

# Fairen Wettbewerb in digitalisierten Märkten ermöglichen

Verbändeallianz fordert EU-Entscheidungsträger dazu auf, bis 2020 einen Gesetzgebungsvorschlag vorzulegen, der echte gleiche digitale Wettbewerbsbedingungen für den Fernzugriff auf fahrzeuggenerierte Daten schafft

Wettbewerb, Innovation und Verbraucherinteressen müssen im Mittelpunkt des digitalen EU-Binnenmarktes stehen



---

**Aufbauend auf dem vorhergehenden Manifest von 2018<sup>1</sup> bekräftigt die unterzeichnende Koalition aus Vertretern der Automobilwirtschaft und Mobilitätsdienstleistern, Versicherern, Verbrauchern und KMU-Verbänden ihre Forderung nach einer gesetzgeberischen Lösung zur Gewährleistung eines *effektiven* Zugangs zu fahrzeuggenerierten Daten sowie funktionalen Ressourcen, um Wettbewerb, Innovation und Wahlfreiheit der Verbraucher zu gewährleisten. Es muss sichergestellt werden, dass das Innovations- und Wettbewerbspotenzial der Kfz-Servicebranche und der Mobilitätsdienstleister für digitale Dienstleistungen „rund um's Auto“ voll entfaltet werden kann.**

---

## WAS IST DAS PROBLEM?

Das Tempo der technologischen Entwicklung und die Digitalisierung der Automobilwirtschaft steigern sich exponentiell. Es wird erwartet, dass bis 2025 70% aller Fahrzeuge vernetzt sein werden<sup>2</sup>, und die unterzeichnenden Verbände wollen zum Erfolg der vernetzten und autonomen Mobilität beitragen.

Es gibt bereits viele innovative Ideen, die aber wegen des fehlenden effektiven Zugangs zu fahrzeuggenerierten Daten und Funktionen (insgesamt oder teilweise) nicht verwirklicht werden können.

**Seit dem Aufkommen des „vernetzten Autos“ beginnt der Wettbewerb im Fahrzeug**, wo die Datenqualität und die Möglichkeit eines sicheren Zugangs zu Fahrzeugfunktionen die Qualität der Dienstleistung bestimmen. In einem zunehmend digitalisierten Automobilsektor muss die gesamte Wertschöpfungskette das Recht haben, ihre jeweiligen Geschäftsmodelle zu entwickeln und damit gleichberechtigt mit den Fahrzeugherstellern zu konkurrieren, um die von den Kunden gewünschten Dienstleistungen weiterhin anbieten zu können.

### Beispiele für digitale Anwendungsfälle:

'Dienstleistungen rund um den Reifen', 'nachhaltige Reparatur', digitale Inspektion, vorausschauende Warnungen zur Vermeidung von Pannen, Ferndiagnose zur Optimierung von Pannendiensten und damit jeder einzelnen Fahrt, Smart Leasing und geteilte Mobilitätsdienste, 'sprechende Teile', die für optimierte Produktion und besseren Vertrieb auf dem Sekundärmarkt ihren Gesundheitszustand mitteilen, 'Pay How You Drive'-Versicherungspolicen und Fahrertraining.



