

# Warum das ADAXO-Konzept keinen fairen Datenzugriff aus Verbrauchersicht ermöglicht

ADAXO ist der Name für das Ende 2021 vom deutschen Verband der Automobilhersteller und seinem europäischen Dachverband – VDA und ACEA – vorgelegte Konzept zur Regelung des Zugangs zu Fahrzeugdaten. Der Name ADAXO steht dabei für „automotive data access, extended and open“. Hintergrund ist, dass Fahrzeuge inzwischen eine Vielzahl von Daten generieren – Motorleistungsinformationen, Positionsdaten, Fehlerspeicher, Dokumentation der Mediennutzung etc. – die von wachsender Bedeutung sind für die Gestaltung passgenauer Angebote rund ums Auto. Das gilt beispielsweise für Versicherungen, Werkstätten, Zulieferer von Ersatzteilen oder Pannenhelfer wie den ADAC. Deshalb wird zurzeit in Brüssel darüber diskutiert, wie ein fairer Zugang aller Marktteilnehmer zu Daten, Funktionen und Ressourcen zu regeln wäre. Dafür wird eine Überarbeitung der Typgenehmigungsverordnung 2018/858 in Betracht gezogen. Dieses Papier fasst die Bewertung des ADAC mit Blick auf das ADAXO-Konzept als Lösungsvorschlag zur Regelung des Datenzugangs zusammen.

### Zusammenfassend:

Der ADAC hält das ADAXO-Konzept der Automobilindustrie für den Fernzugriff auf Fahrzeugdaten nicht für zielführend, um den Zugang zu Fahrzeugdaten wettbewerbsneutral und verbraucherfreundlich zu regeln. ADAXO sieht vor, dass Fahrzeugdaten zunächst über einen herstellereigenen Server laufen, bevor sie an weitere Datenverwender übertragen werden. Dies entspricht nicht den Anforderungen an eine faire und wettbewerbsneutrale Nutzung von Fahrzeugdaten. Ebenso wenig trägt das ADAXO-Konzept der Datensouveränität von Verbrauchern und Verbraucherinnen ausreichend Rechnung.

Der ADAC setzt sich für folgende Grundprinzipien im Umgang mit Fahrzeugdaten ein:

- Weder Fahrzeugeigentümer bzw. Fahrzeugeigentümerin oder Fahrzeugführer bzw. Fahrzeugführerin noch die von ihm oder ihr ausgewählten Dienstleister dürfen durch den Fahrzeughersteller überwacht werden.
- Drittunternehmen müssen in der Lage sein, herstellerneutral neue Dienstleistungen entwickeln zu können.
- Unabhängige Dienstleister müssen den Kunden auf denselben Kanälen erreichen können wie der Fahrzeughersteller selbst.

### Kernaspekte unserer Bewertung:

- **Der ADAC lehnt insbesondere die Rolle der Fahrzeughersteller als Gatekeeper für den Zugang zu den Fahrzeugdaten ab.** Das vorgelegte ADAXO-Konzept würde den Status quo zementieren, indem nur ein Off-board Zugang zu Daten und Funktionen durch das Extended Vehicle Konzept (neue Bezeichnung ADAXO) ermöglicht wird. Das heißt, es würde kein Zugriff auf Daten direkt im Fahrzeug ermöglicht. Stattdessen würde bei jeder Datenverwendung ein Umweg über den Server des Automobilherstellers nötig. Entsprechend wäre dieser an jeder Transaktion oder Dienstleistung beteiligt und hätte detaillierte Kenntnis über sie – welche Daten beinhaltet wären von welchem Kunden, in welchem Fahrzeug mit welchem Dienstleister zu welchem Zeitpunkt.

