
STELLUNGNAHME

Eine europäische sektorspezifische Regelung zum Zugang zu Fahrzeugdaten -funktionen und -ressourcen muss als Priorität von der Europäischen Kommission behandelt werden

Stand: 17.01.2025

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) ist der Branchenverband und die politische Interessenvertretung des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die rund 2.000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind derzeit über 130 Handelsunternehmen mit über 1.000 Betriebsstellen sowie rund 125 Kfz-Teilehersteller und Anbieter technischer Informationen organisiert.

Die Europäische Kommission muss die Vorlage eines Entwurfes zu einer sektorspezifischen Regelung zum Zugang zu Fahrzeugdaten als Priorität behandeln.

Beim gemeinsamen Stakeholderdialog des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr am 17. Oktober 2024 in Berlin waren sich alle Teilnehmer zumindest darin einig, dass eine sektorspezifische Regelung zum Zugang zu Fahrzeugdaten aus Brüssel zu erwarten sei. Als Konsequenz aus dieser einhelligen Einschätzung liegt es unseres Erachtens auf der Hand, dass sich die beteiligten Ministerien in Richtung Kommission für eine schnellstmögliche Bearbeitung dieses Themas einsetzen.

Der Datenzugang sowie der Zugang zu Fahrzeugfunktionen und -ressourcen sind für die Zukunft der Branche entscheidend (sofern aus Gründen der sprachlichen Handhabbarkeit unsererseits nachfolgend verkürzend vom „Zugang zu Fahrzeugdaten“ die Rede ist, so ist dies immer im Gesamtzusammenhang mit Fahrzeugfunktionen und Fahrzeugressourcen zu sehen). Es geht um die Aufrechterhaltung bezahlbarer individueller Mobilität, insbesondere um die zeitwertgerechte Reparatur und Wartung. Das Durchschnittsalter von Fahrzeugen in Deutschland liegt mittlerweile bei 10,2 Jahren, Tendenz weiter steigend. Angemessene Preise für Reparatur und Wartung werden durch Wettbewerb gesichert, der wegen der positiven Auswirkungen für die Verbraucher ausdrücklich vom Gesetzgeber gewünscht ist.

Es geht dabei um rund 280 Mio. Autofahrerinnen und Autofahrer in Europa.

Dabei trägt auch der Umstand Rechnung, dass Fahrzeuge eine der größten Anschaffungen von Verbraucherinnen und Verbrauchern darstellen. Während der Lebenszeit werden nochmals erhebliche finanzielle Aufwendungen für Reparatur und Wartung aufgebracht.

Der bezahlbare Unterhalt eines Fahrzeugs leistet einen erheblichen Beitrag zu sozialer Teilhabe.

Der Independent Aftermarket (IAM) im Kfz-Bereich

Die Automobilbranche bzw. -industrie besteht nicht nur aus Fahrzeugherstellern. Rund 80% der Teile eines Fahrzeugs, welches heute vom Fließband rollt, stammen nicht vom Fahrzeughersteller selbst sondern von Zulieferern. Diese Zulieferer beliefern parallel auch den sogenannten freien Kfz-Teile-Markt, den IAM. Teilweise handelt es sich dabei um die identischen Teile.

Mit den Vertragswerkstätten der Fahrzeughersteller und dessen Ersatzteilevertrieb konkurriert dieser IAM (der freie, nachgelagerte Markt für Kfz-Teile) in einer Kette von Akteuren (Diagnosegerätehersteller, Anbieter technischer Informationen zu Reparatur- und Wartung, Pannenhelfer, freie Werkstätten, freier Kfz-Teilehandel).

Als Inhaber von technischen Informationen und Fahrzeugdaten können die Fahrzeughersteller unabhängigen Marktteilnehmern den Zugang zu wichtigen Kfz-Ersatzteilen, technischen Informationen oder fahrzeuggenerierten Daten verwehren. Selbst der Zugang zu grundlegenden Reparatur- und Wartungsinformationen wird immer schwieriger, da seitens der Hersteller Hindernisse und Beschränkungen – also nach dem Gesetz unzulässige Diskriminierungen - angewandt werden, welche zu einem erhöhten Aufwand bei den Independent Service Providern (ISP) führen. So werden letztlich Wettbewerb ausgeschaltet, Produkte nicht weiter verbessert und vor allem Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger verteuert.

