

# AFCAR fordert den europäischen und die nationalen Gesetzgeber zum sofortigen Handeln auf!

Nur die Sicherung eines offenen Zugangs zu den Telematiksystemen der Fahrzeuge schafft Chancengleichheit für alle Akteure des Kfz-Aftermarket, für seine 848.300 kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) und die Existenzsicherung seiner 4,7 Millionen Beschäftigten. Die europäische Gesetzgebung muss dazu beitragen, eine Monopolsituation zu verhindern und sicherstellen, dass Verbraucher und unabhängige Marktbeteiligte gleichermaßen die Vorteile, die sich aus Telematikanwendungen ergeben, nutzen können. Nur wenn die Grundlagen fairen Wettbewerbs in Europa gesichert sind, kann es auch Wahlfreiheit bei Pannen- und Diagnoseanwendungen, Fuhrparkmanagementprogrammen, im Kfz-Ersatzteilmarkt sowie bei Wartung und Reparatur für die 260 Millionen Autofahrer in der EU geben.

**Wir fordern daher den europäischen und die nationalen Gesetzgeber auf, die Chancengleichheit für alle Dienstleistungsanbieter im Kfz-Aftermarket zu sichern. Es muss garantiert sein, dass Drittanbieter einen fairen und ungehinderten Zugang zu Informationen der Fahrzeughersteller erhalten, um eigene Telematikanwendungen anbieten zu können. Das Recht auf gleichen Zugang in der gleichen Zeitspanne zu gleichen Informationen für konkurrierende Verbraucherdienstleistungen muss garantiert sein.**

**Daher fordert AFCAR die Gesetzgeber auf, folgende Grundlagen zu verankern:**

- Gleicher Zugang zu den gleichen Funktionen und den gleichen Informationen innerhalb der gleichen Zeitspanne für unabhängige Anbieter.
- Einheitliche Standards für Telematiksysteme in Fahrzeugen, die es ermöglichen, alternative, konkurrenzfähige und sichere/validierte Anwendungen zu entwickeln und diese in Fahrzeugsysteme zu integrieren. Der Fahrzeugbesitzer soll frei wählen können,

mit welchen Anwendungen welcher Anbieter er das Telematiksystem seines Fahrzeugs verbindet. Diese technischen Anforderungen sind zwingend notwendig, um die Telematiksysteme der Fahrzeughersteller, bei denen es sich derzeit noch um geschlossene ‚Black Boxes‘ handelt, für freie Marktakteure zu öffnen und handhabbar zu machen

AFCAR fordert den europäischen und die nationalen Gesetzgeber auf, dafür zu sorgen, dass die neue Telematiktechnologie das bestehende EU-Recht nicht umgeht. Dafür müssen die Empfehlungen des eCall-Initiativberichts des Europäischen Parlaments zügig umgesetzt und die technischen Voraussetzungen für eine offene, interoperable und sichere Fahrzeugtelematikplattform für Fahrzeuganwendungen oder -dienste in den Rechtsvorschriften für die Kfz-Typgenehmigung geschaffen werden. Damit wäre europaweit die Wahlfreiheit der Verbraucher und fairer Wettbewerb für alle Marktteilnehmer gewährleistet.

## Telematikfunktionen

- eCall (Notruf)
- bCall (Pannenhilfe)
- Stauvermeidung
- E-Mail, Internet, Netzwerkbetrieb und Unterhaltung
- Fahrzeug-Ferndiagnose
- Fahrzeug-Serviceplanung
- Fuhrparkmanagement
- Parkplatzsuche
- Buchungsdienste

April 2013



Alliance for the Freedom of Car Repairers  
Boulevard de la Woluwe 42 - BE-1200 Brussels - Belgium  
Tel. : + 32 2 761 95 10 - Mail : afcar@afcar-alliance.eu



# Telematikanwendungen und der Kfz-Aftermarket



## MOBILE DATENKOMMUNIKATION

Die Chancengleichheit für alle Beteiligten des Kfz-Teile- und Servicemarktes sichern!

