

Positionspapier:

Zugang zu im Fahrzeug generierten Daten

Die im Verband der internationalen Autovermieter e. V. (VIA) vertretenen Unternehmen AVIS Budget Group, Europcar Mobility Group, Enterprise Holdings und Hertz fordern einen direkten und sicheren Echtzeit-Zugang zu den im Fahrzeug generierten Daten unter nicht-diskriminierenden Bedingungen.

1. Daten als Antrieb für die Revolution nachhaltiger und intelligenter Mobilität

Deutschland ist auf einem ehrgeizigen Kurs, um Mobilität noch intelligenter und umweltschonender zu gestalten. Neue Mobilitätsdienstleistungen werden eine immer wichtigere Rolle dabei spielen: Sie reichen von Reparatur und Wartung, über „Tire-as-a-Service“ (TaaS), bis hin zu gemeinsam genutzten Mobilitätsangeboten sowie der Integration mehrerer Verkehrsträger – einschließlich „Mobility-as-a-Service“ (MaaS). Die vom Fahrzeug erzeugten Daten sind der gemeinsame und wesentliche Nenner in dieser sich entwickelnden, neuen Mobilitätswelt. Sie bilden zugleich die Grenze für die Entwicklung neuer Mobilitätsdienste. Der Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten wird darüber entscheiden, wer in welchem Umfang neue Dienstleistungen entwickeln kann, mit welcher Geschwindigkeit und zu welchem Nutzen für den Endverbraucher.

Der VIA vertritt die Auffassung, dass Fahrzeugdaten Eigentum der Fahrzeugeigentümer und -nutzer sind und von diesen kontrolliert werden müssen. Fahrzeugdaten sollten für ausgewählte und autorisierte Dritte zugänglich sein, sofern die Anforderungen an den Datenschutz und der Schutz der Privatsphäre erfüllt bleiben.

2. Potenziale und Hindernisse rund um Datennutzung

Mit der zunehmenden Vernetzung von Flotten und der Entwicklung hin zu vollautonomen Fahrzeugen wird die Bedeutung des Zugangs zu fahrzeuggenerierten Daten weiter zunehmen. Schon heute bieten vernetzte Fahrzeuge Vorteile in Bezug auf Navigation (Verkehrsinformationen, intelligente Routenplanung), Verkehrseffizienz (weniger Staus), Sicherheit (eCall), Wartung (Ferndiagnose, Fahrzeugwiederherstellung, Flottenmanagement), Infotainment (Online-Zugang zu Filmen und Musik), Versicherungen (Pay-as-you-drive), Umweltschutz (geringerer Kraftstoffverbrauch) sowie weitere Dienste.

Auch die Mitgliedsunternehmen des VIA nutzen fahrzeuggenerierte Daten – unter Einhaltung der Datenschutzbestimmungen. Allerdings ist festzustellen, dass die Möglichkeit eines ungehinderten Zugangs zu fahrzeuggenerierten Daten nicht in allen Fällen besteht.

Ohne einen geregelten Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten wird den Akteuren der Mobilitätsbranche und den Verbrauchern derzeit das volle Potenzial von neuen Mobilitätslösungen vorenthalten.

Derzeit ist der Zugang auf den On-Board-Diagnose-Anschluss (OBD) auf ein System beschränkt, das von und für Fahrzeughersteller entwickelt wurde: Extended Vehicle (ExVe). Extended Vehicle behält die ausschließliche Kontrolle darüber wie der Zugriff auf die Daten durch Dritte erfolgt. Die Fahrzeughersteller beschränken außerdem nach und nach den Zugang zum OBD-Port, wie von der Europäischen Kommission bereits im Jahr 2017 vorhergesagt wurde¹.

Jeder Fahrzeughersteller baut derzeit seine eigene, geschlossene sowie proprietäre Version von Extended Vehicle auf, in die alle Fahrzeugdaten übertragen werden. Auf der Grundlage individueller vertraglicher Vereinbarungen legen die Hersteller somit fest, wer auf welche Daten in welcher Weise, mit welcher Geschwindigkeit und vor allem zu welchem Preis zugreifen darf².

