

## Fairer Wettbewerb durch freien Datenzugang



## Warum freier Datenzugang für fairen Wettbewerb?

Mehr als 48 Millionen Pkw und 6 Millionen Nutzfahrzeuge in Deutschland erzeugen täglich eine enorme Menge an Daten. Der Zugang zu diesen Daten, Funktionen und Ressourcen nach einheitlichen, hohen Sicherheitsstandards ist gleichzeitig die Voraussetzung für digitale und zunehmend digitalisierte Wartungs-, Service- und Dienstleistungsangebote einer Vielzahl von Marktteilnehmern. Grundsätzlich regelt der europäische Data Act die Datenbereitstellung für Nutzer, Datenempfänger und öffentliche Stellen, erleichtert den Wechsel zwischen Datenverarbeitungsdiensten und definiert Schutzmaßnahmen gegen unrechtmäßigen Zugriff auf nicht-personenbezogene Daten.

Ergänzend wird die Regulierung des Zugriffs und der Verarbeitung von Daten im Automobilsektor derzeit in zwei Verfahren in Brüssel erneuert. Zum einen haben die Dienststellen der Europäischen Kommission einen Text für eine **sektorspezifische Regelung für den Zugang zu Fahrzeugdaten, -ressourcen und -funktionen (SSL)** erarbeitet, der jedoch noch nicht vorgelegt wurde (Kapitel I). Zum anderen überarbeitet die Kommission den **Anhang X der Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858** (Kapitel II).

Anlass für die Überarbeitung der **Typgenehmigungsverordnung** ist die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH), der in seinem Urteil vom 5. Oktober 2023 (C-296/22) klargestellt hat, dass Fahrzeughersteller (OEM) den Zugang unabhängiger Marktteilnehmer zu Reparatur- und Wartungsinformationen von Fahrzeugen sowie zu Informationen des **On-Board-Diagnosesystems (OBD)** einschließlich des Schreibzugriffs nicht von anderen als den in der Verordnung festgelegten Bedingungen abhängig machen dürfen. Konkret bedeutet dies, dass die bisherige Praxis der Automobilhersteller, den Zugang zu Fahrzeugdaten für Dritte mit dem Argument der Cybersicherheit einzuschränken, nach dem Urteil des EuGH nicht im Einklang mit der Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 (Art. 61) steht.

Darüber hinaus droht mit der Umsetzung der UNECE-Regelung 155 am 7. Juli 2024 die schrittweise Schließung des Onboard-Diagnose-Anschlusses. Dieser Anschluss ist derzeit der einzige Zugangspunkt, den unabhängige Dienstleister wie Werkstätten nutzen können. Über diesen Zugang werden rund 90 Prozent des Marktes für datengesteuerte Automobil- und Mobilitätsdienste in Europa abgewickelt. Ohne einen Regelungsvorschlag für den Zugang zu Fahrzeugdaten besteht die Gefahr, dass durch die Abschaltung der OBD bestehende Dienste zunächst verschlechtert und dann ganz eingestellt werden.

Für das **deutsche Kfz-Gewerbe mit seinen 40.000 Betrieben und 470.000 Beschäftigten** sind faire Marktbedingungen und ein diskriminierungsfreier Rechtsrahmen für den Zugang zu Fahrzeugdaten, -ressourcen und -funktionen Voraussetzung für den Erhalt der Angebotsvielfalt und -qualität im Markt. Sie sind Innovationstreiber und zugleich Grundlage für den Mobilitätswandel, neue Dienstleistungen und die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen.

Der **diskriminierungsfreie Zugang zu Fahrzeugdaten, -ressourcen und -funktionen** nach einheitlichen Sicherheitsstandards ist **Voraussetzung für einen fairen Wettbewerb** und damit Garant dafür, dass Verbraucherinnen und Verbraucher aus einer Vielzahl von Diensten das für sie passende Angebot frei wählen können.