## Vier Schlüsselfähigkeiten werden deshalb benötigt:

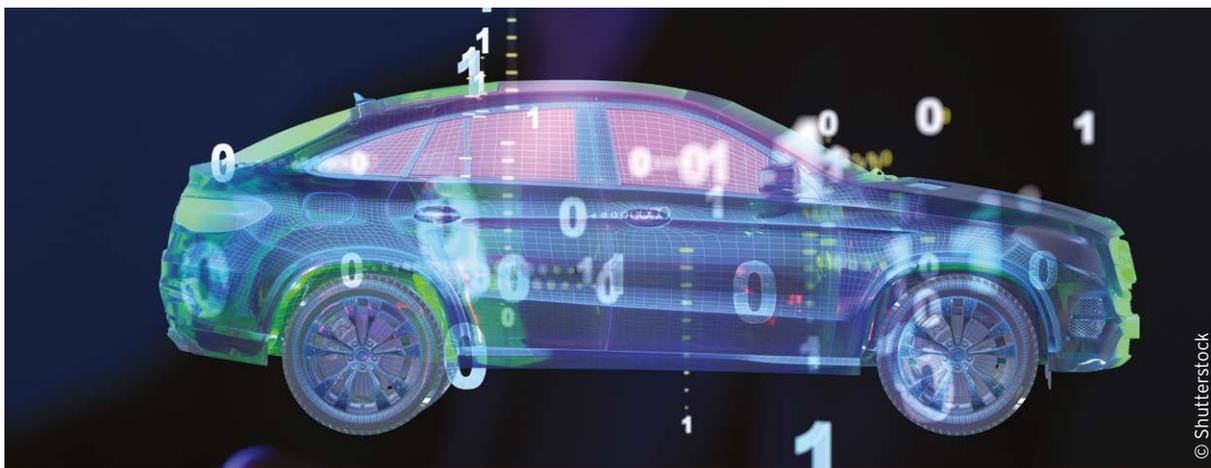
- Unabhängiger, direkter Echtzeitzugriff auf die im Fahrzeug generierten (auch zeitkritischen) Daten; dieser Zugriff darf nicht vom Fahrzeughersteller als Wettbewerber überwacht werden;
- Bidirektionale Kommunikation mit dem Fahrzeug und seinen Funktionen, unabhängig vom Fahrzeughersteller;
- die Fähigkeit, mit dem Fahrer mittels bordeigener HMI-Schnittstelle (beispielsweise über das Armaturenbrett oder per Sprachsteuerung) sicher und unabhängig zu interagieren;
- die Fähigkeit, unter Verwendung der bordeigenen Rechnerleistung eine unabhängige und geprüft sichere Software direkt *in* das vernetzte Fahrzeug einzuspielen, um dynamisch generierte Daten so nahe an ihrer Quelle wie möglich zu verarbeiten.

Dieser direkte und unabhängige interoperable Zugang zu Fahrzeugdaten und Fahrzeugfunktionen wird die Entwicklung von innovativen digitalen Produkten und Diensten ermöglichen, was zu einer echten Auswahl für Verbraucher und zu wettbewerbsfähigen Mobilitätslösungen führen wird. Diese Grundsätze werden *heute* von der EU-Gesetzgebung zum Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für die On-Board-Diagnose (OBD)-Schnittstelle gesichert, und sie müssen daher auch auf alle weiteren Kommunikationskanäle mit dem Fahrzeug angewendet werden.



Es ist jedoch erwiesen, dass keine dieser vier Fähigkeiten mit dem sogenannten **„Extended Vehicle“ (ExVe)**, dem Datenzugangsmodell, welches von den Fahrzeugherstellern vorgeschlagen wird, möglich ist. Es sieht vor, den Zugang zu den fahrzeuggenerierten Daten und den Fahrzeugfunktionen (wie z.B. das Löschen eines Fehlerspeichers) über die eigenen Server des jeweiligen Fahrzeugherstellers zu leiten. Nur ein begrenzter Teil der bordeigenen Fahrzeugdaten und eine kleine Teilmenge der für das Geschäftsmodell des Fahrzeugherstellers erforderlichen Funktionen wären für unabhängige Unternehmen zugänglich. Diese Lösung der Fahrzeughersteller soll den Zugang entweder direkt mit einem B2B-Vertrag oder über eine Datenservice-Plattform - einen sogenannten „neutralen Server“ - gewähren.

‘ExVe’ kann die oben beschriebenen notwendigen Fähigkeiten nicht gewährleisten. Stattdessen erlaubt es den Fahrzeugherstellern eine vollständige Kontrolle über das Fahrzeug, seine Daten und Funktionen, und damit die Möglichkeit der willkürlichen Entscheidung, wie und wann (Latenzzeiten) und wem (überwiegend aggregierte und bereits vorverarbeitete) Daten zugänglich gemacht werden. Konkurrierende Anbieter werden damit auf „duplizierte“ Dienste, die nur auf den Reparaturmethoden der Fahrzeughersteller beruhen, beschränkt. Die Rolle der Fahrzeughersteller als selbsternannte „Wächter“ zeigt sich auch durch die zunehmend willkürliche Beschränkung des Zugriffs auf Fahrzeugdaten über den bestehenden physischen On-Board-Diagnose (OBD)-Stecker.



