

Gemeinsames Positionspapier: Gleichberechtigter Zugang zum vernetzten Fahrzeug

März 2020

1. Marktsituation und -entwicklung

Moderne Fahrzeuge generieren Daten, die während der Fahrt, aber auch beim Starten und Ausschalten des Fahrzeugs an den Server des Fahrzeugherstellers gesendet werden¹. Einzig die Fahrzeughersteller haben aktuell Zugang zu den Daten und so die Möglichkeit, rein datenbasierte Dienste anzubieten. Der Umsatz mit diesen Dienstleistungen wird einer Studie nach für 2030 auf umgerechnet 700 Mrd. Euro weltweit geschätzt². Auch haben die Fahrzeughersteller den alleinigen Zugang zum Großteil des künftigen Kfz-Aftermarkets, bei dem jeder Zugriff auf elektronische und IT-Komponenten nur unter Herstellersaufsicht möglich sein wird. Alle anderen Marktteilnehmer des Kfz-Aftermarkets, wie Kfz-Werkstätten, Pannenhelfer, Versicherer, der freie Teilegroßhandel oder technische Überwachungsinstitutionen, haben nur eingeschränkten Zugang zu den Daten und Funktionen, die die Fahrzeughersteller selbst nutzen. Es bestehen daher keine gleichen Wettbewerbschancen für die Marktteilnehmer - zum Nachteil der Verbraucher. Allein in Deutschland belief sich im Jahr 2018 der Umsatz im Kfz-Service Markt auf 33,7 Mrd. Euro³. Dies verdeutlicht, wie sehr die Zukunft vieler Unternehmen und Anbieter von Servicedienstleistungen von einem gleichberechtigten Zugang zu Fahrzeugdaten und -funktionen abhängt.

2. Rechtlicher Rahmen und Chancen der EU-Ratspräsidentschaft

Aktuell sind für unabhängige Marktteilnehmer weder der direkte Over-the-air-Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten noch die wechselseitige Kommunikation im Fahrzeug mit dem Fahrer reguliert. Dies sind jedoch Wettbewerbsgrundlagen, um es allen Marktteilnehmern zu ermöglichen, konkurrenzfähige und innovative Geschäftsmodelle anbieten zu können. Zukünftig müssen gesetzliche Regelungen (z. B. die Typgenehmigung) und vergleichbare Rechtsrahmen (z. B. Normung und Standardisierung) einen fairen Wettbewerb für moderne und vernetzte Fahrzeuge gewährleisten. Auf nationaler Ebene haben sich im Auftrag der Bundesregierung mehrere Expertengruppen u. a. mit rechtlichen und ökonomischen Aspekten der Datenwirtschaft beschäftigt⁴. Dabei wird der Zugang zu Daten als wesentliche Grundlage für die Entwicklung innovativer Geschäftsmodelle bewertet. Auf europäischer Ebene gibt es seit einigen Jahren intensive Diskussionen, wie der Zugang zu Daten aus vernetzten Fahrzeugen technisch umgesetzt und geregelt werden könnte. Die Europäische Kommission hat angekündigt, dass für das erste Quartal 2021 ein europäisches Gesetzgebungsverfahren für den Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten initiiert werden soll. Wir fordern die Bundesregierung auf, sich insbesondere im Rahmen ihrer EU-Ratspräsidentschaft 2020 für die Regulierung eines fairen und gleichberechtigten Zugangs zu Fahrzeugdaten und -funktionen bei vernetzten Fahrzeugen einzusetzen.

3. Verbrauchersicht und technische Überwachung

Bisher nutzen nur wenige Autofahrer digitale Services eines vernetzten Fahrzeugs. Begründet wird dies mit den hohen Kosten und der mangelnden Attraktivität der einzig durch die Fahrzeughersteller angebotenen Dienste. Umfragen bestätigen, dass die Verbraucher ihre Service-Dienstleister selbst auswählen möchten, was infolge der Monopolstellung der Fahrzeughersteller nicht möglich ist. Besondere Bedeutung messen die Verbraucher dabei der Hoheit über die generierten Daten bei: 92 Prozent der europaweit Befragten wollen selbst entscheiden, mit wem sie Daten teilen⁵. Ein Anspruch, der im Konzept der Automobilhersteller aktuell nicht erfüllt wird. So haben Verbraucher keine Möglichkeit, die Daten direkt an einen von ihnen gewünschten

¹ ADAC 2019: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/assistenzsysteme/daten-modernes-auto/?redirectId=quer.daten>

² McKinsey – Monetizing car data 2016: https://www.mckinsey.com/de/~media/McKinsey/Locations/Europe%20and%20Middle%20East/Deutschland/News/Presse/2016/2016-09-30/mckinsey_car_data.ashx

³ ZDK 2018: https://www.kfzgewerbe.de/fileadmin/user_upload/Presse/Zahlen_Fakten/Zahlen_Fakten_2018.pdf

⁴ Datenethikkommission, Kommission Wettbewerbsrecht 4.0, Motor Vehicle Working Group, Runder Tisch Automatisiertes Fahren

⁵ FIA - MyCarMyData 2016: <https://www.fiaregion1.com/wp-content/uploads/2017/06/FIA-Survey-Brochure-2016-web.pdf> Seite 15

Serviceanbieter zu senden. Eine Kommunikation kann momentan ausschließlich über das Smartphone des Fahrers stattfinden, was jedoch im Sinne der Sicherheit im Straßenverkehr während der Fahrt verboten ist. Dies erschwert es unabhängigen Service-Anbietern, die Zustimmung des jeweiligen Fahrers zur Nutzung seiner Daten datenschutzkonform auf zeitgemäße, verbraucherfreundliche Weise einzuholen. 95 Prozent der Verbraucher sprechen sich hier für eine gesetzliche Regelung aus⁶.

