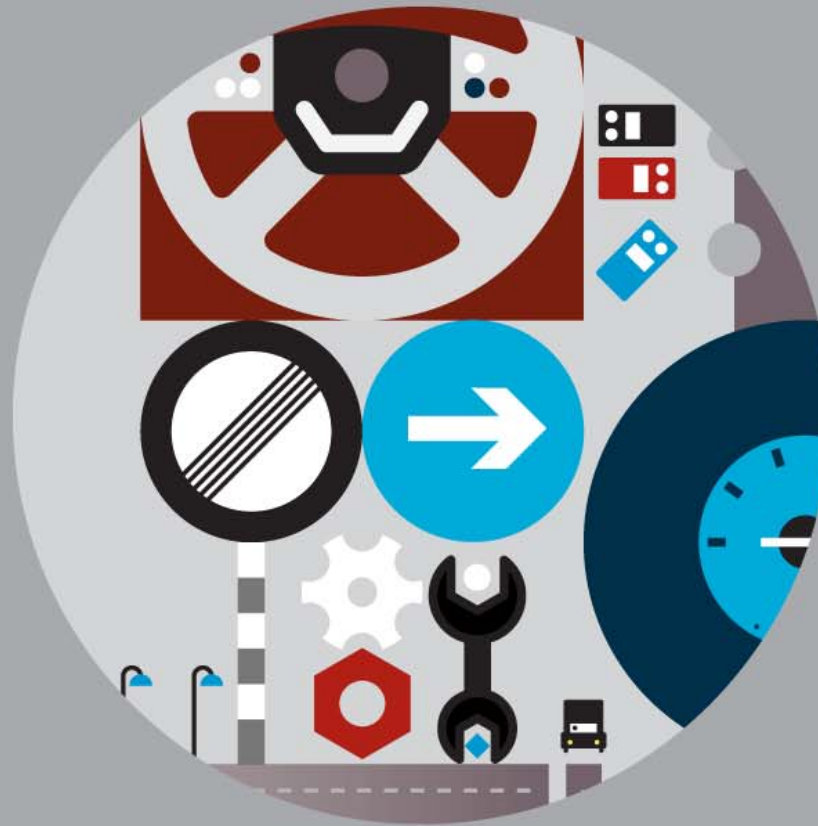


Marktmacht und Zwanglizenzen im vernetzten Fahrzeug



Eine Fallstudie zum
Kartellrecht in der neuen
Automobilität

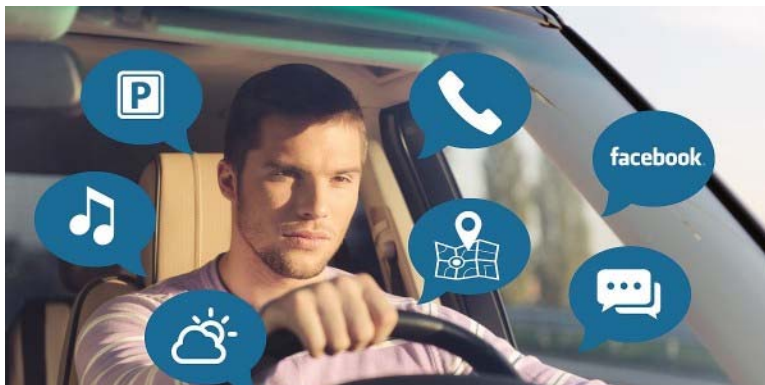


Dr. Thomas Funke, LL.M.
Rechtsanwalt/Partner
10. November 2015

Von der Hardwarepoche ins Datenzeitalter: Folgt die Automobilbranche der Entwicklung bei IT?



IAA 2015: Fährst Du noch, oder surfst Du schon?

