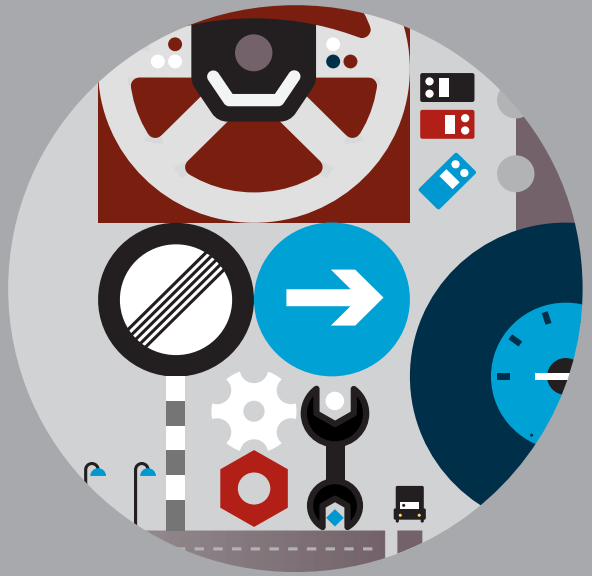
Der Kampf um Fahrzeugdaten – wem gehört das Geschäft von morgen?

We move it

Osborne Clarke

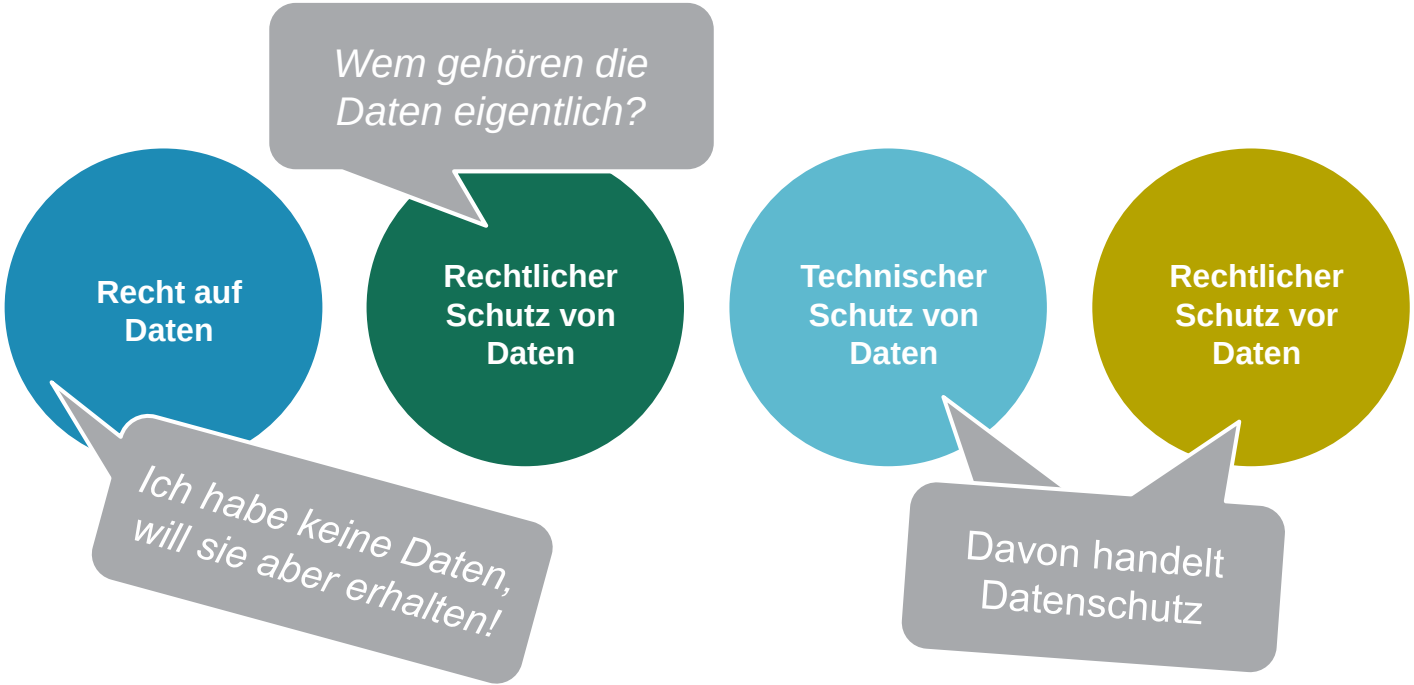
Wem gehören Fahrzeugdaten? – Rechtliche Aspekte der Datenerfassung und -nutzung



Marcus Sacré, M.A.
Osborne Clarke

12. Februar 2020, 14:00 Uhr
Schott AG, Mainz

Daten und das Recht



Wem gehören die Daten?

