



Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe  
Zentralverband

## **POSITIONSPAPIER ZUM THEMA KONNEKTIVITÄT**

**Zur Gestaltung eines fairen und wettbewerbsfähigen  
Dienstleistungssektors für Fahrzeuge im digitalen Zeitalter zugunsten  
der Verbraucher in Europa**

### **VORWORT**

CECRA ist der europäische Dachverband des Kfz-Gewerbes, der die Interessen der markengebundenen Automobilhändler ebenso wie die der unabhängigen Werkstätten vertritt. In Europa sind dies 46.720 Automobilhändler und 290.000 Werkstätten. Diese überwiegend kleinen und mittelständischen Unternehmen beschäftigen rund 2,9 Millionen Menschen, die jährlich fast 16 Millionen Neufahrzeuge verkaufen und die im Bestand befindlichen 228 Millionen Pkw und 38,5 Millionen Nutzfahrzeuge warten und reparieren. Damit wird gewährleistet, dass die Fahrzeugnutzer in Europa auf ein Netz qualifizierter Ansprechpartner zu allen Themen rund um den Kauf und die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge zurückgreifen können.

## ZUSAMMENFASSUNG

Seit einigen Jahren entwickeln Fahrzeughersteller Technologien, um interne Funktionen des Fahrzeugs zu optimieren. In der jüngsten Vergangenheit lag der Fokus auf der Entwicklung von Fahrzeugen, die in der Lage sind, mit der Außenwelt zu kommunizieren. Hierbei handelt es sich um das sogenannte „vernetzte Fahrzeug“, das über ein im Fahrzeug verbautes Telematik-System verfügt. Diese Entwicklung wird in Europa durch die verbindliche Einführung des eCall ab Mai 2018 (basierend auf einer EU-Verordnung, die vorschreibt, dass Neufahrzeuge mit der eCall-Funktion ausgestattet sein müssen) zusätzlich beschleunigt.

Die Auswahl an auf Telematik-Systemen basierenden Dienstleistungen ist groß und reicht von ITS-Dienstleistungen und Verkehrsinformationen bis hin zu Informationen über Tankstellen und Ladestationen für Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, Parkraummanagement, nutzungsbasierten Versicherungsleistungen und – im Bereich Fahrzeugvertrieb und -service – Ferndiagnose sowie vorausschauende Instandhaltung. Die aus dieser Entwicklung resultierenden Vorteile für Verbraucher und Gesellschaft sowie die neuen Geschäftsmodelle sind von großer Bedeutung.

In Anbetracht dieser Möglichkeiten begrüßen Fahrzeughändler und Werkstätten in Europa diese technologischen Fortschritte in ihrem steten Bestreben, ihren Kunden die bestmöglichen Dienstleistungen anzubieten. Als fortschrittliche europäische KMU investieren sie traditionell in erheblichem Maße, um Anwendungen zu entwickeln, die den steigenden Kundenerwartungen entsprechen.

In einem solchen neuen technologischen Umfeld erfordert die Entwicklung innovativer, bedarfsgerechter Anwendungen uneingeschränkten Echtzeit-Zugang zu Fahrzeugdaten<sup>1</sup>. Einzig die Auswertung dieser Daten, die über das im Fahrzeug verbaute Telematik-System zugänglich sind, stellen einen fairen Wettbewerb und somit Entscheidungsfreiheit des Verbrauchers sicher. Jedoch sind in der Automobilbranche sämtliche Telematik-Systeme im Fahrzeug technisch derart gestaltet, dass nur Fahrzeughersteller direkten Zugriff auf Fahrzeugdaten haben. Dieses technische Hindernis schränkt die Entscheidungsfreiheit des Verbrauchers und den freien Wettbewerb auf dem europäischen Markt für fahrzeugdatenbezogene Dienstleistungen künstlich ein.

Nach dem derzeit diskutierten “Extended Vehicle Konzept” sollen Daten, die vom Telematik-System des Fahrzeugs empfangen werden, einzig über die Server der Fahrzeughersteller gesteuert werden. Dies würde den Fahrzeugherstellern die alleinige Kontrolle über den Zugang zu im Fahrzeug generierten Daten gewähren und es ihnen ermöglichen, ihre eigenen Geschäftsmodelle zwangsweise einzuführen und die Geschäftsmodelle Dritter – ihrer direkten Wettbewerber – zu überwachen. Ein derartiges System ist in vielerlei Hinsicht – Wettbewerb, Verbraucherauswahl, etc. – nicht akzeptabel und entspricht zudem nicht den Vorschriften der eCall-Verordnung (EU) 2015/758, aus der die Notwendigkeit einer interoperablen, standardisierten, gesicherten und zugangsoffenen Plattform für mögliche künftige bordeigene Anwendungen oder Dienste deutlich hervorgeht.

Da die oben genannte Lösung offensichtlich ungeeignet ist, um die Kriterien einer interoperablen, standardisierten, gesicherten und zugangsoffenen Plattform zu erfüllen,

---

<sup>1</sup> Wir definieren “Fahrzeugdaten” als alle Daten, die von Fahrzeugen generiert/verarbeitet werden (sowohl technische als auch persönliche Daten).

fordert CECRA – im Namen der Fahrzeughändler und Werkstätten in Europa – nachdrücklich eine technische Lösung, die Chancengleichheit sicherstellt durch gleichberechtigten Zugang auf Fahrzeugdaten für alle Akteure im digitalisierten Aftermarket im Interesse des Verbrauchers.

Basierend auf diesem Bewusstsein und infolge einer intensiven Diskussion hat CECRA mit der 'Third-Party-Access Solution' ein vielversprechendes Beispiel für eine derartige technische Lösung identifiziert.

Bereits heute gewähren die im Fahrzeug verbauten Telematik-Systeme der Fahrzeughersteller ausgewählten Drittanbietern (derzeit Apple und Google) die Installation ihrer eigenen Anwendungen neben denen der Fahrzeughersteller.

