

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/6139 –

Zugriff und Nutzung von Fahrzeugdaten

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der steigenden Konnektivität und den Möglichkeiten der Digitalisierung gewinnen in Fahrzeugen generierte Daten nach Ansicht der Fragesteller immer mehr an Bedeutung. Moderne Fahrzeuge speichern Informationen über Nutzungsverhalten, Kraftstoffverbrauch und Fahrstil (vgl. www.adac.de/rundums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/assistentensysteme/daten-moderne-s-auto/). Die Fahrzeuge verfügen heute bereits über 100 digitale Steuergeräte, die sowohl miteinander kommunizieren als auch Daten generieren, die nach Ansicht der Fragesteller bislang ungenutzte Potenziale bieten. Nicht nur den Fahrzeugherstellern eröffnen diese Daten neue Möglichkeiten, sondern auch Dritte, wie zum Beispiel freie Werkstätten, Zulieferer von Komponenten, Anbieter von Navigationssystemen, Versicherungen oder Tankstellen benötigen den Zugriff auf die Fahrzeugdaten, um neue Servicemodelle anbieten und um konkurrenzfähig bleiben zu können (vgl. www.adac.de/rundums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/assistentensysteme/daten-modernes-auto/#diese-fahrzeugdaten-werden-gesammelt). Die wettbewerbsneutrale Nutzung von Daten aus dem vernetzten Fahrzeug findet sich in dem Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP wieder: „Zur wettbewerbsneutralen Nutzung von Fahrzeugdaten streben wir ein Treuhänder-Modell an, das Zugriffsbedürfnisse der Nutzer, privater Anbieter und staatlicher Organe sowie die Interessen betroffener Unternehmen und Entwickler angemessen berücksichtigt.“ (Koalitionsvertrag 2021 – 2025, S. 41).

Jetzt kommt es nach Auffassung der Fragesteller darauf an, dass die konkrete Ausgestaltung auf europäischer Ebene derart erfolgt, dass das gesellschaftliche Ziel – Wettbewerbsfreiheit und Sicherung der Auswahlmöglichkeiten der Verbraucher – vollumfänglich erreicht wird. Die EU-Kommission arbeitet derzeit an einer umfassenden gesetzlichen Regelung – dem Data Act – für einen Zugriff aller Interessengruppen auf die Fahrzeugdaten und einen fairen Wettbewerb zwischen den Fahrzeugherstellern und den Dritten (vgl. www.automotiveit.eu/strategy/was-der-data-act-fuer-die-automobilindustrie-bedeutet-186.html). Eine Festlegung auf ein bestimmtes Konzept ist noch nicht erfolgt. Es zeichnen sich möglicherweise Tendenzen ab, dass die EU-Kommission einen direkten und unmittelbaren Zugriff von Dritten auf die Daten im Fahrzeug favorisiert.

1. Wann ist nach Auffassung der Bundesregierung mit einem Vorschlag der EU-Kommission für eine Regelung des Zugriffs auf die fahrzeugeigenen Daten zu rechnen?

Nach Aussage der EU-Kommission wird das Vorhaben als prioritäre Maßnahme für das Jahr 2023 betrachtet. Die Veröffentlichung der Folgenabschätzung und eines Regelungsentwurfs wird seitens der EU-Kommission für das zweite Quartal 2023 angekündigt. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen verwiesen (abrufbar unter: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Zugang-zu-Fahrzeugdaten-funktionen-und-ressourcen_de).

2. Teilt die Bundesregierung die Position der deutschen Automobilindustrie (Positionspapier des Verbands der Automobilindustrie [VDA] vom August 2017), wonach der Zugriff auf die Fahrzeugdaten über einen externen Server die technische Lösung darstellt, die geeignet ist, die Sicherheitsrisiken so gering wie möglich zu halten?
3. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung bislang unternommen, um die Position der deutschen Automobilindustrie auf europäischer Ebene zu unterstützen?
4. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Diskussion auf europäischer Ebene nicht nur im Hinblick auf einen offenen und fairen Wettbewerb zu führen, sondern die Diskussion auch auf die Sicherheit von Fahrer und Fahrzeug sowie auf die Datensicherheit und den Datenschutz zu fokussieren?
5. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass im weiteren Verfahren auf europäischer Ebene dem „Grundsatz der Technologiefreiheit“ bei Vorschlägen der EU-Kommission Rechnung getragen wird, wonach sich die Kommission auf die Vorgabe von Zielen beschränkt und die hierfür infrage kommenden technischen Verfahren (direkter oder mittelbarer Zugriff) offenlässt?
6. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass Wirtschaft und Mobilitätsdienstleister gleichberechtigte Zugangsmöglichkeiten zu allen im Fahrzeug vorhandenen bzw. generierten Daten und Funktionen erhalten?
7. Sind die bereits heute in Fahrzeugen vorhandenen Ressourcen der direkten Verarbeitung der Daten in vernetzten Fahrzeugen durch eine Sichere On-Board Telematik-Plattform (S-OTP) nach Ansicht der Bundesregierung wettbewerbsgerecht?
10. Wie sieht die Bundesregierung die Chancen, aber auch Risiken des Adaxo-Konzepts (www.vda.de/dam/jcr:2026d593-4515-4c7c-8eef-7bae3597ad78/VDA_5690_Positionspapier_ADAXO_RZ.pdf?mode=view)?