## WAS IST DIE LÖSUNG?

Das Prinzip sollte sein, die gleichen Fähigkeiten, welche den Fahrzeugherstellern zur Verfügung stehen, auch konkurrierenden Unternehmen zu gewähren. Diese Fähigkeiten würden beispielsweise durch eine „fahrzeuginterne, interoperable, standardisierte, und sichere Plattform (OTP)“ und deren inhärente Sicherheitsstruktur ermöglicht. Dies wurde in dem TRL-Bericht der Kommission<sup>3</sup> dargestellt und wird von unabhängigen Studien gestützt (z.B. dem Oversee Report<sup>4</sup>). Solch ein Telematiksystem erlaubt die sichere Implementierung von unabhängigen Applikationen im Fahrzeug zur Optimierung der Verarbeitung fahrzeuginterner Daten, während zugleich die dezentrale Kommunikation alternativer Dienstleister mit und aus dem Fahrzeug aufgrund der *direkten* Zustimmung der Verbraucher unterstützt wird. Dies vermeidet die Verpflichtung (wegen der systemischen Gestaltung von ExVe), erst einen Datenübermittlungsvertrag mit dem Fahrzeughersteller abzuschließen. Diese Lösung stützt den Grundsatz der technologischen Neutralität, der die funktionalen Anforderungen definiert, während die technische Implementierung jedoch im Ermessen der implementierenden Partei (also dem Fahrzeughersteller) verbleibt.

### Solch eine Lösung würde:

- Verbrauchern die freie Entscheidungsmöglichkeit darüber gewähren, welche Dienstleister auf ihre Daten (ohne Einmischung des Fahrzeugherstellers) zugreifen können;
- den effektiven Wettbewerb sichern und gewährleisten, dass Wettbewerber nicht durch Fahrzeughersteller als Konkurrenten überwacht werden;
- innovative Lösungen & neue Geschäftsmodelle ermöglichen;
- mit der ‚Cybersicherheit‘ im Einklang stehen und diese weiter stärken;
- die Straßenverkehrssicherheit verbessern und zu einer nachhaltigeren Kreislaufwirtschaft beitragen;
- die Beachtung von Datenschutzbestimmungen gewährleisten durch eine *unmittelbare* Beziehung zwischen dem Dienstleister und seinem Kunden.

---

**Die interoperable Plattform gewährleistet mindestens dasselbe hohe Niveau an Sicherheit, Haftung und Datenschutz, welches die Fahrzeughersteller selbst einhalten, während sie gleichzeitig echte Wahlfreiheit für die Verbraucher, Wettbewerb, Innovation und Straßenverkehrssicherheit bietet.**

In der Tat erlauben die Fahrzeughersteller es zunehmend ausgewählten (nicht konkurrierenden) Geschäftspartnern, ihre eigenen (Dritt-)systeme und Applikationen in ihren Fahrzeugen zu betreiben. Dies zeigt jedenfalls, dass ein sicherer direkter Zugang von Drittanbietern zum Fahrzeug möglich ist, ohne die Funktionen (des Fahrzeuges) zu beeinträchtigen.

## ZEIT ZU HANDELN!

In zwei Resolutionen<sup>5</sup> hat das Europäische Parlament die Kommission aufgefordert, (gesetzgeberische) Maßnahmen zu treffen, „um einen fairen, sicheren und technologieneutralen Echtzeit-Zugang zu Fahrzeugdaten für einige Drittinstanzen“ sicherzustellen. Überdies hat eine Reihe von internen und externen Studien der Europäischen Kommission<sup>6</sup> weitere Nachweise der rechtlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen der diskutierten Zugangsmodelle für Fahrzeugdaten erbracht: In Märkten, in denen eine Partei, die Fahrzeughersteller, unausgewogene (Über-)Macht haben und damit eine monopolartige Kontrolle über den Zugang zu den Daten/Funktionen des Fahrzeuges ausüben, muss der Gesetzgeber handeln, um effektive Wettbewerbschancen zu gewährleisten.

