele biznesowe będą narzucone przez producentów samochodów, gdyż w ramach tego rozwiązania zakres danych i funkcjonalności pojazdu jest w dużej mierze definiowany właśnie przez producentów samochodów, nie dając zbyt wiele miejsca na innowacyjność, a co za tym idzie zmniejszając konkurencyjność niezależnych operatorów względem ich autoryzowanych odpowiedników.

Możliwość wyjścia do klienta z ofertą innowacyjnych, a także konkurencyjnych usług powinna leżeć u podstaw sprawiedliwej konkurencji na rynku napraw i serwisowania pojazdów. W momencie zamknięcia systemów oraz przekierowania komunikacji na serwery będące własnością producentów samochodów, ta równowaga zostaje zaburzona. Wpłynie to nie tylko na efektywność działania niezależnych operatorów na rynku, ale również zablokuje im możliwość rozwoju, skazując ich wyłącznie na oferowanie rozwiązań mieszczących się w zakresie działań określonym przez ich konkurentów. A to nie tylko odbije się na funkcjonowaniu całego rynku motoryzacyjnego, lecz również będzie odbywać się ze stratą dla wolności wyboru konsumentów.

As vehicle repair and maintenance services are becoming more and more dependent on the use of on-board data, functionality and vehicle resources, the legislation that is being developed should take into account the interests of all participants in the maintenance and repair market. Services such as preventive diagnostics (to avoid breakdowns), remote diagnostics, parts ordering and software updates have changed the basis of competition in this sector, affecting all actors in the automotive value chain. Independent service providers for the maintenance and repair of vehicles also need to adapt their operating model to the changing technological environment. Unfortunately, in the case of the ExVe concept dominating the market, their business models will be imposed by car manufacturers, because under this solution the scope of data and functionality of the vehicle is largely defined by car manufacturers, without giving too much space for innovation, thus reducing the competitiveness of independent operators compared to their authorized counterparts.

The possibility of reaching the customer with an offer of innovative and competitive services should be the basis for fair competition in the market of vehicle repairs and servicing. When the systems are shut down and communication is redirected to servers owned only by vehicle manufacturers, this balance is disturbed. This will not only affect the effectiveness of independent operators on the market, but also block their development opportunities, condemning them only to offering solutions falling within the scope of activities specified by their competitors. And this will not only affect the functioning of the entire automotive market, but will also be at a loss to consumers' freedom of choice.

TOMASZ BĘBEN

Dyrektor Zarządzający SDCM

Managing Director SDCM

Niniejsze opracowanie przedstawia stanowisko SDCM oraz jego Członków w rozumieniu interesów niezależnego sektora motoryzacyjnego w Polsce.

Niezależnie od tego, jaką przybierze ona ostateczną formę, unijnej regulacji horyzontalnej dotyczącej dostępu do danych musi towarzyszyć także dedykowana regulacja branżowa, uwzględniająca wiele zapisów, które nie mają szans znaleźć się w uregulowaniu nie odnoszącym się precyzyjnie do specyfiki branży motoryzacyjnej.

Dlatego też tak ważne jest, aby jak najszybciej przyjąć na szczeblu unijnym przepisy, które charakteryzować powinno w szczególności:

- zapewnienie skutecznej konkurencji z równymi regułami gry dla wszystkich uczestników rynku usług cyfrowych;
- wzmocnienie pozycji konsumentów i zapewnienie wolności wyboru;
- nieblokowanie innowacji opartych na danych i wsparcie rozwoju ekosystemów cyfrowych;
- zapewnienie dostępu do wszystkich danych i zasobów, które pojazd technicznie obsługuje;
- uregulowanie roli poszczególnych uczestników wymiany danych;
- umożliwienie bezpośredniego zawierania umów między klientami, a wybranymi przez nich usługodawcami;
- zapewnienie zharmonizowanego systemu certyfikacji dla niezależnych operatorów poszukujących zdalnego dostępu do pojazdu.

This paper represents the opinion of SDCM and its Members, covering the interests of automotive aftermarket in Poland.

