

CE QUE CHANGE LE DATA ACT

English version at the end of this column.

Le 23 Février 2022, la Direction Générale Marché Intérieur de la Commission a publié une proposition de règlement sur les données (*Data Act*)¹, qui a vocation à régir la disposition des données produites par les objets connectés, tels que les véhicules.

Il est question des données relatives au véhicule et à ses composants, aux données liées à la personne de son utilisateur et à son comportement, ainsi que des données relatives à l'environnement du véhicule.

L'exploitation commerciale de ces données permet d'élaborer des produits et services innovants, et de générer des profits considérables.

Au travers de ce règlement, l'objectif de la Commission, sur le constat de ce que la valeur des données "est concentrée entre les mains d'un nombre relativement réduit de grandes entreprises", est de "faire en sorte que la valeur des données soit répartie de manière mieux équilibrée", bref "de garantir l'équité dans la répartition de la valeur produite par les données entre les acteurs de l'économie fondée sur les données et de favoriser l'accès aux données et l'utilisation de ces dernières"².

Dans la mesure où elles permettent d'identifier l'utilisateur du véhicule, les données produites par les véhicules connectés sont des données personnelles et la proposition de règlement s'appuie naturellement sur les règles du RGPD, qu'elle vient compléter, en particulier sur le terrain de l'interopérabilité et de la portabilité.

Les données au cœur de l'écosystème du constructeur

Les constructeurs conçoivent les véhicules de leur marque de façon à orienter sur leur serveur les données qu'ils produisent et s'aménager un monopole sur ces données³, leur permettant de monétiser leur éventuelle distribution⁴.

¹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles harmonisées pour l'équité de l'accès aux données et de l'utilisation des données (règlement sur les données) du 23 Février 2022, COM(2022) 68 final.

² Proposition de règlement sur les données, pp. 1-3.

³ JRC Digital Economy Paper 2018-06, Access to digital car data and competition in aftersales services, Septembre 2018, pp. 5, 24.

⁴ ACEA Position Paper, Access to in-vehicle data, November 2021, p. 10.

Ils n'ont aucun intérêt économique à faciliter l'accès à ces données et paraissent bénéficier du soutien des pouvoirs publics, à s'en tenir au projet d'ordonnance élaboré par le Gouvernement français en Février 2020, dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités, qui :

- établissait une liste limitative des services pour la fourniture desquels les tiers pouvaient prétendre accéder aux données ;
- confiait au constructeur la responsabilité d'établir la liste des données qu'il rendrait accessibles (dans la limite de celles qu'il communique à ses filiales ou partenaires commerciaux), lorsqu'il les estimerait pertinentes pour la fourniture du service envisagé par le tiers ;
- lui reconnaissait la possibilité de refuser l'accès aux données pour des motifs de sécurité ou de protection du secret des affaires ;
- lui permettait d'offrir l'accès aux données selon un unique protocole, tel que mis en œuvre avec ses partenaires commerciaux ;
- lui reconnaissait le droit de monnayer l'accès aux données, prenant notamment en compte les investissements consentis, le risque d'innovation et la contribution aux développements nécessaires ;
- prévoyait que le constructeur et le tiers conviennent d'un échange réciproque des données.

Il faut avoir à l'esprit que le modèle envisagé par les principaux constructeurs européens (plus de la moitié du marché) consiste dans la location des véhicules connectés, au travers de contrats successifs, de manière à maintenir les véhicules qu'ils produisent à l'intérieur de leur écosystème, pendant toute leur durée d'utilisation.

Dans ce schéma, les concessionnaires (en ce qu'ils sont les acteurs traditionnels de l'ensemble des métiers de la distribution : négoce des véhicules d'occasion, financement, entretien et réparation), les loueurs et les réparateurs indépendants sont progressivement évincés du marché.

Cette approche est cohérente avec la promesse faite par Stellantis à ses actionnaires, lorsque le constructeur annonce qu'à l'horizon 2030, il contrôlera un parc roulant, connecté et monétisable, de 34 millions de véhicules, générateur d'un revenu global de neuf milliards d'euros⁵.

