

[REDACTED]

Von: [REDACTED]
Gesendet: Donnerstag, 18. Juli 2024 12:46
An: [REDACTED]@bundestag.de; [REDACTED]
@bundestag.de
Cc: [REDACTED]
Betreff: ADAC zur Problematik beim Datenzugang
Anlagen: 20201207_Positionspapier_Daten_im-Fahrzeug_final_DE.pdf

Sehr geehrter [REDACTED]
sehr geehrter [REDACTED]

[REDACTED]

Nach Auffassung des ADAC ist der Zugang zu im Fahrzeug erzeugten Daten essenziell, um das volle Potenzial des vernetzten Fahrens ausschöpfen zu können. Mit Blick auf Fahrzeugdaten setzt sich der ADAC für die folgenden **Grundprinzipien** ein:

- Drittanbieter müssen in der Lage sein, herstellerunabhängig neue Dienste entwickeln zu können.
- Unabhängige Dienstleister, z. B. freie Werkstätten, Versicherer und Automobilclubs müssen den Kunden auf denselben Kanälen erreichen können wie der Fahrzeughersteller.
- Fahrzeugeigentümer/Fahrzeugführer oder die vom Fahrzeugeigentümer ausgewählten Dienstleister dürfen durch den Fahrzeughersteller nicht kontrolliert werden.

Aktuell haben **nur die Automobilhersteller einen vollumfänglichen Erstzugriff** auf die von einem Fahrzeug generierten Daten. Heute wird in den meisten Fällen der Fernzugriff auf Fahrzeugdaten über IT-Plattformen außerhalb des Fahrzeugs (Backend-Lösungen) unter der Obhut der Hersteller gewährt (ADAXO-Konzept). Ohne gesetzliche Regelungen werden aber die Hersteller den Markt und die Kunden kontrollieren: Sie bestimmen damit über den Zugang anderer Marktteilnehmer („Gatekeeper-Funktion“) und sind damit in der Lage, den gesamten nachgeordneten Servicemarkt (Werkstätten, Teilehandel, Versicherungen, Autoclubs, Betreiber von Ladeinfrastrukturen etc.) insofern zu kontrollieren, als dass sie über Geschäftsbeziehungen und in Anspruch genommenen Dienstleistungen umfassend Kenntnis besitzen.

Zwar hat die EU-Kommission bereits seit längerem einen Vorschlag für eine sektorspezifische Regelung des Fernzugangs zu Fahrzeugdaten angekündigt, diesen hat sie aber trotz diverser Aufforderungen bis zur EU-Wahl nicht vorgelegt (siehe [hier](#) und [hier](#)).

Grundsätzlich werden drei technische Lösungsansätze diskutiert:

- das bereits beschriebene OEM/ herstellerseitige Extended Vehicle /ADAXO-Konzept
- die Offene Telematik-Plattform (S-OTP), indem die Daten direkt aus dem Pkw an Dritte übermittelt werden
- das so genannte Shared Server-Modell, in welchem der Server von einer unabhängigen Instanz verwaltet und kontrolliert wird, indem die administrativen Rechte vom OEM auf einen neutralen Dritten übertragen werden.

Auf nationaler Ebene wird zudem über ein Datentreuhändermodell diskutiert, in dessen Rahmen ein „Datenvermittler“ zwischen Hersteller und Drittanbieter tätig wird, um so eine wettbewerbsneutralere Ausgangssituation zu schaffen – dieses Modell ähnelt am ehesten dem Shared Server Konzept, ist aber noch weitgehend offen in der (technisch-rechtlichen) Ausgestaltung. Grundsätzlich bedürfen nach unserer Auffassung aber sämtliche Modelle einer Regulierung **im Rahmen der Europäischen Typgenehmigungsverordnung**, um Verbrauchern echte Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Werkstätten, anderen Dienstleistern oder Marktteilnehmern zu gewährleisten.

