

Manifest za pravične možnosti za digitalizacijo

Široka koalicija poziva odločevalce v EU, naj do leta 2020 predlagajo zakonodajo, ki bo zagotavljala resnično enake digitalne konkurenčne pogoje za oddaljen dostop do podatkov v vozilu.

Konkurenca, inovacije in interesi potrošnikov morajo biti v ospredju Enotnega digitalnega trga EU.



Na podlagi prejšnje pobude za Manifest iz leta 2018¹ spodaj podpisani člani koalicije proizvajalcev, zavarovalnic, potrošnikov ter predstavnikov MSP, dejavnih v avtomobilski industriji in storitvah mobilnosti, ponovno pozivamo k sprejemu zakonodajne rešitve, ki bo zagotovila učinkovit oddaljen dostop do podatkov v vozilu in funkcionalnih virov, ter omogočila konkurenco, inovacije in svobodno izbiro potrošnika. Omogočiti je treba, da se sprosti inovativni in konkurenčni potencial avtomobilske servisne industrije in ponudnikov mobilnosti za njihove storitve »okoli avtomobila«.

V ČEM JE TEŽAVA?

Hitrost tehnološkega razvoja in digitalizacije avtomobilske panoge narašča eksponentno. Po napovedih naj bi bilo do leta 2025 kar 70 % voznega parka povezanega², podpisniki pa si želimo popeljati povezano in avtomatizirano mobilnost do uspešne prihodnosti.

Mnoge inovativne ideje se razvijajo, a jih še ni mogoče izpeljati (nasploh ali le delno), ker še ni učinkovitega dostopa do podatkov in funkcij, ki se ustvarijo v vozilu.

S prihodom »povezanega avtomobila« **se zdaj začne konkurenca v avtomobilu**, kjer kakovost podatkov in možnost varnega dostopanja do funkcionalnosti avtomobila določata kakovost storitve. V vse bolj digitalizirani avtomobilski panogi morajo imeti vsi v avtomobilski verigi vrednosti pravico razvijati svoj poslovni model in tako konkurirati proizvajalcem vozil pod enakimi pogoji, da bodo lahko še naprej ponujali konkurenčne storitve, ki jih pričakujejo njihove stranke.

Primeri uporabe digitalnih podatkov:

»Pnevmatike kot storitev«, »zeleno popravilo«, redni digitalni tehnični pregled, napovedna opozorila za izogibanje okvaram, diagnostika na daljavo za optimizacijo pomoči na cesti in s tem potovanja potrošnikov, pametni lizing in storitve deljene mobilnosti, »govoreči deli«, ki sporočajo svoje stanje za optimizirano proizvodnjo poprodajnega trga in distribucijsko verigo, zavarovalne police »plačaj, kakor voziš« in svetovanje voznikom.



Zato je treba omogočiti štiri ključne zmogljivosti:

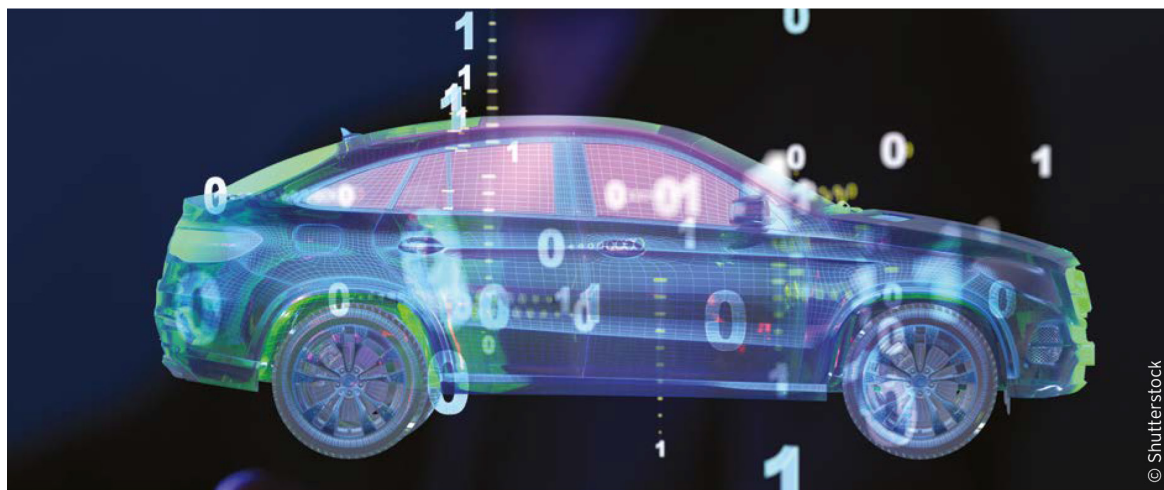
- neodvisen in neposreden dostop v realnem času do časovno kritičnih podatkov, ustvarjenih v vozilu, nad katerim proizvajalec, ki je obenem tekmelec, nima nadzora,
- dvosmerno komunikacijo z vozilom in njegovimi funkcijami, neodvisno od proizvajalca vozila,
- možnost varne, zaščitene in neodvisne interakcije z voznikom z oddaljeno uporabo funkcij vgrajenega vmesnika človek-stroj (npr. s pomočjo armaturne plošče ali glasovnih ukazov),
- možnost uporabe neodvisne programske opreme neposredno v povezanem vozilu s pomočjo vgrajenih računalniških zmogljivosti za obdelavo vseh dinamično generiranih podatkov čim bližje njihovem viru.

