

## APPEL À CONTRIBUTIONS POUR UNE ANALYSE D'IMPACT

<b>DENOMINATION DE L'INITIATIVE</b>	Accès aux données, aux fonctions et aux ressources des véhicules
<b>DG CHEF DE FILE – UNITE RESPONSABLE</b>	DG GROW I2
<b>TYPE PROBABLE D'INITIATIVE</b>	Législatif
<b>CALENDRIER INDICATIF</b>	Adoption prévue au T4 2022
<b>INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES</b>	
<p><i>Le présent document est publié à titre purement informatif. Il ne préjuge pas de la décision finale de la Commission quant à la poursuite de cette initiative ou à son contenu final. Tous les éléments de l'initiative décrits dans le présent document, y compris son calendrier, sont susceptibles d'être modifiés.</i></p>	

### A. Contexte politique, définition du problème et vérification du respect du principe de subsidiarité

#### Contexte politique

En 2020, la Commission a adopté la [stratégie pour les données](#)<sup>1</sup> en vue de tirer le meilleur parti du potentiel d'innovation des données industrielles. La [proposition de règlement sur les données](#) de la Commission constitue la dernière initiative législative intersectorielle majeure dans le cadre de la stratégie pour les données. Elle définit les principes généraux applicables à tous les secteurs en matière d'accès des utilisateurs et des tiers aux données des produits connectés. Elle introduit notamment le droit pour les utilisateurs d'accéder aux données et de les partager avec des tiers, ainsi que les principes de compensation et les principes contractuels régissant l'échange de données entre entreprises. Elle fixe également des règles en matière d'accès aux données entre les entreprises et les administrations publiques dans des circonstances exceptionnelles, ainsi que des principes de changement de fournisseur pour les services en nuage.

L'Union réglemente l'accès aux données des véhicules depuis 2007 en ce qui concerne les données sur les réparations et les systèmes de diagnostic embarqués (OBD), et ce, afin de garantir une concurrence loyale sur le marché des pièces et des équipements de rechange destinés aux réparations et aux entretiens<sup>2</sup>. Depuis lors, le marché des véhicules connectés s'est développé. En 2018 déjà, plus de 85 % de la totalité des voitures neuves étaient connectées à un réseau sans fil et d'ici à 2025, plus de 470 millions de véhicules connectés devraient circuler sur les routes d'Europe, des États-Unis et de Chine<sup>3</sup>. Les véhicules connectés permettent d'accéder à distance aux données qu'ils génèrent. Ils permettent également un accès à distance à des fonctions (par exemple, le déverrouillage des portes à distance pour l'autopartage, le lancement de programmes de diagnostic) et à des ressources (par exemple, l'affichage d'informations sur le tableau de bord d'un véhicule). Grâce à cet accès à distance, il est possible de réaliser des diagnostics à distance, mais également d'obtenir de nouveaux services après-vente tels que la mobilité à la demande ou l'assurance au kilomètre («pay-as-you-drive»). L'essor des véhicules électriques s'accompagnera de nouveaux services numériques visant à faciliter l'intégration optimale du véhicule dans le système électrique, tels que la recharge intelligente et la recharge bidirectionnelle (du véhicule au réseau/ au domicile), qui exigeront l'accès aux données du véhicule et au système de gestion des batteries par les acteurs du marché de l'électricité, comme l'exige la proposition de [directive sur les énergies renouvelables](#), afin de permettre aux consommateurs de tirer pleinement parti de leurs actifs et de leur donner les moyens de devenir les agents de la transition écologique.

Le règlement sur les données aura une incidence majeure sur l'écosystème de la mobilité, en stimulant l'innovation

<sup>1</sup>Communication de la Commission du 19 février 2020 intitulée «Une stratégie européenne pour les données».

<sup>2</sup> [Règlement \(CE\) 715/2007](#) modifié par le [règlement \(UE\) 2018/858](#).

<sup>3</sup> [ITS digest, février 2018](#)

et la concurrence sur les marchés de l'après-vente et les autres services liés à l'automobile ou aux véhicules électriques<sup>4</sup>. Toutefois, il pourrait s'avérer nécessaire de compléter cette disposition par des dispositions plus spécifiques pour le secteur automobile, pour les raisons exposées dans la section suivante.

Dans ses résolutions du [13 mars 2018](#) et du [15 janvier 2019](#), le Parlement européen demande instamment la révision de la législation relative à la réception par type des véhicules.