Im Ergebnis möchte der Kfz-IAM lediglich das, was den OE-Netzen zur Verfügung steht.

Der Kfz-IAM möchte lediglich das, was den OE-Netzen zur Verfügung steht. Er möchte keine Sonderbehandlung. Nicht mehr, aber eben auch nicht weniger. Bezahlbare Mobilität erfordert Wettbewerbsgleichheit bzw. gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Wettbewerbsakteure. Dies bedeutet, der IAM muss die Instrumente „in die Hand bekommen“, die zur Wahrung ausgeglichenen Wettbewerbs auf Augenhöhe erforderlich sind.

Am Anfang des weiten Spektrums eines sich zunehmend digitalisierenden Servicemarktes rund um Fahrzeuge – oder der Customer Journey – steht neben der Fehlerdiagnose die richtige Identifikation eines Ersatzteiles. Und, die Fahrzeugvielfalt nimmt weiter zu.

Die Teileidentifikation aus Katalogen von nicht selten Hunderttausenden von Positionen, das Anmelden, Decodieren und Anlernen von Ersatzteilen an und im Fahrzeug hängen von Informationen ab, die sich im Besitz des Fahrzeugherstellers befinden. „Klassische“ Fälle sind Kameras und Sensoren hinter der Windschutzscheibe oder die Sensoren zu einer Anhängerkupplung, die nach einem Wechsel derselben nicht mehr richtig funktionieren.

Ein Kfz-Ersatzteil zu marktbestimmten Preisen, welches im Fahrzeug eingebaut nicht oder nicht richtig funktioniert, verursacht Mehraufwand, Mehrkosten (i.d.R. wird ein Reklamationsfall ausgelöst, die Klärung über das tatsächliche Vorliegen eines Sachmangels gestaltet sich meist sehr schwierig)

und wird künftig vermutlich nicht mehr im freien Handel bezogen. Dies führt faktisch zu einer Monopolisierung von Ersatzteilen hin zu Teilen der Fahrzeughersteller und somit zur Verteuerung von Reparatur und Wartung.

Die zunehmende Anzahl an OEM-Monopolteilen bedroht eine zentrale Funktion des Großhandels, im B2B-Geschäft mit den Werkstätten alles für einen Reparatur- oder Wartungsvorgang erforderliche Material schnell und unkompliziert „aus einer Hand“ zu liefern und damit effiziente Serviceprozesse zu ermöglichen. „Digitale Barrieren“ von Ersatzteilen gefährden dies signifikant.

Erfolgreiche Wartung und Instandsetzung von Fahrzeugen beginnt aber an diesem ersten entscheidenden Punkt, nämlich dem der soliden Ersatzteilversorgung.

Alles wird digitaler

Der Blick sollte aber auch weiter in die Zukunft gehen: Voraussetzung für Innovationen ist ein funktionierender Markt, realisiert durch die Marktteilnehmer, die gegenseitigen Wettbewerbsdruck zur Weiterentwicklung – also steigende Qualität bei sinkenden Preisen - erzeugen.

Natürlich wird auch im Bereich der Automotive-Services die Zukunft digitaler, neue innovative Geschäftsmodelle wie *Predictive Maintenance* werden den Markt bereichern und die Automobilindustrie in Europa zukunftsfähig machen, wofür jedoch die Weichen jetzt richtig gestellt werden müssen. Dafür ist ein weiter, umfassender Blick auf die Materie erforderlich. So ist absehbar, dass der Wettbewerb sich zunehmend vom „analogen Geschäft“ auf digitale Services ausweiten wird, so z.B. durch die Installation von Apps im Fahrzeug. Eine einseitige Begünstigung der Fahrzeughersteller, mit dem Argument des Arbeitsplatzerhalts, mag in der Vergangenheit berechtigt gewesen sein, würde aber nunmehr die Entstehung von zahlreichen neuen Arbeitsplätzen in dem Bereich digitaler Geschäftsmodelle verhindern. Gewinner solch einer Entwicklung wären wieder einmal nur die großen Plattformanbieter aus den USA. Die EU-Kommission sollte den sich bietenden Raum an Möglichkeiten durch eine wettbewerbsfreundliche Regulierung, hier der SSL, nutzen, um Europa zukunftssicher aufzustellen.