Regardless of what its final form, the EU horizontal regulation on data access must also be accompanied by a specific industry regulation, taking into account many provisions that have no chance of being included in a regulation that does not precisely refer to the specificity of the automotive industry.

Therefore, it is so important to adopt provisions at the EU level as soon as possible, which should be characterized in particular by:

- ensuring effective competition with a level playing field for all participants in the digital services market;
- empowering consumers and ensuring freedom of choice;
- not blocking data-based innovation and supporting the development of digital ecosystems;
- providing access to all data and resources that the vehicle technically supports;
- regulating the role of individual participants in data exchange;
- enabling direct conclusion of contracts between customers and service providers of their choice;
- providing a harmonized certification system for independent operators seeking remote vehicle access.

O SDCM

ABOUT SDCM

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM) – to polski głos branży motoryzacyjnej. To reprezentacja 164 największych graczy Przemysłu i Rynku części motoryzacyjnych generujących rokrocznie obroty o wartości blisko 140 mld złotych, tworzących ponad 330 000 miejsc pracy.

SDCM należy do największych organizacji europejskich takich jak: CLEPA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych) i FIGIEFA (Międzynarodowa Federacja Niezależnych Dystrybutorów Motoryzacyjnych).

Stowarzyszenie zrzesza i reprezentuje międzynarodowe przedsiębiorstwa działające w przemyśle motoryzacyjnym, inwestujące w Polsce setki milionów złotych, takie jak Bosch, Brembo, Delphi, Valeo, Federal Mogul, Mahle, ZF TRW, ale również wielu krajowych producentów jak np.: Wuzetem, Asmet czy Tomex. Członkowie SDCM to także najwięksi dystrybutorzy części zamiennych: Inter Cars, Moto-Profil, GroupAuto Polska i wiele innych, jak również sieci warsztatowe zrzeszające łącznie ponad 5000 warsztatów.

CZŁONKOWIE SDCM:

SDCM - Association of Distributors and Producers of Automotive Parts - is the Polish voice of the automotive industry. It is a representation of the 164 largest players in the automotive parts industry and market, generating an annual turnover of nearly PLN 140 billion, creating over 330,000 jobs.

SDCM belongs to the largest European organizations such as: CLEPA (European Association of Automotive Parts Manufacturers) and FIGIEFA (International Federation of Independent Automotive Distributors).

The association associates and represents international companies operating in the automotive industry, investing hundreds of millions of zlotys in Poland, such as Bosch, Brembo, Delphi, Valeo, Federal Mogul, Mahle, ZF TRW, but also many member states, such as: Wuzetem, Asmet or Tomex. SDCM members are also the largest distributors of spare parts: Inter Cars, Moto-Profil, GroupAuto Polska and many others, as well as garage networks associating a total of over 5,000 workshops.

SDCM MEMBERS:

DYSTRYBUCJA / DISTRIBUTION

PRODUKCJA / PRODUCTION

USŁUGI / SERVICES

Europejscy partnerzy SDCM:

FIGIEFA (Międzynarodowa Federacja Niezależnych Dystrybutorów Motoryzacyjnych) – rolą tej organizacji jest monitorowanie rozwoju prawodawstwa europejskiego i międzynarodowego mającego wpływ na motoryzacyjny rynek niezależny oraz reprezentowanie interesów swoich członków wobec instytucji europejskich i międzynarodowych. Celem FIGIEFA jest utrzymanie swobodnej i efektywnej konkurencji na rynku części zamiennych, serwisowania i naprawy pojazdów. Działania w ramach polityki europejskiej muszą zapewniać równe szanse dla niezależnego motoryzacyjnego rynku części zamiennych, który jest częścią przemysłu motoryzacyjnego i który obejmuje ponad 500 000 firm zatrudniających ponad 4,3 miliona osób w całej Europie i oferujących usługi 284 milionom właścicieli pojazdów.

