

20.09.2023

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ZUR ERHÖHUNG DER DATENNUTZUNG UND FÜR DIE UMSETZUNG EINER MÖGLICHEN SEKTORALEN REGULIERUNG

Executive Summary

Daten sind ein zentraler Faktor, um Mobilität nachhaltiger und kundenorientierter zu machen. Um die Verfügbarkeit von Daten zu erhöhen, sind u.a. mit dem Data Act und einer möglichen sektoralen Regelung zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen europäische regulatorische Initiativen auf dem Weg, bzw. in Vorbereitung. Aufbauend auf dem Data Act und mit Blick auf die sektorale Regelung empfiehlt der Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft (ETA) weitere Maßnahmen, ergänzend zu dem bereits im Dezember 2022 veröffentlichten [Kurzpapier mit Handlungsempfehlungen zur Datenstrategie](#) (siehe Info-Box nach dem Executive Summary). Im Folgenden werden die grundlegenden Aspekte der Datenökonomie nicht analysiert, sondern Empfehlungen zur Erhöhung der Datenverfügbarkeit und -nutzung gegeben.

Zentrale Punkte sind:

- Datenangebot und Datennachfrage sollten durch ein „Structured Forum“ mit Datenhalter, Datennachfrager und Datenservice-Anbieter zusammengeführt werden (wie z.B. im ADAXO-Konzept des VDA beschrieben)¹.
- Die Definition von herstellerübergreifenden² Datensätzen³ mit vereinheitlichtem Datenformat (Syntax und Semantik), die von Datenhaltern (Hersteller) geliefert werden müssen, sollte in einem gemeinsamen Ansatz, der Datennachfrager, Datenhalter und Datenservice-Anbieter einschließt, erarbeitet werden (siehe „Structured Forum“).
- Verpflichtungen der öffentlichen Hand, mobilitätsorientierte Daten zur Verfügung zu stellen, müssen operationalisiert und entlang messbarer Ziele ausgebaut werden.

¹ <https://www.vda.de/de/aktuelles/publikationen/publication/zugang-zu-fahrzeuggenerierten-daten>

² Hersteller, die Fahrzeuge in den europäischen Markt in Verkehr bringen

³ Damit sind spezifische und übereinstimmende Datensätze gemeint, die von mehreren Herstellern mittels der sich im Verkehr befindlichen Fahrzeuge generiert werden, soweit technisch und rechtlich verfügbar.

- Daten, die für die Produktweiterentwicklung und -verbesserung genutzt werden sollen, sollten neben OEMs auch Zulieferern verfügbar gemacht werden. Dies soll diskriminierungsfrei für die betreffenden zuordenbaren Zulieferer (nicht nur Tier-1) geschehen. Dazu soll der User Consent (DSGVO-konform, basierend auf B2B-Vereinbarungen) erweitert werden.
- Gut ausgebaute Datenökosysteme brauchen vereinheitlichte Datenformate und Plattformen. Die von mehreren OEMs inzwischen angebotenen vereinheitlichten Plattformen für Drittanbieter-Apps sind ein Beispiel für einen richtigen Schritt. Eine Umsetzung dieser Schnittstellen über Open Source Communities (wie z.B. COVESA, Eclipse, Digital.auto, SOAFEE, u.a.) sollte von der Automobilindustrie unterstützt werden.
- Es bedarf einer differenzierten, anwendungsfallbasierten Betrachtung, welche Art von Daten, Funktionen und Ressourcen im Fahrzeug potenziell verfügbar gemacht werden soll und wer wie darauf zugreifen darf, zum Beispiel um die Fahrzeugsicherheit zu gewährleisten und den Schutz von Geschäftsgeheimnissen abzusichern. Solche Zugriffskonzepte können zum Beispiel über einen im Fahrzeug geschützten Software-Bereich („Sand Box“) oder über das OEM-Backend, wie es im ADAXO Konzept beschrieben ist, unter Beachtung von Cybersecurity-Anforderungen umgesetzt werden.
- Eine Differenzierung kann z.B. entlang der ASIL-Stufen erfolgen
 - a. Safety und Hard Real time
 - b. Safety und AD
 - c. QM (NON-ASIL)/Infotainment
- Auf Daten, Funktionen und Ressourcen der Stufe QM (Non-ASIL) sollte für Dritte ein Remote-Zugriff möglich sein entsprechend des ADAXO-Konzeptes, um eine Rückwirkungsfreiheit auf andere Funktionen (unabhängig von der Stufe) sicherzustellen. Dagegen sollte es keine Verpflichtung zur Freigabe von sicherheitsrelevanten Daten, Funktionen und Ressourcen im direkten Remote-Zugriff für Serviceangebote Dritter geben, es sei denn im abgesicherten Zustand nach vereinbartem Prozess oder über das Backend nach vereinbartem Prozess, um die Betriebssicherheit des Fahrzeugs nicht zu gefährden.