Auf diese Weise haben die Fahrzeughersteller für sich selbst die Funktion eines „Türstehers“ geschaffen, der bestimmt wie und unter welchen Bedingungen auf Daten zugegriffen werden kann. Es besteht folglich kaum ein Unterschied zu den Plattform-Quasi-Monopolen, gegen die sowohl das Bundeskartellamt als auch die Europäische Kommission vorgegangen sind. Das Problem wird jedoch durch zwei weitere Risiken für den Wettbewerb verschärft:

1. **Vertikale Integration:** Fast alle Hersteller haben begonnen, ihr B2C-Mobilitätsgeschäft auszubauen. So bieten die meisten Hersteller heute Carsharing oder andere Mobilitätsdienstleistungen, wie Mobility-as-a-Service, direkt für Endnutzer an. Viele Hersteller haben auch angekündigt oder bereits in ihr Geschäftsmodell integriert, dass sie im Rahmen ihres künftigen Mobilitätsangebots Zusatzleistungen wie Versicherung, Wartung, Flottenmanagement und andere damit verbundene Dienstleistungen anbieten werden.

Diese vertikale Integration führt zu Interessenkonflikten und hat das Potenzial, die ohnehin begrenzten Anreize zur gemeinsamen Nutzung von Daten weiter zu verringern. Dies kann Innovationen weiter einschränken und Preise in die Höhe treiben.

2. **Daten lernen:** Extended Vehicle gibt den Fahrzeugherstellern die Möglichkeit, von konkurrierenden Mobilitätsdiensten (wie beispielsweise Flottenbetreibern) zu lernen. Dies geschieht durch die Auswertung der Daten, die im Fahrzeug erzeugt werden. Somit besteht die Gefahr, dass sensible Geschäftsinformationen für die mühelose Entwicklung von konkurrierenden Produkten und Dienstleistungen gewonnen werden.

¹ Die [Gemeinsame Forschungsstelle](#) (JRC) der Europäischen Kommission warnte 2017 vor den doppelten Gefahren, die ExVe für Verbraucher und Mobilitätsdienstleister birgt. Im Rahmen von ExVe werden (i) die OEMs den drahtlosen Zugang zu allen vom Fahrzeug generierten Daten kontrollieren und (ii) der bestehende Zugang über OBD-II-Anschlüsse wird abgebaut, wodurch ein geschlossenes, separates und proprietäres System für jeden OEM entsteht. Wie die JRC prognostiziert, wird der Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten durch die Fahrzeughersteller über den OBD-Anschluss bereits eingeschränkt.

² Die Europäische Verbraucherorganisation (BEUC) stellt fest, dass bereits erhebliche Nachteile für die Verbraucher bestehen: [ExVe] „gibt Anlass zu ernststen Bedenken aus Wettbewerbs- und Verbrauchersicht“, da die Fahrzeughersteller keine Anreize haben, „Dritten freiwillig Zugang zu Daten zu gewähren, die verwendet werden, um auf der Dienstleistungsebene mit ihnen zu konkurrieren“.

Die Kombination aus „Türsteher-Funktion“, vertikaler Integration und Data-Learning führt zwangsläufig zu der Entstehung eines **vertikalen Monopols** bei Mobilitätsdienstleistungen. Dies muss verhindert werden. Nur so kann langfristig der faire Wettbewerb um die besten Ideen für neue Mobilitätslösungen gewährleistet werden.

3. Die Lösung

VIA fordert die Umsetzung eines verlässlichen Rechtsrahmens für die gesamte EU, um einen integrierten europäischen Binnenmarkt für Mobilitätsdienstleistungen zu schaffen. Dieser Rahmen muss über ex-ante Wettbewerbsregeln verfügen. Sich auf die *nachträgliche* Durchsetzung des Wettbewerbsrechts zu verlassen, hieße die Fehler im Umgang mit digitalen Plattformen wie Google zu wiederholen. Die Folge waren acht Jahre andauernde Durchsetzungsmaßnahmen, um Monopolstrukturen nachträglich zu beheben³.