“Nicht-ausgewählten”, verantwortungsvollen Drittanbietern wird diese Möglichkeit der Installation eigener Anwendungen jedoch verwehrt. Mittels entsprechender Rechtsvorschriften könnten Fahrzeughersteller verpflichtet werden, ihre im Fahrzeug verbauten Telematik-Systeme für Drittanbieter zu öffnen.

Diese Lösung wird keine Gefährdung für die Fahrzeugsicherheit darstellen. Die Tatsache, dass ausgewählte Drittanbieter bereits heute Anwendungen über das im Fahrzeug verbaute Telematik-System anbieten, zeigt, dass dies möglich ist. Der Austausch von Fahrzeugdaten mit anderen nicht-ausgewählten Drittanbietern würde den selben Sicherheitsanforderungen unterliegen, die schon heute für die vom Fahrzeughersteller ausgewählten Serviceanbieter gelten.

Einen weiteren positiven Aspekt dieser Lösung stellt somit die Tatsache dar, dass keine technischen Veränderungen am derzeit im Fahrzeug verbauten Telematik-System vorgenommen werden müssen und zudem keine zusätzlichen Kosten für die Fahrzeughersteller entstehen. Diese Lösung ist somit äußerst sicher und überaus unkompliziert, da diese praktisch am morgigen Tag in Kraft treten könnte – ohne Risiken und ohne zusätzliche Kosten.

## **DATEN ALS EXISTENZGRUNDLAGE FÜR AUTOMOBILHÄNDLER UND WERKSTÄTTEN**

Wegen des ausgeprägten Wettbewerbs auf dem Automobilmarkt versuchen die Automobilhändler und Werkstätten ständig, sich auf die Wünsche und Anforderungen ihrer Kunden einzustellen. Derzeit investieren sie Hunderte von Millionen Euro, um den wachsenden Erwartungen der Kunden, die sich nicht zuletzt auch durch die zunehmende Digitalisierung verändert haben, entsprechen zu können.

Wie in vielen anderen Branchen auch gewinnt gerade das Thema der Digitalisierung für die Unternehmen des europäischen Kfz-Gewerbes stark an Bedeutung. Die Aussage des EU-Kommissars für Digitale Wirtschaft und Gesellschaft Günther Oettinger: „Viele europäische Unternehmen sind äußerst wettbewerbsfähig und in wichtigen Sektoren auch weltweit führend. Europa kann seine führende Rolle aber nur behaupten, wenn sich die Unternehmen erfolgreich und rasch der Digitalisierung öffnen“ zeigt die Weitsicht der EU-Kommission und kann aus Sicht des europäischen Kfz-Gewerbes nur unterstrichen werden.

Fahrzeughändler und Werkstätten sind dazu bereit! Sie sind gewillt und als KMU auch flexibel genug, um innovative, bedarfsgerechte und hochwertige digitale Geschäftsmodelle zum Vorteil ihrer Kunden zu entwickeln. Damit dies auch in Zukunft möglich ist, muss gewährleistet sein, dass sie über die notwendigen Instrumente verfügen. Dazu zählen qualifiziertes Personal, ausreichender Zugang zu finanziellen Ressourcen sowie mehr als je zuvor der Zugang zu Daten, die im digitalen Zeitalter die neue Währung darstellen.

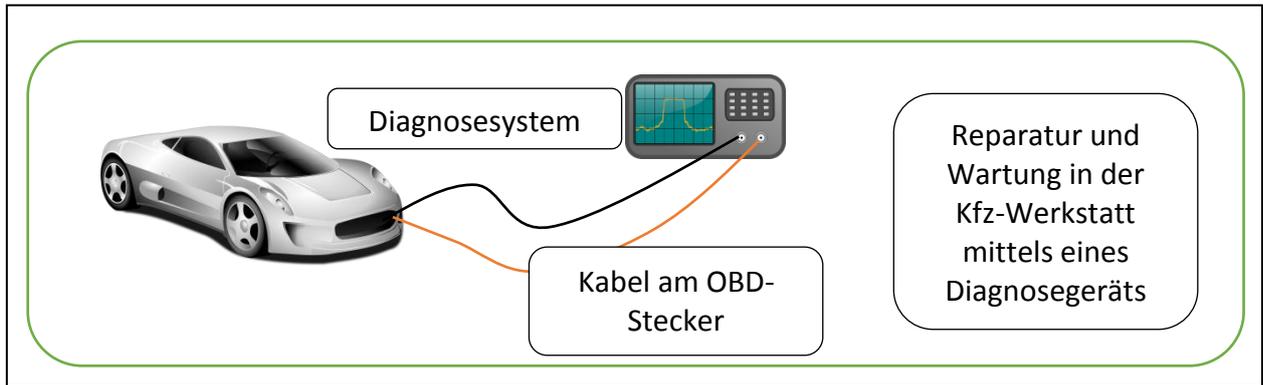
Während die erstgenannten Faktoren wesentlich von den Fahrzeughändlern und Werkstätten selbst beeinflusst werden können, ist dies bei den Daten, die von Fahrzeugen generiert werden, anders. Bisher fließen diese Daten ausschließlich an die Fahrzeughersteller, die dann – ungeachtet der Wünsche der Kunden – über deren Verwendung entscheiden können. Diese Situation ist geeignet, langfristig den Wettbewerb auf dem europäischen Automobilmarkt einzuschränken. Das ist nicht im Sinne der Fahrzeughändler und Werkstätten, aber auch nicht zum Vorteil der Fahrzeugnutzer.