Als wirtschaftliche Folge des nicht (gesetzlich) geregelten Zugriffs auf bordeigene Daten über das derzeitige geschlossene ExVe-Modell der Fahrzeughersteller könnte es zu zusätzlichen Kosten für den freien Kfz-Reparaturmarkt kommen. Die neueste Studie der FIA Region I beziffert die Kosten und Verluste auf €65 Milliarden für Verbraucher und freie Marktbeteiligte bis zum Jahr 2030<sup>7</sup>. Es ist deshalb eindeutig Zeit zu handeln!

# WAS FORDERN WIR?

## EINE GESETZGEBERISCHE LÖSUNG BIS 2020!

**Wir fordern die Politik und an erster Stelle die Europäische Kommission dazu auf, bis 2020 einen Gesetzgebungsvorschlag vorzulegen, der auf den folgenden, Grundsätzen und Anforderungen' aufbaut und zu einer interoperablen fahrzeugintegrierten Telematikplattform mit Schnittstellen führt, die Folgendes gewährleisten würde<sup>8</sup>:**

- 1.** Gleiche Fähigkeiten für alle Automobil-Dienstleister bei der Nutzung der bidirektionalen Kommunikation über das bordeigene Display und/oder anderer Schnittstellen zur Fahrerkommunikation (sog. Human-Machine Interfaces, Mensch-Maschine-Schnittstellen), um dem Fahrzeuginhaber/Fahrer effektiv eine Dienstleistung zur Auswahl und Genehmigung anzubieten, wobei alle rechtlichen Anforderungen beachtet werden (z.B. Beachtung der DSGVO, Vermeidung von Ablenkungen des Fahrers).
- 2.** Direkter, unabhängiger, nicht überwachter Echtzeitzugriff auf das Fahrzeug, seine Daten und Ressourcen/Funktionen, beispielsweise durch eine bordeigene, interoperable, standardisierte, sichere Plattform, welche eine vom Fahrzeughersteller unabhängige bidirektionale Kommunikation ermöglicht.
- 3.** Die Möglichkeit, unabhängige Geschäftsmodelle (Applikationen) im Fahrzeug zur optimierten Datenverarbeitung und Innovation zu installieren.
- 4.** Der Umfang und die Qualität der Daten/Funktionalität muss mindestens dem entsprechen, was den Fahrzeugherstellern zur Verfügung steht, d.h. was das Fahrzeug erzeugt und zur Verfügung stellt, auch wenn die Fahrzeughersteller es nicht für ihre eigenen Geschäftsmodelle nutzen. Dieser Umfang und die Qualität der Daten und Funktionen sind für jedes Fahrzeug zu veröffentlichen.
- 5.** Ein harmonisierter neutraler Rahmen für einen einheitlichen Zugang zu Cybersicherheitszertifikaten, der auf gesetzlichen Anforderungen sowohl für den Zugang als auch für die Nutzung der Zertifikate basiert.

**Nur wenn all diese Anforderungen erfüllt werden, kann die EU ein wettbewerbsfähiges Serviceumfeld gewährleisten und eine Führungsrolle im Bereich der vernetzten und autonomen Mobilität übernehmen und zugleich ihre KMU-freundliche, soziale und grüne Marktwirtschaft schützen.**

Brüssel, Oktober 2019

<sup>1</sup>Das erste Manifest zu fairen Digitalisierungschancen wurde 2018 unterzeichnet

<sup>2</sup>Quelle Roland Berger in ETRMA/Quantalyse Bericht 'Connected & Automated Mobility - Tyre Industry Use Cases That Require Direct Access to In-Vehicle Data, Juni 2019

<sup>3</sup>Transport Research Laboratory (TRL), Bericht über 'Access to In-vehicle Data and Resources', August 2017

<sup>4</sup>Oversee Bericht über 'Open Vehicular Secure Platform', 7th Framework Programme for Research and Technological Development, November 2013

<sup>5</sup>Beschluss des Europäischen Parlaments über eine europäische Strategie für Kooperative Intelligente Transportsysteme (C-ITS) vom 13. März 2018, Beschluss des Europäischen Parlaments über Autonomes Fahren im europäischen Transport vom 5. Dezember 2018