Das Thema Digitalisierung ist bei zunehmend vernetzten Fahrzeugen deutlich komplexer als nur die Weitergabe von Daten. Im Kfz-Bereich geht es beispielsweise auch um die Nutzung von Rechnerleistung im Fahrzeug oder Echtzeit-Kommunikation mit Fahrzeugnutzerinnen und Fahrzeugnutzern (z.B. über die Anzeigen des Armaturenbretts); mithin also um den Zugang zu Fahrzeugfunktionen und -ressourcen durch den Independent Aftermarket bzw. Independent Service Provider.

In der Praxis bedeutet dies, der Kfz-IAM muss in die Lage versetzt werden, Diagnosesoftware am Fahrzeug anzuschließen, intelligente Ersatzteile in die Fahrzeug-Software zu integrieren und ein einwandfreies Funktionieren des Ersatzteiles sicherzustellen sowie Apps im Fahrzeug installieren zu können. Letzteres bedeutet, der Kfz-IAM muss Sicherheits-, Digital-Design- und sonstige IT-Vorgaben der Fahrzeughersteller erfüllen und die Funktionsfähigkeit prüfen können.

Diese Vorgänge haben kaum etwas mit „Datenhandel“ oder Datenaustausch zu tun.

Das „Teilen von Daten“ („Geben und Nehmen“) greift in der Diskussion viel zu kurz

Die Diskussionen zum Zugang zu Fahrzeugdaten, Fahrzeugfunktionen und Fahrzeugressourcen sind älter als die jüngsten Diskussionen zur EU-Digitalgesetzgebung und insbesondere zum Data Act und

dessen zentralen Leitgedanken der Datenportabilität. Die Diskussion kommt ursprünglich aus gesetzlichen Regelungen mit Wettbewerbscharakter (Kfz-GVO und deren Leitlinien; Art. 61 ff. Typzulassungsverordnung 2018/858). Dies bedeutet, die Fahrzeughersteller - und nur diese - sind aus Wettbewerbsgründen zur Herausgabe von Reparatur- und Wartungsinformationen verpflichtet. Der Pfad des Wettbewerbsgedankens beziehungsweise des Wettbewerbsrechts sollte in der aktuellen Diskussion nach unserer Auffassung nicht zu weit verlassen werden.

Andererseits darf die Diskussion nicht auf ein „Geschäftsmodell Daten-Handel“ beschränkt werden (s.o.). Nach unserer Wahrnehmung gibt es weltweit kein funktionierendes Business-Model beruhend auf der bloßen Weitergabe von Daten. Die metaphorartigen Beschreibungen eines wie auch immer gearteten Marktwertes von Daten („das neue Öl/Gold“) gehen unserer Meinung nach an den tatsächlichen Umständen vorbei, wonach mit einem Geschäftsmodell das Geld verdient wird und nicht mit dem bloßen Datum, wenngleich jedoch digitale Geschäftsmodelle durch Daten genährt werden. Wir halten daher Gedanken des „Datenverteilens“, womöglich durch eine Institution, für keine zielführende Überlegung.

In diesem Zusammenhang sollte auch deutlich gemacht werden, dass aus Wettbewerbssicht eine Vorabdiskussion um **Datenpunkte, Business- oder Use- Cases** mit Wettbewerbern am Markt (auch die Fahrzeughersteller verfolgen ein Aftermarket-Geschäft) nicht in Frage kommt. Sie führen in Bezug auf künftige innovative Geschäftsmodelle in die Irre, da sie stets einen Blick in die Vergangenheit darstellen und immer zu kurz greifen.

