

# BILEJERES RET TIL EGNE DATA



## Baggrundsnotat: Regler for adgang til data for køretøjer

Nye biler indsamler data, mens de kører, og det er blevet en naturlig del af den teknologiske udvikling, som forbedrer brugeroplevelsen for bilisten, øger trafiksikkerheden og understøtter udviklingen af selvkørende biler. Men det kræver klare rettigheder for forbrugeren for fortsat at sikre sund og lige konkurrence i markedet.

Dette baggrundsnotat går i dybden med den aktuelle problemstilling om data fra biler.

---

### HVAD ER UDFORDRINGEN?

Stadig flere biler registrerer en række data, mens de kører, og sender via bilens computer og en internetopkobling disse data direkte videre til bilfabrikanten. Denne nye kommunikation giver bilisten et væld af muligheder. Rækken af servicetilbud, der kan genereres, kan blandt andet være:

- Anvise ledige parkeringspladser
- Udveksle trafikoplysninger
- Give præcise informationer om tekniske problemer til bilreparatører og dermed sikre en forebyggende vedligeholdelse, så man undgår driftsstop på bilen
- Dele data om bilens kørsel med et forsikringselskab med henblik på en lavere præmie

Allerede i dag har alle nye biler et automatisk nødkaldesystem. Det såkaldte eCall-system, som fra 2018 blev lovpligtigt standardudstyr i nye biler i EU. På sigt er det også denne teknologi, baseret på udveksling af data, som skal understøtte fremtidens førerløse biler i trafikken.

Men det er ikke kun de åbenlyse fordele, bilisterne oplever. Der er også en række udfordringer, som skal håndteres. Det handler især om databeskyttelse, trafiksikkerhed, konkurrenceforhold og klare rettigheder for den enkelte bilist.

Lovgivningen kan ikke følge med i samme hastighed som den digitale udvikling på området. Vi befinder os i et lovgivningsmæssigt limbo, hvor bilfabrikanterne har sat sig tungt på datatrafikken. Det øger deres konkurrencefordele betragteligt for hver dag, der går, uden lovgivning på området.

---

### STÆRKE INTERESSER ER PÅ SPIL

Bilindustrien forsøger at overbevise Kommissionen og Europa-Parlamentet om, at forbrugerne i EU er bedst tjent med, at bilindustrien bevarer kontrollen over bilernes dataopsamlende systemer, og at fabrikanterne ejer de data, som bilerne opsamler. Disse data kan udgøre et kæmpe marked og radikalt ændre hele branchens profil og forretningsmodeller.

”Big data” bliver af mange kaldt det nye råstof, og det er bilindustrien til fulde opmærksomme på.

Bilfabrikanterne har effektivt sat både konkurrence og innovation på det uafhængige marked for reservedele, serviceydelser og reparationsarbejde uden for døren. Denne adgang til data fra bilerne er et eksempel på et klassisk digitalt dilemma. Nogle spillere på markedet får privilligeret adgang til centrale oplysninger, der er nødvendige for at udvikle og forbedre nye produkter eller tjenester, mens andre spillere nægtes adgang.

# BILEJERES RET TIL EGNE DATA



Det er samtidig ikke muligt, at de ekskluderede spillere selv kan tilegne sig de nødvendige data. Alle andre end bilfabrikanterne står indtil videre uden direkte adgang til bilernes indsamlede data og kommunikation med bilens indbyggede computer. Det samme gør sig gældende for den direkte kommunikation med bilens ejer via den centrale informationskærm i instrumentbordet – med undtagelse af nogle få funktioner, såsom navigation og underholdning.

Denne skævvridning, hvor fabrikanterne har privilligeret adgang til de indsamlede data, skaber reelt et monopol, der begrænser andre aktører end bilfabrikanterne på markedet. Det forringer konkurrencen og indebærer i sidste ende højere priser for forbrugerne.

---

## INGEN LOVGIVNING OM EJERSKAB AF DATA

Der findes endnu ikke hverken national eller europæisk lovgivning om generelt ejerskab af data. Den nuværende lovgivning omhandler alene immaterialretten, strukturerede databaser og computersoftware. Lovgivningen beskytter derfor data, som opfylder nogle begrænsede kvalitative kriterier, mens kvantitativt orienterede data, fx big data, ikke er omfattet af lovgivning.

Det er en stor udfordring, at den gældende lovgivning om beskyttelse af persondata ikke indebærer nogen ejendomsret til data. Formentligt skyldes det, at lovgivningen er baseret på en antagelse om dataindsamling som en trussel og ikke som et aktiv. Som udgangspunkt er lovgivningen i dag en personlig ret, der er beregnet til at beskytte enkeltpersoner mod krænkelse af deres private oplysninger som følge af indsamling, behandling, brug og overførsel af personlige data.

Lovgivningen tager således ikke stilling til den kommercielle værdi af data.