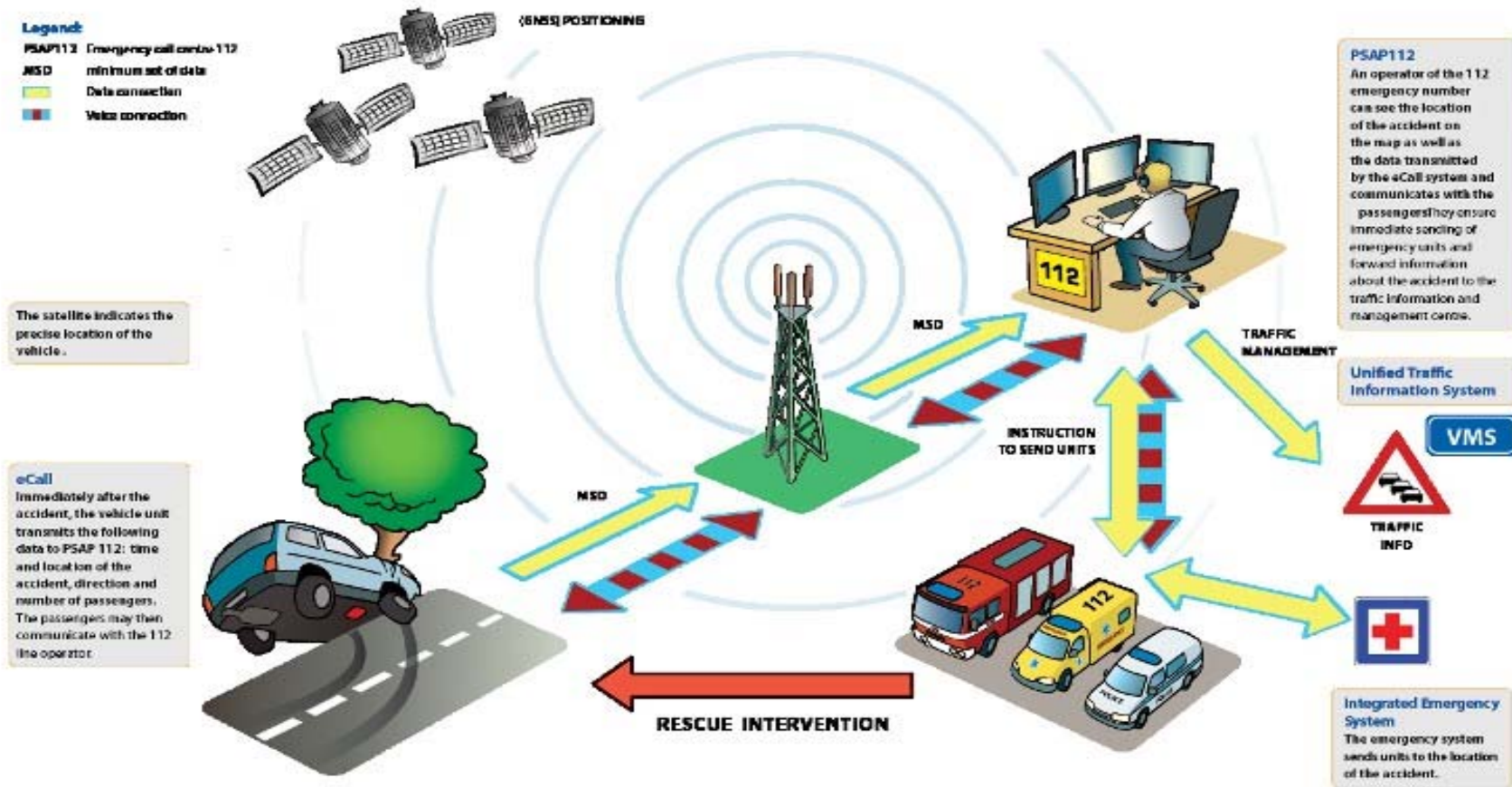


Vernetztes Auto

Das Auto ist nur die Docking-Station



eCall für alle neu typgeprüften Fahrzeuge ab März 2018



eCall und Telematik

- Ständige Verbindung des Kfz mit Internet und GPS
- ↓
- Daten nutzbar für Service-Angebote, wie
 - Automatische Alarmierung der Rettungsdienste bei Unfall;
 - Verkehrssicherheit durch Echtzeit-Auswertung von Daten und Gefahrwarnung;
 - Stauvermeidung

04.12.2014

Europaparlament: eCall soll ab April 2018 Pflicht werden

Alle Neuwagen in Europa sollen spätestens ab April 2018 mit dem automatischen Notrufsystem eCall ausgestattet sein. Der zuständige Ausschuss im Europaparlament stimmte am Donnerstag in Brüssel für die Einführung. Auch die EU-Staaten müssen dem Plan noch zustimmen, ein Ja wird aber erwartet. Bei einem Unfall soll eCall



Die Einführung der Pflicht, eCall in jeden Neuwagen einzubauen, wurde bereits mehrfach verschoben. (+)

Bild: BMW

automatisch den Rettungsdienst alarmieren und so die Zeit bis zum Eintreffen der Helfer verkürzen. Allein im vergangenen Jahr starben nach Angaben des Europaparlaments etwa 26.000 Menschen auf Europas Straßen.








