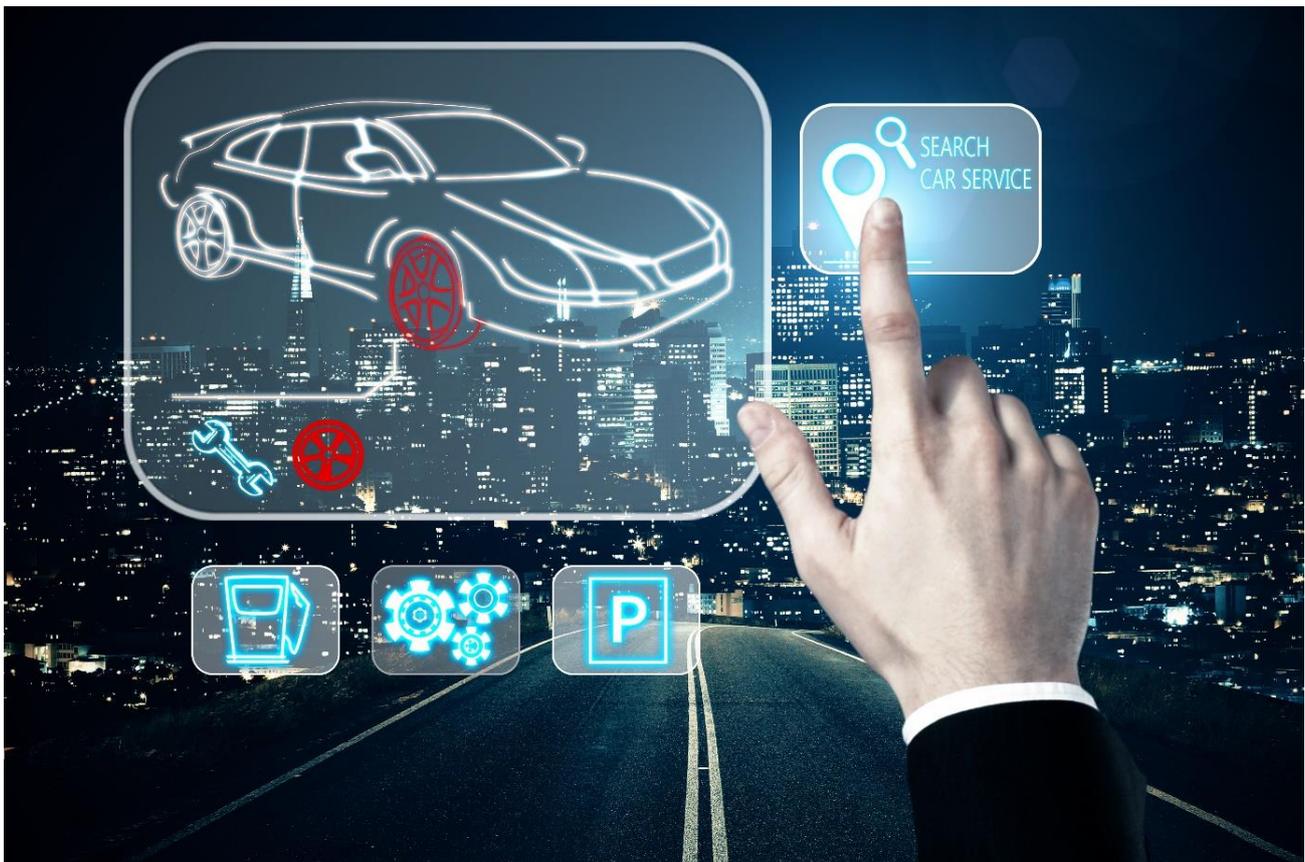


Gemeinsames Positionspapier

Für einen fairen Zugang zum vernetzten Fahrzeug



Berlin, November 2018

I. Datenmonopole verhindern – Wettbewerbsrecht stärken

Die fortschreitende Entwicklung in der Automobilbranche bringt Fahrzeuge hervor, die enorme Datenmengen generieren, speichern und senden können. Diese sind einerseits aus technischer Sicht z. B. für das automatisierte Fahren erforderlich, gleichzeitig öffnen sie das Feld für neue Dienstleistungen rund um das Fahrzeug: Über das Display im Armaturenbrett wird es künftig möglich sein, Fahrern ein breites Angebot an Services zur Verfügung zu stellen, beispielsweise indem der Zustand des Fahrzeugs digital überprüft und die Notwendigkeit einer Wartung und Reparatur erkannt werden könnte. Laut einer PwC-Studie wird sich das weltweite Marktpotenzial von vernetzten Diensten und datenbasierten Mobilitätsdienstleistungen um das Automobil von ca. 32 Mrd. EUR (2015) auf 115 Mrd. EUR in 2020 erheblich erhöhen.