Tak neposreden in neodvisen interoperabilni dostop bo omogočil razvoj inovativnih digitalnih produktov in storitev, kar bo pomenilo resnično izbiro za potrošnike in konkurenčno mobilnost. Ta načela danes podpira zakonodaja EU o popravilih in vzdrževanju, ki se nanaša na konektor za vgrajene sisteme za diagnostiko in bi se moral uporabljati za vse druge načine komuniciranja z vozilom.



Vendar pa nobena od teh štirih zmogljivosti dokazano ne bi bila možna ob uporabi modela dostopanja do podatkov, ki ga predlagajo proizvajalci avtomobilov, t.i. »razširjenega vozila« (**Extended Vehicle - ExVe**), saj namerava usmerjati vso komunikacijo za oddaljeno dostopanje do podatkov preko lastniškega zalednega strežnika proizvajalca vozila. Tretjim ponudnikom storitev bi bil na voljo le omejen nabor podatkov v vozilu in ozek podsklop funkcij na podlagi poslovnega modela proizvajalca vozil. Rešitev proizvajalcev naj bi dostop zagotavljala bodisi neposredno preko pogodbe med podjetji ali preko podatkovne platforme, t.i. »nevtralnega strežnika«.

»ExVe« ne zagotavlja enakih možnosti. Namesto tega daje proizvajalcem vozil popoln nadzor, da lahko samovoljno odločajo kako, kdaj (z zakasnitvijo) in komu bo dodeljen dostop do podatkov (v glavnem agregiranih in že obdelanih oz. uporabljenih za diagnostiko). Konkurenčni ponudniki so tako omejeni na »podvojene« storitve, ki temeljijo na metodah popravila proizvajalca. Vlogo proizvajalca vozila kot samooklicanega »vratarja« ponazarja tudi omejen dostop do podatkov v vozilu z uporabo fizičnega vmesnika za vgrajene sisteme za diagnostiko, ki ga že samovoljno uvajajo.



KAKŠNA JE REŠITEV?

Ključno načelo bi moralo biti zagotavljanje enakih možnosti kot so tiste, ki jih ima proizvajalec avtomobila. Tako na primer verjamemo, da je te možnosti mogoče zagotoviti z »vgrajeno interoperabilno, standardizirano, varno in odprto platformo« (OTP) in njeno vgrajeno varnostjo. Predstavljena je bila v poročilu Komisije o študiji TRL³, podprle pa so jo tudi neodvisne študije (npr. poročilo Oversee⁴). Tak telematični sistem omogoča varno in zaščiteno uporabo neodvisnih aplikacij v vozilu, kar optimizira obdelavo podatkov v vozilu, obenem pa podpira decentralizirano komunikacijo v vozilo/iz njega, pri čemer drugi ponudniki storitev pridobijo soglasje potrošnikov neposredno. S tem se izognemo obveznosti, da je (zaradi systemske zasnove ExVe) najprej treba podpisati pogodbo o prenosu podatkov s proizvajalcem vozila. Ta rešitev ne posega v načelo tehnološke nevtralnosti, saj so opredeljene zgolj funkcionalne zahteve, tehnična izvedba pa je prepuščena izvajalcu.