## **VISION VON CECRA ZU DATEN UND TELEMATIK**

### **Notwendigkeit des Datenaustauschs in elektronischen Systemen**

Bereits seit Einführung der sicherheitsrelevanten Systeme (wie z. B. ABS) war es notwendig, Daten zwischen den einzelnen Systemen im Fahrzeug auszutauschen. Diese Daten können über einen einheitlichen, im Fahrzeug befindlichen On-Board-Diagnose-Stecker (OBD-Stecker) unter Verwendung eines Diagnosegerätes in jeder Kfz-Werkstatt für Reparaturzwecke ausgelesen werden; die nachfolgende Abbildung zeigt dieses.

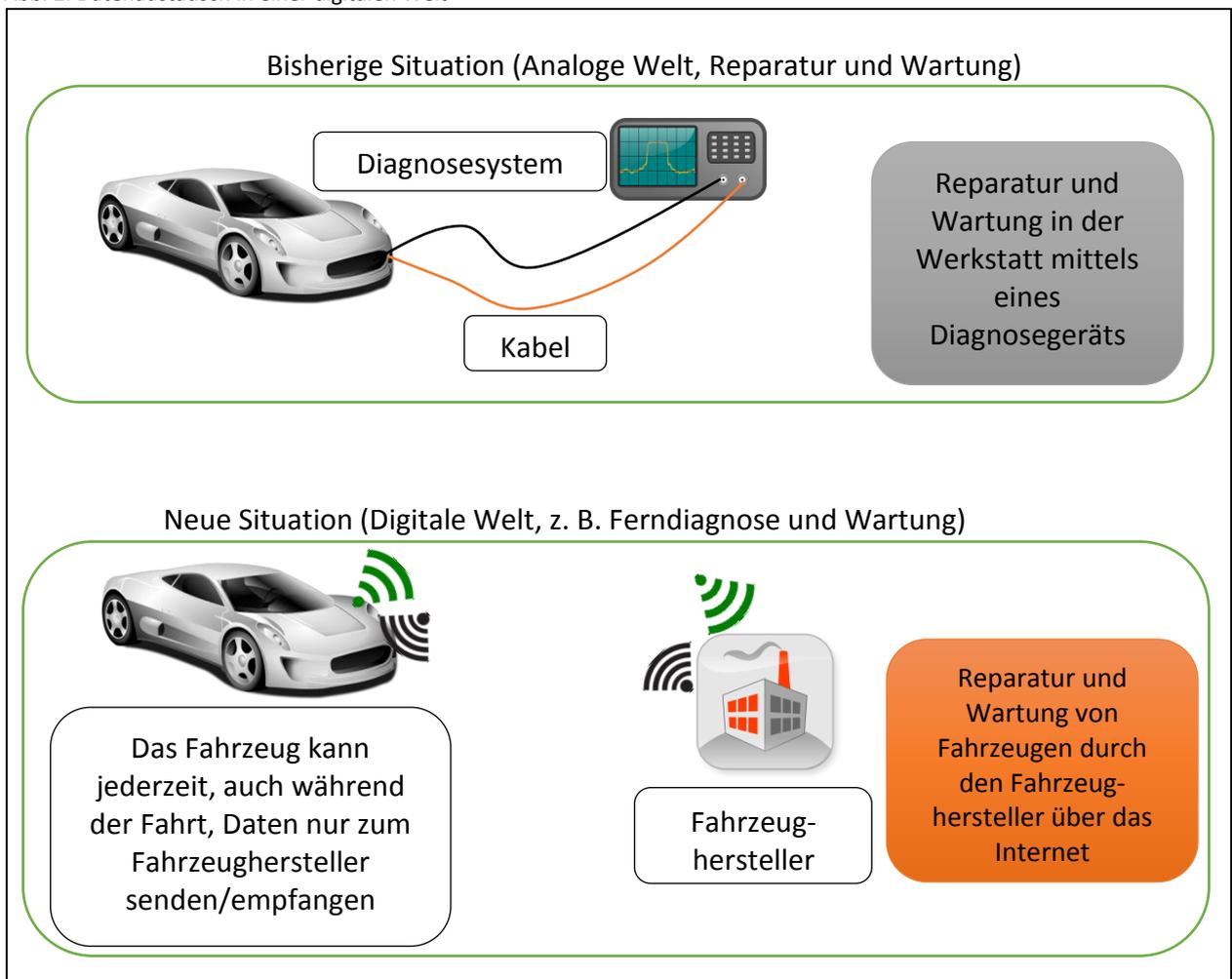
Abb.1: Datentransfer via OBD-Stecker



### Datenaustausch in Zeiten zunehmender Digitalisierung

Die Digitalisierung und die fortschreitende Entwicklung neuer Fahrzeugsysteme ändert die Situation massiv. Moderne Fahrzeuge können heutzutage zu jeder Zeit, stehend oder auch während der Fahrt, alle Daten aus den verschiedenen Systemen im Fahrzeug verarbeiten und diese Informationen anschließend "drahtlos" unter Verwendung des Internets direkt an den jeweiligen Fahrzeughersteller senden. Selbstverständlich ist auch jederzeit der Empfang von Daten möglich. Die nachfolgende Abbildung zeigt diese zusätzliche Möglichkeit des Datenaustauschs mit dem jeweiligen Fahrzeughersteller.