Info-Box: Handlungsempfehlungen aus dem im Dezember 2022 veröffentlichten [Kurzpapier zur Datenstrategie](#)

Potentiale und Handlungsfelder zur Erhöhung der Verfügbarkeit von Daten:

Erhöhte Datenverfügbarkeit durch mehr Datensouveränität der Fahrzeugnutzerinnen und Fahrzeugnutzer

Handlungsfelder:

- *Datenfreigabe an der Datenquelle*
 - *Verpflichtende Transparenz an der Datenquelle, welche Daten für welche Zwecke von wem genutzt werden*
 - *Umsetzung eines möglichst frühzeitigen adäquaten Schutzes (z.B. durch Anonymisierung der Daten) in der Kette von der Datengenerierung über die jeweils nachfolgenden Datennutzungen bzw. Datenanalysen*
-

Erhöhte Datenverfügbarkeit durch Renditeperspektiven für private Dateninvestments

Handlungsfelder:

- *Mehrwertorientierte Preisgestaltung für die Datennutzung*
- *Schutz der Investitionen durch Sicherung der Rechte des Investierenden*

Erhöhte Datenverfügbarkeit durch mehr Datenreichweite

Handlungsfelder:

- *Verbesserung der Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten der öffentlichen Hand – regional/überregional*
- *Stärkung der Datenverfügbarkeit von mobilitätsrelevanten Bereichen (z.B. aus Verkehrsinfrastruktursystemen)*

Erhöhte Datenverfügbarkeit durch technische Infrastrukturen

Handlungsfelder:

- *Interoperabilität und technische Vernetzung von Datenräumen*
- *Ausbau der Nutzerbasis der Datenräume*

Potentiale und Handlungsfelder zur Verbesserung der Qualität von Daten:

Effizientere und schnellere Nutzung von Daten durch Qualitätsstandards

Handlungsfelder:

- *Übergreifend einheitliche Beschreibung der Daten unter Nutzung offener Standards*
- *Treuhänderfunktion für besondere Schutzbedarfe*
- *Periodische Bereinigung oder Markierung veralteter, nicht mehr relevanter Daten*

1 Ausgangslage

Die Nutzung von Daten, um Mobilität nachhaltiger und kundenorientierter zu machen, nimmt zu. Aktuell entfaltet die mobilitätsorientierte Datennutzung aber noch nicht ihre gesamten Vorteile, da Datenverfügbarkeit und das Angebot an Anwendungsfällen noch nicht zusammenpassen oder die angebotenen Anwendungsfälle keine Kundenakzeptanz finden.

Handlungsbedarf gibt es insbesondere bei der Nutzung mobilitätsorientierter Daten von öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln, aus der Verkehrsinfrastruktur und dem Management des Verkehrsflusses, der multimodalen Mobilität, sowie der Etablierung innovativer kundenorientierter Use Cases durch die Nutzung von Mobilitätsdaten. Für die Automobilindustrie, die Zulieferer und die verbundenen Serviceanbieter wird

die Notwendigkeit gesehen, die Nutzung der fahrzeuggenerierten Daten zu erhöhen. Ebenso sollten die Daten vermehrt genutzt werden, um fahrzeugverbundene Dienstleistungen verstärkt anzubieten. Daten sollten entlang der gesamten Wertschöpfungskette genutzt werden, um Wettbewerbsnachteile im internationalen Wettbewerb zu vermeiden.