Unterstützt von:



CLEPA  
European Association of  
Automotive Suppliers





# MOBILE DATENKOMMUNIKATION

## Wahrung gleicher Zugangs- und Informationsrechte für alle Beteiligten des Kfz-Teile- und Servicemarktes

### Auf dem Weg zur ‚vernetzten Mobilität‘

Mobile Telematik-Anwendungen halten zunehmend Einzug in moderne Fahrzeuge – wir stehen an der Schwelle zur Welt der ‚intelligent vernetzten Fahrzeuge‘. Das ‚intelligent vernetzte Fahrzeug‘ wird unsere individuelle Mobilität verändern. Diese neuen Technologien im Fahrzeug bieten erweiterte Sicherheitsfunktionen wie z.B. Notfallhilfe (eCall) oder auch Pannenhilfe (bCall), können aber auch ein breites Spektrum an Unterhaltungs- und Informationsdiensten wie z.B. Strassenavigation, Verkehrsinformationen, E-Mail, mobiles Internet, Social Media Anwendungen, Hotelbuchungen oder die Suche nach einem Parkplatz bzw. einer Tankstelle eröffnen. Diese Dienste und die Fähigkeit, sich mit anderen vernetzten Geräten zu verbinden, machen das Auto zunehmend zu einem festen Bestandteil unseres ‚vernetzten Lebens‘

### Das ‚kommunizierende Fahrzeug‘



Mobile Telematik-Anwendungen ermöglichen, dass das Fahrzeug während der Fahrt stets ‚online‘ ist und aus der Ferne überwacht werden kann. Telematiksysteme ermöglichen einen bidirektionalen Zugang zum Fahrzeug und dessen Daten. Das Fahrzeug kann regelmäßig

Informationen über seinen technischen Zustand senden und z.B. aktiv Informationen weitergeben, falls eine Störung auftritt. Telematikanwendungen verfügen über ein enormes Potenzial. Sie können ein breites Spektrum innovativer Dienstleistungen unterstützen, das nicht nur Verbrauchern und Unternehmen nützt, sondern auch den für das Verkehrsmanagement zuständigen öffentlichen Stellen.



### Was bedeutet dies für den Mehrmarken- Kfz-Teile- und Servicemarkt?

Derzeit können nur die Fahrzeughersteller mittels mobiler Datennetze auf fahrzeuginterne Daten zugreifen, denn die Telematiksysteme bilden geschlossene Systeme mit eigenen Softwareformaten. Die gewonnenen Daten können für die Fahrzeugferndiagnose oder auch zur Prüfung, ob Wartungsarbeiten erforderlich sind, genutzt werden. Dieser Aspekt gewinnt zunehmend an Bedeutung, denn die Wartungsintervalle für Fahrzeuge richten sich zunehmend nach der tatsächlichen Nutzung anstatt nach festen Kilometerintervallen. Die Fahrzeughersteller können die mobile Datenkommunikation mit dem Fahrzeug auch zur Aktualisierung der Fahrzeugeinstellungen oder von Softwareanwendungen einsetzen, sogar ohne dass das Fahrzeug dazu in die Werkstatt gebracht werden muss (und oftmals auch, ohne dass der Fahrzeugbesitzer es überhaupt merkt). Daher bietet der geschlossene mobile Zugang zum Fahrzeug den Herstellern privilegierte ‚Online‘-Informationen; er verschafft ihnen einen bedeutenden Wettbewerbsvorteil, denn sie können so potenzielle Probleme wesentlich früher und einfacher als die unabhängigen ‚Offline‘- Dienstleistungsanbieter erkennen.

### Unmittelbare Auswirkungen auf den Wettbewerb und die Wahlfreiheit der Verbraucher

Die Fahrzeughersteller haben derzeit durch den Aufbau und die geschlossene Struktur der Telematiksysteme de facto die vollständige Kontrolle über die fahrzeuginnen Daten. Damit entscheiden sie allein, wie die Daten analysiert, verwaltet, verteilt sowie verwendet werden und sie bestimmen, welche Dienstleistungen dem Kunden angeboten werden. Manche Fahrzeughersteller bieten seit kurzem für Dritte ‚offene‘ Systeme an. Hierbei handelt es sich jedoch um ausgewählte Partner, die zum Geschäftsmodell des Fahrzeugherstellers passen. Darüber hinaus unterscheiden sich die Kommunikations- und Zugangsanforderungen von Fahrzeugmodell zu Fahrzeugmodell so sehr, dass es für unabhängige Drittanbieter praktisch unmöglich ist, Anwendungen für das gesamte Fahrzeugprogramm eines Herstellers zu entwickeln. So wird verhindert, dass im Bereich Telematik unabhängige Akteure Zugang zum Markt für Telematiksysteme finden. Die Wahlfreiheit der Verbraucher in diesem neuen Dienstleistungssektor wird so beschnitten.