La Commission s'emploie également à mettre à jour la [législation relative à la réception UE par type des véhicules](#) sur certaines questions techniques (autres que l'accès aux données, aux fonctions et aux ressources du véhicule), en tenant compte des progrès techniques, notamment en ce qui concerne la définition des autobus empêchant les navettes entièrement automatisées de moins de 8 sièges d'être réceptionnées à l'échelle de l'UE, ou des clarifications de certaines exigences de la législation de l'UE en matière de réception par type.

### **Problème que l'initiative vise à résoudre**

L'accès aux données, aux fonctions et aux ressources est essentiel pour l'instauration de services de mobilité innovants fondés sur les données. Les pouvoirs publics ont également besoin de pouvoir accéder à certaines données, fonctions et ressources pour accomplir leurs tâches, qui consistent notamment à surveiller les niveaux de CO<sub>2</sub>, à garantir le respect de la réglementation en matière d'émissions de polluants ou à effectuer des contrôles techniques. Toutefois, d'après les informations que la Commission a recueillies, bien que les véhicules génèrent d'énormes quantités de données, l'accès à ces données est à l'heure actuelle limité et non normalisé. Dans le même temps, il est essentiel que l'accès aux données, fonctions et ressources des véhicules n'induisse pas de nouveaux risques pour la cybersécurité, la sécurité routière, la propriété intellectuelle ou la protection des données.

La proposition de règlement sur les données renforcera la position des utilisateurs en leur donnant le droit d'accéder à toute donnée concernant leur véhicule et le droit de partager ces données avec des tiers. Cependant, les dispositions du règlement sur les données pourraient ne pas aborder suffisamment en détail l'accès aux fonctions et aux ressources, qui est essentiel pour fournir des services tributaires des données dans le secteur automobile. En outre, les problèmes relatifs à la disparité des données disponibles et des modes d'accès entre les marques de véhicules, ainsi qu'à l'interaction entre cet accès et les mesures applicables en matière de cybersécurité et de sécurité, sont si étroitement liés à la nature des produits connectés (en l'occurrence, les véhicules) qu'ils ne pourraient pas être traités au moyen d'une législation intersectorielle. Autrement dit, pour garantir l'application en bonne et due forme du règlement sur les données dans l'écosystème de l'automobile et de la mobilité, les principes qu'il définit pourraient être complétés par des mesures visant à normaliser les ensembles de données concernés et à garantir l'accès non seulement aux données, mais aussi aux fonctions et aux ressources des véhicules, ainsi que par des règles garantissant un accès efficace, non discriminatoire, sûr et sécurisé permettant une concurrence loyale, notamment pour les services d'après-vente et de mobilité.

Selon une [étude du centre commun de recherche \(JRC\)](#)<sup>5</sup>, une meilleure utilisation des données, des ressources et des fonctions des véhicules par toutes les parties prenantes pourrait se traduire par un renforcement de la qualité des services fondés sur les données et une diminution de leur coût pour les consommateurs. Elle pourrait également conduire à une forte utilisation de ces services, dans l'intérêt du bien-être des consommateurs et de l'innovation.

### **Base de l'action de l'Union (base juridique et contrôle de subsidiarité)**

#### **Base juridique**

L'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) constitue la base juridique de l'initiative. Cette disposition du traité constitue une base juridique pour la législation existante en matière de réception par type, étant donné qu'elle est appropriée pour les mesures visant à atteindre les objectifs énoncés à l'article 26 du TFUE (marché intérieur).

#### **Nécessité pratique d'une action de l'Union**

Les futures règles relatives à l'accès aux données, aux fonctions et aux ressources des véhicules devraient être

<sup>4</sup> Par exemple, les services d'intégration du système électrique ou les services de réaffectation ou de recyclage des batteries, comme l'exige la proposition de [règlement relatif aux batteries et aux déchets de batteries](#).

<sup>5</sup> Document de travail 2018-06 du JRC portant sur l'économie numérique, Bertin Martens, Frank Mueller-Langer, 2018.

cohérentes avec les règles existantes en matière de réception par type (par exemple, en ce qui concerne les données sur les réparations, les émissions, la sécurité et la cybersécurité). Les règles proposées devraient également compléter le règlement sur les données en tenant compte de la situation particulière du marché de l'après-vente des véhicules et des services de mobilité, en perfectionnant le cadre des droits d'accès ainsi que les conditions d'un accès sécurisé à l'ensemble de données, aux fonctions et aux ressources d'un véhicule.