Grundvoraussetzung für die Nutzung der Daten ist die Zustimmung und Freigabe durch den Nutzenden des Fahrzeugs und die DSGVO-konforme Nutzung der Daten.

Mit dem in der finalen Abstimmung befindlichen Data Act ist eine politische und regulatorische Initiative auf den Weg gebracht worden, die die Verfügbarkeit von Daten im europäischen Wirtschaftsraum erhöhen soll.

2 Zielbild

Die Empfehlungen sollen zu einer erhöhten Datennutzung beitragen, um

- Mobilität sicherer, nachhaltiger und kundenorientierter zu gestalten,
- die Wettbewerbsposition der europäischen Automobilindustrie, der Zulieferer und der verbundenen Serviceanbieter zu stärken,
- Start-ups und kleinen und mittelständischen Unternehmen den Datenzugang zu erleichtern, um dem Kunden ein breiteres Angebot an Dienstleistungen auf Basis seiner Daten zu ermöglichen.

Zusätzlich sollen Handlungsempfehlungen gegeben werden, um die erwartete sektorale Regelung zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen so zu gestalten, dass sie einen ausbalancierten Ansatz darstellt, der für alle Beteiligte entlang der automobilen Wertschöpfungskette Mehrwertig ist und kundenorientierte Innovationen fördert.

3 Handlungsempfehlungen zur Erhöhung der Datennutzung

3.1 Zusammenführung von Datenangebot und Datennachfrage

Herausforderung:

- Daten, die in einem Fahrzeug erzeugt werden, werden für bestimmte Fahrzeugfunktionen erzeugt. Dementsprechend werden sie so spezifiziert, dass sie diese Fahrzeugfunktionen ideal unterstützen.
- Bei der Spezifikation der Daten steht also nicht die Nutzung durch Dritte im Vordergrund. Um Daten für Dritte nutzbar zu machen, werden deshalb häufig weitere Informationen benötigt.
- Um die Daten für zusätzliche Anwendungsfälle zu nutzen, für die die Daten ursprünglich nicht gedacht waren, muss klar sein, was der Markt / Nachfrager an Informationsbedarfen und Qualitätsanforderungen an die Daten hat. In diese Klärung muss der Datenhalter, der die Daten zugänglich machen kann und der oder die Datennachfrager, die die Daten für Anwendungsfälle nutzen wollen, eingebunden werden.

- Je nach Anforderung an die Daten sollte der Anbieter der Infrastruktur, die zum Datenaustausch genutzt wird, ebenfalls mit eingebunden werden. Im Folgenden wird dieser als Datenservice-Anbieter bezeichnet.
- Der Datenhalter muss verstehen, welche Anforderungen an die Daten gestellt werden. Er benötigt ein Verständnis des Bedarfs, um zielgerichtet die geeignete Qualität, Quantität und ein passendes Angebot zu liefern.
- Die Datennachfrager brauchen, entsprechend der im Data Act verankerten Transparenz gegenüber den Nutzenden der Produkte, einen Überblick, welche Daten in welcher Qualität vorhanden sind.

Handlungsempfehlungen

- Etablierung eines „Structured Forums“ unter neutraler Leitung, in dem Datenhalter, Datennachfrager und Datenservice-Anbieter (z.B. neutrale Server oder Datenmarktplätze) das Matching von Datenangebot und Datennachfrage verbessern.
- Die Bereitstellung der Daten sollte bedarfsgerecht über die entsprechenden Datenmarktplätze ermöglicht werden.