Zudem wurden in diese Richtung gehende Gespräche bereits über Jahre ohne Ergebnis geführt.

Das **ADAXO-Konzept** der Fahrzeughersteller verfestigt eine bereits durch die Digital-Gesetzgebung der EU im Grundsatz zu Recht kritisch bewertete Gatekeeper-Position. Diese ist aus Gründen des fairen Wettbewerbs für den Independent Aftermarket und Independent Service Provider nicht akzeptabel.

Auch ein **Datentreuhänder** wird dem Ziel – letztlich der Etablierung eines „Rights-and-Roles-Modells“ zum Zugang zu Fahrzeugdaten - nicht gerecht. Ein Datentreuhänder nach bisherigem, engem Verständnis stellt aus Wettbewerbssicht zunächst bloß einen weiteren Gatekeeper dar und ist daher als problematisch zu betrachten. Wettbewerb und Innovationen können aus Sicht des GVA über einen datenverteilenden weiteren Akteur nicht funktionieren. Hier wäre zunächst eine grundlegende Diskussion darüber zu führen, was unter einem Datentreuhänder konkret zu verstehen ist. Anhand der bisher hervorgebrachten Ansätze kann ein Datentreuhänder kein Fundament für den Zugang zu Fahrzeugdaten darstellen, wenngleich ein Einsatz in bestimmten Teilbereichen („hoheitliche Aufgaben“) durchaus diskussionswürdig erscheinen kann.

Es sei zudem darauf hingewiesen, dass auf europäischer Ebene aus guten Gründen aktuell keine Diskussionen über einen *Data Trustee* stattfinden.

Der Data Act

Nach unserem Verständnis umfasst der Data Act nur fahrzeuggenerierte Daten, nicht jedoch Fahrzeugfunktionen und Fahrzeugressourcen. Diese spielen jedoch schon bei der Fahrzeugdiagnose eine erhebliche Rolle, ebenso wie Schreibzugriffe. Der Data Act kann diese Realitäten nicht abbilden. Er

mag für Smartdevices wie Fitnessuhren oder internetfähige Haushaltsgeräte ein gutes Gesetz sein, für den Bereich Automotive ist er aber keinesfalls ausreichend.

Auch nach der Verabschiedung des Data Act ist eine sektorspezifische Regelung zum Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen somit unbedingt erforderlich. Denn, beim vernetzten Fahrzeug bzw. dem künftigen Software-Defined-Vehicle geht es um mehr als nur das bloße Teilen von Daten (s.o.). Echtzeit-Informationen, bidirektionale Datenströme und die Möglichkeit der Kommunikation mit Fahrzeugnutzerinnen und Fahrzeugnutzern sind wichtige Aspekte für Innovationen und marktgesteuerte Serviceangebote, auf die der Data Act seiner Konzeption nach keine Antworten gibt.

Dies gilt insbesondere, da der Data Act die Bereitstellung von Daten durch den Dateninhaber an Nutzerinnen und Nutzer vorsieht, die diese Daten anschließend an Drittanbieter weiterleiten können und dürfen. Diesen Grundgedanken für den Kfz-Bereich weiterführend müssten Daten aus dem Betrieb des Nutzungsgegenstands „Auto“ vom jeweiligen Fahrzeughersteller den Autofahrerinnen und Autofahrern auf deren Veranlassung zur Weiterleitung an andere Serviceanbieter zur Verfügung gestellt werden.

Nach dem Data Act erfolgt der Datenstrom über die Zwischenstation „Gerätenutzer“ nur in eine Richtung hin zum Dienste-Drittanbieter, welcher lediglich Lesezugriff erhält. Man muss zudem davon ausgehen, dass die Menge der Daten über diesen Weg aus rein praktischen Gründen Einschränkungen erfahren wird.