## Der ZDK fordert

- Verbraucherinnen und Verbrauchern ihre **Wahlfreiheit** bei Serviceangeboten zu garantieren,
- gesetzliche Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene für den gleichberechtigten Zugang zu Fahrzeugdaten, -ressourcen und -funktionen zu schaffen,
- die schnellstmögliche Umsetzung einer **sektorspezifischen Regelung (SSL)** auf europäischer Ebene,
- die **Standardisierung** von Softwarearchitektur auf Basis von Industriestandards wie Covesa/ Autosar/VSS,
- die Schaffung eines **Structured Forums** unter Führung des Normengebers (EU-Kommission), um die technischen Lösungen stets schnell an die fortschreitende Entwicklung anzupassen,
- die **Aktualisierung des Annex X** der (EU) 2018/858 um die **Erweiterung des SERMI-Verfahrens** zur Vereinheitlichung der Autorisierung- und Authentifizierung für Unternehmen und deren Personal für den Zugang zu Daten und Funktionen im Fahrzeug, inklusive einer Anpassung der Registrierungskriterien,
- harmonisierte Prozesse für die An- und Einbindung von **Diagnosegeräten und -software** für den Zugang zu Daten und Funktionen im Fahrzeug,
- die Einbindung Dritter in die Prozesse des Cybersecurity-Managementsystems der Fahrzeughersteller, sowie **verpflichtende Herausgabe notwendiger Informationen** für die Entwicklung von cybersicheren Kfz-Ersatzteilen.

## I. Sektorspezifische Regulierung zu fahrzeuggenerierten Daten

Für die Wettbewerbsfähigkeit des Kfz-Gewerbes ist dieses Vorhaben von hoher Relevanz. Denn nur ein **gleichberechtigter Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten, Ressourcen und Funktionen** ermöglicht den Betrieben des Kfz-Gewerbes die Umsetzung digitaler Dienstleistungen, wie z. B. eine Applikation für die Terminbuchung in der Werkstatt oder für das intelligente Laden von Elektrofahrzeugen zu denselben Kriterien wie die Fahrzeughersteller zu entwickeln und diese im Fahrzeug zu betreiben. Im Bereich digitalisierter Dienstleistungen ermöglicht nur diese Gleichbehandlung die Entwicklung, die Montage und den über Updates gewährleisteten sicheren Betrieb von „intelligenten“ Ersatzteilen als innovative und kostenattraktive Alternative zu Herstellerangeboten im Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher und des innovationsstarken Kfz-Sektors.

Vor diesem Hintergrund ist es für das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe von elementarer Bedeutung, dass **nicht nur die Fahrzeughersteller über den Zugriff** (Gate-Keeper) auf fahrzeuggenerierte Daten, Ressourcen und Funktionen, sowie über deren Verarbeitung bestimmen. Denn die Entwicklung digitaler und digitalisierter Services darf nicht von Automobilherstellern überwacht und eingeschränkt werden. Freier Markt heißt eben auch Vielfalt von Angeboten und Anbietern. Beispielsweise darf der Kundenkontakt über Fahrzeugdisplays für Wartungsempfehlungen im Interesse der Kundinnen und Kunden nicht einem einzelnen Marktteilnehmer vorbehalten sein. Zudem ist der Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten eine entscheidende Voraussetzung, damit freie Werkstätten an neuen datenbasierten Geschäftsmodellen partizipieren können, beispielsweise bei der Vermarktung von Ladeinfrastruktur, Ladetarifen oder der Beantragung von THG-Prämien. Ein eingeschränkter oder zeitlich versetzter Zugriff auf diese Daten erschwert es Freien Werkstätten erheblich, digitale Dienste und datenbasierte Geschäftsmodelle umzusetzen, insbesondere bei herstellerübergreifenden Services.

Gleichzeitig ist es wichtig, dass der Umgang mit in Fahrzeugen generierten Daten nach hohen Sicherheitsstandards sowie im Sinne des Verbraucherschutzes und der Verkehrssicherheit erfolgen und Geschäftsgeheimnisse beiderseitig unbedingt gewahrt werden. Hierfür bedarf es der **schnellen Umsetzung der sektorspezifischen Regulierung**, die von der EU-Kommission bereits erarbeitet wurde, aber noch nicht veröffentlicht ist. Es gilt, einen herstellerdominierten Status Quo zu vermeiden.

