

Kurzposition

Fahrzeuggenerierte Daten, Funktionen und Ressourcen



Inhaltsangabe

| | | |
|---|--|---|
| 1 | Zugang für Dritte | 3 |
| 2 | Kategorisierung von Daten, Funktionen und Ressourcen | 3 |
| 3 | Notwendige Sicherheit beim Zugriff | 4 |
| 4 | Gemeinsame Festlegungen im Daten-Ecosystem | 4 |
| 5 | Berücksichtigung weiterer Rahmenbedingungen | 4 |

Berlin, November 2023

Daten spielen eine entscheidende Rolle bei der Förderung einer nachhaltigeren, kundenorientierteren und vernetzten Mobilität. Um neue, innovative Dienste sowie Angebote zu Dienstleistungen der OEMs anbieten zu können, fordern Dritte Zugriff auf im Fahrzeug verfügbare Daten, Funktionen und Ressourcen. Neben dem Data Act, der bereits industrieübergreifend die Verfügbarkeit von Daten erhöhen soll, werden innerhalb der Europäischen Kommission aktuell Maßnahmen diskutiert, die auf eine Konkretisierung des Data Acts hinsichtlich der Automobilwirtschaft und eine verstärkte Ermöglichung von Geschäftsmodellen Dritter zielen. Ein Entwurf für eine solche sektorale Regulierung soll seitens der Europäischen Kommission noch in 2023 vorgelegt werden. Da eine mögliche sektorale Regulierung (in-vehicle access to data, functions and resources) noch nicht als Entwurf vorliegt, möchte der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) im Folgenden grundsätzliche Empfehlungen zum Fahrzeugzugriff auf Daten, Funktionen und Ressourcen geben:

1 Zugang für Dritte

Um den Kundenmehrwert zu steigern, ist es erforderlich, dass Dritte mit dem Fahrzeug verknüpfte Dienstleistungen anbieten können und damit auch der Zugang zu Daten, Funktionen und Ressourcen für Dritte ermöglicht wird. Es bedarf jedoch einer differenzierten, Betrachtung, welche Art von Daten, Funktionen und Ressourcen im Fahrzeug potenziell verfügbar gemacht werden soll und wer wie darauf zugreifen darf, zum Beispiel um die Fahrzeugsicherheit zu gewährleisten und den Schutz von Geschäftsgeheimnissen abzusichern. Ein Zugriff durch Dritte, auf Daten, Funktionen und Ressourcen in sicherheitsrelevanten Bereichen des Fahrzeuges am Fahrzeughersteller vorbei ist abzulehnen. Daten, die für die Produktweiterentwicklung und -verbesserung genutzt werden sollen, sollten neben OEMs auch Zulieferern verfügbar gemacht werden. Dies soll diskriminierungsfrei für die betreffenden zuordenbaren Zulieferer (nicht nur Tier-1) geschehen. Dazu soll der User Consent (DSGVO-konform, basierend auf B2B-Vereinbarungen) erweitert werden.

2 Kategorisierung von Daten, Funktionen und Ressourcen

Eine sektorale Regulierung sollte Klarheit darüber schaffen, auf welche Daten, Funktionen und Ressourcen Dritte zugreifen dürfen und auf welche nicht. Die dafür erforderliche Kategorisierung dieser Daten, Funktionen und Ressourcen sollte nach Gefährdungspotenzial, Eintrittswahrscheinlichkeit und Beherrschbarkeit erfolgen.

3 Notwendige Sicherheit beim Zugriff

Der Zugriff auf Daten, Funktionen und Ressourcen soll entsprechend dem Extended-Vehicle-Konzept über das OEM-Backend oder über eine abgesicherte on-board-Plattform ermöglicht werden, wie es auch im ADAXO-Konzept des VDA beschrieben wurde. Hierdurch bleiben Cybersecurity, Safety, Datenschutz und Integrität des Fahrzeuges erhalten.

Jeglicher Zugriff von Dritten auf Daten, Funktionen und Ressourcen des Fahrzeugs soll nach den gleichen Test-, Freigabe- und Securityprozessen erfolgen, wie sie OEMs für sich selbst und gewählte Partner definieren. Die Rückwirkungsfreiheit auf andere Fahrzeugfunktionen muss bei jedem Zugriff durch Dritte sichergestellt werden. Innerhalb dieser möglichen Regulierung sollte mit Vorsicht formuliert werden, welche Funktionen und Ressourcen in einem Fahrzeug verpflichtend vorhanden sein sollten, da der Mehrwert dieser Funktionen und Ressourcen die jeweiligen Kosten rechtfertigen sollte.

4 Gemeinsame Festlegungen im Daten-Ecosystem

Mittels eines gemeinsamen Ansatzes, der Datennachfrager, Datenhalter und Datenservice-Anbieter einschließt („Structured Forum“), soll die Definition von übergreifenden Datensätzen mit vereinheitlichtem Datenformat (Syntax und Semantik), die von Datenhaltern geliefert werden müssen, erarbeitet werden. Ein Beispiel für solch ein vereinheitlichtes Datenformat ist COVESA VSS. Das Structured Forum sollte auch eine Empfehlung für einen gemeinsamen herstellerübergreifenden Mindestdatensatz erarbeiten.

5 Berücksichtigung weiterer Rahmenbedingungen

Bei allen oben genannten Punkten dürfen weitere Besonderheiten einzelner Akteure der Branche nicht außer Acht gelassen werden. So gibt es beispielhaft, im Nutzfahrzeugbereich heute schon spezifische, standardisierte Kunden-Schnittstellen, welche sich vom PKW deutlich unterscheiden.

Ansprechpartner

Dr. Marcus Bollig

Geschäftsführer
marcus.bollig@vda.de

Martin Lorenz

Abteilungsleiter (komm.) Fahrzeugtechnologie & Eco-Systeme
Fachgebietsleiter Cybersecurity, Daten & Wirtschaftsschutz
martin.lorenz@vda.de

Dr. Julian Weber

Senior Consultant Fahrzeuggenerierte Daten
julian.weber@vda.de

Dr. Joachim Göthel

Senior Consultant Fahrzeuggenerierte Daten
joachim.goethel@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 650 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. 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.

| | |
|-------------|--|
| Herausgeber | Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Behrenstraße 35, 10117 Berlin www.vda.de Registrierter Interessenvertreter - R001243 |
| Copyright | Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung ist nur mit Angabe der Quelle gestattet. |
| Version | Version 1.0, November 2023 |