Der erforderliche ex-ante-Rahmen muss klare und eindeutige Regeln enthalten, um sicherzustellen, dass alle Akteure – von den Fahrzeugherstellern über die Teilelieferanten, die Autowerkstätten bis hin zu den Autovermietern – gleichberechtigt und zu fairen Bedingungen miteinander konkurrieren können. Dies umfasst explizit auch die Fahrzeughersteller, wenn sie konkurrierende Mobilitätsdienste anbieten. Die besten Lösungsansätze entstehen nur durch einen fairen Wettbewerb. Dieser muss auch für den Mobilitätsmarkt gewährleistet sein.

Der VIA vertritt die Position, dass die Hersteller den Fahrzeugeigentümern und -besitzern bzw. ihren Bevollmächtigten folgende Zugangs- und Kontrollrechte in Bezug auf fahrzeuggenerierte Daten gewähren müssen (vorbehaltlich der datenschutzrechtlichen Zulässigkeit):

*Direkter **Echtzeit-Zugang** zu den vom Fahrzeug erzeugten Daten, durch eine **standardbasierte und technologieneutrale Schnittstelle** im Fahrzeug für die Anfrage- und Antwortfunktion. Diese Schnittstelle sollte eine Kommunikation aus der Ferne, bi-direktional, interoperabel und auf der Grundlage authentifizierter Befehls- und Kontrollfunktionen ermöglichen.*

Um diesen Zugang zu gewährleisten, befürwortet der VIA als möglichen Lösungsansatz das Modell der „gesicherten Fahrzeugschnittstelle (SVI⁴)“ bzw. des „**Secured-Vehicle-Interfaces**“.

SVI umfasst eine Reihe von einsatzbereiten CEN/ISO Normen, die eine sichere Kommunikation zwischen Fahrzeug und Fahrzeughalter sowie -nutzer ermöglichen. SVI umfasst die internationalen und europäischen Normen, die von ISO/CEN für das „intelligente Verkehrssystem“ bereits final entwickelt wurden. Zu diesen Normen gehören **CEN ISO 21177** für die standardisierte Cybersicherheit und **CEN ISO 21184** für das standardisierte Datenmanagement. **CEN ISO 21185** beschreibt die Methoden für die Echtzeit-Einrichtung einer gemeinsamen Kommunikationssprache zwischen Verkehrssystemen.

³ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_17_1784.

⁴ Informationen über die gesicherte Fahrzeugschnittstelle (SVI): svi-for-mobility.org

SVI stellt einen möglichen Lösungsansatz für einen standardbasierten, nicht-proprietären Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten dar. Es sichert einen fairen Wettbewerb in allen Aspekten des Mobilitätsökosystems und ermöglicht ein effizientes, wettbewerbsfähiges, innovatives und nachhaltiges Mobilitätsökosystem.

4. Der geregelte Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten ist jetzt dringend erforderlich

Die Europäische Kommission hat innerhalb von fünf Jahren eine Fülle von Beweisen zusammengetragen. Die oben genannten Probleme haben schon heute negative Auswirkungen auf den entstehenden europäischen Markt für datengesteuerte Mobilitätsdienste. Benötigt wird ein solider, europäischer Rechtsrahmen, um den Markt für datengesteuerte europäische Mobilitätsdienste für einen freien und fairen Wettbewerb zu öffnen. Dies dient nicht nur der Branche der Autovermieter, sondern allen Unternehmen und Verbrauchern, die jeden Tag auf die Mitgliedsunternehmen des VIA bei der Beförderung von Personen, Waren und Dienstleistungen zurückgreifen.

Stand: November 2021

Weitere Informationen finden
sich auf der Website unter:
autovermieter-verband.de

Rückfragen zum VIA beantwortet:
APCO Worldwide
Marc Krüger
autovermieter@apcoworldwide.com
(m) +49 173 483 7968

via Verband der
Internationalen
Autovermieter