---

## UDEN REGLER OM ADGANG TIL DATA FORVRIDES KONKURRENCEN

Grundlæggende bør data fra bilen tilhøre bilejeren. Bilejeren bør selv kunne vælge, hvilken service man ønsker, hvem der skal levere servicen, og hvem der gives ret til at modtage og læse data fra bilen. Det er ganske enkelt forudsætningen for, at bilejerne får tilbudt en pris, som afspejler sund konkurrence på markedet. Der er derfor akut brug for en lovgivning, der omfatter både forbrugerbeskyttelse og konkurrenceforhold for data fra biler.

Den nuværende situation medfører en risiko for en uhensigtsmæssig markedsdominans og giver i værste fald bilindustrien et monopol.

Den lukkede udformning af telematikapplikationer i bilerne tillader kun bilfabrikanterne selv at få hurtig og rettidig adgang til køretøjsdata. Det er en helt ny unik diagnose- og informationsfordel, som giver mulighed for at tilbyde eksklusive onlineserviceydelse. Desuden medfører den nye teknologi, at bilfabrikanterne får en mulighed for at komme i direkte kontakt med bilens fører via instrumentbordet, som - ud over at være en bekvem kommunikationsvej - giver mulighed for at omgå den traditionelle kundekontakt via bilfabrikanternes netværk af forhandlere.

Bilfabrikkerne må ikke udnytte tekniske muligheder i bilerne til at omgå miljøreglerne - og de skal naturligvis heller ikke bruge teknikken til at afskærme markedet for konkurrence.

# BILEJERES RET TIL EGNE DATA



## GODE INTENTIONER I EUROPÆISK LOVGIVNING GÆLDER IKKE REALTIDSDATA

Med reglerne om adgang til tekniske oplysninger fra biler i Gruppefritagelsesforordningen (forordning (EU) 461/2010 af 27. maj 2010) og i Euro 5/6-forordningen (forordning (EF) No. 715/2007 af 20. juni 2007)<sup>1</sup>, bestræbte EU's lovgivere sig på at sikre konkurrencen på eftermarkedet. Lovgivningen omfatter ikke dataproblematikken, som er beskrevet her, men alene spørgsmål om reparation, anvisninger og oplysninger om fortolkning af data fra målinger.

Det var ikke lovgivernes intention, at bilfabrikkerne skulle opnå store fordele ved at være dem, der oprindeligt samlede køretøjet. Når et køretøj er solgt, overgår det til eftermarkedet, og her skulle der herske ensartede konkurrencevilkår for alle aktører. Uafhængige virksomheder skulle have gratis adgang til køretøjets data via OBD-stikket. Samtidig skulle oplysninger om, hvordan køretøjet skal repareres, og hvordan de målte data fortolkes, være tilgængelige for alle aktører på bilfabrikanternes tekniske portaler.

Adgangen til reparationsinformation er forudsat i loven om typegodkendelse af køretøjer, og den underbygger dermed konkurrenceloven. Her indførte medtagelsen af programmeringsstandarder for første gang princippet om "udformning med henblik på reparation" for at tilsikre, at køretøjer kan repareres af uafhængige værksteder og virksomheder. Denne relativt lille tekniske bestemmelse gør det muligt, at biler uanset fabrikat kan blive diagnosticeret på alle værksteder over hele EU, så de hurtigt kan komme tilbage på vejene.

Disse forudsætninger for uafhængige aktørers rettigheder under konkurrenceloven, gruppefritagelsesforordningen og i de tekniske bestemmelser i Euro 5/6-forordningen stammer imidlertid fra en tid, hvor man ikke kunne forudse den tekniske udvikling. Adgangen til data via fysiske tilslutninger er blevet indskrænket samtidig med, at bilerne indeholder et voksende antal komponenter, som kan fjernmonitoreres. Ved den seneste ændring af reglerne om typegodkendelse i 2018 forsømte Kommissionen beklageligvis at opdatere lovgivningen i overensstemmelse med den tekniske udvikling i bilerne.

Der er derfor akut behov for ny lovgivning, hvis de europæiske lovgiveres intentioner om at sikre konkurrence og innovation på eftermarkedet skal imødeses. Oplysninger om, hvordan man vedligeholder eller reparerer et køretøj, og hvordan man fortolker data, bliver værdiløse, hvis der ikke er adgang til måledata, eller hvis adgangen er stærkt begrænset, fordi telematiksystemet er teknisk - og dermed faktisk - lukket.