Die Fragen 2 bis 7 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich für faire und wettbewerbliche Rahmenbedingungen ein, die die berechtigten Interessen der Verbraucher und Unternehmen berücksichtigen und jeglichen Sicherheitsrisiken angemessen begegnen.

Mit Blick auf die unterschiedlichen technischen und rechtlichen Ideen und Konzepte zum Zugang zu Fahrzeugdaten wird die Bundesregierung die Vorschläge der EU-Kommission prüfen und sich positionieren, sobald diese vorliegen.

8. Wie steht die Bundesregierung zu der Frage, ob der Data Act allgemein nicht ausreichend ist zur Regulierung der Fahrzeugdaten?
9. Wie steht die Bundesregierung zur sektorspezifische Regelung?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Heterogenität der Daten und der verschiedenen Marktgegebenheiten ist die horizontale Regulierung des Data Acts offen für bereichsspezifische Sonderregeln, in denen auf Besonderheiten einzelner betroffener Sektoren eingegangen werden kann. So zeichnen sich, im Vergleich zu anderen datengetriebenen Produkten, Fahrzeugdaten zum Beispiel dadurch aus, dass es sich um Daten eines im öffentlichen Verkehr bewegten sicherheitskritischen Produkts mit einer größeren Anzahl potenzieller Datenpunkte handelt. Die sektorübergreifenden Rechtsvorschriften werden diesen Umständen möglicherweise nicht gerecht. Eine sektorale Regelung wird sich im Rahmen der Grundsätze des Data Act bewegen müssen.

11. Inwieweit steht die Bundesregierung mit anderen EU-Mitgliedstaaten und der EU-Kommission im Austausch, um zu erreichen, dass die EU-Kommission den Data Act doch noch in diesem Jahr abschließt?

Die Bundesregierung steht in stetigem Austausch mit anderen Mitgliedstaaten der EU und der EU-Kommission. Die Bundesregierung hat sich stets für eine zügige Beratung des Data Acts eingesetzt und gleichzeitig eine gründliche Prüfung des Vorschlags der EU-Kommission angemahnt. Im Hinblick auf die Erteilung eines Verhandlungsmandats für den Rat der Europäischen Union hat sich die Bundesregierung zustimmend positioniert. Die Trilogverhandlungen zum Data Act wurden Ende März 2023 aufgenommen. Ziel der Trilogverhandlungen ist der Abschluss des Dossiers noch in diesem Jahr.

12. Wie sieht die Bundesregierung die Option, eine nationale Lösung als Übergangslösung zu gestalten, wenn bis 2024 keine Lösung auf EU-Ebene gefunden wird, und gibt es Überlegungen, das Mobilitätsdatengesetz um die Fahrzeugdaten zu erweitern, um eine nationale Lösung zu erarbeiten?

Regelungsgegenstand des Mobilitätsdatengesetzes ist die Ermöglichung der inter- und multimodalen Reiseplanung und der Verbesserung der Verkehrsplanung und -steuerung. Fahrzeugdaten werden nur insoweit Gegenstand des Mobilitätsdatengesetzes sein, als sie auf die genannte Zielerreichung einzahlen, bspw. indem sie Informationen zu Witterungs- und Verkehrsverhältnissen enthalten. Wettbewerbs- und marktrelevante Regelungen zum Zugriff auf Fahrzeugdaten sind hiervon zu unterscheiden und werden nicht Gegenstand des Mobilitätsdatengesetzes sein.