### Was ist das Neue an dieser Situation?

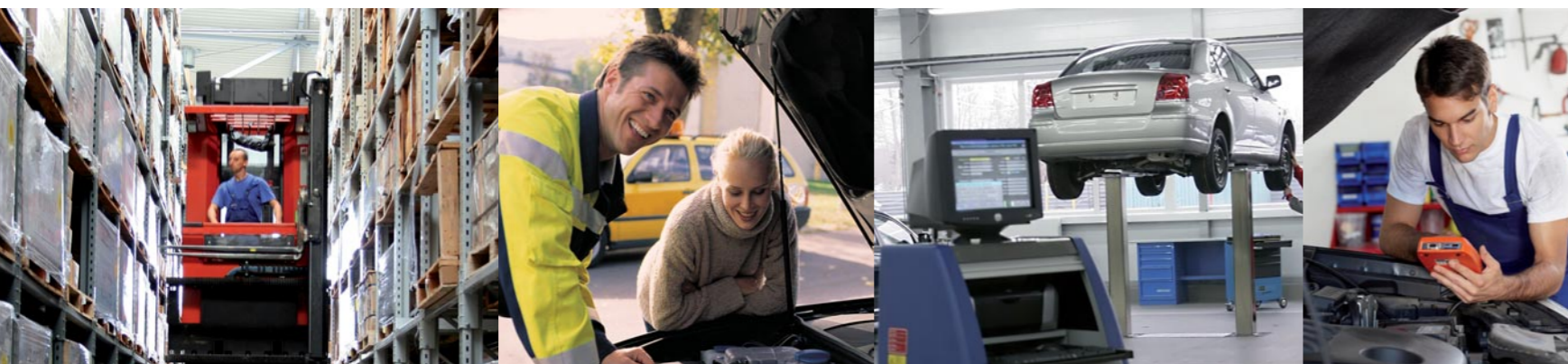
Wenn ein Fahrzeug heute in die Werkstatt kommt oder mit einer Panne am Straßenrand liegenbleibt, können freie Anbieter in der Regel mit einem kabelgebundenen Diagnosegerät bzw. -system eine korrekte, zeitnahe, effiziente und kostengünstige Dienstleistung für den Kunden anbieten. Unabhängige Marktakteure sind jedoch derzeit von der mobilen (drahtlosen) Kommunikation mit dem Fahrzeug und damit von ihrem rechtlich verbrieften Zugang zu fahrzeuginnen Daten sowie von Reparatur- und Serviceinformationen ausgeschlossen. Diese Herausforderungen haben die Entwicklung einiger unabhängiger, alternativer Systeme notwendig gemacht, wobei bei diesen Systemen jedoch weiterhin keine Chancengleichheit bezüglich des Zugangs zum Fahrzeug und seiner Daten, der Funktionalitäten und des Umfangs der verfügbaren Informationen besteht.

### Gefahr der Umgehung geltenden EU-Rechts

Der Ausschluss unabhängiger Marktakteure untergräbt geltendes EU-Recht etwa bezüglich des Zugangs des freien Marktes zu technischen Informationen der Fahrzeughersteller, der beispielsweise in der Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung und den Verordnungen Euro 5/6 für PKW bzw. Euro VI für schwere Nutzfahrzeuge verankert ist.

### Die Rolle von eCall

AFCAR unterstützt uneingeschränkt die europaweite Einführung von eCall als eine wichtige Initiative, um die Zahl der Todesopfer und Verletzten aufgrund von Unfällen auf Europas Straßen zu reduzieren. Obwohl es sich bei eCall letztlich nur um eine weitere (wenn auch äußerst wichtige) Telematiksystemanwendung handelt, wird die Anzahl der Fahrzeuge, in denen Telematiksysteme verbaut sind, stark zunehmen, wenn die eCall-Funktion voraussichtlich ab 2015 europaweit für alle Neufahrzeuge verpflichtend wird. Werden diese Plattformen als geschlossene Systeme entwickelt, wird sich das Informationsungleichgewicht weiter zu Gunsten der Fahrzeughersteller verstärken. Diese Gefahr wurde im eCall-Initiativbericht des Europäischen Parlaments vom Juli 2012 angesprochen. AFCAR begrüßt den Bericht des Parlaments, in dem gefordert wird, dass das fahrzeuginnere eCall-System auf einer ‚interoperablen und offen zugänglichen Plattform für mögliche künftige fahrzeuginnere Anwendungen oder Dienste beruhen muss‘.



Fahrzeuge werden zu ‚Internet auf Rädern‘