Die Einführung von eCall war bei Datenschützern auf Bedenken gestoßen – sie fürchteten, das System könne Informationen etwa zur Fahrweise sammeln, die auch gegen den Autofahrer verwendet werden könnten. Laut Parlament sollen erst dann Daten übermittelt werden,

wenn ein Unfall geschieht. Zu diesen Informationen gehören die Fahrzeugklasse, die Art des Treibstoffs sowie Unfallzeit und -ort. Der Rettungsdienst darf diese Daten nicht ohne ausdrückliche Genehmigung der Betroffenen an Dritte weitergeben, zudem müssen sie löscherbar sein. Einige Autohersteller bieten bereits eigene eCall-Systeme an. Verbraucher können selbst entscheiden, ob sie diese weiterhin nutzen.

(dpa)



Haftung für Schäden, die durch einen nicht erfolgreichen bzw. fehlgeschlagenen eCall entstehen

1. Werkstätten  eCall-Ausrüstung wird nicht ordnungsgemäß im Fahrzeug installiert bzw. gewartet
2. Fahrzeug-/Systemhersteller (auch Hersteller mobiler Systeme)  Entwicklungs- bzw. Produktionsfehler bezüglich der Fahrzeugausrüstung oder anderer Systeme, die Teil der Dienstleistungskette sind (Herstellungsfehler, Softwarefehler)
 Kalibrierung des Schwellenwerts für das Auslösen des eCall
 Die eCall-Ausrüstung wird bei einem Unfall beschädigt, bevor ein eCall ausgelöst werden kann
3. Private Dienstleister oder Notrufannahmestellen  Falsche oder unvollständige Informationen (z. B. Übermittlung falscher Ortsangabe)
 eCall-Ausrüstung der privaten Dienstleister bzw. der Notrufannahmestellen nicht ordnungsgemäß installiert oder gewartet
4. Mobilfunknetzbetreiber  Verbindungsausfälle (aufgrund fehlender Netzabdeckung oder anderer Umstände)



Telematik in der Kfz-Versicherung

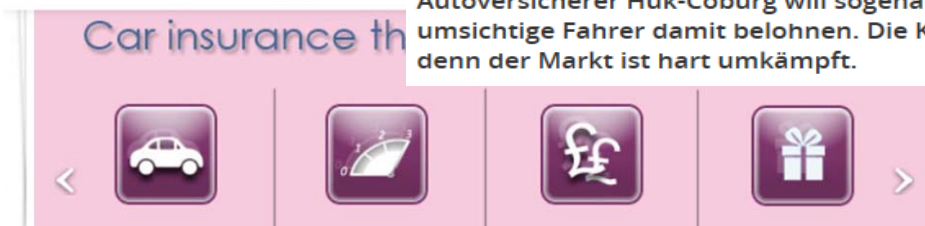


drive like a girl

Huk-Coburg will "Telematik-Tarife" — 21.05.2015

Billiger mit Blackbox

Autoversicherer Huk-Coburg will sogenannte Telematik-Tarife einführen - und umsichtige Fahrer damit belohnen. Die Konkurrenten verfolgen die Pläne genau, denn der Markt ist hart umkämpft.



COMPARISON OF CONNECTED VEHICLES IN EUROPE



Consumer telematics Fleet management
Telematics Insurance

Insurance Ratio

Fairer Premium	Safer Drivers
Reduce Claims Cost	Reduce Claims Management Cost

New driver rating criteria:

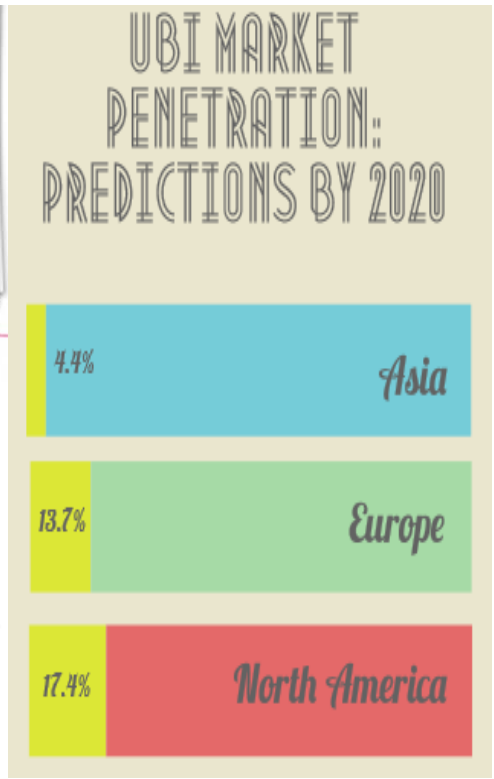
STATIC Criteria:
History
Vehicle
CRM data
Driver data