3.2 Daten zur Verbesserung der Mobilität aus öffentlicher Hand

Herausforderung:

- Viele Daten zum Verkehrsfluss, der Verkehrsinfrastruktur (z.B. Baustellen, Lichtsignalanlagen) und deren Auslastung sind in öffentlicher Hand, wie z.B. in Gemeinden, Städten, Landkreisen, Bundesländern bis hin zur Autobahn GmbH.
- Die technischen Fähigkeiten, diese Daten verfügbar zu machen und bereitzustellen, sind bei den öffentlichen Datenhaltern unterschiedlich ausgeprägt und es gibt keine national/international übergreifend genutzten technischen Lösungen oder Prozesse, die Daten verfügbar zu machen.
- Ebenso gibt es keine Entscheidungsstrukturen, ob, wie und in welchem Umfang die Daten verfügbar zu machen sind. Jeder Datenhalter der öffentlichen Hand kann einen eigenen Ansatz zur Datenverfügbarkeit verfolgen. Insbesondere fehlt es häufig an den entsprechenden Fähigkeiten und Ressourcen, um die Daten bereitzustellen.
- Sporadische Ansätze mit Pilotcharakter und ohne klare Zeitziele für die hinreichend vollständige Datenbereitstellung helfen nicht, wenn die Mobilitätsnutzenden flächendeckende Service-Angebote erwarten.
- Entsprechend gibt es keine Transparenz über die Verfügbarkeit der Daten der öffentlichen Hand oder deren Qualität.
- Aufgrund der Heterogenität der Datenverfügbarkeit ist eine skalierungsfähige und übergreifende Datennutzung nicht möglich.
- Neben der unzureichenden Datenverfügbarkeit ist auch unklar, wie die Qualität der Daten für sicherheitskritische Anwendungen ausreichend abgesichert werden kann. Ein Beispiel sind Informationen über rote Ampeln oder Verkehrsschilder, die das automatisierte Fahren unterstützen.

Handlungsempfehlungen

- Ausbau der Verpflichtung der öffentlichen Hand, mobilitätsorientierte Daten zur Verfügung zu stellen. Ähnlich wie der Data Act die private Wirtschaft verpflichtet, Daten zu teilen, sollten bestehende Regulierungen wie die Open Data Directive im Sinne eines „Public Data Acts“ weiterentwickelt werden, um Datenteilungspflichten der öffentlichen Hand auszubauen. Die Eckpunkte zum Mobilitätsdatengesetz bieten hier eine gute Orientierung.
- Hierzu ist entsprechend qualifiziertes Fachpersonal einzustellen.
- Um eine übergreifende Nutzung zu ermöglichen, ist ein „Mobilitätsdatensatz“ von den Trägern der Verkehrsinfrastruktur zu liefern, der verpflichtende Datenelemente enthält, die in einem gemeinsamen Dialog bestimmt werden, ähnlich wie beim Structured Forum.
- Die Bereitstellung der Daten sollte über eine einheitliche Infrastruktur erfolgen, wie z.B. der Mobilithek⁴ oder dem Mobility Data Space⁵ und einem einheitlichen Datenformat wie z.B. COVESA VSS⁶ folgen.
- Infrastrukturbezogene Daten sollten zusätzliche Metadaten enthalten, die über die Verlässlichkeit der Daten für Services, wie z.B. automatisiertes und vernetztes Fahren informieren, um sicherheitskritische Anwendungen zu erleichtern.

3.3 Daten zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilwirtschaft

Herausforderung:

- Daten aus der Nutzung der Fahrzeuge in Kundenhand sind essenziell zur Produktweiterentwicklung und -verbesserung. Durch die direkte Kundenbeziehung sind die OEMs als Datenhalter in der Lage, die Zustimmung des Kunden zur Datennutzung für die Produktweiterentwicklung und -verbesserung zu erhalten. Diese Möglichkeit wird auch durch den Data Act unterstützt. Weiterhin ist es dem Kunden an einer zentralen Schnittstelle, dem Fahrzeug, möglich, seine Zustimmung zu sehen, aber auch wieder zu entziehen.
- Schwierig ist die Situation für die Zulieferer von Komponenten und Systemen, gerade bei sehr komplexen Produkten wie Kraftfahrzeugen. Für sie ist die Möglichkeit, ebenfalls Daten zur Produktweiterentwicklung und -verbesserung zu bekommen, essenziell. Die Möglichkeit, wie ein OEM den Kunden direkt um Freigabe zu bitten, ist für Zulieferer aber nicht vorhanden.

