

## Gleichberechtigter Zugang zum vernetzten Fahrzeug – Mobilitätsbranche fordert sektorspezifische Regelung

Stand: Januar 2022

Die wettbewerbsneutrale Nutzung von Daten aus dem vernetzten Fahrzeug findet sich erfreulicherweise in dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung wieder. Jetzt kommt es darauf an, dass die konkrete Ausgestaltung auf europäischer Ebene derart erfolgt, dass das gesellschaftliche Ziel – Wettbewerbsfreiheit und Sicherung der Auswahlmöglichkeiten der Verbraucher – vollumfänglich erreicht wird.

Es muss daher auf europäischer Ebene eine sektorspezifische Regulierung zum „Zugang zu im Fahrzeug generierten Daten und Ressourcen“ geben – in der EU-Typgenehmigungsverordnung und in der Kfz-GVO. Nur dadurch wird sichergestellt, dass die Wettbewerbsfreiheit und damit freie Wahl des Verbrauchers durch konkrete Vorgaben an die Automobilhersteller gesichert wird.

**Das ADAXO-Konzept der Automobilhersteller ist im Hinblick auf fairen Wettbewerb unzureichend, da es anderen Wettbewerbern gerade keine gleiche Wettbewerbssituation eröffnet.**

Die Wettbewerbsverzerrung bei den Konzepten der Automobilhersteller zeigt sich in den folgenden Punkten:

- Daten können ausschließlich vom Automobilhersteller als Gatekeeper gegen hohe Kosten und in mangelhaftem Umfang sowie unzureichender Qualität abgerufen werden.
- Der Zugang darf nicht auf der Grundlage von vordefinierten, offenzulegenden Use-Cases möglich sein. Damit würden Teilnehmer des Kfz-Aftermarkets in ein Korsett gezwängt – während der Automobilhersteller vollen Zugriff auf alle Daten und Funktionen des Fahrzeugs hätte. Es droht unter anderem, dass sensible Geschäftsdaten und Geschäftsmodelle dadurch unrechtmäßig offengelegt und vervielfältigt werden.
- Der direkte Kontakt im Fahrzeug zum Kunden muss gewährleistet sein, beispielsweise für die Vereinbarung einer Wartung oder im Schadensfall und ist bisher nur den Automobilherstellern vorbehalten.

Automobilhersteller dürfen nicht über zukünftige digitale Geschäftsmodelle entscheiden. Diese sind zudem für Nutzer flexibel zu gestalten. **Teilnehmer des Kfz-Aftermarkets, Industrie und Mobilitätsdienstleister müssen gleichberechtigte Zugangsmöglichkeiten zu allen im Fahrzeug vorhandenen bzw. generierten Daten und Funktionen erhalten, die Automobilherstellern zur Verfügung stehen** und dies auf der Grundlage von wettbewerbswahrenden Kosten. Daneben muss im Sinne des Verbraucherschutzes sichergestellt sein, dass Endkunden freie Wahl bei der Auswahl ihrer Dienstleister haben.

**Durch bereits heute in Fahrzeugen vorhandene Ressourcen ist die direkte Verarbeitung der Daten im vernetzten Fahrzeug durch eine Sichere On-Board Telematik-Plattform (S-OTP<sup>1</sup>) technisch und wettbewerbsgerecht umsetzbar.**

Das Konzept der Sicheren On-Board Telematik-Plattform (S-OTP) bedarf keiner zusätzlichen Hardware. Die S-OTP setzt sich aus einer Summe von Basisdiensten im Fahrzeug (z.B. Rechenleistung, Speicherplatz, Schnittstellen zu Aktuatoren, Sensorik (Daten)), den Schnittstellen zum Fahrer (Fahrzeugdisplay und Bedienelemente) sowie einem klaren Zugangs- und Berechtigungskonzept für eine transparente und sichere Regelung des Zugangs zu Fahrzeugdaten und -funktionen zusammen. Das Konzept ermöglicht den wettbewerbssichernden Zugang zu Daten und Funktionen des vernetzten Fahrzeuges – und das bei höchstmöglicher technischer Sicherheit.

**Die Unterzeichner werden zeitnah eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem ADAXO-Konzept „Automotive Data Access – Extended and Open – VDA-Konzept für den Zugriff auf fahrzeug-generierte Daten“ (veröffentlicht Januar 2022) nachreichen.**

<sup>1</sup> Figiefa-Positionspapier, 30. März 2021: <https://www.figiefa.eu/creating-a-level-playing-field-for-vehicle-data-access-secure-on-board-telematics-platform-approach/>