Taka rešitev bi:

- omogočila potrošnikom popoln nadzor, ko se odločajo, kateri ponudniki storitev lahko dostopajo do njihovih podatkov, brez vmešavanja proizvajalcev vozila,
- zaščitila učinkovito konkurenco in proizvajalcem vozil ne omogočala, da nadzirajo neodvisna konkurenčna podjetja,
- omogočila inovativne rešitve in nove poslovne modele,
- še naprej podpirala kibernetško varnost in bila povsem kompatibilna z njo,
- izboljšala varnost v cestnem prometu in prispevala k bolj trajnostnemu in krožnemu gospodarstvu,
- zagotavljala skladnost s pravili o varstvu osebnih podatkov skozi neposreden odnos med ponudnikom storitve in stranko.

Interoperabilna platforma zagotavlja vsaj enako raven varnosti, zaščite, odgovornosti in varstva osebnih podatkov, kot jo uporabljajo proizvajalci vozil, obenem pa ščiti resnično svobodno izbiro potrošnika, konkurenco, inovativnost in varnost v cestnem prometu.

Dejansko proizvajalci vozil že zdaj vse pogosteje dovoljujejo izbranim poslovnim partnerjem (ki niso njihova konkurenca), da uporabljajo svoje sisteme in aplikacije v njihovih vozilih. To potrjuje najmanj dejstvo, da je varen in zaščiten neposreden dostop brez poseganja v funkcije vozila mogoč.

ČAS JE ZA UKREPANJE!

V dveh nedavnih resolucijah⁵ je Evropski parlament pozval Komisijo, naj sprejme (zakonodajne) ukrepe za zagotovitev »pravičnega, varnega in tehnološko nevtralnega dostopa do podatkov v vozilu v realnem času za nekatere tretje osebe«. Poleg tega je vrsta notranjih in zunanjih študij Evropske komisije⁶ ponudila nadaljnje dokaze o pravnem in ekonomskem učinku predlaganih modelov za dostopanje do podatkov v vozilu. Na trgih, kjer vlada neravnovesje moči in ima ena stran – proizvajalec vozila – monopolen nadzor nad dostopom do podatkov/funkcij v vozilu, je treba z zakonodajo zagotoviti enake pogoje.

Gospodarske posledice nereguliranega dostopa do podatkov v vozilu s sedanjim zaprtim modelom »ExVe«, ki ga ponujajo proizvajalci avtomobilov, bi lahko povzročile dodatne stroške za neodvisni prodajni trg v Evropi. Nedavna študija Regije I Mednarodne avtomobilistične zveze FIA je stroške in izgube za potrošnike in neodvisne izvajalce do leta 2030⁷ ocenila na 65 milijard €. Zato je več kot očitno čas za ukrepanje!

K ČEMU POZIVAMO?

ZAKONODAJNI PREDLOG DO LETA 2020!

Snovalce politik, in še zlasti Komisijo EU, pozivamo, naj do leta 2020 predstavijo zakonodajni predlog, ki bo temeljil na »visokih načelih in zahtevah« za zagotavljanje interoperabilne, vgrajene telematične platforme in njenih vmesnikov, ki omogočajo:

- 1.** enakovredne možnosti za vse ponudnike storitev v avtomobilski industriji, da lahko uporabljajo dvosmerno komunikacijo s pomočjo zaslona v vozilu in/ali funkcij vmesnika človek-stroj ter tako učinkovito ponujajo storitev lastniku vozila/vozniku, ki jo lahko izbere in dovoli njeno uporabo, ob spoštovanju vseh zakonskih zahtev (npr. skladnost s Splošno uredbo EU o varstvu podatkov, izogibanje odvrčanju voznikove pozornosti),
- 2.** neposreden, neodvisen, nenadzorovan dostop v realnem času do vozila, njegovih podatkov in virov, na primer s pomočjo vgrajene interoperabilne, standardizirane, varne in odprte platforme, ki omogoča dvosmerno komunikacijo, neodvisno od proizvajalca vozila,
- 3.** možnost namestitve neodvisnih poslovnih modelov (aplikacij) v vozilo za optimizirano obdelavo podatkov in inovacije,
- 4.** obseg in kakovost podatkov/funkcionalnosti, ki sta vsaj enaka, kot sta na voljo proizvajalcem vozila (t.j. kaj vozilo podpira), četudi proizvajalec tega v svojem poslovnem modelu ne uporablja; obseg in kakovost se za vsako vozilo javno objavita,
- 5.** harmoniziran nevtralen okvir, ki zagotavlja enotno dostopno točko za certifikate o kibernetiki varnosti, podprt z zakonodajnimi zahtevami tako za dostop kot za uporabo certifikatov.