Doch um den Kunden attraktive Angebote machen zu können, benötigen nicht nur die Fahrzeughersteller, sondern auch alle anderen Anbieter von Dienstleistungen im Kfz-Aftermarkt, wie z. B. unabhängige Werkstätten, Pannenhelfer, Versicherer, der freie Kfz-Teilegroßhandel oder die technischen Überwachungsdienste, einen direkten und diskriminierungsfreien Zugang zu den im Fahrzeug generierten Daten. Die Akzeptanz des digitalen Fortschritts steigt mit der Attraktivität der angebotenen Dienstleistungen. Ein wettbewerbsorientierter Aftermarket, an dem auch oft mittelständisch geprägte Unternehmen mit ihrer vielfältigen Angebotslandschaft auf Augenhöhe mit den Herstellern konkurrieren können, bildet die geeigneten Voraussetzungen für die besten Angebote und Preise für digitale Produkte.

Der Wettbewerb auf dem Kfz-Aftermarket ist seit jeher stark reguliert. Diverse europäische Regelungen wie die zukünftige Typpgenehmigungsverordnung (EU) Nr. 2018/858 gewährleisten, dass „unabhängige Wirtschaftsakteure“ wie freie Werkstätten oder Automobilclubs trotz ungleicher Voraussetzungen mit den Automobilherstellern konkurrieren können und damit erst einen Wettbewerb im Sinne des Verbrauchers ermöglichen. So sichern die Typpenehmigungsregelungen auch, dass die „unabhängigen Marktakteure“ alle Wartungs- und Reparaturinformationen erhalten. Um auch zukünftig in einer digitalen Welt den Marktzugang unabhängiger Dritter und einen fairen Wettbewerb um den Aftermarket zu gewährleisten, bedarf es einer digitalen Wettbewerbsordnung. Solange nur der jeweilige Hersteller über den Zugang zu Fahrzeugdaten verfügen kann und dem Nutzer in Kombination mit der Kundenschnittstelle jederzeit - auch während der Fahrt - Services anbieten kann, sind unabhängige Werkstätten und Serviceanbieter deutlich im Nachteil. Als Folge könnte die Gefahr von herstellerbezogenen Monopolisierungstendenzen bestehen sowie das Verschwinden dezentraler Strukturen drohen - mit drastischen Folgen für den Verbraucher.

II. Zugang zu Fahrzeugdaten gesetzlich sicherstellen

Damit die Unternehmen des unabhängigen Kfz-Aftermarkets mit dem Fahrzeughersteller und seinem Servicenetzwerk im fairen Wettbewerb konkurrieren können, müssen für ihre Vernetzungslösungen dieselben Voraussetzungen gelten. Um beispielsweise ein „Routing“ des Verbrauchers im Schadensfall zu den herstellereigenen Vertragswerkstätten zu verhindern, müssen auch freie Werkstätten die Möglichkeit haben, einen direkten Zugang zum Kunden zu erhalten. Dies bedeutet, dass der Zugang zu den im Fahrzeug generierten Daten über eine digitale Datenschnittstelle sowie zu

den Bedien- und Anzeigekomponenten (Kundenschnittstelle) für alle Marktakteure direkt, fair und in derselben Art und Weise nutzbar sein muss.

Die beteiligten Verbände fordern die Politik auf, durch eine gesetzliche Grundlage den Rahmen für einen fairen, wettbewerbsoffenen Zugang zum Kraftfahrzeug über eine Daten- und Kundenschnittstelle zu schaffen. Bislang existiert keine Regulierung, die den fairen Wettbewerb bei datengetriebenen Anwendungen und Diensten sichert. Zwar hat die neue Typgenehmigungsverordnung relevante Kategorien von Reparatur- und Wartungsinformationen definiert und zudem festgehalten, dass der *„technische Fortschritt [...] den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen für unabhängige Wirtschaftsakteure nicht durch die Einführung neuer Methoden und Techniken der Fahrzeugdiagnostik und –reparatur beeinträchtigen“* soll. Doch das Problem wird dadurch nicht gelöst. Das Vertrauen auf eine marktinterne Regelung und der Verzicht auf eine gesetzliche Lösung fördert die der Plattformökonomie inhärente Tendenz zur Marktkonzentration auf wenige Anbieter, wie diverse Beispiele im Bereich der Digitalwirtschaft belegen.

Bereits heute zeichnet sich ein restriktiverer Umgang der Fahrzeughersteller mit im Fahrzeug generierten Daten ab. Bislang wurden Diagnosedaten über eine Schnittstelle (OBD II) stationär aus dem Bordcomputer ausgelesen – egal ob beim Hersteller oder durch einen unabhängigen Anbieter. Es ist zunehmend zu beobachten, dass Hersteller dazu übergehen, die Schnittstelle auf emissionsrelevante Daten zu reduzieren und die Funktion während des Fahrbetriebs einzuschränken, während die Zahl der Service-Angebote von herstellereigenen Vernetzungslösungen zunimmt. Das Fehlen einer politischen Regulierung auf dem Feld des digitalen Wettbewerbs könnte zu einer erheblichen Wettbewerbsverzerrung zugunsten der Fahrzeughersteller führen, da diese exklusiven Zugang zum Fahrzeug und zum Kunden haben. Dies gefährdet die Existenz der im Wettbewerb stehenden unabhängigen Marktteilnehmer nachhaltig und hemmt zudem die Entwicklung neuer Dienstleistungen rund um die Mobilität. Aufgrund der ungleichen Verhandlungsposition wäre es fahrlässig, darauf zu setzen, dass bilaterale Vereinbarungen zwischen Fahrzeugherstellern und Mittelständlern das Problem lösen können.