DYNAMIC Criteria:
Distance
Time
Place
Behaviour
Context

... save more ... you renew

... benefits

... ve car insurance, ... telematics box ... keep you and ... fe.



Marktprognosen

BI Intelligence

- 2020 werden 220 Millionen Fahrzeuge vernetzt sein (Wachstumsrate: 40%)

PWC

- Digitales Geschäftspotenzial der Autobranche wächst von 32 Mrd EUR im Jahr 2015 auf 115 Mrd. Euro im Jahr 2020

BMW

- 150 Mitarbeiter entwickeln neue digitale Dienste
 - 800 IT-Start-ups angeschaut für mögliche Zukäufe
 - „Wir haben vor Jahren entschieden, dass die Kommunikation mit dem Fahrzeug von außen nur über ein BMW-Backend laufen darf“ (E. Frickenstein, BMW).
-

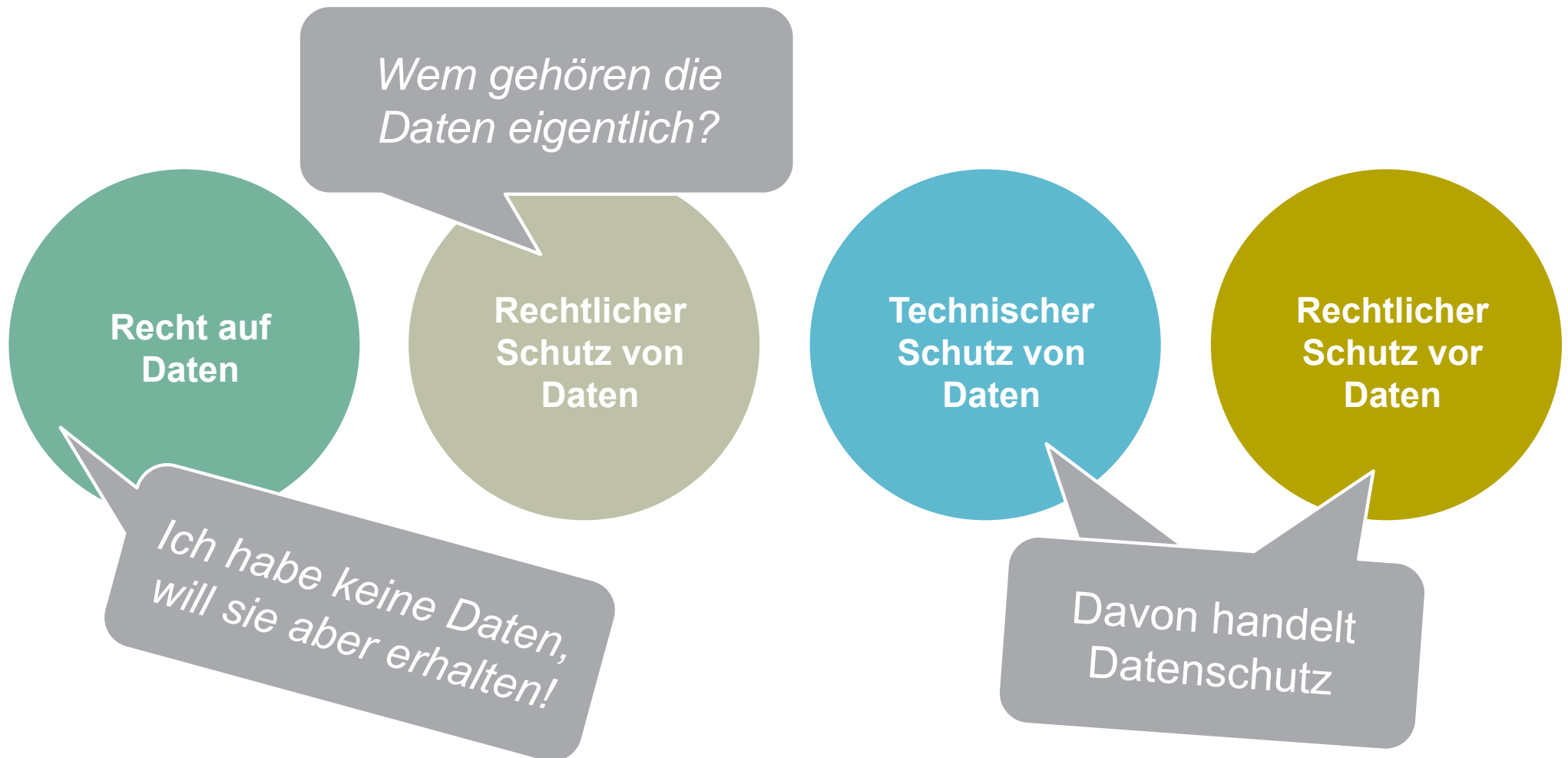


Kooperation und Wettbewerb: "Coopetition"

- Innovationen, z.B. Verbindung von Smartphone, Tablet mit dem Fahrzeug verbessert die digitale Erlebnisqualität (Musik, Telefon, Daten) und dient dem Verbraucher.
- Innovation erfordert Interoperabilität durch Standards
- Kartellrecht:
 - Entwicklung von Standards muss für alle Interessierten offen sein (etwa ISO-Standard "Extended Vehicle")
 - Standards selbst dürfen Wettbewerb nicht stärker behindern, als erforderlich ist für die Verbreitung der Innovation
 - Schranken für gemeinschaftliche Forschung & Entwicklung (FuE-GVO) sowie für Technologietransfervereinbarungen (TT-GVO)
 - Pflicht, standardessentielle Patente Dritten zu lizensieren



"Datenschutz"



VDA Positionspapier, November 2014