- **Es ist deshalb kritisch, dass das ADAXO-Konzept keine Rollentrennung (Separation of duties) vorsieht:** Der Hersteller nimmt sowohl die Rolle des Datenverteilers als auch die eines Anbieters von Dienstleistungen rund um das Fahrzeug (Service und Reparatur, Diagnose etc.) ein. Dadurch kann er potenziell Wettbewerb aushebeln. Die Begründung der Hersteller, dass das Berechtigungsmanagement aus Datenschutzgründen über Herstellerserver laufen müsse, trägt dabei nicht: Die DSGVO sieht keine explizite Verpflichtung vor, dass sämtliche Daten nur über Server von Fahrzeughersteller zu beziehen sind. Grundsätzlich adressiert die DSGVO die Verantwortlichen der Verarbeitung, also jene Stellen, die über den Zweck und die Mittel der Verarbeitung personenbezogener Daten entscheiden. Die Hersteller hingegen stellen das Produkt dem Markt lediglich zur Verfügung, selbst sind sie nicht verpflichtet, die Verarbeitung durchzuführen. Vielmehr sind die Hersteller angehalten, „das Recht auf Datenschutz bei der Entwicklung und Gestaltung der Produkte, Dienste und Anwendungen zu berücksichtigen und unter gebührender Berücksichtigung des Stands der Technik sicherzustellen, dass die Verantwortlichen und die Verarbeiter in der Lage sind, ihren Datenschutzpflichten nachzukommen“.
- **Problematisch ist zudem die Beschränkung des Marktzugangs entlang des ADAXO-Konzepts:** Nach Vorstellung der Hersteller bedarf es für jede Datenübertragung zwingend einer Vereinbarung zwischen Fahrzeughersteller und Datenverwender (B2B). Wer also keine Vereinbarung mit dem Hersteller eingeht, kann seine Dienstleistung am Markt nicht anbieten. Die Auswahl der Nutzer wird dadurch eingeschränkt und Wettbewerb unabhängig vom Hersteller unterbunden. Mit dem ADAXO-Konzept bliebe die Wahlfreiheit der Verbraucherinnen und Verbraucher für Dienste und Services rund um das Fahrzeug eingeschränkt.
- Das ADAXO-Konzept schlägt die Anwendung von **FRAND-Prinzipien** (fair, angemessen und diskriminierungsfrei) vor. Dies ist gegenüber dem bislang von den Herstellern vertretenen Extended-Vehicle-Konzept (Ex-Ve-Konzept) der Hersteller **ein Stück weit ein Fortschritt. Dieser kommt jedoch nicht zum Tragen, da ADAXO offen lässt, wie die Einhaltung dieser - Bedingungen umgesetzt würde.** Zu diskutieren wäre auch, welche Institution in der Lage wäre zu kontrollieren, ob die Prinzipien erfüllt werden, wenn die einzigen auskunftsfähigen Akteure die Hersteller selbst wären. An dieser Stelle schwächt eine weiche, ergebnisoffene Regulierung den Verbraucher. Der ADAC begrüßt zwar das grundsätzliche Ziel dieser Kriterien, hält an dieser Stelle aber eine Konkretisierung für zwingend erforderlich.
- **Des Weiteren schränkt ADAXO die Innovationskraft des Marktes ein.** Denn das Konzept sieht vor, dass nur Daten, die auch vom Hersteller verwendet werden, für unabhängige Dienstleister verfügbar gemacht werden. Dadurch wird die Möglichkeit für Service-Anbieter oder Werkstätten, andere oder neue Dienstleistungen anzubieten, erheblich eingeschränkt. Use-Case basierte Datenpakete oder ein Standard-Datenkatalog verhindern die Entwicklung innovativer Services. Auch dies ginge am Ende zu Lasten der Verbraucherinnen und Verbraucher, denn auch sie würden von innovativen Diensten rund um das Fahrzeug profitieren.

## Kernforderungen des ADAC

### Datensoeveränität von Verbrauchern und Verbraucherinnen

Der ADAC vertritt die Meinung, dass Fahrzeugbesitzer souverän über die Verwendung der von ihnen generierten Daten entscheiden sollten. Das ADAXO hingegen macht den Hersteller ebenso wie der vorausgegangene Vorschlag des Ex-Ve-Konzepts zum exklusiven Gatekeeper. Dies dient nicht den Interessen der Verbraucherinnen und Verbraucher, sondern soll im Gegensatz dazu diese vielmehr daran hindern, ihre Daten im eigenen Interesse und auf Grundlage des freien uneingeschränkten Wettbewerbs Dritten zur Verfügung zu stellen. Im Hersteller-Konzept können Verbraucherinnen und Verbraucher lediglich vom Hersteller vorgefilterte Angebote und Anbieter nutzen. Dies ist inakzeptabel. Der ADAC setzt sich für einen echten sicheren On-board Zugang zu Fahrzeugdaten ein, der Verbraucher und Verbraucherinnen in die Lage versetzt, frei zu entscheiden und echte Datensoeveränität zu erlangen. Zusätzlich sieht es der ADAC kritisch, dass die vom Auto gesendeten

Daten im Herstellerserver entschlüsselt werden, bevor sie, neu verschlüsselt, an Dritte weitergeleitet werden. Die Datenübertragung vom Fahrzeug zum Dienstleister muss Ende-zu-Ende verschlüsselt sein.