Wenn die Politik will, dass auch Mittelstand und Verbraucher von der Digitalisierung im automobilen Sektor profitieren, muss sie jetzt tätig werden, um die Zukunftsfähigkeit der Branche und ihrer zahlreichen Arbeitsplätze zu sichern und Voraussetzungen für eine verbraucherfreundliche Anbietervielfalt hinsichtlich Preis, Auswahl und Innovation zu schaffen.

III. Wahlfreiheit der Verbraucher und freien Wettbewerb sichern

Ein fairer Wettbewerb ist nur möglich, wenn der Fahrzeugnutzer die fahrzeuggenerierten Daten an das von ihm autorisierte Unternehmen senden kann und dieses Unternehmen auch Zugriff auf z. B. das Display im Armaturenbrett (die Kundenschnittstelle) hat. Es muss daher sichergestellt werden, dass die Fahrzeughersteller über keine alleinige Daten- und Zugangskontrolle verfügen. Die Vernetzung des Fahrzeugs kann nur dann für den Verbraucher fair und sinnvoll sein, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

1. **Fairer Wettbewerb zwischen allen Marktakteuren im Automobilsektor.** Der freie, vom Hersteller unabhängige Zugang zur Daten- und Kundenschnittstelle im Fahrzeug ist für unabhängige Marktakteure Voraussetzung, um innovative und vielfältige Telematik-Angebote zu fairen Preisen entwickeln und anbieten zu können.
2. **Wahlfreiheit für Verbraucher.** Verbraucher können für jeden Service ihren bevorzugten Dienstleister frei wählen und jederzeit ändern; dies beinhaltet insbesondere die Möglichkeit, den Service komplett unabhängig vom jeweiligen Hersteller durchzuführen.
3. **Beachtung des Datenschutzes.** Die Verarbeitung und Nutzung personenbezogener, im Fahrzeug generierter Daten, darf ausdrücklich nur erfolgen, wenn Verbraucher zuvor umfassend informiert wurden und der Verarbeitung ausdrücklich zugestimmt haben.
4. **Fahrzeugsicherheit.** Alle Kommunikationswege innerhalb des Fahrzeugs und nach außen müssen entsprechend den aktuellen und ggf. den noch zu entwickelnden Security-Anforderungen standardisiert sein.

IV. OTP stellt fairen Zugang zum Fahrzeug sicher

Aus Sicht der zeichnenden Verbände ist eine Offene Telematik-Plattform (OTP) die beste Lösung. Hierbei handelt es sich um eine standardisierte zugangsoffene Plattform im Fahrzeug, die eine sichere und diskriminierungsfreie Daten- und Kundenschnittstelle bietet.

OTP steht für eine standardisierte zugangsoffene Softwareumgebung, die es Drittanbietern ermöglicht, eigene Applikationen gesichert im Fahrzeug auszuführen. Eine Drittanbieter-Applikation greift dabei in gleicher Weise und Qualität wie Apps von Fahrzeugherstellern auf im Fahrzeug anliegende Daten zu und nutzt diese für den Service. Gleichermaßen können Dritt-Apps bordeigene Eingabe- und Ausgabekomponenten wie Bedien- und Anzeigeelemente verwenden, damit Anwender Apps/Dienste von Drittanbietern in gleicher Weise und Qualität nutzen können, wie sie es bei herstellereigenen Apps tun. Die OTP ist dabei keinesfalls ungeschützt, sondern gesichert offen. Das heißt, Drittanbieter erhalten Zugang unter Einhaltung eines standardisierten Verfahrens, während die Softwareumgebung nach außen wie innen jederzeit gegen Angriffe und Manipulationen geschützt ist.

Im Gegensatz zu den von den Fahrzeugherstellern angebotenen Zugriffsverfahren über ausgelagerte Server bietet die Offene Telematik-Plattform folgende Vorteile:

- Sicherer Zugang zu den Daten erfolgt direkt im Fahrzeug.
- Die Daten im Fahrzeug können mittels durch den Hersteller freigegebenen Drittanbieter-Applikationen verarbeitet werden. Es werden nur noch Daten an einen externen Server gesendet, wenn dies zur Erbringung des Services notwendig ist; dadurch wird der Datensparsamkeit Rechnung getragen und die Sicherheit wird erheblich erhöht.
- Drittanbieter-Applikationen werden dem Fahrer im Fahrzeug über die gleiche Daten- und Kundenschnittstelle, welche auch der Fahrzeughersteller verwendet, angeboten.