<sup>6</sup>Bericht des Joint Research Center (JRC) über 'Access to digital car data and competition in aftersales services', September 2018; TRL-Bericht (siehe Fußnote 3); Valdani, Vicari & Associati (VVA), Untersuchung zur 'Cooperative, Connected and Automated Mobility (CCAM)', August 2018

<sup>7</sup>Quantalyse / Schönberger Advisory Services Study for FIA Region I Study 'The automotive digital transformation and the economic impacts of existing data access models', März 2019

## Unterzeichnete Industrie-, Verbraucher und KMU-Verbände:



**ADPA** ist der europäische Dachverband der Anbieter von Wartungs- und Reparaturinformationen.  
[www.adpa.eu](http://www.adpa.eu)

**Pierre Thibaudat**  
EU Affairs Manager  
[pierre.thibaudat@adpa.eu](mailto:pierre.thibaudat@adpa.eu)  
+32 2 761 95 18



**CECRA** ist der europäische Dachverband der Kraftfahrzeughandels- und Werkstattverbände.  
[www.cecra.eu](http://www.cecra.eu)

**Bernard Lycke**  
Director General  
[bernard.lycke@cecra.eu](mailto:bernard.lycke@cecra.eu)  
+32 2 771 96 56



**CITA** ist der europäische Dachverband der nationalen technischen Überwachungsvereine, welche die Inspektion von Kraftfahrzeugen und Aufliegern vornehmen oder überwachen.  
[www.citainsp.org](http://www.citainsp.org)

**Eduard Fernandez**  
Executive Director  
[e.fernandez@citainsp.org](mailto:e.fernandez@citainsp.org)  
+32 2 469 06 70



**EGEA** ist der europäische Dachverband der Hersteller von Werkstattausrüstung.  
[www.egea-association.eu](http://www.egea-association.eu)

**Massimo Brunamonti**  
Board Member  
[contact@aam-con.com](mailto:contact@aam-con.com)  
+32 2 761 95 15



**ETRMA** ist der europäische Dachverband der Produzenten von Reifen- und Gummiprodukten.  
[www.etrma.org](http://www.etrma.org)

**Fazilet Cinaralp**  
Secretary General  
[f.cinaralp@etrma.org](mailto:f.cinaralp@etrma.org)  
+32 2 218 49 40



**FIA Region I** ist der europäische Dachverband der Automobil- und Touringclubs.  
[www.fiaregion1.com](http://www.fiaregion1.com)

**Chris Carroll**  
Policy Director  
[ccarroll@fia.com](mailto:ccarroll@fia.com)  
+32 2 282 08 18



**FIGIEFA** ist der europäische Dachverband unabhängiger Kfz-Ersatzteilegroßhändler.  
[www.figiefa.eu](http://www.figiefa.eu)

**Sylvia Gotzen**  
Chief Executive Officer  
[sylvia.gotzen@figiefa.eu](mailto:sylvia.gotzen@figiefa.eu)  
+32 2 761 95 10



**Insurance Europe** ist Insurance Europe ist der europäische Dachverband der nationalen Versicherungsverbände.  
[www.insuranceeurope.eu](http://www.insuranceeurope.eu)

**Thomas Gelin**  
Policy Advisor  
[gelin@insuranceeurope.eu](mailto:gelin@insuranceeurope.eu)  
+32 2 894 30 48



**Leaseurope** ist der europäische Dachverband der Leasing- und Automietunternehmen.  
[www.leaseurope.org](http://www.leaseurope.org)

**Richard Knubben**  
Deputy Director-General  
[r.knubben@leaseurope.com](mailto:r.knubben@leaseurope.com)  
+32 2 778 05 68



**SMEUnited** ist der europäische Dachverband der kleinen und mittelständigen Unternehmen und des Handwerks.  
[www.smeunited.eu](http://www.smeunited.eu)

**Véronique Willems**  
Secretary General  
[v.willems@smeunited.eu](mailto:v.willems@smeunited.eu)  
+32 2 230 75 99



**UEIL** ist der europäische Dachverband der Schmiermittelindustrie.  
[www.ueil.org](http://www.ueil.org)

**Jos Jong**  
Board Member  
[josjong@planet.nl](mailto:josjong@planet.nl)  
+31 703 38 46 65