Landkarte der Daten-Kategorien beim vernetzten Fahrzeug



Daten-Kategorien	Datenschutzrelevanz keine	Datenschutzrelevanz gering	Datenschutzrelevanz mittel	Datenschutzrelevanz hoch
A. Die Zweckbindung wird durch ein Gesetz geregelt		OBd-II	e-call (EU)	event data recorder (USA)
B. Moderne Daten-Dienste	anonymisierte Dienste car to x	pseudonymisierte Dienste car to x	Prädiktive Diagnose, remote Anzeige (z.B. Elektrofahrzeuge)	Bewegungsprofil; Remote Ortung
C. Kundeneigene / eingebrachte Daten		Infotainment- und Komforteinstellungen, z.B.: Sitzeinstellung, Lautstärke	Navigationsziele	Adressbuch/ Telefon personalisierter Zugriff auf Dienste Dritter
D. Im Fahrzeug erzeugte, dem Fahrer angezeigte Kfz-Betriebswerte	z.B. Füllstände, Verbrauch			
E. Im Fahrzeug erzeugte aggregierte Fahrzeugdaten	z.B. Fehlerspeicher Anzahl, Fehlfunktionen, Durchschnittsverbrauch, Durchschnittsgeschwindigkeit			
F. Im Fahrzeug erzeugte technische Daten	z.B. Sensor-Daten, Aktuator-Daten, Einspritzverhalten des Motors, Schaltverhalten des Automatikgetriebes			

Rahmenbedingungen sollten kundenorientierte und praxistaugliche Lösungsansätze ermöglichen

- Die im Fahrzeug erhobenen Daten sollten soweit möglich **„technische Daten“** sein und bleiben
- Bei einem Teil dieser Daten kann ein überwiegendes berechtigtes Interesse der verantwortlichen Stellen bezogen auf **Fahrzeug- und Produktsicherheit** bestehen
- Eine Kombination von Daten kann zu Datenschutzrelevanz führen.