Abb. 2: Datenaustausch in einer digitalen Welt



Der Datenaustausch erfolgt über ein im Fahrzeug vom Fahrzeughersteller verbautes Telematik-System. Dieses System ermöglicht eine direkte Kommunikation mit dem Fahrzeugnutzer über das zentrale Informationsdisplay des Fahrzeugs. Damit das Telematik-System diese und weitere Aufgaben erfüllen kann, muss folgendes im Fahrzeug passieren:

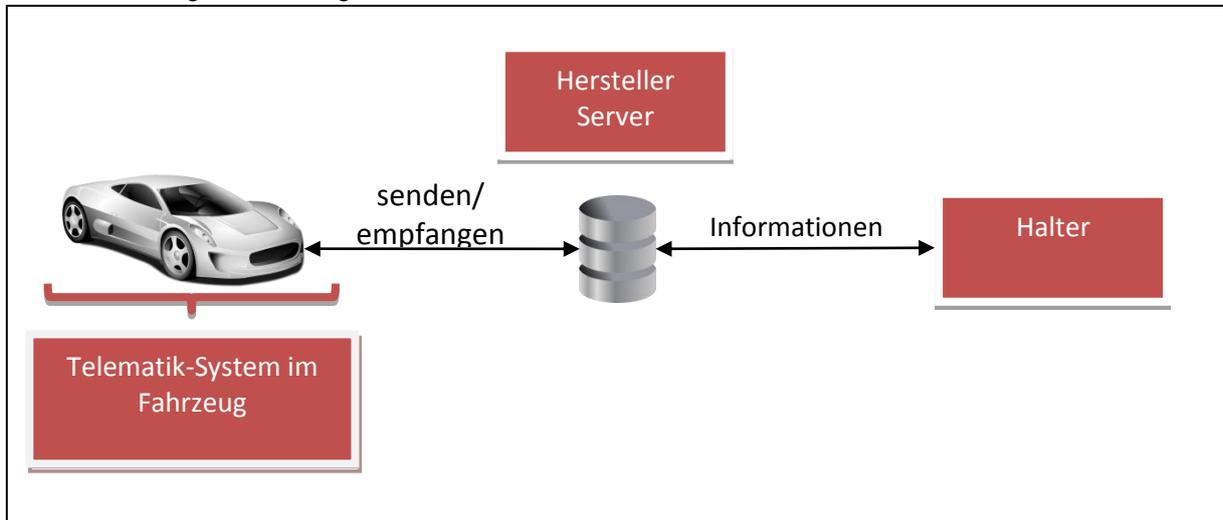
- Alle Systeme im Fahrzeug übergeben dem Telematik-System sämtliche im Fahrzeug generierten Messdaten.
- Die bereitgestellten Daten können nun im Fahrzeug verarbeitet werden. Der Fahrzeughersteller kennt somit den aktuellen Zustand all seiner Fahrzeuge.
- Sendung von den im Fahrzeug generierten Messdaten in Kombination mit personenbezogenen Daten, sofern Fehler im Fahrzeug vorliegen, ausschließlich an den jeweiligen Fahrzeughersteller. Beispiel: John Smith (personenbezogene Daten), Bremsklötze Verschleißgrenze erreicht (im Fahrzeug generierte Daten).

Zur Verarbeitung und zur Sendung von Daten verwendet der Fahrzeughersteller seine eigene Software (App), die im Telematik-System installiert ist. Mit diesen im Fahrzeug installierten Apps des Fahrzeugherstellers können verschiedene Serviceleistungen rund um das Fahrzeug, wie z. B. Ferndiagnose und -wartung, dem Halter angeboten werden. Der Fahrzeughersteller verlässt damit seine eigentliche Rolle als Produzent von Fahrzeugen und tritt in seiner neuen Rolle als Dienstleister in direkten Wettbewerb zu anderen Dienstleistern, wie z.B. Werkstätten.

Da der Fahrzeughersteller das Telematik-System selbst entwickelt und die volle Kontrolle darüber hat, bestimmt er allein, welche Apps installiert werden. Somit kann der Nutzer (Eigentümer oder Fahrer) dem Grunde nach nur aus Apps des Fahrzeugherstellers auswählen. Gleichberechtigte Möglichkeiten zur Installation von Apps bestehen für Dritte nicht. Auf diese Weise wird der Fahrzeughersteller in die Lage versetzt, den gesamten Markt rund um das Fahrzeug zu beeinflussen.

Um das digitale Serviceangebot des Fahrzeugherstellers zu erweitern, ist das Telematik-System im Auto mit einem externen Server verbunden worden. Dieser Server dient unter anderem dazu, dem Nutzer des Fahrzeug über sein Mobiltelefon die Möglichkeit zu eröffnen, bestimmte Zustände, wie z. B. den Ölstand oder den Reifenluftdruck seines Fahrzeugs, auch von Zuhause einzusehen. Hierzu sendet das Fahrzeug nach einem vom Fahrzeughersteller festgelegten Algorithmus bestimmte Informationen zum Server des Fahrzeugherstellers. Der Halter kann nach einer Registrierung (Angabe einer Vielzahl von personenbezogenen Daten des Halters) beim Fahrzeughersteller auf diese Informationen zugreifen. Die nachfolgende Abbildung zeigt dieses ergänzende Konzept mit dem externen Server.