Utworzony w 1997 r., **AFCAR Alliance** (Sojusz na Rzecz Wolności Naprawy Samochodów) przemawia w imieniu szerokiego grona interesariuszy reprezentujących konsumentów z branży motoryzacyjnej, branżę leasingu i wynajmu oraz dużą część motoryzacyjnego, rynku wtórnego, od producentów sprzętu testującego i narzędzi diagnostycznych, po hurtownie części oraz niezależne i autoryzowane warsztaty. Celem AFCAR jest promowanie wolnej konkurencji i sprawiedliwego dostępu do informacji technicznych, a bardziej ogólnie do wszystkich funkcji, które umożliwiają operatorom rynku oferowanie konkurencyjnych usług naprawczych i konserwacyjnych. Członkowie AFCAR to organizacje europejskie: ADPA, AIRC, CECRA, EGEA, FIA , FIGIEFA, Leaseurope.

European SDCM partners:

FIGIEFA (European Federation of Automotive Aftermarket Distributors) – the role of this organisation is to monitor and accompany the development of European and International legislation affecting the automotive aftermarket and to represent the interests of its members towards European and international institutions. FIGIEFA aims at maintaining free and effective competition in the market for vehicle replacement parts, servicing and repair. European policy actions must ensure an equal level playing field for the independent automotive aftermarket, which is part of the automotive industry and which account for more than 500,000 companies employing more than 4.3 million people across Europe and offering services to 284 million vehicle owners and business operators alike.

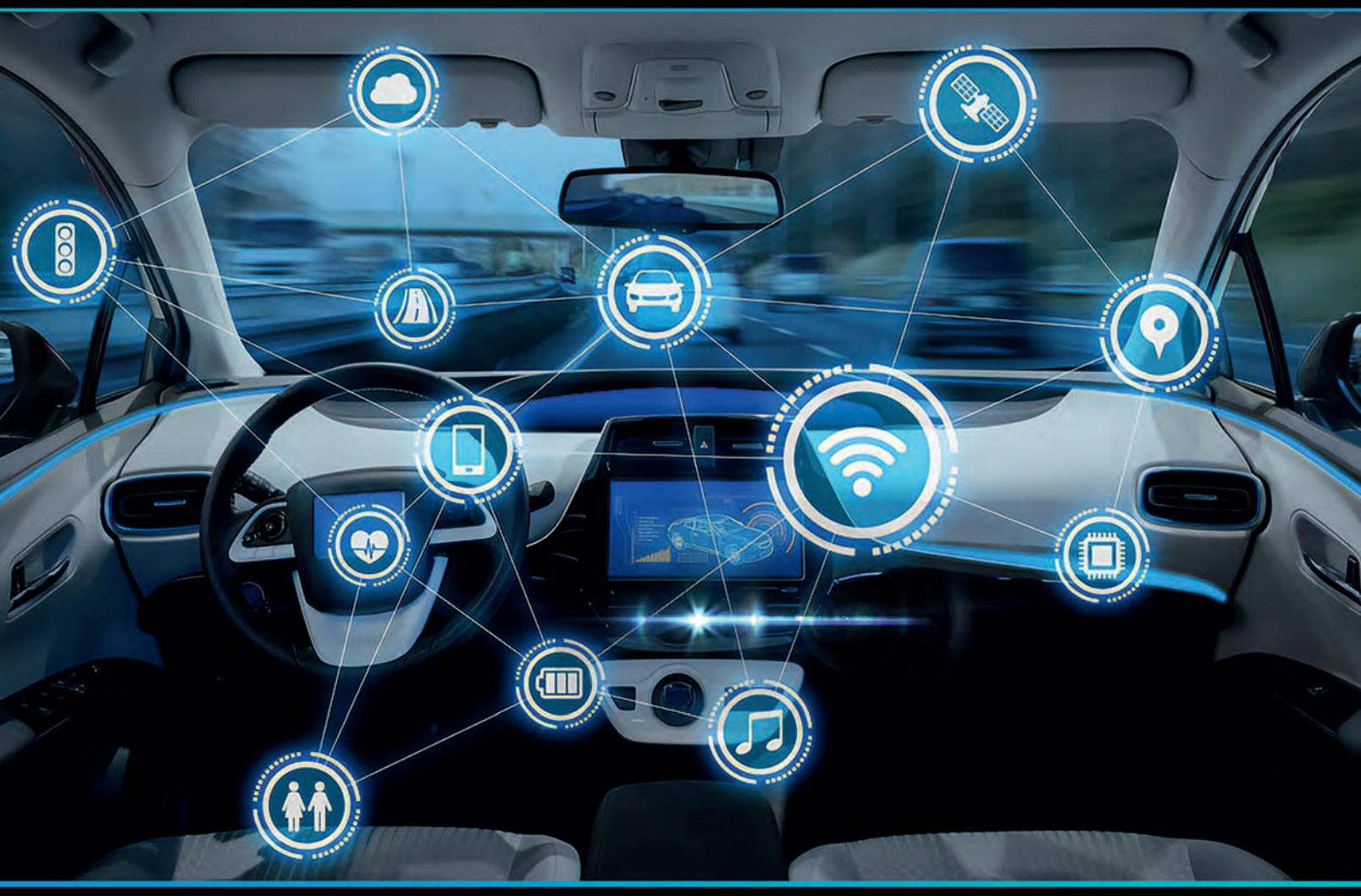
Created in 1997, the **Alliance for the Freedom of Car Repair in Europe (AFCAR)** speaks on behalf of a wide range of stakeholders representing motoring consumers, the leasing and rental industry, and a major part of the automotive aftermarket ranging from test equipment and diagnostic tool manufacturers, parts wholesalers, data publishers as well as independent and authorised repairers. AFCAR's aim is to promote free competition and fair access to technical information and more generally to all features that allow market operators to offer competitive repair and maintenance services. AFCAR's members are the following European associations: ADPA, AIRC, CECRA, EGEA, FIA, FIGIEFA, Leaseurope.