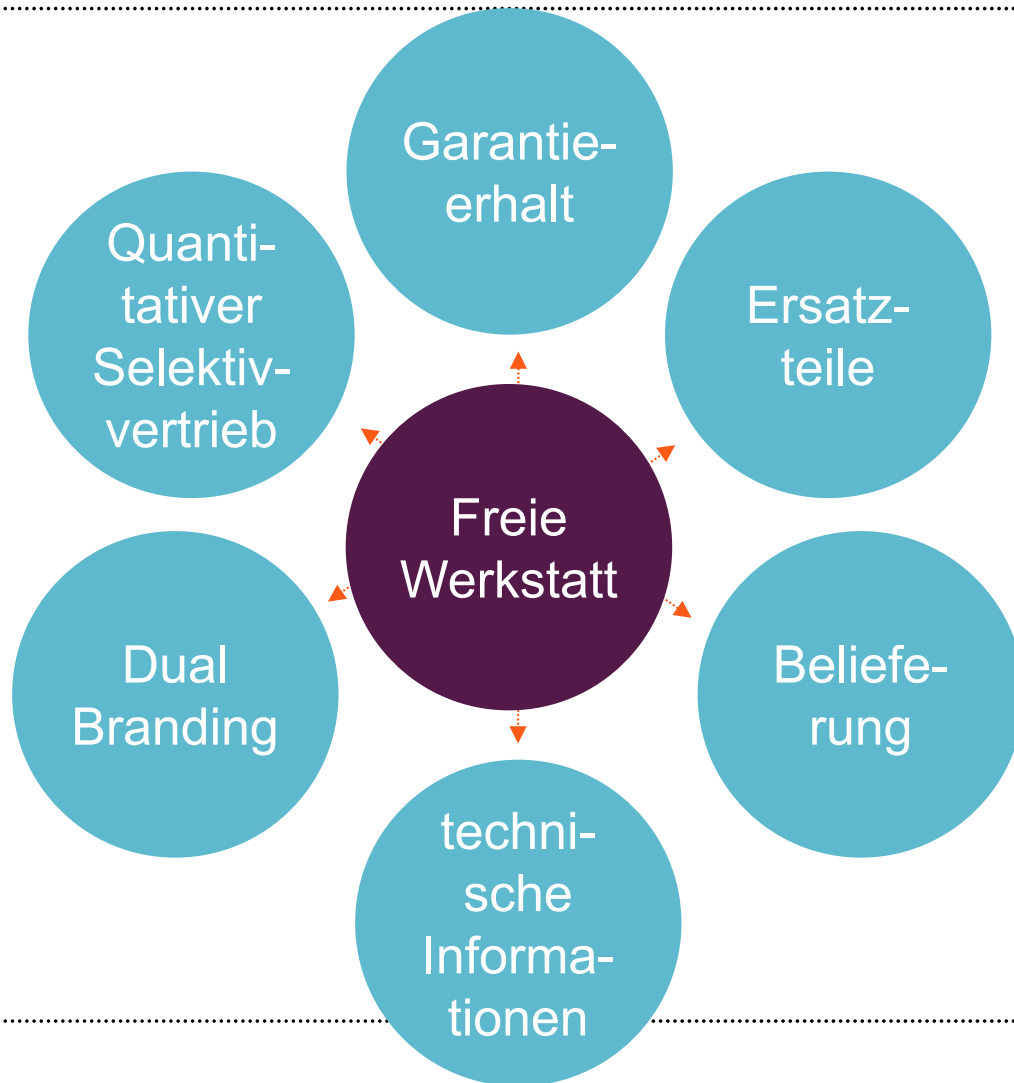
"Die Zeit" vom 13. Oktober 2015

Zitate aus "Das Auto ist nur die Docking-Station"

- Über die Datenverbindungen erfahren die Autohersteller vieles von ihren Kunden, was sich irgendwann einmal vermarkten lässt.
- Daimler ruft über Mercedes me kontinuierlich "relevante Fahrzeugdaten" ab und sendet sie "an die richtige Stelle".
- So sendet der Teleservice Battery Guard von BMW permanent den Batterieladezustand des Fahrzeugs an den "zuständigen Service Partner".



Kartellrecht: Wettbewerb zum Vorteil der Verbraucher



**Kfz-GVO
Nr. 461/2010 und
Leitlinien stellen
die Regeln für
Ersatzteil- und
Servicegeschäft**

Zugang zu technischen Informationen nach GVO-Leitlinien

Fahrzeughersteller stellt zur Verfügung

- WAS?

- Training
- Werkzeuge
- technische Informationen

- WEM?

- Unabhängigen Marktbeteiligten
 - Werkstätten
 - Teilehändlern
 - Publishern

- WIE?

- in verwendbarer Form
- in nicht diskriminierender Weise
- zu angemessenen Konditionen

Ziel: unabhängige Marktbeteiligte sollen die Daten bekommen, die sie zur Ausführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten benötigen



Zugang zu technischen Informationen: Was ist zur Verfügung zu stellen?