## II. Wirksame Cybersicherheit in der Typgenehmigungsverordnung

Neben den Chancen, die eine zunehmende Digitalisierung im Kfz dem Markt und den Kunden eröffnet, ist auch den **IT-Risiken entschieden entgegenzutreten**. Daher fordert der ZDK die Integration aller Lieferanten und Dienste im digitalen Ökosystem Kfz in die Cybersecurity-Management-Systeme der jeweiligen OEMs unter gemeinsamer Einhaltung gesetzlicher Vorgaben.

Es kann und darf keine Cybersicherheit zweiter Klasse in einem hochgradig vernetzten System wie dem digitalen Kraftfahrzeug geben. Da es nur ein gemeinsames Sicherheitsinteresse für Hersteller und Dienstleister geben kann, läuft auch die oft geäußerte Befürchtung, eine Öffnung für andere Marktteilnehmer gefährde die Sicherheit des Fahrzeugs, ins Leere. Ganz im Gegenteil, denn durch die höhere Anzahl von Teilnehmern und zu prüfenden und überwachenden Dienstleistungen wird der Automatisierungs- und damit Reifegrad der herstellereigenen Sicherheitssysteme gemeinsam erhöht, gerade weil die Hersteller im Zuge der Produkthaftung für die Sicherheit ihrer Systeme verantwortlich sind.

Unter Cybersecurity ist in diesem Zusammenhang ausschließlich der Schutz des Zugangs zu den im Fahrzeug generierten Daten und Funktionen zu verstehen. Der Schutz der von Verbraucherinnen und Verbrauchern freigegeben und gespeicherten Daten bei autorisierten und authentifizierten Marktteil-

nehmern obliegt der DSGVO. Der Data Act regelt, dass OEMs die Daten den Fahrzeugnutzern bereitstellen müssen, die bei der Nutzung eines gekauften, geleasten oder gemieteten Fahrzeugs generiert werden. Außerdem müssen Hersteller auf Nutzerwunsch die Daten unmittelbar Dritten bereitstellen.

Der ZDK begrüßt es ausdrücklich, dass im Zuge des technologischen Fortschritts im digitalen und digitalisierten Fahrzeug auch der OBD-Zugang als zentrale Schnittstelle für Reparatur- und Wartungsdienstleistungen eine Absicherung gegen Cyberattacken erhält, auch wenn dies erhöhten Aufwand und Kosten für den Sektor mit sich bringt. Keinesfalls möchten aber die Betriebe des Kfz-Gewerbes nur an den Kosten für die Risiken des technischen Fortschritts beteiligt werden, ohne auch gleichzeitig an den Chancen partizipieren zu können.

Hersteller nutzen den (neuen) Kundenzugang im Fahrzeugdisplay für sich, um Daten und Funktionen jenseits des OBD-Zugangs im Fahrzeug und auch offboard zur Entwicklung neuer Kundenangebote einzusetzen. Im Sinne der zentralen ZDK-Forderung nach diskriminierungsfreiem Wettbewerb und Zugang zu allen Daten, Funktionen, Ressourcen und Kanälen muss dieser **Zugang auch Dritten nach denselben Sicherheitsstandards gewährt** werden. Eine nach dem EuGH-Urteil von den Herstellern vorgeschlagene alleinige nachträgliche Legitimierung des abgesicherten OBD-Zugangs würde auf das Prinzip „Pflichten für alle, Rechte für wenige“ hinauslaufen, was augenscheinlich gravierend wettbewerbsverzerrend ist und dem Sinn der Gesetzgebung in GVO und Typpenehmigung zuwiderläuft. Zudem bietet ein vielfältiges Kundenangebote Chancen für die Fahrzeughersteller, da Kunden Produkte nicht nur wegen der Technik einer Plattform, sondern insbesondere der verfügbaren Applikationen wählen, die auf dieser zugänglich sind.