Die Fahrzeugsicherheit wird künftig stark von elektronischen und vernetzten Bauteilen sowie von der im Fahrzeug verwendeten Software abhängen. Damit die Fahrzeugsicherheit auch zukünftig gewährleistet werden kann, müssen ebenfalls im Typgenehmigungsrecht Anforderungen an die IT-Sicherheit vernetzter Fahrzeuge sowie an den Over-the-air-Zugang für die technische Fahrzeugüberwachung aufgenommen werden. Nur so können die Betriebssicherheit umweltrelevanter Systeme und die Verkehrssicherheit über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs gewährleistet werden.

4. Offene Telematik-Plattform (OTP) schafft gleichberechtigten Zugang zu Fahrzeugdaten und -funktionen

Unabhängigen Service-Dienstleistern wird über eine im Konzept der Fahrzeughersteller vorgesehene Serverlösung, das sogenannte "Extended Vehicle" (ExVe), nur ein reduzierter Teil der verfügbaren Daten und Funktionen teilweise mit erheblicher Latenzzeit angeboten. Zugang zum Kunden über das Fahrzeugdisplay sowie eine Interaktion mit dem Fahrzeug für weitergehende Services (beispielsweise Remote Diagnostics and Repair im Pannenfall) werden unabhängigen Service-Dienstleistern nicht ermöglicht. Schon für diesen sehr eingeschränkten Zugang zu Fahrzeugdaten und -funktionen sind (kostenpflichtige) Vereinbarungen zwischen Fahrzeughersteller und unabhängigem Dienstleister erforderlich, die aktuell keinen gesetzlichen Rahmenbedingungen unterliegen. Damit hat der Fahrzeughersteller als Anbieter der Daten, aber auch als Konkurrent auf dem Aftermarket, eine starke, potenziell wettbewerbsverzerrende Stellung. Darüber hinaus besteht beim "Extended Vehicle"-Konzept die Gefahr, dass Geschäftsmodelle und Kundenbeziehungen von Drittanbietern durch die Fahrzeughersteller überwacht werden. Ein diskriminierungsfreier und gleichberechtigter Zugang zu Daten und Funktionen von vernetzten Fahrzeugen, der Voraussetzung für fairen Wettbewerb ist, kann so nicht gewährleistet werden. Zu dieser Einschätzung kommt auch eine Studie im Auftrag der Europäischen Kommission, die dem "Extended Vehicle" wettbewerbsverzerrende Ausprägungen attestiert⁷.

Eine im Fahrzeug integrierte, interoperable, standardisierte und sichere Telematik-Plattform (OTP), die einen sicheren Zugriff auch auf zeitkritische Daten und Funktionen anbietet, kann hingegen Innovation und Produktivität fördern⁷. Diese ermöglicht es, Applikationen - die nach einheitlichen zertifizierten Entwicklungs- und Sicherheitsstandards entwickelt und getestet werden - gesichert im Fahrzeug auszuführen. Eine Drittanbieter-Applikation greift dabei in gleicher Weise und Qualität wie Fahrzeughersteller auf im Fahrzeug generierte Daten zu und nutzt die gleichen Funktionen (z. B. Interaktion mit dem Fahrer) im Fahrzeug für den jeweiligen Service (z. B. Reparaturdienstleistung, Routenplanung). Nur unter Einhaltung eines standardisierten Verfahrens, mit Schutz nach außen wie innen gegen Angriffe und Manipulationen, wird dem Fahrzeughersteller und dem unabhängigen Dienstleister Datenzugang gewährt. Grundlage hierfür ist eine Sicherheitsarchitektur, die einen einheitlichen und interoperablen Standard bezüglich IT-Sicherheit im vernetzten Fahrzeug selbst (Endpoint Security) und zugehörige Smart Services schafft⁸. Dass dies technisch möglich ist, zeigt beispielsweise eine vergleichbare Plattform, die bereits in den ersten neuen Fahrzeuggenerationen einiger Fahrzeughersteller zur Anwendung kommt⁹.

Wir unterstützen den freien Wettbewerb, die Wahlfreiheit des Verbrauchers sowie seine Datenhoheit und fordern deshalb:

Einen gleichberechtigten Zugang aller Marktteilnehmer zu fahrzeuggenerierten Daten und Funktionen durch eine im Fahrzeug integrierte, interoperable, standardisierte, sichere Telematik-Plattform (OTP)!

⁶ FIA - MyCarMyData 2016: <https://www.fiaregion1.com/wp-content/uploads/2017/06/FIA-Survey-Brochure-2016-web.pdf> Seite 16

⁷ Europäische Kommission - Access to In-vehicle Data and Resources 2017: <https://www.figiefa.eu/wp-content/uploads/TRI-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf>, Seite 119

⁸ Details: (https://www.vdtuev.de/dok_view?oid=775511)

⁹ Continental 2019: <https://www.continental.com/de/presse/pressemitteilungen/2019-11-12-icas-vw-199658> (Pressemitteilung abgerufen am 05.03.2020)