

# Stellungnahme zum Entwurf eines Mobilitätsdatengesetzes

Mai 2024

## Stellungnahme zum Entwurf eines Mobilitätsdatengesetzes

Der VDA begrüßt, dass mit dem Mobilitätsdatengesetz Datenbereitstellungspflichten, die sich aus europäischem oder nationalem Recht ergeben, in einem Gesetz zusammengefasst und darüber hinaus präzisiert werden. Zudem ist es ebenfalls sinnvoll, den organisatorischen Rahmen genauer zu definieren. Durch die Förderung der Transparenz und Zugänglichkeit von Mobilitäts-, Verkehrsinfrastruktur- und Ladeinfrastrukturdaten können die Entwicklung datengestützter Geschäftsmodelle, der Hochlauf der Elektromobilität, die Vernetzung der Verkehrsträger und multimodale Angebote unterstützt werden.

Im Folgenden soll zu einzelnen Elementen des Gesetzentwurfes Stellung genommen werden.

### Begriff der Mobilitätsdaten

Mobilitätsdaten im Sinne des Gesetzentwurfs sind ausschließlich die Daten, die aufgrund einer gesetzlichen Pflicht über die Mobilithek, also den Nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten gemäß ITS-Richtlinie der EU, bereitgestellt werden müssen. Richtigerweise erfasst der Gesetzentwurf damit ausdrücklich nicht den Bereich der fahrzeuggenerierten Daten (In-car Data). Diese Trennung wird ausdrücklich unterstützt. Eine derartige Regelung im Mobilitätsdatengesetz würde zu einer Doppel-Regulierung, u.a. mit Blick auf den EU Data Act, führen und wäre rechtssystematisch falsch, da Fahrzeugdaten aufgrund des Personenbezugs gerade nicht über den Nationalen Zugangspunkt einer breiten Nutzeröffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden sollen und dürfen, sondern grundsätzlich der Verfügungshoheit der Fahrzeughalter unterliegen.

### Dynamische Auslastungsdaten

Richtigerweise sieht der Gesetzentwurf vor, dass für Pooling-Angebote on demand (Linienbedarfsverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr gemäß PBefG) künftig nur historische Auslastungsinformationen, nicht aber dynamische Auslastungsinformationen in Echtzeit zur Verfügung gestellt werden müssen. Da die Auslastung eines Fahrzeugs bei On-Demand-Verkehren nicht in gleicher Weise wie bei Linienverkehren mit der Möglichkeit einer Beförderung korreliert, ist eine solche Ausnahmeregelung für On-Demand-Verkehre sinnvoll. Bei Fahrtbuchung wird einer Person immer automatisch ein „freies“ Fahrzeug zugeordnet, das dynamisch seine Routen anpasst. Zudem lassen dynamische Auslastungsdaten für diese Verkehre unter Umständen auch marktrelevante Rückschlüsse auf Geschäftsmodelle zu. Daher wäre eine Bereitstellung von dynamischen Daten über den Nationalen Zugangspunkt auch unter dem Gesichtspunkt des Schutzes von Geschäftsgeheimnissen kritisch. Dies gilt umso mehr, als dass die dynamischen Daten dieser Verkehre zur Erfüllung der Zwecke des Mobilitätsdatengesetzes ohnehin nicht benötigt werden.

Unklar ist hier aus unserer Sicht noch das Verhältnis von § 5 Absatz 2 Mobilitätsdatengesetz auf der einen Seite und von § 3a PBefG in Verbindung mit der Mobilitätsdatenverordnung auf der anderen Seite. § 3a PBefG und die Mobilitätsdatenverordnung sollen durch das Mobilitätsdatengesetz erst zum 1. Dezember 2028 aufgehoben werden. Hier droht für Linienbedarfsverkehre und gebündelte Bedarfsverkehre eine widersprüchliche Rechtslage. Daher sollte für die Übergangszeit § 3a PBefG durch das Mobilitätsdatengesetz entsprechend angepasst werden, um Rechtssicherheit zu schaffen.

### Offene Bereitstellung von Daten

Es stellt sich die Frage, ob eine offene Bereitstellung aller betroffenen Daten über den Nationalen Zugangspunkt mit Blick auf die Erfordernisse des Datenschutzes und des Schutzes betrieblich sensibler Daten der richtige Weg ist. Während die freie Datenzugänglichkeit über die Mobilithek im Bereich grundlegender Daten zur Verkehrs- und Ladeinfrastruktur unkritisch und wünschenswert ist, ist zu prüfen, ob für bestimmte Datenkategorien zumindest eine Registrierung der Datennutzer – verbunden mit entsprechenden Qualitätsanforderungen - als Voraussetzung für einen Datenzugriff geboten wäre.

### Schaffung eines Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten

Die Schaffung eines Datenkoordinators ist grundsätzlich zu begrüßen. Dadurch besteht etwa die Chance, Doppelstrukturen im föderalen Geflecht zu vermeiden. Der Datenkoordinator sollte insbesondere bei technisch-organisatorischen Fragestellungen wie der Aufstellung von Leitlinien einen regelmäßigen Austausch mit der Branche etablieren, um die Erfahrungen der Branche nutzen zu können und die Kohärenz von Regelwerken zum Beispiel auch mit dem Mobility Data Space sicherzustellen. Eine zentrale Anlaufstelle für den praktischen Austausch zwischen dem Datenkoordinator und der Wirtschaft wäre dabei wünschenswert. Wichtig ist, die Aufgaben des Bundeskoordinators im Gesetz klar zu definieren und keine Generalvollmacht auszustellen.

### Aufsichtsbehörde und Sanktionierung

Eine Sanktionierung von Verstößen gegen das Mobilitätsdatengesetz ist nicht unproblematisch. Die EU-Vorschriften sehen derzeit keine Pflicht zur Erhebung bestimmter Datensätze im Unternehmen vor, sondern regeln nur die Bereitstellung verfügbarer Daten. Diese Datenbereitstellungspflichten „bestrafen“ damit implizit innovative Unternehmen, die bereits jetzt große Mengen an Daten erheben. Dadurch werden im Grunde keine Anreize für digitale Innovationen im Mobilitätsbereich gesetzt. Das Problem wird durch die Möglichkeit zur Verhängung von Zwangs- und Bußgeldern noch verschärft. Daher sollte zumindest stets zunächst der Dialog mit dem betroffenen Unternehmen gesucht werden, um zum Beispiel zu verhindern, dass eine Sanktionierung allein aufgrund technisch-praktischer Hindernisse bei der Datenbereitstellung erfolgt. Auch die Leitlinien des Datenkoordinators sollten grundsätzlich so gestaltet sein, dass sie sowohl von den Unternehmen als auch durch den Nationalen Zugangspunkt technisch umsetzbar sind.

### Evaluierung

Zu begrüßen ist, dass der Gesetzentwurf die Vorlage eines Evaluierungsberichts an den Deutschen Bundestag vorsieht. Damit können praktische Erfahrungen mit der Umsetzung ggf. für eine Novellierung des Gesetzes genutzt werden. In diesem Zusammenhang wäre es zu begrüßen, wenn auf europäischer Ebene in der nächsten Amtsperiode der EU-Kommission auch eine Evaluierung der dem Mobilitätsdatengesetz zugrunde liegenden europäischen Datenbereitstellungspflichten erfolgt.

## Über den VDA

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.