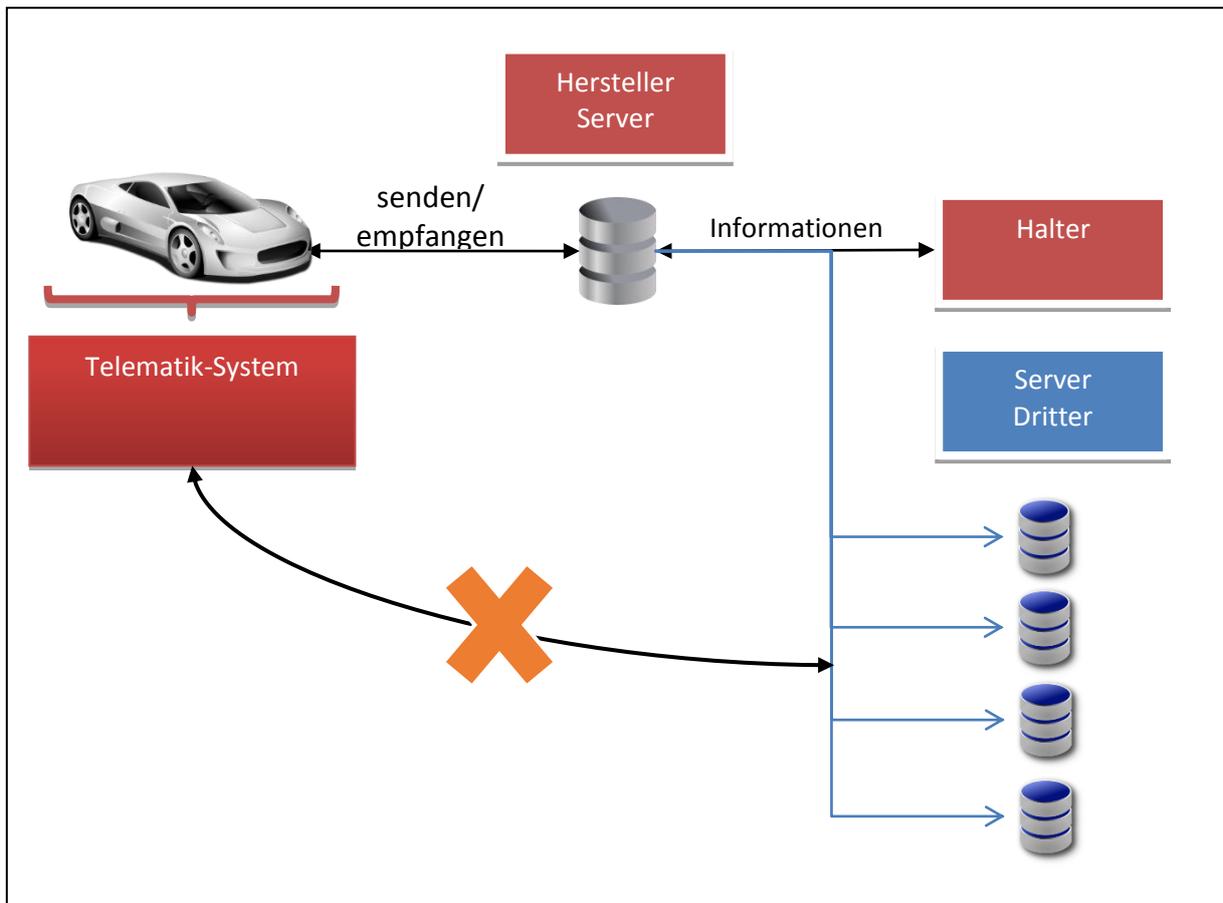
Abb. 3: Erweiterung des Serviceangebots durch externen Server



### Das Extended Vehicle Konzept

Das in Abbildung 3 dargestellte Konzept wird aus Sicht der Fahrzeughersteller nunmehr auch - obwohl es ursprünglich dafür nicht vorgesehen war und aus den nachfolgenden technischen Gründen auch nicht geeignet ist – in modifizierter Form dazu genutzt werden, Dritten Zugang zu den Informationen eines Fahrzeugs zu gewähren. Ein derartiges Konzept wird als "Extended Vehicle" bezeichnet.

Abb. 4: Extended Vehicle Konzept



Entscheidender Nachteil ist, dass ein direkter Zugang zu den Fahrzeugdaten und den Informationen aus dem Telematik-System des Fahrzeugs Dritten nicht gewährt wird. Eine unmittelbare Kommunikation mit dem Halter über das zentrale Informationsdisplay ist für Dritte ebenfalls nicht möglich.

## POSITION VON CECRA ZUM EXTENDED VEHICLE

### 1. Einheitlicher Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten zum Vorteil der Verbraucher

Daten aus Fahrzeugen vor allem in Kombination mit Informationen des Nutzers, sind für die gesamte Wertschöpfungskette rund um das Kfz von maßgeblicher Bedeutung. Die Marktstellung eines Unternehmens wird erheblich von seinem Zugang zu Daten beeinflusst.

Es müssen daher Lösungen gefunden werden, um allen Marktbeteiligten dieselben Chancen im digitalisierten Markt zu bieten.

Der europäische Gesetzgeber hat diese Notwendigkeit frühzeitig erkannt und mit der Verordnung (EU) 2015/758 (eCall Regulation) die Basis zur Schaffung gesetzlicher Anforderungen für eine interoperable, standardisierte, sichere und frei zugängliche Telematik-Plattform geschaffen (Artikel 12 Absatz 2).

Aus Sicht des Kfz-Gewerbes ist es unerlässlich, konkrete gesetzliche Anforderungen und Standards für eine derartige Plattform (Telematik-System im Fahrzeug) festzulegen. Es müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die für alle Marktbeteiligten einen einheitlichen und uneingeschränkten Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten sicherstellen.

Das Extended Vehicle Konzept wird diesem Leitbild allerdings nicht gerecht. Es privilegiert in hohem Maße die Interessen der Fahrzeughersteller und verschafft ihnen einen sachlich nicht gerechtfertigten Wettbewerbsvorteil gegenüber sonstigen Marktteilnehmern, deren Geschäftsmodelle gleichartige Dienstleistungen umfassen. Nur ein ausgewogener und fairer Wettbewerb zwischen allen Marktbeteiligten wird jedoch den Verbrauchern einen größtmöglichen Vorteil bei der Nutzung von digitalen Diensten verschaffen.

## **2. Wettbewerbsrechtliche Auswirkungen des Extended Vehicle Konzepts**

Der Zugriff auf Daten und die Möglichkeit diese zu nutzen, sind für Unternehmen bereits heute maßgebliche Faktoren, um ihre Marktposition zu festigen und innovative, digitale Geschäftsmodelle zum Vorteil der Verbraucher zu etablieren. Die Quantität der Daten wird zukünftig rapide zunehmen und damit die Abhängigkeit der Unternehmen von diesen Daten erheblich steigen. Jegliche Zutrittsbarrieren oder Einschränkungen beim Zugriff auf Daten, die eine direkte und unabhängige Kommunikation mit einem Fahrzeug erschweren, werden sich in erheblichem Maße auf den freien Wettbewerb und die Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Marktbeteiligten auswirken.