⁵ Le parc cinq ans de 34 millions de véhicules, représente cinq années d'une production annuelle de l'ordre de 6,8 millions de véhicules, proche des volumes habituellement produits

Dans ce schéma, reproduit par les principaux constructeurs européens et qui pourrait couvrir plus de la moitié des immatriculations, les données des clients et dans une large mesure, les clients eux-mêmes, seront inaccessibles aux constructeurs qui entrent sur le marché, ainsi qu'aux entreprises qui voudraient développer des solutions de mobilité innovantes.

Les principes posés par la proposition de règlement

En premier lieu, la proposition de règlement reconnaît et détaille les droits des utilisateurs : droit d'accéder et droit de partager.

A la demande de l'utilisateur, le détenteur des données met à sa disposition gratuitement, dans les meilleurs délais et le cas échéant, en temps réel, les données générées par l'utilisation du véhicule⁶.

De même, le détenteur met les données générées par l'utilisation du véhicule à la disposition du tiers qui lui est désigné, sans frais pour l'utilisateur, dans les meilleurs délais et le cas échéant, en temps réel, à un niveau de qualité identique à celui dont lui-même bénéficie⁷.

L'utilisateur est donc en droit d'exiger du constructeur qu'il transfère à un tiers les données produites par son véhicule, par exemple à un réparateur indépendant, ou à un loueur : la proposition de règlement consacre le principe de portabilité des données générées par le véhicule.

Sur ce point, on retiendra que la proposition de règlement, qui n'instaure aucun droit au paiement d'une "*compensation*"⁸ au bénéfice du détenteur des données, dispose qu'une telle compensation ne peut être convenue que "*dans des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires et de manière transparente*"⁹.

La compensation raisonnable est celle qui tient compte "*d'éléments tels que le volume, le format, la nature, l'offre et la demande des données ainsi que les coûts liés à la collecte des données et à leur mise à disposition du destinataire des données*"¹⁰.

par ce constructeur, dont il n'est apparemment pas envisagé qu'ils soient exploités en dehors de l'écosystème.

⁶ Proposition de règlement sur les données, article 4.1.

⁷ Proposition de règlement sur les données, article 5.1.

⁸ Proposition de règlement sur les données, § 5 p. 21 et article 9.3.

⁹ Proposition de règlement sur les données, articles 8.1, 9.1.

¹⁰ Proposition de règlement sur les données, § 46.

La proposition de règlement précise que pour *"mettre le destinataire des données en mesure d'évaluer et de vérifier que la compensation satisfait aux exigences du présent règlement, le détenteur des données devrait fournir au destinataire des données les informations nécessaires au calcul de la compensation avec un degré de détail suffisant"*¹¹.

La Commission explique en outre que *"lorsqu'une partie se trouve dans une position de négociation plus forte, il existe un risque que cette partie puisse exploiter cette position au détriment de l'autre partie contractante lors de la négociation de l'accès aux données et rendre l'accès aux données commercialement moins viable et parfois prohibitif sur le plan économique"*¹².

En conséquence, la proposition de règlement prévoit que dans le cas où les données sont mises à disposition d'une PME (une entreprise qui occupe moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 millions d'euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 millions d'euros¹³), la compensation ne peut excéder *"les coûts qui sont directement liés à la mise à la disposition des données"*¹⁴.

La Commission ajoute à la protection des PME en identifiant des *"clauses abusives"*, qu'elle prive de force obligatoire et qui consistent par exemple dans la stipulation d'un droit d'accès aux données du tiers destinataire, ou dans la limitation de ses possibilités d'exploitation des données transférées¹⁵.

A défaut de bénéficiaire d'emblée d'une interdiction *a priori* de telles clauses, les destinataires qui n'entrent pas dans la définition d'une PME, paraissent néanmoins pouvoir s'inspirer de ce dispositif pour dénoncer le caractère inéquitable des clauses qui leur seraient imposées.

Par ailleurs, la Commission exige que les exploitants d'espaces de données respectent des exigences essentielles, en vue de faciliter l'interopérabilité des données, prévoyant en particulier :

- la description des données dans une mesure suffisante à permettre leur identification et leur utilisation ;
- la présentation des données selon des formats accessibles ;

- la mise en œuvre d'interfaces permettant un accès aux données automatisé, le cas échéant en temps réel ;

¹¹ Proposition de règlement sur les données, § 47, article 9.3.

¹² Proposition de règlement sur les données, § 51.

¹³ Recommandation de la Commission du 6 Mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises, JO L 124/36 du 20 Mai 2003, Annexe, article 2.