Für den Automotive-Bereich kommt es aber auch auf den Datenstrom in die „entgegengesetzte Richtung“ an. Kunden werden kaum für Services bezahlen, die ihnen lediglich einen Lade- oder Tankstopp nahelegen oder allein den Defekt einer Fahrzeugkomponente melden. Derartige Informationen allein haben für Kunden nahezu keinen Wert. Vielmehr wird der Kunde an Lösungsangeboten für das gemeldete Problem interessiert sein und einen Dienstanbieter auch nur dafür bezahlen. Dafür bietet der Data Act jedoch keine Grundlagen.

Im Idealfall wird der Data Act also nur einen eingeschränkten Lesezugriff auf Kundenfahrzeuge ermöglichen.

Anders als bei Werbeangeboten auf Social-Media-Plattformen, auf die die EU-Digitalpolitik zu einem großen Teil abzielt, verlangen die Gegebenheiten im Automotive-Sektor mehr als nur Lesezugriff. Hier müssen vielmehr Softwareapplikationen (Infotainmentsystem, Diagnosesoftware, externe Testgeräte, Steuerungssoftware auf komplexen Ersatzteilen usw.) über die gesamte Lebenszeit des Fahrzeugs stabil und sicher laufen. Diese Applikationen müssen dabei mit der Softwareumgebung im Fahrzeug nach jedem Update und jedem Patch weiter zuverlässig „zusammenarbeiten“.

Die stetig zunehmende Softwareintegration in Fahrzeugen wird die Fehlerhäufigkeit steigern, wodurch sich auch der Bedarf an entsprechender Fehlerbehebung erhöht. Der Data Act wird dem nicht entgegenwirken können.

Sektorspezifische Regelung der EU

Eine SSL würde genau da ansetzen, wo der Data Act seine Grenzen findet. Sie ist gesetzgeberisch jedoch nicht lediglich als bloßes Anhängsel, also als eine Ergänzung zu den Grundprinzipien des Data

Act, einzuordnen. Die SSL muss vielmehr eine eigenständige Regelung darstellen, die gemäß der vorherigen Ausführungen strukturell weiter geht als der Data Act und neben diesem steht.

Die großen Herausforderungen eines digitalisierten Automobilsektors liegen in den Unklarheiten in Bezug auf digitalisierte Produkte und ihre Integration im und am Fahrzeug. Stark vereinfachend regelt eine SSL also den Zugang von Produkten und Services im und am Fahrzeug während der Data Act den Zugang von Daten aus dem Fahrzeug regelt.

Eine SSL regelt also was der Data Act offen lässt. Die durch eine SSL zu regelnde digitale Leistungserbringung am und im Fahrzeug erfolgt stets durch das Abrufen von bestehenden Fahrzeugfunktionen unter Nutzung von Fahrzeugressourcen (Speicherplatz, Bandbreite). Nur so können neu eingebaute Ersatzteile angelern, Updates aufgespielt oder Apps im Fahrzeug installiert werden. Können Ersatzteile nicht identifiziert, angelern und somit nicht eingebaut werden, kommt der Wettbewerb in Gänze zum Erliegen.

In diesem Zusammenhang muss bedacht werden, dass das Software-Defined-Vehicle im Verlauf seines Lebenszyklus immer wieder durch Patches und Updates (digital) verändert wird. Schon allein ein bestimmter Fahrzeugtyp eines bestimmten Fahrzeugherstellers wird im Laufe seines Produktionszeitraumes mit unterschiedlichen Softwareständen – auch denen der Komponenten der Zulieferer – ausgeliefert. Im weiteren Verlauf der Fahrzeuglebens werden unterschiedliche Akteure sowohl des Primär- als auch des Sekundärmarktes neue Versionen, Updates und Patches kabellos „Over the Air“ aufspielen.

Aus diesem Grund kann es kein zweistufiges Sicherheitssystem von Primär- und Aftermarket geben. Gemäß einer SSL muss für jede Dienstleistung bzw. jede Software ein einheitlicher Satz an Testprozessen und -kriterien Anwendung gefunden werden, unabhängig davon, auf welche Daten, Funktionen und Ressourcen diese über Integrationspunkte (OBD-Port; Infotainment; Zentralcomputer etc.) Zugriff hat.