CLEPA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych) jest głosem europejskich producentów części motoryzacyjnych, reprezentujących ponad 3000 firm, które zatrudniają 5 000 000 pracowników, inwestują ponad 30 miliardów euro rocznie w badania i innowacje oraz dostarczają rozwiązania dla bezpiecznej, inteligentnej i zrównoważonej mobilności. CLEPA zrzesza ponad 100 najważniejszych światowych dostawców części, systemów i modułów samochodowych oraz ponad 20 krajowych i europejskich stowarzyszeń branżowych. CLEPA konkretyzuje swoją wizję i realizuje swoją misję poprzez:

- Wspieranie procesu decyzyjnego UE i ONZ oraz kształtowanie ustawodawstwa mającego wpływ na branżę motoryzacyjną;
- Bycie wiarygodnym partnerem dla instytucji UE i władz ONZ;
- Pełne przestrzeganie unijnych przepisów dotyczących konkurencji i przepisów antymonopolowych;
- Zapewnienie spójnego i konsekwentnego rozwoju handlu międzynarodowego oraz globalnej harmonizacji technicznej;
- Promowanie innowacji i zapewnienie finansowania dla sektora B+R+I ze środków UE;
- Aktywne popieranie rozwoju niezbędnych konkurencyjnych warunków ramowych.

CLEPA (European Association of Automotive Parts Manufacturers) is the voice of European automotive suppliers, representing over 3,000 companies which employ 5,000,000 employees, invest over €30 billion yearly in R&I and provide solutions for safe, smart and sustainable mobility. CLEPA brings together well over 100 of the world's most prominent suppliers for car parts, systems and modules and more than 20 national trade associations and European sector associations. CLEPA concretises its vision and realises its mission by:

- Supporting the EU and UN decision-making process and shaping the legislation impacting the automotive business;
- Being a credible partner for the EU institutions and the UN authorities;
- Complying fully with EU competition and antitrust rules;
- Ensuring coherent and consistent development of international trade and global technical harmonization;
- Promoting innovation and ensuring EU funding for RDI;
- Actively endorsing the development of necessary competitive framework conditions.



SDCM

STOWARZYSZENIE DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH

ul. Za Dębami 3
05-075 Warszawa

biuro@sdcm.pl www.sdcm.pl