Die **wirtschaftliche Bedeutung des Datenzugangs** ist dabei kaum zu unterschätzen. Der Zugang zu Fahrzeugdaten und -nutzern ist ein zentraler Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit vieler Unternehmen, die auf diesem Markt tätig sind. Bereits im Jahr 2016 belief sich nach Branchenangaben der Umsatz mit Teilen im sogenannten Kfz-Aftermarket allein in Deutschland auf 20 Milliarden Euro. Hinzu kommen knapp 11 Mrd. Euro an Lohnkosten. Mit zunehmender Vernetzung steigt die wirtschaftliche Relevanz des Datenzugangs weiter an. Eine ökonomische Studie im Auftrag der internationalen Automobilclub-Dachverbandes FIA von 2023 kalkuliert die Dimension des Problems: Sie identifiziert fünf häufige Anwendungsfälle, bei denen Verbraucher und freie Anbieter Verluste erleiden würden ohne einen freien Wettbewerb. Diese schätzt die Studie bis 2050 auf 95 Milliarden Euro. Damit würde der Lebensunterhalt von 5 Millionen Europäern gefährdet, die in dieser Branche beschäftigt sind ([FIA Studie](#)).

Mit Blick auf den **EU Data Act** schließt dieser aus unserer Sicht wesentliche Lücken der heutigen Regulierung. Er ermöglicht Nutzern unter anderem, Daten, die von ihren Produkten generiert wurden, zu teilen. Der ADAC begrüßt die Regelung. Beim Datengesetz handelt es sich aber um eine horizontale Gesetzgebung, die für sämtliche Produkte im Internet der Dinge gilt, die Verbraucherinnen und Verbraucher erwerben oder nutzen. Die Komplexität von modernen Fahrzeugen und die Bedeutung von Mobilität für sämtliche Lebensbereiche erfordert daher eine tiefgreifendere Regulierung als beispielsweise vernetzte Kaffeemaschinen oder smarte Haushaltsgeräte. Der Data Act lässt wichtige Aspekte außen vor; so sind beispielsweise Standardisierungen von Fahrzeugdaten nicht darin enthalten, diese sind aber wichtig, um herstellerübergreifende Leistungen anbieten zu können. Zudem regelt der Data Act nicht den Zugang zum Fahrzeugcockpit /Display / HMI (human machine interface) – das ist dahingehend wichtig, als das dort der Kontakt zum Kunden stattfindet. Der Data Act regelt weitergehend auch nur den Datenzugriff, Zugriff auf Funktionen und Ressourcen sind nicht Bestandteil der Regulierung. Ebenso besteht aus unserer Sicht noch Nachregulierungsbedarf bezüglich sektorspezifischer Musterklauseln. Auch lehnen wir die im Data Act genannte Form der Preisbildung (angemessene und diskriminierungsfreie Gegenleistung mit Margenaufschlag) ab und fordern mit Blick auf Pkw-Daten einen Selbstkostenpreis ohne Margenaufschlag, da Halter sonst mittelbar über den After-Market für die von ihm erzeugten Daten zahlen. In Summe bedarf das daher einer zusätzlichen Sektorspezifischen Regulierung.

Ich hänge Ihnen das allgemeine ADAC Positionspapier zu dem Thema an, unsere Kritik am ADAXO-Konzept der Hersteller finden Sie unter diesem [LINK](#).

Bei Rückfragen stehe ich Ihnen gerne nach meiner Rückkehr aus dem Urlaub am ab dem 12.08. zur Verfügung.

Freundliche Grüße



ADAC e.V.

Büro Berlin, Unter den Linden 38, 10117 Berlin



www.adac.de

Vorstand: Andreas Leihener, Dr. Dieter Nirschl, Oliver Weissenberger

Eingetragen im Lobbyregister nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184

Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail drucken.

Diese E-Mail kann vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen enthalten. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese E-Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser E-Mail ist nicht gestattet.