LL zur Kfz-GVO (Rz. 65/66)

- Kartellrecht verweist auf Typzulassungsrecht
- Im Typzulassungsrecht genannte Informationen müssen zur Verfügung stehen, auch für Euro 4-Fahrzeuge
- Nur technische Informationen müssen zur Verfügung gestellt werden

Euro 5 und Euro VI

- Auflistung in Art. 6 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007, Ergänzung durch VO (EU) Nr. 566/2011, in Kraft seit Juni 2011
- VO (EG) Nr. 595/2009 nennt "**Ferndiagnose**"
- Ricardo-Studie belegt steigende Bedeutung von **Telematik**

Technische Informationen

- elektronische Servicehefte
- technische Anleitungen
- Standardwerte
- Teileidentifikationsdaten
- Schaltpläne
- Bauteileinformationen
- Diagnoseinformationen
- Kennnummer für Softwarekalibrierung



Typzulassungsrecht und Telematik

Verordnung 595/2009 (Euro VI für schwere Nutzfahrzeuge):

- **"Die Hersteller gewähren unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen, Diagnose- und anderen Geräten und Instrumenten einschließlich einschlägiger Software und zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen. Die Hersteller stellen eine standardisierte, zuverlässige und ortsungebundene Struktur zur Verfügung, die es unabhängigen Reparaturbetrieben ermöglicht, Arbeiten durchzuführen, bei denen auf das Sicherheitssystem des Fahrzeugs zugegriffen werden muss."**
- „Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen ... sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs **sowie für Ferndiagnoseleistungen** in Bezug auf das Fahrzeug erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen. Dazu gehören auch sämtliche Informationen, die für den Einbau von Teilen oder Ausrüstung in ein Fahrzeug erforderlich sind."

FAQ der EU-Kommission vom August 2012

Vorenthalt von Daten aus Sicherheitsgründen?

Bei Frage 15:

- "Grundsätzlich sind Kraftfahrzeughersteller verpflichtet, technische Informationen, die sich allein in ihrer Hand befinden, an unabhängige Marktbeteiligte weiterzugeben. Nur in Ausnahmefällen kann eine Vorenthaltung dieser Informationen aus Gründen der Sicherheit und des Schutzes des Fahrzeugs gerechtfertigt sein."
- In Einzelfällen können **weniger restriktive** Maßnahmen zum Tragen kommen:
 - Der Umfang der betreffenden Informationen - Unabhängige Werkstätten kennen sich im Allgemeinen mit den sicherheitsrelevanten Systemen des Fahrzeugs aus (z. B. Reifen, Lenkung, Bremsen und Stoßdämpfer) und haben bereits mit diesen Systemen gearbeitet, ohne dass dies nachweisbare Sicherheitsprobleme verursacht hätte.
 - Sicherheit: Bietet sich Schulung an, es sollte allerdings von der unabhängigen Werkstatt nicht verlangt werden, dass sie eine umfassendere Schulung absolviert, als erforderlich ist.
 - Schutz des Fahrzeugs: Überprüfung des Vorstrafenregisters als eine geeignete und weniger restriktive Schutzmaßnahme.

Kartellrechtlicher Rahmen für Telematik

1. Art. 101 AEUV, Kfz-GVO und Typzulassungsrecht

- Soweit Telematikdaten = technische Information: diskriminierungsfreier Zugang zu Daten (inkl. Ferndiagnose, Fehlerspeicher, Serviceheft), Werkzeugen, Schulungen auch für unabhängige Marktteilnehmer.
- Werden solche technischen Informationen dem autorisierten Netz zur Verfügung gestellt, müssen sie auch unabhängigen Marktteilnehmern in nicht-diskriminierender Weise zur Verfügung gestellt werden.
- Sonst drohen Kartellbußen, Schadenersatz und Entzug der Typgenehmigung.

2. Art. 102 AEUV und Zugang zu wesentlichen Einrichtungen

- Recht auf Zugang zu Schnittstelleninformationen ("Microsoft").
- Recht auf Zugang zu Telematiksystemen ("Toll Collect").

3. Datenschutzrecht erfordert ausdrückliche Zustimmung

Kann der OEM die Daten monopolisieren?