¹⁴ Proposition de règlement sur les données, § 42, 44, 45, article 9.2.

¹⁵ Proposition de règlement sur les données, article 13.

- l'interopérabilité des programmes ("*contrats intelligents*") permettant l'accès aux données¹⁶.

La proposition de règlement prévoit d'habiliter la Commission à définir des règles plus précises en fonction des secteurs dans lesquels elles doivent être mises en œuvre : c'est l'objet notamment des travaux engagés par la Commission en vue de l'élaboration d'un règlement relatif à l'accès aux données, aux fonctions et aux ressources des véhicules¹⁷.

Enfin, la proposition de règlement précise qu'afin de ne pas entraver l'exercice du droit des utilisateurs d'accéder aux données ou de les partager avec des tiers, le droit reconnu à l'auteur d'une base de données "*ne s'applique pas aux bases de données contenant des données obtenues ou générées par l'utilisation d'un produit*"¹⁸.

L'instauration d'un Marché unique des données produites par les véhicules

Le législateur européen retient que l'innovation et le développement de l'économie numérique sont nécessairement fondés sur le partage des données et de la valeur extraite des données¹⁹.

Et il paraît très conscient de la capacité des producteurs des objets connectés à s'approprier les données générées par leur utilisation²⁰.

La proposition de règlement sur les données pose les fondements juridiques d'un accès équitable de ces données :

- en imposant leur partage sans restriction, sur une même base, le cas échéant en continu et en temps réel ;

¹⁶ Proposition de règlement sur les données, article 28.1.

¹⁷ Appel à contribution pour une analyse d'impact du 29 Mars 2022, Ares(2022)2302201.

¹⁸ Proposition de règlement sur les données, article 35.

¹⁹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, *Façonner l'avenir numérique de l'Europe*, 19 Février 2020, COM(2020) 67 final, p. 10 ; McKinsey Global Institute, *Shaping the digital transformation (Façonner la transformation numérique)*, étude réalisée pour le compte de la Commission européenne, 2^{ème} trim. 2020, p. 30 ; Conclusions du Conseil européen du 2 Octobre 2020, EUCO 13/20, § 9 ; Résolution du Parlement européen du 25 Mars 2021 sur une stratégie européenne pour les données, 2020/2217(INI), § 3 ; Commission SWD Impact assessment report Data Act, 23 Février 2022, SWD(2022) 34 final, p. 17.

²⁰ Résolution du Parlement européen du 25 Mars 2021, § 47 ; Proposition de règlement sur les données, § 19, 36.

- en exigeant du constructeur qu'il prévoise la mise à disposition des données au stade de la conception des véhicules et qu'il organise leur interopérabilité, condition nécessaire de leur portabilité.

Conformément aux prévisions du projet de règlement sur les données²¹, la Commission envisage l'adoption d'une législation propre au secteur de l'automobile²², qui viendrait prolonger le règlement sur les données.

Dans ce domaine, les précisions utiles pourraient concerner :

- les normes d'interopérabilité, relative au format des données et aux API qui contribue à leur accès ;
- le degré d'accès aux données que l'architecture des systèmes embarqués devrait réserver aux acteurs actuels et potentiels du marché (diversité et volume des données, mise à disposition différée, ponctuelle, en continu, en temps réel...);
- enfin, l'aménagement d'une possibilité d'échange avec l'utilisateur, qui suppose d'un accès à l'interface du tableau de bord.

A ce stade et aux termes d'une récente consultation, la Commission envisage trois options, qui mettent à la charge des constructeurs des obligations croissantes :

- l'option 1 prévoit l'obligation de publier un catalogue des données et ressources disponibles, par modèle, pour les prestataires indépendants ;
- l'option 2 prévoit l'obligation de mise à disposition de certaines données et ressources, dont la liste serait établie par la Commission ; cette option intègre l'obligation d'aménagement d'une communication directe du prestataire indépendant avec l'utilisateur du véhicule, via l'interface homme-machine (HMI - l'écran de contrôle, sur le tableau de bord) et d'un accès continu au dispositif de diagnostic embarqué (OBD) ;
- l'option 3 reprend le dispositif de l'option 2, en envisageant de façon ouverte la définition des modalités d'accès aux données.