<sup>1</sup> Euro 5/6-forordningen nu er inkorporeret og konsolideret i ny rammeforordning for typegodkendelse (forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018)

---

## EN ROBUST JURIDISK RAMME FOR ADGANG TIL DATA

Det er altgørende at sikre en robust lovgivning om fri bevægelse af indsamlet data fra bilerne. Robuste regler vil give de uafhængige aktører mulighed for at kommunikere trådløst og i realtid med køretøjet. For at undgå, at markedet bliver afskærmet for konkurrence, bør der stilles følgende krav i forbindelse med etablering af telematiksystemer i biler:

- 1) Med bilejerens accept skal der være direkte realtidsadgang for alle aktører til data, der bliver genereret i køretøjer – uden overvågning fra bilfabrikantens side
- 2) Det skal være muligt for uafhængige aktører at indsætte og tilføje egne apps, funktioner eller know-how
- 3) De uafhængige aktører skal have samme vilkår som bilfabrikanterne med hensyn til adgangsbetingelser, realtid og mulighed for at indbygge applikationer, der kan evaluere og aggregere data i telematiksystemet
- 4) Data skal være tilgængelige via en standardiseret grænseflade beregnet til interoperabilitet
- 5) De uafhængige aktører skal have samme muligheder som bilfabrikanten til at præsentere tilbud for bilejeren via skærmen på køretøjets instrumentbord
- 6) Der skal være fortrolig behandling af alle kunderelationer (dvs. mellem bilejer og leverandør)

For at sikre de bestemmelser, der allerede findes vedrørende adgang til oplysninger om vedligeholdelse og reparation, er det nødvendigt at finde en lovgivningsmæssig ramme, der giver uafhængige aktører direkte og permanent kommunikation med køretøjet (dataoverførsel i realtid). Derved kan de anvende deres egen viden, så som algoritmer - både indbyggede og serverbaserede - og samtidig være beskyttet mod indgriben fra bilfabrikanten i forholdet til bilejeren og forretningsmodellen. Dette forudsætter, at bilfabrikanterne forpligtes til at skabe en datagrænseflade i køretøjet med standardisering af adgangen til de nødvendige kommunikations- og dataparametre.

I den udstrækning udvalget af data og datasæt fra køretøjer er relevante for persondataloven, fx data til brug i forsikringsøjemed, må disse data identificeres og kategoriseres, således at lovens beskyttelse ikke overlades til individuel fortolkning.

---

## INTERNATIONALE INDSATSER FOR BILEJERES RET TIL EGNE DATA

Det er ikke kun i Danmark, vi har fået øjnene op for udfordringerne med bilejerens begrænsede adgang til data fra egen bil. Det er i høj grad en international problemstilling, som kræver internationale og europæiske løsninger. Derfor har der gennem de senere år været igangsat en række initiativer fra interesseorganisationer på europæisk plan for bilejerens ret til egne data.

Herunder gives et overblik over nogle af de initiativer, som organisationerne bag denne danske indsats har forbindelse til gennem internationale paraplyorganisationer.

- En bred koalition af internationale industri- og forbrugerorganisationer, herunder paraplyorganisationer for både AUTIG, FDM, Forsikring & Pension og SMVdanmark, har underskrevet et fælles manifest for lige digitaliserings muligheder. Følg hele indsatsen, Direct Access, [her](#).
- Insurance Europe – der har Forsikring & Pension som medlem – er afsender på kampagnen #data4drivers. Læs mere [her](#).
- FIA Region 1 – der repræsenterer de europæiske bilklubber og har FDM som medlem – er afsender på kampagnen MyCarMyData. Læs mere [her](#).

# BILEJERES RET TIL EGNE DATA

## ALLIANCEPARTNERE DANSK ALLIANCE FOR BILEJERES RET TIL EGNE DATA

---



AUTIG er talerør for danske handels- og produktionsvirksomheder i auto-branchen. Foreningens medlemmer er leverandører af bildele og -udstyr, produkter til vedligeholdelse og reparation af biler, værkstedsudstyr samt serviceydelse.

---



Med knap 2.000 bilværksteder, -forhandlere, tekniske skoler og andre professionelle virksomheder og institutioner med tilknytning til bilbranchen som medlemmer er Dansk Bilbrancheråd med god afstand den største danske interesseorganisation i bilbranchen.

---



FDM - Forenede Danske Motorejere - varetager bilisternes interesser og arbejder bl.a. for en afvikling af registreringsafgiften, bedre trafiksikkerhed, mere hensynstagen til miljøet, bedre infrastruktur og bedre forbrugersikkerhed.

---



Forsikring & Pension er forsikringsselskabernes og de tværgående pensionskassers brancheorganisation. Hovedparten af forsikringsselskaber og pensionskasser i Danmark er medlem af Forsikring & Pension. Der er 93 medlemmer - fordelt på 72 koncerner, administrationsfællesskaber eller enkeltvirksomheder.

---



SMVdanmark - det nye Håndværksråd - er den eneste danske hovederhvervsorganisation, der alene kæmper for de små og mellemstore virksomheder, SMV'erne. SMVdanmark er i dag en paraplyorganisation for knap 80 brancheorganisationer og lokale tværfaglige håndværker- og industriforeninger samt flere hundrede enkeltvirksomheder.

---