- Nutzt Telematik zugunsten des OEM geschützte Daten?
 - Urheber-/Patentrecht, Datenbankrecht
 - Aber: Vom Kfz generierte Messwerte sind nicht geschützt

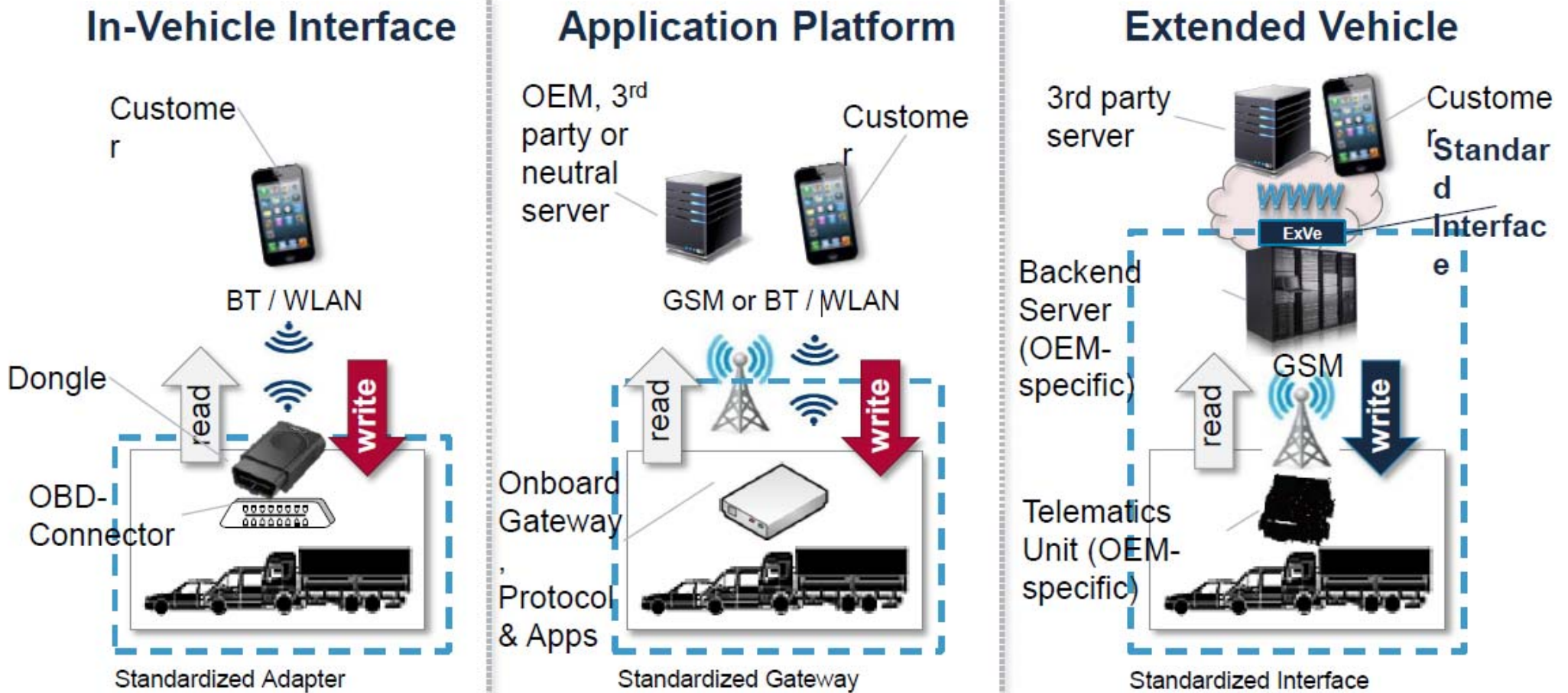
- Kann OEM den Zugriff auf Daten behindern/verweigern?
 - Zwangslizenz nach Kfz-GVO und Typzulassungsrecht für Essentielles
 - Verhältnismäßigkeit bei Produktsicherheit

- Führt Einbau der Telematik-Hardware zum Erlöschen von Garantieansprüchen?
 - Laut EU-Kommission Erhalt von Garantie, Gewährleistung
 - Ausnahmen

Ziel: Wahlfreiheit der Verbraucher, Wettbewerb im Reparatur- und Wartungsmarkt



Compliance by Design vs. "Extended Vehicle" Standard



Kontakt



Dr. Thomas Funke, LL.M.
Rechtsanwalt/Partner

T +49 (0) 221 5108 4210

F +49 (0) 221 5108 4111

thomas.funke@osborneclarke.com