Genau dies ist jedoch der Kernpunkt des Extended Vehicle Konzepts, das die Auslagerung der Telematik-Plattform auf einen externen, vom jeweiligen Fahrzeughersteller vorgehaltenen Server außerhalb des Fahrzeugs vorsieht.

Die Umsetzung und Ausgestaltung des Extended Vehicle Konzepts würde die Automobilhersteller in vielerlei Hinsicht gegenüber konkurrierenden Anbietern privilegieren und damit zu deutlichen Einschränkungen im Wettbewerb führen.

Beispielhaft seien folgende Wettbewerbsbeschränkungen genannt:

### **a) Zugriff auf Daten nur über den Fahrzeughersteller (als Mitbewerber)**

Der Fahrzeughersteller hat jederzeit unbeschränkten Zugriff auf alle fahrzeuggenerierten Daten – und zwar direkt über das Telematik-System des Fahrzeugs. Dritte verfügen hingegen über keinen gleichberechtigten Zugang. Der Datenzugriff muss vielmehr über einen Server eines Wettbewerbers (des Fahrzeugherstellers) erfolgen, um die aus ihrer Sicht erforderlichen Daten zu erhalten. Da die Fahrzeughersteller bei vielen telematischen Dienstleistungen eigene (Konkurrenz-)Produkte anbieten, hätte ein ausschließlicher Datenzugang über den Fahrzeughersteller als Mitbewerber bereits dem Grunde nach eine erhebliche wettbewerbsrechtliche Relevanz. Es ist sofort ersichtlich, dass dies zu einer nicht gerechtfertigten Schlechterstellung der konkurrierenden Marktteilnehmer führen würde - bei gleichzeitiger, deutlicher Privilegierung der Automobilhersteller. Fahrzeughersteller können nicht gleichzeitig als Wettbewerber und als Überwacher agieren!

### **b) Kein uneingeschränkter Zugriff Dritter auf Daten**

Wegen des uneingeschränkten Zugriffs auf alle fahrzeuggenerierten Daten und der Möglichkeit, diese Daten im Telematik-System selbst zu verarbeiten, stehen dem Fahrzeughersteller jederzeit 100 % der Daten zur Verfügung (Datenquantität und –qualität). Im Vergleich hierzu haben Dritte (Mitbewerber) ausschließlich Zugang zu Teilen der Fahrzeugdaten über den Server des Fahrzeugherstellers. Auf dem Weg vom Fahrzeug zum Server des Herstellers und von diesem zum Server des Dritten unterfallen die Daten notwendigerweise technischen Beschränkungen (z.B. unterschiedlich lange Sendezeiten), die dazu führen, dass Dritte nur auf eine limitierte Datenquantität und -qualität (deutlich weniger als 100 %) zurückgreifen können.

Neben diesen technischen Einschränkungen wäre der Fahrzeughersteller aufgrund der Datensammlung auf eigenen Servern zudem in der Lage, den Zugriff nebst Wartezeiten sowie Art, Qualität und Funktionalität der Daten frei zu bestimmen, wodurch die Entwicklung von Dienstleistungen für Dritte erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht würde. Wenn ein Datenzugriff z.B. abgelehnt, eingeschränkt (Datenpakete) oder nur zeitlich verzögert gewährt würde, wäre dies eine klare Wettbewerbsbeschränkung gegenüber Drittanbietern, die bestimmte Daten zur effizienten Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit benötigen und darauf, wenn überhaupt, nicht in der erforderlichen Art und Weise zugreifen können.

### **c) Entscheidungsfreiheit des Verbrauchers**

Dies würde einerseits Drittanbieter benachteiligen, die innovativ arbeiten möchten, aber vor allem Verbraucher, die ihre Entscheidungsfreiheit für Dienstleistungen von Wettbewerbern verlieren.

### **d) Kein Zugriff auf Echtzeit-Daten**

Unter dem Extended Vehicle Konzept wäre es sonstigen Marktteilnehmern nicht mehr möglich, auf Echtzeit-Daten, wie z. B. zeitkritische oder hochverfügbare Fahrzeugdaten, zuzugreifen. Diese Möglichkeit hätten ausschließlich die Fahrzeughersteller, die nicht durch Extended Vehicle Konzepts eingeschränkt werden, sondern direkt auf das im Fahrzeug verbaute Telematik-System zugreifen.

Zeitkritische Daten sind solche, deren Nutzbarkeit von einer verzögerungsfreien Übermittlung abhängt. Hochverfügbarkeit bedeutet, dass eine Vielzahl immer neuer Daten in rasend schneller Abfolge erzeugt wird. Die Motordrehzahl erfüllt zum Beispiel in typischer Weise beide Kriterien. Die Fahrzeughersteller würden in diesem Beispiel also alle Anbieter vom Wettbewerb ausschließen, deren Dienstleistungen von in Echtzeit übermittelten Informationen über die Motordrehzahl abhängen.

Darüber hinaus werden Echtzeit-Daten zukünftig eine tragende Rolle für Fortentwicklungen z. B. bei der Sicherheit im Straßenverkehr einnehmen. Beispielhaft seien nur Informationen über Ampelphasen, Baustellen und Unfälle genannt. Entsprechendes gilt für telematische Dienstleistungen, die den Fahrkomfort betreffen, wie z. B. Informationen für die Parkplatzsuche und für das vorausschauende Fahren. Für Anbieter von entsprechenden Dienstleistungen ist ein Zugriff auf diese Daten damit von entscheidender Bedeutung.