Im besten Wettbewerbssinne heißt hier die Lösung: „Agree on standards, compete on implementations!“.

Für die **Cybersicherheit** bestehen mit den UNECE-Regulierungen 155/156 gesetzliche Grundlagen. Aspekte der Cybersecurity und Produktsicherheit als Verpflichtung der Fahrzeughersteller, werden selbstverständlich respektiert und anerkannt. Eine SSL erfordert somit ein einheitliches Cybersecurity Management System für digitale Dienste am oder im Fahrzeug.

Für den Wirtschafts- und Industriestandort Europa können wir uns keinen weiteren Aufschub leisten!

Nur gemeinsam und im fairen Wettbewerb miteinander wird sich Europa als Wirtschaftsstandort und Innovationsmotor, in dem sich Wettbewerber gegenseitig antreiben und herausfordern, behaupten können. Aus Sicht des GVA ist nur mit einer europäischen sektorspezifischen Regelung zum Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen die Schaffung eines zukunftssicheren und konkurrenzfähigen europäischen Binnenmarktes im Automobilsektor gewährleistet.

Es ist offenkundig, dass die Zeit für den europäischen Gesetzgeber drängt. Mit jedem voranschreitenden Tag werden in der Praxis Tatsachen geschaffen. So war und ist zunehmend zu beobachten, wie eine sich fortentwickelnde Technik von den Fahrzeugherstellern auch dazu genutzt wurde, intelligente Fahrzeug-Ersatzteile exklusiv zu entsprechend hohen Preisen anzubieten. Preiskontrolle und Innovationsdruck durch den Markt sind somit „ausgeschaltet“.

Sofern eine sektorspezifische Regelung erst einmal die grundsätzlichen Voraussetzungen für den Zugang digitaler Dienste geschaffen hat, werden sich einheitliche Standards herausbilden und etablieren. Dies wiederum wird zur Folge haben, dass sich die Entwicklungskosten für alle Akteure innerhalb des Ökosystems „Auto“ reduzieren. Verbraucherinnen und Verbraucher profitieren davon unmittelbar.

Fazit

Dort, wo die Kräfte des Marktes nicht zur freien Entfaltung kommen, muss der Gesetzgeber tätig werden. Auf Märkten mit erwiesenen systemischen Hindernissen und insbesondere dort, wo marktbeherrschende Akteure den Wettbewerb verzerren oder monopolisieren, ist eine solide EU-Gesetzgebung notwendig, um einen fairen Wettstreit der Ideen zu gleichen Bedingungen zu gewährleisten.

Beim Zugang zu Fahrzeugdaten ist ausnahmsweise nicht "weniger Regulierung" zielführend. Der Markt richtet es hier nach den bisherigen Erfahrungen und diversen juristischen Auseinandersetzungen nicht allein.

Nach all dem Gesagten appellieren wir dringend an die zuständigen Bundesministerien, sich in Richtung Brüssel für eine SSL einzusetzen. Diskussionen auf nationaler Ebene über Datenpunkte und Use-Cases führen nicht ans Ziel.

Über den GVA

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) ist der Branchenverband und die politische Interessenvertretung des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die etwa Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind Kfz-Teilegroßhändler als ordentliche und Kfz-Teilehersteller sowie Anbieter technischer Informationen als außerordentliche Mitglieder organisiert. Der Gesamtmarkt für Pkw- und Nutzfahrzeugteile hat in Deutschland ein Volumen von rund 26 Mrd. Euro. Weitere Informationen sind abrufbar unter: www.gva.de.

Der GVA ist Mitglied der FIGIEFA (www.figiefa.eu).

Kontakt:

GVA – Gesamtverband Autoteile-Handel

■
Gothaer Straße 17, 40880 Ratingen
■

Hauptstadtbüro:

GVA – Gesamtverband Autoteile-Handel

■
Am Weidendamm 1A, 10117 Berlin
■