

Position Paper BOVAG ten behoeve van het Rondetafelgesprek Digitale Zaken (8 december 2021)

Op dit moment zien wij een ontwikkeling ontstaan, waarbij auto's zich steeds meer als digitale platforms ontwikkelen met bijbehorende digitale diensten, als onderdeel van een groter ecosysteem. Deze nieuwe datamarkt ontwikkelt zich in een vacuüm, grotendeels uit het zicht van onze bestaande wet- en regelgeving. De potentiële impact van voertuigdata op onze economie en samenleving is groot. Bij andere digitale sectoren zoals grote techbedrijven en de bankensector hebben wij de noodzaak tot het opstellen van afspraken en regels gezien, 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 de volgende deelmarkt worden waarbij we slechts enkele grote marktspelers overhouden (ook nog eens voor een aanzienlijk deel buiten Europa). Hierdoor is de kans groot dat de Europese consument en het mkb buiten spel gezet kunnen worden. Door te zorgen voor een blijvend gelijk speelveld en concurrentie op de digitale markt te bevorderen, kan juist het potentieel van innovatiekracht van het mkb volledig benut worden en waarborgen we de keuzevrijheid en eigenaarschap van de consument. Het Nederlandse mkb moet ook in de toekomst de kraamkamer kunnen zijn van innovatieve digitale toepassingen.

BOVAG vraagt daarom met deze position paper uw aandacht voor de toekomstige ontwikkelingen die wij als mobiliteitssector zien op het gebied van Digitale Zaken en de impact van data. BOVAG is een brancheorganisatie van ruim 8.000 ondernemers in de mobiliteitssector en vertegenwoordigt daarbij een breed scala aan bedrijven zoals onafhankelijke autobedrijven, merkdealers, schadeherstelbedrijven en verhuur- en leasemaatschappijen.

Verschillende soorten voertuigdata

Binnen voertuigdata onderscheiden we statische voertuigdata en dynamische voertuigdata. Statische data is bijvoorbeeld data voor reparatie en onderhoud oftewel *repair and maintenance information* (RMI). Een andere vorm van statische voertuigdata is data die noodzakelijk is voor het reproduceren van auto-onderdelen, de zogeheten *aftermarket*. In Europese sectorspecifieke wet- en regelgeving zoals de *Motor Vehicle Type Approval Regulation (MV TAR EU 2018/858)* en de *Motor Vehicle Block Exemption Regulation (MV-BER EU 461/2010)* is voor deze soorten statische voertuigdata in de vorm van *soft law* geregeld dat autofabrikanten derden zoals onafhankelijke autobedrijven en merkdealers van andere merken toegang moeten verlenen tot data voor reparatie, onderhoud en het reproduceren van onderdelen.

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. Hoewel op dit moment het aantal '*connected vehicles*' nog beperkt is, dient de politiek oog te hebben voor deze ontwikkeling. Naar verwachting bestaat in 2025 3% van het Europese wagenpark uit '*advanced connected vehicles*', in 2030 zal dit gestegen zijn naar 11% van het Europese wagenpark.¹ De waarde van wereldwijde voertuigdata wordt geschat op 450 tot 750 miljard dollar in 2030.²

¹ [At the Crossroads: The European Aftermarket in 2030](#), Boston Consulting Group, blz 10.

² [Monetizing car data: New service business opportunities to create new customer benefits](#), McKinsey&Company, blz 7.

In de praktijk is het nu al zo dat er al, in beperkte mate, *data-driven*-dienstverlening beschikbaar is. Dynamische data kan bijvoorbeeld worden ingezet voor digitale diensten zoals 'Mobility as a Service' (MaaS), controle van de status van de batterij, een nieuw navigatiesysteem of een dynamische autoverzekering ('*pay how you drive*'). Het kan hierbij gaan om entertainmentdata, (audio, telefoon, navigatie), technisch data (info over status auto en onderdelen) en beveiligingsdata (GPS informatie en info over status voertuigvergrendeling).

Met het oog op de snelheid van de ontwikkelingen in de digitale applicatiewereld, is het van belang dat vroeg in het proces duidelijkheid wordt gegeven over de positie van de verschillende dienstverleners en over het eigenaarschap van en de toegang tot de data. Waarbij uiteraard ook de autofabrikant in de toekomst de mogelijkheid moet hebben tot een eerlijke *return on investment*.

Markt van dynamische voertuigdata is niet gereguleerd door bestaande wet- en regelgeving

Dynamische voertuigdata wordt beheerd door de autofabrikant en deze bepaalt wanneer, tegen welke prijs, welke data en aan wie toegang wordt verleend. Op dit moment verleent de consument – haast vanzelfsprekend en noodgedwongen- volledige toestemming voor alle data bij aanschaf of eerste 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*, voldoen vooralsnog niet voor deze vorm van voertuigdata. Criteria zoals 45 miljoen maandelijkse actieve eindgebruikers betekenen dat geen enkele autofabrikant als 'poortwachter' wordt aangemerkt.

Gebruik het innovatiepotentieel van het mkb

Het gebrek aan (Europese) regelgeving voor dynamische voertuigdata kan leiden tot het ontstaan van 'de facto' poortwachters waarbij andere marktpartijen grotendeels buitenspel kunnen komen te staan voor het aanbieden van hun diensten. Om te voorkomen dat we in een "*winner takes all*" situatie belanden en er geen sprake meer is van een gelijkwaardig speelveld waarin ook het mkb kan participeren, is het noodzakelijk om een aantal afspraken/regels op te stellen zodat we zorgen voor een blijvend gelijk speelveld, concurrentie op de digitale markt te bevorderen, cybersecurity en het waarborgen van de keuzevrijheid van de consument. Ook de autofabrikant moet daarbij aanspraak kunnen maken op de toegevoegde waarde van voertuigdata. Door het opstellen van regels kan het volledig potentieel aan innovatiekracht wat bij het mkb ligt benut worden, waardoor nieuwe services/ oplossingen ontwikkeld kunnen worden met een positieve bijdrage aan de mobiliteit van de consument, de verkeersveiligheid en het milieu.

Kortom, BOVAG roept de Tweede Kamer op om als Nederland een Europese koppositie te ambiëren op het gebied van toegang tot dynamische voertuigdata. Door nu duidelijke regels op te stellen, kan een gelijk speelveld worden gecreëerd waarop het Nederlandse mkb kan concurreren en waarbij de regie en het eigenaarschap van de consument gewaarborgd blijft. Alleen zo kan het Nederlandse mkb haar innovatiekracht in de volle breedte tot bloei brengen.