#### **e) Ausschluss von Marktteilnehmern durch Telematikverträge**

Voraussetzung für die Nutzung sämtlicher Telematik-Dienstleistungen ist der Abschluss eines sogenannten Telematikvertrags mit dem Fahrzeughersteller, d.h. bei Nichtunterzeichnung des Vertrages durch den Nutzer wird die Kommunikation des Fahrzeugs nach außen durch den Fahrzeughersteller deaktiviert. Diese Telematikverträge werden den Kunden zusammen mit den Kaufvertragsunterlagen über das Fahrzeug zur Gegenzeichnung vorgelegt und beinhalten oftmals eine Reihe obligatorischer Dienstleistungen. Durch die Kopplung mit Dienstleistungen des Herstellers – ob vom Kunden gewünscht oder nicht - haben Drittanbieter faktisch keine Möglichkeit mehr, ihre vergleichbaren Leistungen dem Verbraucher nachträglich anzubieten. Der Erstkontakt zum Kunden und die inhaltliche Ausgestaltung der Telematikverträge stellen für die Fahrzeughersteller insoweit einen erheblichen Wettbewerbsvorteil dar. So können nur die Fahrzeughersteller z. B. Aufforderungen und Angebote auf das Informationsdisplay im Fahrzeug senden. In einem Pannenfall könnte der Fahrer beispielsweise durch Hinweise im Display gezielt in eine Werksniederlassung des Herstellers gelotst werden, statt zum nächsten Vertragshändler oder - falls vom Fahrer gewünscht – in eine nicht markengebundene Werkstatt.

Verbraucher sind damit faktisch auf ein monopolistisches Angebot des Fahrzeugherstellers angewiesen. Die Folge ist eine deutliche Einschränkung der Innovationen und der Wettbewerbsfähigkeit im Aftermarket.

#### **f) Ausschluss von Marktteilnehmern durch Exklusivitätsvereinbarungen**

Fahrzeughersteller könnten zudem Exklusivitätsvereinbarungen mit einzelnen Anbietern abschließen, die es Wettbewerbern unmöglich machen, auf bestimmte Fahrzeugdaten zuzugreifen. Drittanbieter wären insoweit maßgeblich von der Geschäftspolitik und den Geschäftsmodellen der Fahrzeughersteller abhängig und müssten ihre geschäftlichen Tätigkeiten an diese anpassen. Die Folge wäre auch hier eine massive Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit im Aftermarket.

#### **g) Kontroll- und Überwachungsmöglichkeit durch die Automobilhersteller**

Das Extended Vehicle Konzept sieht vor, dass Drittanbieter nur über einen ausgelagerten Server des Fahrzeugherstellers Zugang zum Fahrzeug erhalten. Eine direkte und uneingeschränkte Kommunikation zwischen diesen Anbietern und den Fahrzeughaltern wäre nicht mehr möglich. Dies wäre eine deutliche Wettbewerbsverzerrung zugunsten der Fahrzeughersteller. Wenn die Fahrzeughersteller sämtliche Details der Erbringung und Inanspruchnahme von Leistungen ihrer Konkurrenten ständig überwachen könnten, würde auch dies eine massive Verzerrung des Wettbewerbs bedeuten. Fahrzeughersteller könnten nicht nur das Kundenverhalten und das der Konkurrenten auswerten, sondern auch deren Preise einsehen und darauf reagieren. Ebenso könnten sie die Kaufgewohnheiten der Kunden und deren Bereitschaft, für bestimmte Produkte und Services zu zahlen, analysieren und dem entsprechend Preise für bestimmte Kundengruppen festsetzen. Die Folge wäre eine nicht akzeptable datenbezogene Preisdiskriminierung.

Die vorgenannten Beispiele zeigen sehr deutlich, wie erheblich der Wettbewerb durch die Umsetzung des Extended Vehicle Konzepts eingeschränkt und die marktbeherrschende Stellung der Fahrzeughersteller im Bereich der fahrzeuggenerierten Daten manifestiert würde.

### **3. Geschlossen ist nicht gleich sicher**

Unter den zahlreichen Argumenten zur Bewerbung des Extended Vehicle Konzepts erwähnen Unterstützer auch immer wieder, dass einzig dieses Konzept die Fahrzeugsicherheit sicherstellen kann.

Diese Idee muss entschieden zurückgewiesen werden!

Die Händler und Werkstätten in Europa nehmen das Thema Fahrzeugsicherheit und insbesondere die Sicherheit des Verbrauchers überaus ernst. Sowohl Händler als auch Werkstätten sind letztlich diejenigen, die durch regelmäßige Diagnosearbeiten, Wartungen und Serviceleistungen (im Allgemeinen) ihren Kunden traditionell die höchstmöglichen Sicherheitsstandards bieten.

Die Tatsache, dass die Fahrzeugsicherheit zunehmend auf der Telematik-Infrastruktur basiert, hat keinerlei Einfluss darauf, dass Fahrzeughändler und Werkstätten weiterhin ihrer traditionellen Rolle in puncto Sicherheit nachkommen.

CECRA ist vielmehr davon überzeugt, dass Fahrzeughändler und Werkstätten - aufgrund ihrer strukturellen Nähe zum Kunden - die von Fahrern alltäglich erfahrenen Risiken und Gefahren bestmöglich einschätzen können.

### **4. Allgemeine Grundsätze, die zu einer alternativen Lösung führen**

In den vergangenen Monaten hat CECRA sämtliche Aspekte des Extended Vehicle Konzepts eingehend geprüft und ist zu der Schlussfolgerung gelangt, dass dies nicht die tragfähige technische Lösung sein kann und sein wird, die zur Sicherstellung eines uneingeschränkten Zugangs zu Fahrzeugdaten notwendig ist, damit alle Drittanbieter ihre eigenen Geschäftsmodelle und Dienstleistungen zugunsten des Verbrauchers in Europa entwickeln können.