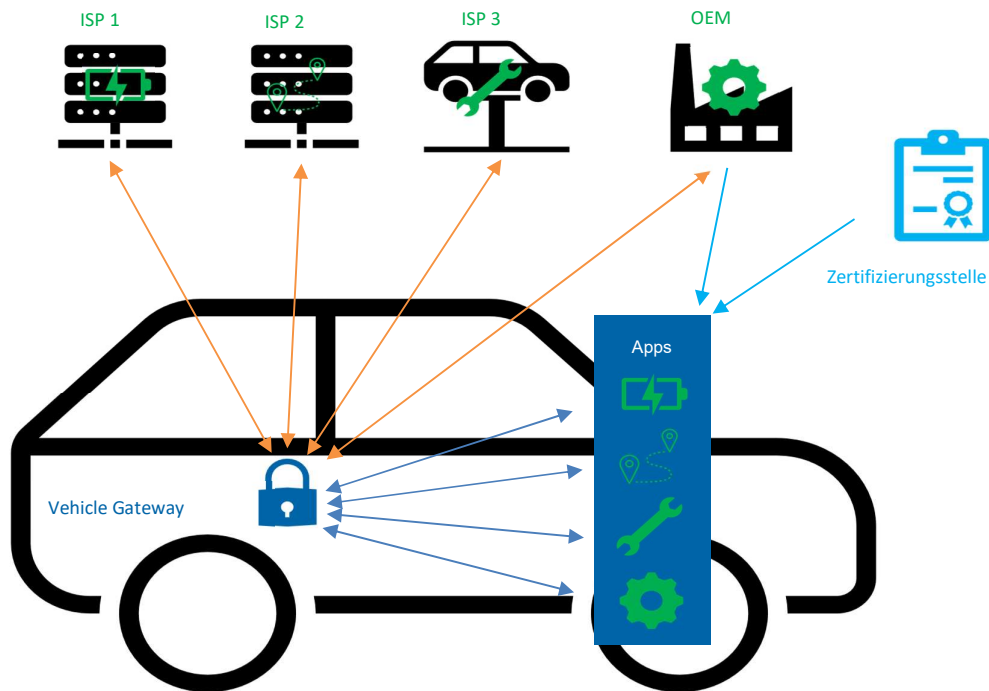
## Konsequenzen aus dem EuGH-Urteil

Der ZDK geht davon aus, dass das EuGH-Urteil C-296/22 nicht nur den cybersicheren Zugang über die OBD-Schnittstelle (Secure OBD) betrifft, sondern potenziell **alle Sicherheitsimplementierungen** der UNECE-Regelung 155. Diese gibt einen umfangreichen Katalog potenzieller digitaler Bedrohungen und Schwachstellen an Kraftfahrzeugen vor. Die Umsetzungsmaßnahmen zur Aufhebung der Risiken überlässt die UNECE 155 jedoch ausschließlich den OEMs, was zu einer **Vielzahl proprietärer Lösungen** führt. Diese für das Kfz-Gewerbe **nicht hinzunehmende** Situation gilt es in der Erneuerung des Annex X der Typpenehmigungsverordnung 2018/858 zu beheben.

Eine erfolgreiche Digitalisierung der Automobilwirtschaft erfordert eine ganzheitliche Betrachtung entlang des kompletten Lebenszyklus des vernetzten Kraftfahrzeugs und des digitalen Ökosystems Automotive, wie es im Ansatz der **Secure Onboard Telematics Platform (S-OTP)** dargelegt wird. Dieser geht von einer konsequenten Gleichbehandlung aller digitaler Dienstleister aus und berücksichtigt alle Phasen eines digitalen oder digitalisierten Dienstes: von der gleichberechtigten Darstellung vor Kundinnen und Kunden, bis zur Integration in Cybersecurity-Konzepte der Hersteller. Isolierte Betrachtungen im Sinne einer "Datenverteilung" z.B. durch ein Treuhändermodell greifen aus Sicht des Kraftfahrzeuggewerbes deutlich zu kurz.

Das Konzept der Sicheren On-Board Telematik-Plattform, welches auf Überlegungen zu einer gesunden Plattformökonomie basiert, die für andere Sektoren gerade im Digital Services Act und im Digital Markets Act umgesetzt wurden, ist durch mehrere Studien der Europäischen Kommission bereits als das wettbewerbsfreundlichste Konzept bestätigt worden. Die **S-OTP garantiert fairen Wettbewerb und das beste Kundenangebot** durch gleichberechtigten Zugang für Hersteller und unabhängige Dienstleister (ISPs). Alle Dienstleistungen im Fahrzeug vom OEM und unabhängigen Serviceanbietern

werden über eine unabhängige Zertifizierungsstelle nach einheitlichen Kriterien geprüft und zugelassen. OEMs setzen technische Standards für die in ihren Modellen zugelassene Apps.