La mise sur le marché de l'Union de véhicules à moteur est désormais pleinement harmonisée par le cadre de l'Union pour la réception des véhicules à moteur. Le règlement sur les données vise également à harmoniser les droits d'accès aux données et les conditions de cet accès à l'échelle de l'Union. Pour éviter la fragmentation du marché, il est donc nécessaire de déterminer, à l'échelle de l'Union plutôt qu'à l'échelle nationale, les règles relatives à l'accès aux données, aux fonctions et aux ressources embarquées des véhicules.

## B. Objectifs et solutions envisageables

**Objectifs:** encourager l'innovation dans les secteurs de l'automobile et de la mobilité en vue d'élever la qualité, l'offre et le prix de ces services pour les consommateurs, tout en garantissant la cybersécurité, la sécurité, la protection des données à caractère personnel et la propriété intellectuelle, ainsi que la compétitivité de l'industrie; prévoir des mesures d'encouragement aux investissements nécessaires pour un écosystème florissant de services liés aux véhicules (y compris aux véhicules électriques) fondés sur les données; permettre aux pouvoirs publics de mener à bien leurs tâches, notamment dans le domaine des politiques de l'environnement et de la sécurité routière, en améliorant leur accès aux données des véhicules.

Pour atteindre les objectifs de l'initiative, trois grandes options stratégiques ont été définies. Toutes sont parfaitement conformes à la proposition de règlement sur les données et reposent sur les mêmes principes (transparence, non-discrimination, neutralité technologique). Toutefois, elles diffèrent en ce qui concerne leur champ d'application et le degré de précision apporté aux règles. Toutes les options s'appuient sur le règlement sur les données, le complètent et tiennent compte d'autres textes législatifs pertinents de l'Union (tels que le règlement général sur la protection des données et le règlement d'exemption par catégorie pour les véhicules à moteur).

**Option 0** (scénario de base): pas d'intervention sectorielle de l'Union. La législation existante sur les données relatives à la réparation des véhicules, le règlement sur les données et les règles de concurrence s'appliqueraient.

**Option 1** (accès égal et non discriminatoire et transparence): les droits d'accès accordés en vertu du règlement sur les données seraient complétés par des droits d'accès égaux aux fonctions (par exemple, la possibilité de déverrouiller à distance la porte du véhicule pour un service de mobilité partagée) et aux ressources (par exemple, la possibilité, dans le cas d'un service de navigation, d'afficher des informations concernant la limitation de vitesse sur le tableau de bord du véhicule ou de charger/décharger la batterie pour les services liés aux véhicules électriques) pour toutes les parties. En vue de garantir la transparence, outre les mesures prévues dans ce domaine par le règlement sur les données et applicables aux utilisateurs, la liste des données, des fonctions et des ressources du véhicule accessibles sur un modèle ou une version en particulier d'un véhicule devrait être publiée ou mise à disposition d'une autre manière par les constructeurs du véhicule. Les règles aborderaient également les interactions entre le droit d'accès aux données, aux fonctions et aux ressources, ainsi que les règles applicables en matière de cybersécurité. Enfin, des obligations d'information seraient instaurées pour les constructeurs afin que les autorités compétentes (les autorités compétentes en matière de réception par type et la Commission, par exemple) soient informées de la mise en œuvre de ces droits d'accès.

**Option 2** (liste minimale de données, de fonctions et de ressources à mettre à disposition): au titre de cette option, les principes visés dans l'option 1 seraient complétés par une obligation de démontrer, lors de la réception par type, la possibilité d'accéder, également à distance et dans un certain format, à une liste minimale de données, de fonctions et de ressources. La communication bidirectionnelle avec le conducteur au moyen de l'interface homme-machine d'un véhicule serait également incluse à ce titre, tout comme un accès continu et sécurisé au dispositif de diagnostic embarqué. Les règles permettraient également de lever certains obstacles en matière de sûreté et de sécurité liés à ces mesures.

**Option 3** (non seulement une liste minimale de données, de fonctions et de ressources, mais aussi des règles de gouvernance en matière d'accès): cette option inclurait toutes les exigences définies dans le cadre de l'option 2 et préciserait le mode d'accès aux données et la méthode pour le contrôler. Ces dispositions s'appliqueraient à tous les modes d'accès, en tenant compte de leurs particularités techniques.