Handlungsempfehlungen

- Durch die Ergänzung des User Consent durch den OEM um Zulieferer als berechnigte Empfänger (diskriminierungsfrei für die betreffenden zuordenbaren Zulieferer (nicht nur Tier-1) können gemeinsam Produktweiterentwicklungen und -verbesserungen entstehen. Diese Ergänzung muss durch entsprechende B2B-Vereinbarungen abgedeckt werden (GDPR konform).

⁴ <https://mobilithek.info/>

⁵ <https://mobility-dataspace.eu/de>

⁶ <https://wiki.covesa.global/display/WIK4/VSS+-+Vehicle+Signal+Specification>

- Unternehmen, die in Datenverfügbarkeit investieren, sollten auch entsprechende Nutzungsmöglichkeiten für Daten bekommen, beispielsweise zur Entwicklung neuer kundenorientierter Geschäftsmodelle. Eine solche Regulierung dieses Zugriffs würde die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen unterstützen.

3.4 Daten zur Verbesserung der Innovationsfähigkeit der automobilen Wertschöpfungskette

Herausforderung:

- Standardisierte Lösungen, z.B. für Datenformate oder Schnittstellen für externe Anwendungen, können Innovationswirkungen fördern, da sie eine skalierungsfähige Basis für Drittanbieter von Softwarelösungen bieten. Die innovativen Potentiale durch Standards kann man am Beispiel „Entwicklung von Android oder iOS basierten Apps“ bei Mobil-Telefonen erkennen. Diese Entwicklungen lohnen sich, da es einen großen Absatzmarkt gibt, der über einheitliche technologische Plattformen wie iOS oder Android verfügt. Stand Alone Solutions ziehen keine Entwickler-Communities an.
- Analog bieten einheitliche Plattformen in Fahrzeugen einen ähnlichen Skalierungseffekt. Sie zeichnen sich durch ein einheitliches Betriebssystem für die Plattform aus und verfügen über standardisierte Schnittstellen und Sicherheitsanforderungen, die sie von Plattformen in Mobil-Telefonen unterscheiden.
- Kunden erwarten heute offene Systeme mit einer Vielzahl von Apps, um ihr Fahrzeug zu individualisieren. Kunden sind bereit, Daten zu teilen, wenn diese in für sie mehrwertige digitale Services gehen. Der Kundenmehrwert sollte daher als Treiber für Datenfreigabe genutzt werden.

Handlungsempfehlungen

- Gut ausgebaute Datenökosysteme brauchen vereinheitlichte Datenformate und Plattformen, damit der Aufwand für die Datenaufbereitung nicht den Kundemehrwert übersteigt. Die von mehreren OEMs inzwischen angebotenen standardisierten In-vehicle-API inklusive App-Plattform in den entsprechenden Domänen der Fahrzeugbetriebssysteme Car OS sind ein Beispiel für einen richtigen Schritt.
- Eine Umsetzung dieser Schnittstellen und Konnektoren über Open Source Communities (wie z.B. COVESA, VSS, Eclipse, Digital.auto, SOAFEE, u.a.) sollte von den Herstellern und Zulieferern durch aktive Teilnahme unterstützt werden, um eine effiziente Verbreitung zu ermöglichen und ein Gegengewicht zu Standardisierungsversuchen insbesondere im Infotainment zu bieten, die vorzugsweise von chinesischen Herstellern oder amerikanischen Betriebssystem-Herstellern gefördert werden.
- Die Nutzung von Open Source und gemeinsam genutzter Plattformen durch die Hersteller und Zulieferer bietet eine gute Möglichkeit, einen de-facto Standard einzuführen, der zu schnellen Ergebnissen und der Förderung der Innovationsfähigkeit führt, insbesondere im Vergleich zu Standardisierung, die durch übergreifend vereinbarte Normierung erfolgt.
- In einem weiteren [Kurzpapier](#) des Expertenkreises Transformation der Automobilwirtschaft wird auf die entsprechenden Aspekte der Nutzung von Open Source Software durch die Automobilindustrie hingewiesen.