Samo z doseganjem vseh teh zahtev glede funkcionalnih zmogljivosti lahko EU zagotovi okolje za konkurenčne storitve in postane vodilna sila na področju povezane in avtonomne mobilnosti, obenem pa zaščiti svoje socialno in zeleno tržno gospodarstvo, prijazno majhnim in srednje velikim podjetjem.

Bruselj, oktober 2019

[1] The first Manifesto for fair digitalisation opportunities being signed in 2018

[2] Roland Berger in ETRMA/Quantalyse Report 'Connected & Automated Mobility-Tyre Industry Use Cases That Require Direct Access to In-Vehicle Data', June 2019

[3] Transport Research Laboratory (TRL) study on 'Access to In-vehicle Data and Resources', August 2017

[4] Oversee Report on 'Open Vehicular Secure Platform', 7th Framework Programme for Research and Technological Development, November 2013

[5] European Parliament Resolution on a European strategy on Cooperative Intelligent Transport System (C-ITS) from 13 March 2018, European Parliament Resolution on Autonomous driving in European transport from 5 December 2018

[6] Joint Research Center (JRC) Study on 'Access to digital car data and competition in aftersales services', September 2018; TRL Study (see footnote 4); Valdani, Vicari & Associati (VVA) Study on 'Cooperative, Connected and Automated Mobility (CCAM)', August 2018

[7] Quantalyse / Schönberger Advisory Services Study for FIA Region I 'The automotive digital transformation and the economic impacts of existing data access models', March 2019

PODPISANA ZDRUŽENJA INDUSTRIJE, POTROŠNIKOV TER MALIH IN SREDNJE VELIKIH PODJETIJ:



ADPA zastopa evropske neodvisne izdajatelje avtomobilskih podatkov.

www.adpa.eu

Pierre Thibaudat
direktor za zadeve EU
pierre.thibaudat@adpa.eu
+32 2 761 95 18



CECRA zastopa evropske prodajalce in serviserje motornih vozil.

www.cecra.eu

Bernard Lycke
generalni direktor
bernard.lycke@cecra.eu
+32 2 771 96 56



CITA zastopa organizacije, ki pregledujejo ali nadzorujejo preglede motornih vozil in njihovih priklopnikov.

www.citainsp.org

Eduard Fernandez
izvršni direktor
e.fernandez@citainsp.org
+32 2 469 06 70



EGEA zastopa evropske proizvajalce in uvoznike opreme za servisne delavnice in preizkušanje.

www.egea-association.eu

Massimo Brunamonti
član upravnega odbora
contact@aam-con.com
+32 2 761 95 15



ETRMA zastopa evropske proizvajalce pnevmatik in izdelkov iz gume.

www.etrma.org

Fazilet Cinaralp
generalna sekretarka
f.cinaralp@etrma.org
+32 2 218 49 40



FIA Regija I zastopa evropske avtomobilistične klube.

www.fiaregion1.com

Chris Carroll
direktor za politiko
ccarroll@fia.com
+32 2 282 08 18



FIGIEFA zastopa evropske neodvisne distributerje avtomobilskega poprodajnega trga.

www.figiefa.eu

Sylvia Gotzen
glavna izvršna direktorica
sylvia.gotzen@figiefa.eu
+32 2 761 95 10



Insurance Europe zastopa evropske zavarovalnice in pozavarovalnice.

www.insuranceeurope.eu

Thomas Gelin
svetovalec za politiko
gelin@insuranceeurope.eu
+32 2 894 30 48



Leaseurope zastopa evropska podjetja za lizing in najem vozil.

www.leaseurope.org

Richard Knubben
namestnik generalnega direktorja
r.knubben@leaseurope.com
+32 2 778 05 68



SMEUnited zastopa evropske obrtnike, trgovce in MSP.

www.smeunited.eu

Véronique Willems
generalna sekretarka
v.willems@smeunited.eu
+32 2 230 75 99



UEIL zastopa evropsko industrijo maziv.

www.ueil.org

Jos Jong
član upravnega odbora
josjong@planet.nl
+31 703 38 46 65