## C. Incidences probables

Dans le scénario de base, les fournisseurs de services s'appuieront sur les demandes des utilisateurs afin d'obtenir l'accès aux données au titre du règlement sur les données. Ils bénéficieront également de certaines exigences du règlement sur les données relatives à l'interdiction de discrimination ou à l'interdiction d'exiger des informations excessives de la part du destinataire des données. Cette option sera probablement modifiée en fonction de l'évolution de ce secteur en mutation rapide. Toutefois, elle ne tient pas compte des besoins du secteur en matière d'accès aux fonctions et aux ressources des véhicules ni des besoins spécifiques des pouvoirs publics en matière d'accès à une liste minimale de données. Elle ne tient pas non plus compte de l'éventuel compromis

entre les droits d'accès et les exigences en matière de cybersécurité et de sécurité des véhicules. Cela signifie que bien que le règlement sur les données définisse des droits et des obligations visant à améliorer la situation actuelle en matière d'accès à distance aux données, des obstacles empêcheraient de tirer pleinement avantage du règlement sur les données en l'absence de législation sectorielle complémentaire.

Dans le cadre de l'option 1, la transparence concernant le potentiel des données ou des ressources des véhicules pour les prestataires de services indépendants et les autorités publiques (catalogue), ainsi que l'obligation d'information, favoriseront probablement un accès plus large et plus équitable pour les prestataires de services indépendants. Cette option sera suffisamment adaptable pour tenir compte des évolutions dans ce secteur en mutation rapide et prendra en considération les différences qui existent actuellement entre les constructeurs. Elle ne devrait pas faire peser de risques supplémentaires sur la sûreté ou la sécurité. L'incidence des mesures d'incitation à l'innovation et à l'interopérabilité sur le développement du marché des services de mobilité fondés sur les données devrait être analysée en détail. Étant donné qu'aucune donnée ne devrait être spécifiquement mise à disposition dans un format particulier, cette option pourrait ne pas faciliter les tâches des autorités publiques qui ont besoin d'accéder à certains ensembles de données cruciaux (par exemple, sur le niveau des émissions polluantes) pour des raisons liées au respect de la réglementation. Les obligations d'information et les travaux connexes des autorités compétentes en matière de réception par type pourraient engendrer des coûts administratifs, qui seront examinés de manière plus approfondie lors de l'analyse d'impact.

Dans le cadre de l'option 2, l'accès de toutes les parties à une liste minimale de données, de fonctions et de ressources pourrait stimuler la concurrence, l'innovation et offrir davantage de choix aux consommateurs. Du fait qu'elle accroît la possibilité de proposer des services entre les différentes marques, cette option, en facilitant le développement de nouveaux services, pourrait renforcer les arguments économiques en faveur de la fourniture de services fondés sur les données, ce qui pourrait avoir une incidence positive sur l'emploi. Elle pourrait également permettre de répondre aux besoins spécifiques des organismes gouvernementaux en matière de données, notamment pour la surveillance du trafic, des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants ou de la sécurité des véhicules. De cette manière, elle pourrait avoir un effet positif sur la sécurité routière et l'environnement (sous réserve d'une législation distincte autorisant l'accès à ces données). Cette option devrait également répondre à d'autres préoccupations liées à la sûreté et à la sécurité. La mise en œuvre pourrait prendre plus de temps en raison des travaux de normalisation. Les conséquences d'une éventuelle augmentation du traitement des données à caractère personnel seront examinées dans l'analyse d'impact. Les dispositions du règlement général sur la protection des données s'appliqueront pleinement.

L'option 3 pourrait faciliter un accès égal et sûr aux données, aux fonctions et aux ressources des véhicules et, à terme, créer des conditions de concurrence plus équitables et davantage d'incitations à investir dans la fourniture indépendante de nouveaux services et le développement de ces derniers, avec un effet positif sur l'emploi potentiellement plus important (que les autres options). Il pourrait également y avoir des effets encore plus bénéfiques sur l'environnement, notamment grâce à une meilleure surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants et à un renforcement de l'accès aux services de partage et de recharge des véhicules électriques. La réglementation de l'accès aux données embarquées peut se traduire par une amélioration supplémentaire de la sécurité et de la sûreté. Toutefois, elle pourrait également entraîner une hausse des coûts pour les constructeurs automobiles et nécessiterait une période de mise en œuvre encore plus longue. Elle supposerait une législation détaillée et complète et nécessite donc probablement des mises à jour fréquentes afin d'éviter de créer des obstacles à l'innovation ainsi que d'entraîner une hausse des coûts de mise en conformité. Une analyse approfondie de son incidence sur la charge réglementaire qui pèse sur le secteur sera effectuée.