Die ideale technische Lösung sollte vermeiden, dass Fahrzeuge technisch abgeschottet werden, und die folgenden Grundsätzen berücksichtigen:

- Entscheidungsfreiheit des Verbrauchers dahingehend, an wen (technische und persönliche) Daten direkt versandt werden und von wem er/sie fahrzeugbezogene Dienstleistungen (Wartung und Reparatur) und andere Dienstleistungen kaufen möchte
- Einheitliche Zugangsvoraussetzungen für die im Fahrzeug generierten Daten mit der Möglichkeit, diese Daten im Telematik-System des Fahrzeugs auszuwerten und zu sammeln
- Fahrzeugdaten sollen über eine bestehende Schnittstelle verfügbar gemacht werden
- Gleiche Möglichkeiten bezüglich der Präsentation von Dienstleistungen – direkt über das Fahrzeugdisplay – wie für den Fahrzeughersteller
- Interoperabilität

### **ALTERNATIVER LÖSUNGSVORSCHLAG (THIRD-PARTY-ACCESS SOLUTION)**

Nach eingehender Prüfung der gesamten negativen Konsequenzen des Extended Vehicle Konzepts hat CECRA intensiv an der Identifizierung der besten technischen Lösung gearbeitet.

Trotz der Geschwindigkeit der technischen Innovationen und der Komplexität und Vielfalt aller möglichen technischen Lösungen hat CECRA eine Lösung identifiziert, die äußerst vielversprechend erscheint, da sie ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet und ohne zusätzlichen Kosten- und Zeitaufwand umgesetzt werden kann: die "Third-Party-Access Solution".

Hierbei handelt es sich um eine Lösung, die es jedem Drittanbieter erlauben würde, weiterhin in die Entwicklung innovativer und bedarfsgerechter Dienstleistungen für Fahrzeugnutzer zu investieren.

Heute implementieren viele Fahrzeughersteller Telematik-Systeme in ihren Fahrzeugen, die es ihnen ermöglichen, ihre eigenen Anwendungen sowie Anwendungen (Softwareprogramme, wie z.B. Apple Car Play) ihrer ausgewählten Partner zu installieren. Durch die Nutzung dieser Telematik-Systeme ist es möglich, eine Vielzahl von Anwendungen – unter der vollständigen Kontrolle des Fahrzeugherstellers – sicher (Sicherheitsebene des Fahrzeugherstellers (Hypervisor + Firewall)) zu nutzen.

Derzeit lauten die Bedingungen für die Installation der Anwendungen ausgewählter Drittanbieter im Telematik-System des Fahrzeugs wie folgt:

1. Der Fahrzeughersteller entscheidet, welche Drittanbieter-Anwendungen im Telematik-System des Fahrzeugs implementiert werden (B2B-Vertrag)
2. Der Fahrzeughersteller definiert und kontrolliert durch die Sicherheitsebene (Hypervisor + Firewall) den Zugang zu den Fahrzeugdaten (Menge der Fahrzeugdaten pro Anwendung) und mit wem diese ausgetauscht werden.

Die Fahrzeughersteller installieren selbstredend ihre eigenen Anwendungen mit vollumfänglichem Zugang zu allen Fahrzeugdaten durch die Sicherheitsebene des Fahrzeugherstellers. Um gleichberechtigten Zugang zu Fahrzeugdaten und Informationen für konkurrierende Drittanbieter zu gewährleisten, werden Rechtsvorschriften erforderlich sein.

Diesbezügliche Rechtsvorschriften sollten zumindest folgende Schlüsselfunktionen des im Fahrzeug verbauten Telematik-Systems regeln:

1. Offener Zugang zu Fahrzeugdaten durch die Sicherheitsebene des Fahrzeugherstellers
2. Standardisierte Fahrzeug-API (Application Program Interface)
3. Zugang zum Fahrzeugdisplay, sodass der Fahrer Dienstleistungen ansehen, auswählen, und installieren kann.
4. Austausch von Daten mit Servern von Drittanbietern

Heute setzen Fahrzeughersteller bereits diese funktionellen Anforderungen um. Jedoch erlauben sie nur die Installation von Anwendungen im Fahrzeug, die verbraucherbezogen sind, aber nicht mit ihren eigenen Aftermarket-Geschäftsmodellen – wie z.B. Ferndiagnostik und/oder Programmierung – im Wettbewerb stehen.

Die vom Fahrzeughersteller freigegebenen Anwendungen von Drittanbietern sind auf den Webseiten von Google ([https://www.android.com/intl/en\\_uk/auto/](https://www.android.com/intl/en_uk/auto/)) oder Apple (<http://www.apple.com/ios/carplay/>) aufgelistet.

Wir möchten betonen, dass diese Lösung das Sicherheitskonzept des Fahrzeugs insgesamt nicht beeinträchtigt. Die Tatsache, dass Fahrzeughersteller die Installation von Anwendungen von Drittanbietern in ihren Fahrzeugen zulassen, zeigt, dass dies kein Sicherheitsrisiko darstellt. Der Austausch von Fahrzeugdaten mit Servern von Drittanbietern würde den selben Sicherheitsanforderungen unterliegen, die schon heute für die vom Fahrzeughersteller ausgewählten Serviceanbieter gelten.

Anwendungen von Drittanbietern werden im Telematik-System des Fahrzeugs eigenständig betrieben, jedoch unter vollständiger Kontrolle des jeweiligen Fahrzeugherstellers. Diese Anwendungen empfangen Fahrzeugdaten aus allen elektronischen Kontrolleinheiten (E/E-architecture). Dieser Datenfluss wird auch durch die Sicherheitsebene des Fahrzeugherstellers kontrolliert. Daten werden pro Anwendung im Fahrzeug gesammelt und – falls notwendig – werden Informationen sicher an einen hierfür vorgesehenen externen Server versandt.

Bonn, 03.10.2016

gez. Antje Woltermann

gez. Neofitos Arathymos

gez. Patrick Kaiser