Sur ce dernier point, les différentes possibilités peuvent être schématisées de la manière suivante :

²¹ Proposition de règlement sur les données, articles 28.2, 38.

²² Appel à contribution pour une analyse d'impact du 29 Mars 2022, Ares(2022)2302201.

- une première solution autorise le constructeur à recueillir les données sur son serveur, à charge pour lui de mettre à disposition les données, ou pas ; c'est le concept de "*Véhicule Etendu*" soutenu par l'ACEA ;
- une seconde solution prévoit le transfert des données sur le serveur d'un tiers indépendant, qui les redistribue à l'ensemble des acteurs, y compris le constructeur ;
- une troisième solution prévoit que les données sont mises à disposition de l'ensemble des acteurs depuis le véhicule, directement.

Les première et seconde solutions présentent le double inconvénient d'imposer le coût d'un intermédiaire et d'être incompatibles avec une exploitation des données en temps réel, ce dernier point paraissant disqualifiant.

La troisième solution (In-Vehicule Interface - IVI) est sans doute la plus souhaitable, dès lors qu'elle n'est pas réduite aux informations délivrées par le port OBD.

Les constructeurs font valoir qu'une telle ouverture pourrait menacer la sécurité des véhicules, sans que les spécialistes ne soient apparemment parvenus à une opinion tranchée sur ce point (la sécurité peut être finalement plus à risque lorsqu'elle est assurée par un seul acteur, que lorsqu'elle est assurée par plusieurs).

Reste une option plus ambitieuse, qui consisterait à prévoir la possibilité pour l'utilisateur de choisir son système d'exploitation, qui pourrait être élaboré par un tiers, sous réserve d'être agréé par le constructeur.

Ces travaux débordent le cadre de la mise en œuvre du règlement sur les données et concernent également le règlement sur la réception des véhicules, dont les articles 61 et suivants définissent les obligations qui pèsent sur les constructeurs en matière de données mises à disposition des réparateurs²³.

Ils impactent naturellement les travaux justifiés par l'expiration prochaine (31 Mai 2023) du règlement d'exemption des accords verticaux dans le secteur automobile, étant observé que la législation future devra être alignée sur les dispositions du règlement sur les données²⁴.

²³ Règlement (UE) 2018/858 du 30 Mai 2018, relatif à la réception des véhicules ; modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 du 20 Juin 2007, relatif à la réception des véhicules.

²⁴ Proposition de règlement sur les données, pp. 6, 7

A cet égard, il semble que la législation sur les données soit venue combler le vide laissé par le droit de la concurrence, qui s'est abstenu d'encadrer des pratiques qui relevaient aussi de son domaine (la proposition de prorogation du règlement n° 461/2010, qui exprime l'urgence de ne rien faire, est à cet égard éloquente).

Mieux, elle prend le pas sur le droit de la concurrence, exprimant des exigences qui ne sont pas soumises à la démonstration d'une position dominante ou d'un effet sur le jeu normal du marché.

Un nouvel ordre juridique s'organise.

Son entrée en vigueur est urgente et l'on peut d'ores et déjà redouter que la législation *ex ante* ne soit opérationnelle que *ex post*, la Commission risquant de se trouver placée devant le fait accompli par des constructeurs qui auront librement mis en oeuvre leur stratégie industrielle et commerciale, aux dépens de leurs concurrents et dans une mesure qu'il sera peut-être difficile de remettre en cause.

Un mot encore.

Jusqu'à présent, le législateur s'est borné à exiger des constructeurs qu'ils mettent à disposition les données des véhicules de façon non-discriminatoire.

Ce qui signifie qu'il ne devait être faite aucune différence entre les conditions faites aux réparateurs agréés et celles réservées aux réparateurs indépendants.

Ce critère est caduc, depuis que les constructeurs ont décidé d'exercer eux-mêmes, directement, les métiers de leurs partenaires : financement, location, après-vente, etc...

Il faut désormais comprendre que la réparation indépendante, mais plus largement, l'ensemble des acteurs économiques du secteur, sont en concurrence directe avec les constructeurs, de sorte que le seul fait de disposer d'un accès privilégié et *a fortiori* de pouvoir monétiser cet accès auprès de leurs concurrents, aménage à ces derniers un avantage qui altère le fonctionnement normal du marché et complique l'émergence d'entreprises innovantes.

A Paris, le 24 Juillet 2022.