## D. Instruments favorisant une meilleure réglementation

### Analyse d'impact

Une analyse d'impact permettra d'évaluer les incidences probables de chaque option. Cette démarche aidera la Commission à préparer sa proposition.

### Stratégie de consultation

L'objectif des activités de consultation consiste à recueillir des données et des avis auprès d'un large éventail de parties prenantes et de leur donner la possibilité de fournir des informations pertinentes.

Des [consultations](#) et des études antérieures<sup>1</sup> ont permis de constater un certain nombre de problèmes d'ordre technique, juridique et stratégique liés à l'accès aux données embarquées des véhicules. Ces consultations et études ont été complétées par divers [ateliers](#) organisés avec les parties prenantes entre juillet 2019 et mars 2020, dans le cadre des travaux d'un sous-groupe spécialisé du groupe de travail de la Commission sur les véhicules à moteur. Cela a permis de mieux cerner les problèmes et de nuancer les [préoccupations](#) réelles des différentes parties prenantes.

Sur la base de ces contributions, la Commission a lancé une étude, rendue publique en mars 2021, afin de

déterminer les services et les données concernés ainsi que les tendances connexes, et tout problème de concurrence lié. Le rapport présente les mesures possibles et les options stratégiques envisageables. Un autre atelier consacré aux parties prenantes a été organisé en septembre 2021. Cet atelier a été complété par la consultation qui s'est tenue dans le cadre de la préparation du règlement sur les données, couvrant également le secteur automobile.

Une consultation publique (initialement uniquement en anglais, puis dans d'autres langues) sera lancée en même temps que le présent appel à contributions. Au début de l'année 2022, une nouvelle enquête ciblée (visant également les parties prenantes appartenant à des catégories susceptibles d'être directement concernées par l'initiative, y compris les constructeurs de véhicules, les fournisseurs de composants et de plateformes, les prestataires de services liés aux véhicules et de mobilité et les intermédiaires de données) est prévue afin de recueillir des données permettant de quantifier les effets du statu quo et des options stratégiques envisagées par la Commission. Une consultation des États membres sera organisée en mars/avril 2022 par l'intermédiaire du groupe d'experts des États membres.

Un rapport de synthèse factuel sera publié sur le site web «Donnez votre avis» dans les huit semaines suivant la clôture de la consultation publique. Un rapport de synthèse sera publié en tant qu'annexe au rapport d'analyse d'impact.

### **Raisons de la consultation**

La Commission recueille, dans le cadre de la consultation publique, l'avis des parties prenantes sur l'état actuel de l'accès aux données, aux fonctions et aux ressources des véhicules, ainsi que sur diverses mesures susceptibles d'améliorer la situation, et sur les coûts, les incidences et les risques éventuels de ces mesures.

### **Public cible**

L'ensemble des particuliers et des organisations sont invités à contribuer à cette consultation. La Commission souhaiterait recueillir les contributions d'un large éventail de parties prenantes, telles que les autorités publiques, les utilisateurs de véhicules, y compris les conducteurs particuliers et les propriétaires/exploitants professionnels de flottes; les constructeurs automobiles; les fournisseurs de composants; les prestataires de services liés aux véhicules et de services de mobilité, y compris les prestataires de services indépendants et les prestataires de services contrôlés ou autorisés par un constructeur de véhicules; les acteurs du marché de l'électricité; les gestionnaires de réseau de recharge; les organisations non gouvernementales, telles que les organisations de consommateurs ou les organisations de défense de la vie privée; les organisations européennes de partenaires sociaux (organisations d'employeurs et de travailleurs).

---

<sup>i</sup> [Study on access to in-vehicle data and resources: McCarthy, M., Seidl, M., Mohan, S., Hopkin, J., Stevens, A., Ognissanto, F., 2017](#); et «Access to digital car data and competition in aftersales services», document de travail 2018-06 du JRC portant sur l'économie numérique, Bertin Martens, Frank Mueller-Langer, 2018.