4 Handlungsempfehlungen für die Umsetzung einer sektoralen Regulierung

In der Europäischen Kommission werden Maßnahmen zur Ausgestaltung einer Regelung zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen diskutiert. Da noch kein Entwurf zur Ausgestaltung dieser Maßnahmen vorliegt, werden seitens des Expertenkreises Transformation der Automobilwirtschaft grundsätzliche Handlungsempfehlungen zu den möglichen Maßnahmen gegeben.

4.1 Herstellerübergreifende Datensätze

Herausforderung:

- Herstellerübergreifende Datenangebote der OEMs und Zulieferer sind Basis für skalierbare Serviceangebote.
- Eine einheitliche Datenbeschreibung ist notwendig, um die Daten vergleichbar und aggregierbar zu machen.

Handlungsempfehlungen

- Die Definition von übergreifenden Datensätzen mit vereinheitlichtem Datenformat (Syntax und Semantik), die von Datenhaltern geliefert werden müssen, sollte in einem gemeinsamen Ansatz, der Datenanfrager, Datenhalter und Datenservice-Anbieter einschließt, erarbeitet werden (siehe „Structured Forum“), wie z.B. durch COVESA VSS.
- Die Vorgaben des Data Act zur Bereitstellung von Daten werden dabei berücksichtigt.
- Die Daten sollten, folgend der Diskussion im „structured forum“, einheitlich im Kontext beschrieben und systemisch verwendbar sein.

4.2 „Safe and Secure“⁷ Zugriff auf Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen

Herausforderung:

- Um neue, innovative Dienste und weitere Angebote zu Dienstleistungen der OEMs anbieten zu können, fordern Dritte einen weitreichenden Zugriff auf die im Fahrzeug verfügbaren Daten, Funktionen und Ressourcen.

⁷ Datenschutz und Cybersecurity

- Unter „Funktionen“ wird das extern angesteuerte Ausführen von Aktionen in oder am Fahrzeug verstanden. „Ressourcen“ sind Bestandteile der im Fahrzeug verbauten Hardware, die extern angesteuert und genutzt werden können, wie z.B. Rechen- und Speicherkapazitäten oder auch Ein- und Ausgabegeräte wie Mikrofone und Displays.
- Ein genereller direkter Remote-Zugriff auf die im Fahrzeug verfügbaren Daten, Funktionen und Ressourcen ist kritisch in Bezug auf Fahrzeugsicherheit, Datenschutz, Haftung, Zertifizierungsfähigkeit und Cyber Security. Zudem ist auch der Schutz von geistigem Eigentum und Geschäftsgeheimnissen zu berücksichtigen.
- Einzig ein direkter Fahrzeugzugriff im abgesicherten Zustand, wie er beispielsweise im Service- und Wartungsfall durch einen zertifizierten Service-Anbieter erfolgt, ist für freigegebene Funktionen unkritisch.