WHAT THE DATA ACT CHANGES

On February 23, 2022, the Commission's Internal Market Directorate General published a proposal for a regulation on data (Data Act)²⁵, which is intended to govern the disposal of data generated by connected objects, such as vehicles.

It is about data related to the vehicle and its components, data related to the person of its user and his behavior, as well as data related to the environment of the vehicle.

The commercial exploitation of this data allows for the development of innovative products and services and for the generation of considerable profits.

Through this regulation, the Commission's objective, based on the observation that the value of data *"is concentrated in the hands of a relatively few large companies"*, is to *"ensuring greater balance in the distribution of the value from data"*, in short *"to ensure fairness in the allocation of value from data among actors in the data economy and to foster access to and use of data"*²⁶.

Insofar as it allows to identify the user of the vehicle, the data produced by connected vehicles is personal data, and the proposed regulation is naturally based on the rules of the GDPR, which it complements, particularly in the area of interoperability and portability.

Data at the heart of the manufacturer's ecosystem

The manufacturers design the vehicles of their brand in such a way as to direct the data they produce onto their server and to establish a monopoly on this data²⁷, allowing them to monetize its eventual distribution²⁸.

²⁵ Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on harmonised rules on fair access to and use of data (Data Act) of February 23, 2022, COM(2022) 68 final.

²⁶ Proposal for a data regulation, pp. 1-3.

²⁷ JRC Digital Economy Paper 2018-06, Access to digital car data and competition in aftersales services, Septembre 2018, pp. 5, 24.

²⁸ ACEA Position Paper, Access to in-vehicle data, November 2021, p. 10.

They have no economic interest in facilitate the access to this data and seem to have the support of the public authorities, according to the draft ordinance drawn up by the French government in February 2020, in the context of the Mobility Orientation Law, which :

- established a restrictive list of services for the provision of which third parties could claim access to the data;
- entrusted the manufacturer with the responsibility of establishing the list of data that it would make accessible (within the limits of those that it communicates to its subsidiaries or commercial partners), when it deems them relevant to the provision of the service envisaged by the third party;
- recognize the possibility of refusing access to data for reasons of security or protection of business secrets;
- allowed the third party to offer access to the data using a single protocol, as implemented with its business partners;
- recognized the right to charge for access to data, taking into account the investments made, the risk of innovation and the contribution to the necessary developments;
- provided that the manufacturer and the third party agree to a reciprocal exchange of data.

It is important to bear in mind that the model envisaged by the main European manufacturers (more than half of the market) consists of leasing connected vehicles, through successive contracts, so as to maintain the vehicles they produce within their ecosystem, throughout their period of use.

In this scheme, dealers (as the traditional players in all distribution activities: used vehicle trading, financing, maintenance and repair), leasing companies and independent repairers are gradually being pushed out of the market.

This approach is consistent with the promise made by Stellantis to its shareholders, when the manufacturer announced that by 2030, it would control a connected and monetizable fleet of 34 million vehicles, generating a total revenue of nine billion euros²⁹.

²⁹ The five-year fleet of 34 million vehicles represents five years of annual production of around 6.8 million vehicles, close to the volumes usually produced by this manufacturer, which are apparently not envisaged to be operated outside the ecosystem.

In this scheme, which is being replicated by the major European manufacturers and which could cover more than half of all registrations, customer data and, to a large extent, the customers themselves, will be unavailable to manufacturers entering the market, as well as to companies that would like to develop innovative mobility solutions.

The principles set out in the proposed regulation

First of all, the proposed regulation recognizes and details users' rights: the right to access and the right to share.

At the user's request, the data holder shall make the data generated by the use of the vehicle available to the user free of charge, as soon as possible and in real time, if necessary³⁰.

Similarly, the data holder shall make the data generated by the use of the vehicle available to the third party designated by him, free of charge for the user, as soon as possible and, if necessary, in real time, at a quality level identical to that which he himself enjoys³¹.

The user is therefore entitled to demand that the manufacturer transfer the data generated by his vehicle to a third party, for example to an independent repairer or to a rental company: the proposed regulation enshrines the principle of portability of data generated by the vehicle.

On this point, it should be noted that the proposed regulation, which does not establish any right to the payment of "*compensation*"³² to the benefit of the holder of the data, provides that such compensation may only be agreed "*under fair, reasonable and non-discriminatory terms and in a transparent manner*"³³.