### **Datenschutz und Rollentrennung gehen Hand in Hand**

Dem Autorisierungsmanagement kommt im vernetzten Fahrzeug eine zentrale Rolle zu. Aus Sicht des ADAC hat der Nutzer zu entscheiden, wem er welche Daten zur Verfügung stellen möchte. Umso wichtiger ist es, dass dieses nicht in den Händen eines Marktbeteiligten in einem kompetitiven Umfeld liegt, weil dadurch die Möglichkeit entsteht, dass dieser als Gatekeeper für Daten im Sinne eigener wirtschaftlicher Interessen auftritt. Deswegen plädiert der ADAC eine strukturelle Rollentrennung zwischen Hersteller und Datenadministrator. Die Hersteller argumentieren, dass sie aus Gründen des Datenschutzes die Verteilerrolle für die Fahrzeugdaten verpflichtend übernehmen müssten. Das ist nicht zutreffend. Aus Datenschutzgründen wäre vielmehr eine strukturelle Rollentrennung („Separation of Duties“) geboten, entlang derer Nutzerinnen und Nutzer frei und unabhängig vom Fahrzeughersteller entscheiden könnten, mit wem sie ihre Daten teilen möchten. Nach dem ADAXO-Konzept müssten Verbraucherinnen und Verbraucher hingegen für jedwede Datenverwendung immer den Automobilhersteller umfassende Datenfreigaben erteilen, auch wenn keinerlei fortlaufende Geschäftsbeziehung zwischen Hersteller und Fahrzeugnutzenden existiert.

### **Datenzugang verbindlich, fair und kostenneutral regeln**

Der ADAC setzt sich für eine wettbewerbsneutrale Datenbereitstellung ein, über die alle Marktteilnehmer die gleichen Chancen haben. Die Automobilindustrie schlägt ihrerseits vor, auf Grundlage von FRAND-Bedingungen die Verteilung von Fahrzeugdaten über herstellereigene Server zu verwalten. Die FRAND-Systematik hat ihren Ursprung im Patentrecht und ist nicht 1:1 auf den Datenzugang anwendbar, weshalb es an dieser Stelle dringend einer Konkretisierung bedarf. Insbesondere braucht es ein verbindliches Reglement, denn die Einführung eines verwaltungsintensiven Systems, ohne einen Mehrwert für Verbraucher zu schaffen, ist nicht zielführend. Zudem wollen die Hersteller nur Daten anbieten, die sie selber für ihre Aftermarketservices nutzen. Diese Logik beinhaltet eine inhärente Diskriminierung: Die Hersteller können über ihren direkten Zugang zum Fahrzeug über deutlich umfangreichere Datenkontingente verfügen. Über kostenpflichtige und vorgefilterte Use-Case-basierte Datensätze würden in der Folge Drittanbieter gegenüber den Herstellern diskriminiert. Ein diskriminierungsfreier Datenzugang spiegelt sich anhand der verfügbaren Datensätze ab und nicht entlang vom Hersteller vorgefertigter kostenintensiver Datenpakete. Darüber hinaus könnten die Hersteller Fahrzeugdaten nahezu kostenlos nutzen, während Drittanbieter für den Datenbezug dem Automobilhersteller Gebühren zahlen müssten. Vor dem Hintergrund setzt sich der ADAC dafür ein, dass nur Bereitstellungskosten gegenüber dem Hersteller zu tragen wären.

### **Datentransparenz sicherstellen**

Fahrzeugbesitzer und -nutzer haben einen Anspruch darauf zu wissen, welche Daten ein Fahrzeug erhebt und welche grundsätzlich verfügbar bzw. nutzbar sind. Dieser Informationsanspruch darf nicht limitiert sein auf Anwendungen, welche Hersteller selbst anbieten, sondern muss sämtliche Daten und Funktionen umfassen, welche ein Fahrzeug erhebt bzw. ermöglicht. Eine Auto-Daten Liste würde diese Lücke schließen und Transparenz schaffen. Der ADAC begrüßt die dahingehende Initiative im Rahmen des EU-Datengesetzes (Data Act) und fordert eine verbraucherfreundliche Umsetzung.

### **Klare sektorspezifische Regelung auf EU-Ebene notwendig**

Der ADAC plädiert über den Data Act hinaus für eine sektorspezifische Regulierung des Zugangs zu Fahrzeugdaten im Rahmen der Typpenehmigungs-Verordnung. Durch diese ist verbindlich klarzustellen, unter welchen Voraussetzungen der Datenzugriff in vernetzten Fahrzeugen erfolgen darf. Dies umfasst auch den Zugang von Drittanbietern in das Cockpit-Display (human machine interface - HMI) im Fahrzeug. Über das HMI sollten „in-vehicle application“ einfach installierbar sein, so erhält der Nutzer die Möglichkeit die Datennutzung eigenständig zu verwalten und Datennutzungen zu aktivieren und ggf. zu deaktivieren. Ebenso muss gesetzlich sichergestellt werden, dass eine Vereinbarung zwischen Endverbraucher und Drittanbietern ausreicht, es also keiner weiteren B2B -Vereinbarung mit dem Fahrzeughersteller bedarf.

## Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
Buero-berlin@adac.de  
www.adac.de

Stand: August 2022