Handlungsempfehlungen

- Fahrzeugfunktionen und Ressourcen sind mit einem erheblichen technischen Aufwand – und somit Kosten für den Kunden – verbunden und sollten daher stets einen Kundenmehrwert bieten. Eine regulatorische Vorgabe, welche Funktionen und Ressourcen im Fahrzeug vorhanden sein müssen, sollte entsprechend vorsichtig gestaltet werden. Der Mehrwert dieser Funktion sollte die Kosten rechtfertigen.
- Eine mögliche sektorale Regelung sollte klar definieren, welche Daten, Funktionen, Ressourcen für Dritte zugänglich gemacht werden und welche ausgeschlossen werden sollen, z.B. um die Fahrzeugsicherheit zu gewährleisten oder den Schutz von Geschäftsgeheimnissen zu ermöglichen.
- Es sollte keine generelle Freigabe von Daten, Funktionen und Ressourcen für Remote-Zugriffe durch Dritte geben. Stattdessen bedarf es einer differenzierten, auf dem Anwendungsfall basierten Betrachtung, welche Art von Daten, Funktionen und Ressourcen verfügbar gemacht werden kann und wer wie darauf zugreifen darf.
- Eine Einstufung kann entlang der ASIL-Stufen erfolgen:
 - Safety und Hard Real time
 - Safety und AD
 - QM (NON-ASIL)/Infotainment
- Nur auf Daten, Funktionen und Ressourcen der Stufe QM (Non-ASIL) sollte für Dritte ein Zugriff möglich sein. Die Rückwirkungsfreiheit des Zugriffes auf andere Funktionen (egal welcher ASIL-Stufe) und die Cyber-Security des Fahrzeuges müssen jederzeit sichergestellt werden. Eine Option zum Zugriff auf diese Daten, Funktionen und Ressourcen ist ein Zugriff über das Extended-Vehicle-Verfahren⁸ zum OEM-Backend oder eine abgesicherte „In-Vehicle-Sand Box“ (Sandbox siehe Anhang und ebenfalls in ADAXO⁹ beschrieben). Eine Kompensation sollte gemäß den FRAND-Bedingungen erfolgen.
- Es sollte keine Verpflichtung zur Freigabe von sicherheitsrelevanten Daten, Funktionen und Ressourcen für Serviceangebote Dritter mit direktem Remote-Zugriff geben, es sei denn im abgesicherten Zustand nach vereinbartem Prozess oder über das Backend nach vereinbartem Prozess, um die Betriebssicherheit des Fahrzeugs nicht zu gefährden.

⁸ <https://www.vda.de/de/aktuelles/publikationen/publication/zugang-zu-fahrzeuggenerierten-daten>

⁹ <https://www.vda.de/de/aktuelles/publikationen/publication/zugang-zu-fahrzeuggenerierten-daten>

- Andere Zugriffslevel oder Zugriffsmöglichkeiten als die hier beschriebenen sollten zu einer De-Zertifizierung des Fahrzeugs und zu einer Klärung der Haftung führen.

Über den Expertenkreis

Der Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft (ETA) ist ein unabhängiges Beratungsgremium des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK). Der Expertenkreis entwickelt ziel- und adressatenorientierte Handlungsempfehlungen an die Politik, die Wirtschaft und die Gesellschaft, mit deren Hilfe der langfristige Strukturwandel der Branche erfolgreich gestaltet werden kann. Übergeordnetes Ziel ist es, Klimaneutralität zu erreichen sowie Wertschöpfung, Arbeits- und Ausbildungsplätze am Automobilstandort Deutschland zu sichern.

Der ETA besteht aus 13 Personen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft, die von Bundesminister Dr. Robert Habeck für die 20. Legislaturperiode berufen wurden. Über flexible und agil operierende Arbeitsformate sind weitere Sachverständige sowie relevante Institutionen und Stakeholder in die Arbeit des ETA eingebunden. Die Mitglieder erhalten keine Vergütung oder Aufwandsentschädigung für ihre Mitwirkung im ETA. Der Expertenkreis wird durch eine vom BMWK beauftragte Prozessbegleitung und wissenschaftliche Begleitung unterstützt. Der ETA hat mit dem Expertenbeirat Klimaschutz in der Mobilität (EKM) ein Schwestergremium beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Beide Gremien sind in die Strategieplattform Transformation der Automobil- und Mobilitätswirtschaft (STAM) der Bundesregierung eingebunden.

Für die Inhalte ist der ETA verantwortlich. Er entwickelt Stellungnahmen, Positionspapiere und Berichte teilweise in seinen Arbeitsgruppen, berät und beschließt sie anschließend im Plenum und veröffentlicht sie dann in eigener Verantwortung.

IMPRESSUM

VERFASSER: Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft (ETA), Reinhardtstraße 58, 10117 Berlin | <https://expertenkreis-automobilwirtschaft.de/>

HERAUSGEBER: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)