

Regulierung des Zugangs zu Fahrzeugdaten Data Act implementieren, nationalen Alleingang vermeiden

Stand: 08.04.2024

Hintergrund

Auf Europäischer Ebene wird seit einigen Jahren diskutiert, den Zugang zu Fahrzeugdaten in einer spezifischen Verordnung im Rahmen der Typengenehmigung zu regulieren. Additiv hierzu wurde im Zuge der 2020 von der Europäischen Kommission (KOM) veröffentlichten Datenstrategie¹ angekündigt, dass der Data Act als horizontale Gesetzgebung aufgesetzt wird. Er enthält die allgemeinen, in allen Sektoren geltenden Grundsätze für den Zugang zu Daten vernetzter Produkte durch Nutzer und Dritte. Zusätzlich dazu kann für die einzelnen Wirtschaftsbereiche eine sektorspezifische Regelung erfolgen. Für den Automobilbereich wurde hierfür im März 2022 eine öffentliche Konsultation gestartet, in der ergründet werden sollte, inwiefern ein sektorbezogenes Eingreifen notwendig und zielführend ist.² Die zuständige Generaldirektion der Europäischen Kommission (GD GROW) hatte daraufhin einen entsprechenden Gesetzesvorschlag erarbeitet. Eine erste Fassung wurde vom Ausschuss für Regulierungskontrolle abgelehnt, da offenbar keine ausreichende Begründung für einen derart weitreichenden Markteingriff geliefert wurde. Auch die überarbeiteten Fassungen stießen von verschiedenen Seiten, insbesondere innerhalb der KOM, auf umfangreiche Kritik. Daher wird der Entwurf angesichts des nahenden Endes der Legislaturperiode der EU, laut Aussage der GD GROW, nicht mehr vorgelegt werden können. Auf deutscher Ebene wird nun diskutiert, ob eine nationale Regelung erlassen werden soll.

Problem

In der auslaufenden EU-Legislaturperiode wurden zahlreiche Verordnungen und Richtlinien erlassen, die den Digital- und Datenbereich umfassend betreffen. An erster Stelle steht hier der Data Act, der am 11.01.2024 offiziell in Kraft getreten ist und dessen Regelungen nach einer Übergangsfrist von 20 Monaten im September 2025 EU-weit gelten werden.³ Wie ein breites Bündnis deutscher und europäischer Industrien während der Verhandlungen wiederholt betont hat, werden seitens der Unternehmen umfassende Anstrengungen notwendig sein, um die Vorgaben des Data Act umzusetzen und so eine erfolgreiche Implementierung zu garantieren. Die umfassenden Verpflichtungen zum Teilen der Daten erfordern tiefgreifende Veränderungen der produzierten Güter. Der personelle und finanzielle Aufwand für die Unternehmen wird umso größer, als gleichzeitig der Cybersicherheit und dem Schutz von Geschäftsgeheimnissen noch mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, da dies mit zunehmender Datenfreigabe immer teurer und komplexer wird.

Auch für den Fahrzeugbereich sieht der Data Act bereits weitreichende Verpflichtungen zum Teilen der Daten vor. **Mit einer zusätzlichen sektoralen Gesetzgebung würde also additiv reguliert, ohne fundiert einschätzen zu können, ob dies notwendig und zielführend ist.** Hierzu muss zunächst der Data Act vollständig implementiert und seine Auswirkungen umfassend analysiert werden.

Eine zusätzliche nationale Regulierung des Zugangs zu Fahrzeugdaten, die parallel zum Data Act umgesetzt werden muss, würde zu einer massiven Überforderung führen. Darüber hinaus bleibt völlig ungeklärt, wie eine rein nationale Regulierung im Europäischen Kontext funktionieren würde. Umso problematischer wird dies, sollte die Regulierung den Einbau zusätzlicher Schnittstellen oder sogar den Zugriff auf Fahrzeugsysteme von Drittparteien erfordern. Konkret würden dabei Situationen entstehen, in denen viele verschiedene externe Anwendungen gleichzeitig direkt auf das Fahrzeug zugreifen möchten.⁴ **Weder ist dabei die volle Funktionsfähigkeit des Fahrzeugs zu garantieren, noch ist auszuschließen, dass durch Cyberattacken wesentliche Funktionen wie bspw. Bremsen ausgeschaltet werden.**

Lösung

Politik und Industrie müssen in den kommenden Monaten eng zusammenarbeiten, um die Implementierung des Data Act optimal umzusetzen und damit einen echten Europäischen Binnenmarkt für Daten zu schaffen, ohne die Cybersicherheit der Produkte wie auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit der EU-Unternehmen zu gefährden. Das vernetzte Fahren zusätzlich über nationale Vorgaben zu regulieren behindert dieses Vorhaben und kann zu massiven Sicherheitslücken führen.

Dahingehend muss zunächst der volle Fokus auf der Umsetzung des europäischen Data Acts liegen. Anschließend sollte analysiert werden, an welchen Stellen spezifische Nachbesserungen durch sektorspezifische europäische Regelungen notwendig sind. Erst dadurch kann festgestellt werden, ob zusätzliche Regelungen erfolgen müssen und dürfen, um Doppelregulierung und übermäßige Belastungen zu vermeiden.

¹ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/european-data-strategy_en

² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Zugang-zu-Fahrzeugdaten-funktionen-und-ressourcen_de

³ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202302854

⁴ <https://auto-institut.de/automotiveinnovations/cybersicherheit-immer-mehr-angriffe-auf-automobilbranche-studie-zu-automotive-cyber-security/>