#### Secure On-Board Telematics Platform

Neben dem gleichberechtigten Zugang zu Fahrzeugdaten ist es ebenso wichtig, dass dieser Zugang für alle Marktteilnehmer zu fairen und wettbewerbswahrenden Kosten erfolgt. Insbesondere freie Kfz-Betriebe dürfen dabei nicht benachteiligt werden. Die Kosten für den Datenzugang müssen für Hersteller und unabhängige Anbieter gleich sein und in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen stehen. Nur so kann verhindert werden, dass prohibitiv hohe Kosten als Markteintrittsbarriere wirken und den Wettbewerb de facto einschränken, auch wenn theoretisch ein Zugang besteht. Die Konditionen für den Datenzugang müssen transparent und diskriminierungsfrei sein. Fairer Wettbewerb erfordert faire Zugangskosten für alle Akteure.

## Digitale Dienste für das digitale Auto

Schon heute ist jedes moderne Auto ein ebenso digitales wie physisches Produkt, das mit vielfältigen Sensoren, Messgeräten, Bedieneinheiten und Nutzerapplikationen für immer mehr Fahrsicherheit und Komfort sorgt und seinen Insassen ein breites Spektrum an Information und Unterhaltung bietet. Mit der Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens und immer höheren Kundenansprüchen an das Fahrzeug wird sich diese Entwicklung rasant fortsetzen. Auch die **Weiterentwicklung der Elektromobilität bringt neue digitale Herausforderungen** und Lösungen wie intelligentes Laden oder optimale Motorsteuerung mit sich.

Das deutsche Kfz-Gewerbe begegnet diesen Entwicklungen proaktiv mit Innovationen in seinen Kundendienstleistungen sowie umfangreichen Investitionen, **Aus- und Weiterbildungen** für das zunehmend **digitale Berufsfeld**. Nur ein **freier Wettbewerb durch einen gleichberechtigten und sicheren Zugang zum Fahrzeug** zwischen allen Anbietern analoger und digitaler Dienstleistungen ermöglicht den besten Service für alle, die auch in Zukunft individuell mobil sein wollen und müssen.

Letztlich geht es bei der Frage des Zugangs zu Fahrzeugdaten für verschiedene Dienstleister auf einer sicheren Plattform um **Verbraucherschutz** durch **freien Wettbewerb**, die Möglichkeit zur Schaffung **neuer Anwendungen** und **Mehrwertdiensten** durch die Werkstätten, Autohäuser und Drittanbieter. Dies wäre nicht nur für Werkstätten, Pannendienste und Anbieter digitaler Anwendungen eine Chance für **neue Geschäftsmodelle**, sondern vor allem auch für Kundinnen und Kunden wichtig, um zukunftsweisende Services und Dienstleistungen von verschiedenen Anbietern auf einer Plattform zu erhalten.

### Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht über die Hauptstadtrepräsentanz in Berlin und dem Stammhaus in Bonn in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Er ist Mitglied im Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) und vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

**Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland:** Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten, haben 470.000 Beschäftigte, 236 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach eines Zentralverbandes (ZDK). Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 95.000 Auszubildende aus und machen einen Umsatz von rund 220 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der Mobilität in Deutschland.

### Kontakt

Dominik Lutter  
Koordinator Daten und Digitalisierung

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.  
Zentralverband (ZDK)  
Franz-Lohe-Straße 21  
53129 Bonn

Telefon: +49 (0) 228 9127 292  
E-Mail: [lutter@kfzgewerbe.de](mailto:lutter@kfzgewerbe.de)

Internet: [www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de)

Carsten Bieler  
Politischer Referent  
E-Mobilität, Digitalisierung

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.  
Zentralverband (ZDK)  
Markgrafenstraße 35  
10117 Berlin

Telefon: +49 (0) 30 817 2024 43  
E-Mail: [bieler@kfzgewerbe.de](mailto:bieler@kfzgewerbe.de)

Friedrich Trosse  
Büroleiter Brüssel

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.  
Zentralverband (ZDK)  
Rue Jaques de Lalaing 4  
1040 Brüssel - Belgien

Telefon: +32 (0)272 08296  
E-Mail: [trosse@kfzgewerbe.de](mailto:trosse@kfzgewerbe.de)

Stand 23.07.2024