Reasonable compensation is compensation that takes into account "*factors such as the volume, format, nature, or supply of and demand for the data as well as the costs for collecting the data and making the data available to the data recipient*"³⁴.

The proposed regulation specifies that "*in order to put the data recipient in the position to assess and verify that the compensation complies with the requirements under this Regulation, the data holder should provide to the*

³⁰ Proposal for a data regulation, article 4.1.

³¹ Proposal for a data regulation, article 5.1

³² Proposal for a data regulation, § 5 p. 21 and article 9.3.

³³ Proposal for a data regulation, articles 8.1, 9.1.

³⁴ Proposal for a data regulation, § 46.

*data recipient the information for the calculation of the compensation with a sufficient degree of detail*³⁵.

The Commission further explains that *"where one party is in a stronger bargaining position, there is a risk that that party could leverage such position to the detriment of the other contracting party when negotiating access to data and make access to data commercially less viable and sometimes economically prohibitive"*³⁶.

Consequently, the proposed regulation provides that in the case where data is made available to an SME (an enterprise with fewer than 250 employees and an annual turnover not exceeding EUR 50 million or an annual balance sheet total not exceeding EUR 43 million³⁷), the compensation may not exceed *"the costs directly related to making the data available"*³⁸.

The Commission adds to the protection of SMEs by identifying *"unfair terms"*, which it deprives of binding force and which consist, for example, in the stipulation of a right of access to the data of the recipient third party, or in the limitation of its possibilities of exploitation of the transferred data³⁹.

While not benefiting from an *a priori* prohibition of such clauses, recipients who do not fall within the definition of an SME nevertheless seem to be able to draw on this mechanism to denounce the unfair nature of the clauses imposed on them.

In addition, the Commission requires that data space operators respect essential requirements, in order to facilitate data interoperability, providing in particular for :

- the description of data to a sufficient extent to allow their identification and use ;
- the presentation of data in accessible formats;
- the implementation of interfaces allowing automated access to data, if necessary in real time;
- the interoperability of programs (*"smart contracts"*) allowing access to data⁴⁰.

³⁵ Proposal for a data regulation, § 47, article 9.3.

³⁶ Proposal for a data regulation, § 51.

³⁷ Commission Recommendation of 6 May 2003 concerning the definition of micro, small and medium-sized enterprises, JO L 124/36 du 20 Mai 2003, Annexe, article 2.

³⁸ Proposal for a data regulation, § 42, 44, 45, article 9.2.

³⁹ Proposal for a data regulation, article 13.

⁴⁰ Proposal for a data regulation, article 28.1.

The proposal for a regulation provides for the Commission to be empowered to define more precise rules according to the sectors in which they are to be implemented: this is the purpose, in particular, of the work undertaken by the Commission with a view to drawing up a regulation on access to data, functions and resources of vehicles⁴¹.

Finally, the proposed regulation specifies that, in order not to hinder the exercise of users' right to access or share data with third parties, the right granted to the author of a database "*does not apply to databases containing data obtained from or generated by the use of a product*"⁴².

The implementation of a Single Data Market

The European legislator recognizes that innovation and the development of the digital economy are necessarily based on the sharing of data and the value extracted from data⁴³.

And it seems very aware of the ability of producers of connected objects to appropriate the data generated by their use⁴⁴.

The proposed data regulation lays the legal foundation for fair access to this data:

- by imposing their unrestricted sharing, on the same basis, if necessary continuously and in real time ;
- by requiring the manufacturer to make the data available at the vehicle design stage and to organize its interoperability, a necessary condition for its portability.

In line with the draft data regulation⁴⁵, the Commission is considering the adoption of legislation specific to the automotive sector⁴⁶, which would extend the data regulation.

⁴¹ Call for evidence for an impact assessment of 29 March 2022, Ares(2022)2302201.

⁴² Proposal for a data regulation, article 35.

⁴³ Communication from the Commission : *Shaping Europe's digital future*, February 19, 2020, COM(2020) 67 final, p. 10 ; McKinsey Global Institute, *Shaping the digital transformation*, study realized for the European Commission, 2^d trim. 2020, p. 30 ; Conclusions of the European Council, October 2, 2020, EUCO 13/20, § 9 ; Resolution of the European Parliament of March 25, 2021 on a European strategy for data, 2020/2217(INI), § 3 ; Commission SWD Impact assessment report Data Act, 23 Février 2022, SWD(2022) 34 final, p. 17.

⁴⁴ Resolution of the European Parliament of March 25, 2021, § 47 ; proposal for a data regulation, § 19, 36.

⁴⁵ Proposal for a data regulation, articles 28.2, 38.

⁴⁶ Call for evidence for an impact assessment of 29 March 2022, Ares(2022)2302201.

Useful clarifications in this area could concern :

- interoperability standards, relating to the format of data and APIs that contribute to their access;
- the degree of access to data that the architecture of embedded systems should reserve for current and potential market players (diversity and volume of data, deferred, ad hoc, continuous, real-time availability, etc.);
- Finally, the development of a possibility of exchange with the user, which supposes an access to the dashboard interface.

At this stage and according to a recent consultation, the Commission is considering three options, which place increasing obligations on manufacturers:

- Option 1 requires the publication of a catalog of available data and resources, by model, for independent providers;
- Option 2 provides for the obligation to make certain data and resources available, the list of which would be established by the Commission; this option includes the obligation to provide direct communication between the independent service provider and the vehicle user, via the human-machine interface (HMI - the control screen on the dashboard) and continuous access to the on-board diagnostic system (OBD);
- Option 3 is based on Option 2, with an open-ended definition of the data access modalities.

On this last point, the different possibilities can be summarized as follows:

- a first solution authorizes the manufacturer to collect the data on its server, and to make the data available, or not; this is the "*Extended Vehicle*" concept supported by ACEA;
- a second solution provides for the transfer of data to the server of an independent third party, which redistributes them to all the actors, including the manufacturer;
- a third solution provides for the data to be made available to all actors directly from the vehicle.

The first and second solutions have the double disadvantage of imposing the cost of an intermediary and of being incompatible with real-time data processing, this last point appearing disqualifying.

The third solution (In-Vehicle Interface - IVI) is undoubtedly the most desirable, as long as it is not reduced to the information delivered by the OBD port.

Manufacturers argue that such an opening could threaten vehicle safety, without the specialists having apparently reached a clear-cut opinion on this point (safety may be more at risk when it is ensured by a single player than when it is ensured by several).

A more ambitious option remains, which would consist in providing for the possibility for the user to choose his operating system, which could be developed by a third party, subject to being approved by the manufacturer.

This work goes beyond the implementation of the data regulation and also concerns the vehicle type-approval regulation, of which articles 61 and following define the obligations of manufacturers regarding the data made available to repairers⁴⁷.

They naturally have an impact on the work justified by the forthcoming expiry (31 May 2023) of the regulation exempting vertical agreements in the automotive sector, given that future legislation will have to be aligned with the provisions of the data regulation⁴⁸.

In this respect, it seems that data legislation has come to fill the void left by competition law, which has refrained from regulating practices that also fall within its domain (the proposed extension of regulation 461/2010, which expresses the urgency of doing nothing, is eloquent in this respect).

Better still, it takes precedence over competition law, expressing requirements that are not subject to the demonstration of a dominant position or an effect on the normal play of the market.

A new legal order is being organized.

Its entry into force is urgent and we can already fear that the *ex ante* legislation will only be operational *ex post*, with the Commission running the risk of being faced with a *fait accompli* by manufacturers who will have freely

⁴⁷ Regulation (EU) 2018/858 of 30 May 2018 on the approval and market surveillance of motor vehicles, amending Regulations (EC) No 715/2007.

⁴⁸ Proposal for a data regulation, pp. 6, 7.

implemented their industrial and commercial strategy, at the expense of their competitors and to an extent that may be difficult to challenge.

One more word.

Until now, the legislator has only required manufacturers to make vehicle data available in a non-discriminatory manner.

This means that no difference should be made between the conditions for authorized repairers and those for independent repairers.

This criterion is no longer valid, since the manufacturers have decided to carry out the activities of their partners themselves, directly: financing, leasing, after-sales, etc..

It must now be understood that independent repairers, but more broadly, all the economic players in the sector, are in direct competition with manufacturers, so that the mere fact of having privileged access, and a fortiori of being able to monetize this access with their competitors, gives the latter an advantage that alters the normal functioning of the market and complicates the emergence of innovative companies.

In Paris, on July 24, 2022.