An Telematik-Daten besteht kein rechtliches Eigentum

- Eigentum besteht an Sachen:
  Datenträger sind Sachen, nicht die Daten selbst
- Sachen sind rival, Daten nicht:
  Daten sind kaum sinnvoll zu verorten
- Daten sind nicht zu greifen:
  Immaterialgüterrecht passt, aber nur zum Teil…

Rechtlicher Schutz von Telematikdaten?

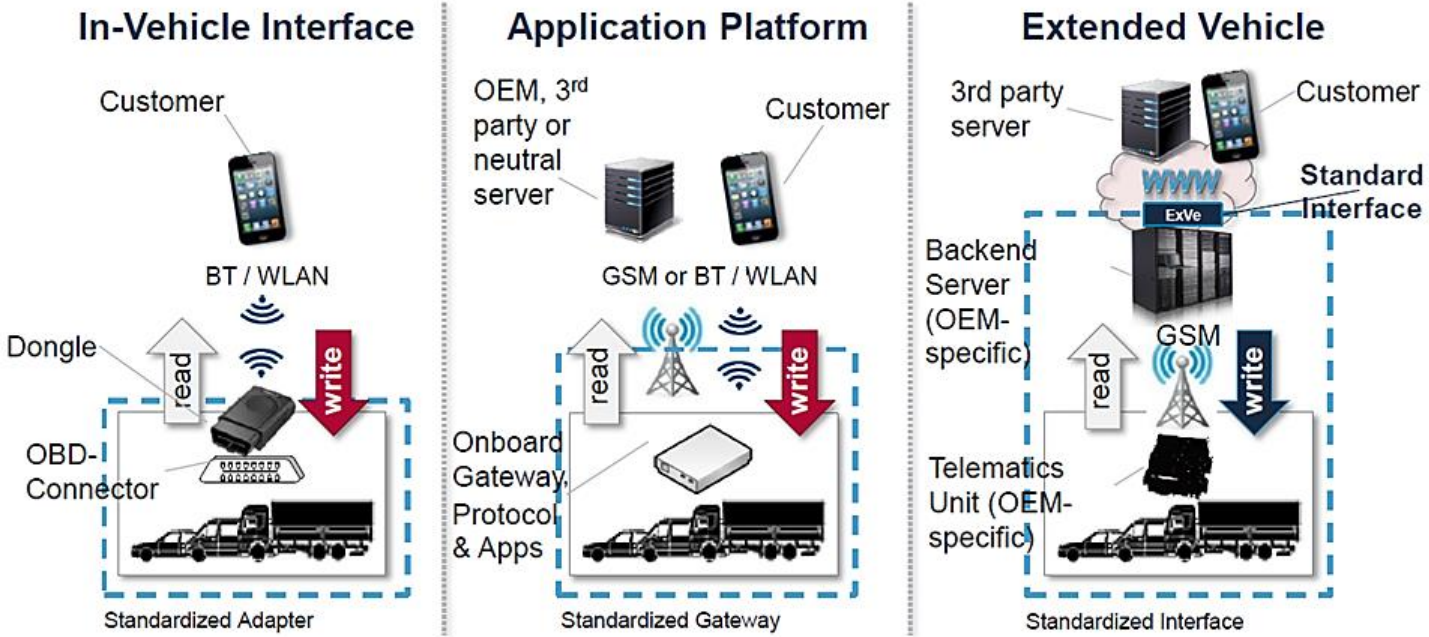
Recht an Daten ⇔ Recht auf Daten

- Kein originäres Schutzrecht an sensor(maschinen)-generierten Daten
- Neues Schutzrecht sinnvoll?
- Die Position des BMVI und die Gegenposition: Kein zusätzlicher Investitionsanreiz nötig?
- Urheberrecht? Patentrecht?
- Datenbankrecht: Reines Investitionsschutzrecht
  - Investition in Strukturierung bereits vorhandener Daten
  - Investition in Datenerzeugung nicht erfasst
  - Investition in Software, Hardware und Kommunikation? Henne-und-Ei-Problem: elektronische Daten müssen gespeichert und strukturiert werden, um verfügbar zu sein
- Datenschutz: Kein Recht auf Daten, nur Schutz vor nicht erlaubter Verarbeitung

Das Wettbewerbsproblem

- Zugang zu Daten für Reparatur und Wartung gesetzlich geregelt (Euro 5/6), Zugang zu Messwerten bislang ungeregelt
- Permanente Echtzeit-online-Überwachung zahlreicher Messwerte hat die "analoge" Diagnose mit lokalen OBD-Steckverbindungen abgelöst
- Wer die Kommunikationshoheit hat, kann die Daten "monopolistisch" auswerten: Freiwilliges oder gesetzliches Korrektiv erforderlich?
- Datenzugang ordnungspolitisch über das Kartellrecht schwer lösbar ("Litigation to death")
- Besondere Herausforderung in abgeleiteten Märkten: Fahrzeuge als Primärmarkt, Fahrzeugdaten als Sekundärmarkt
- Datenschutz betrifft nicht die Zugangsfrage, auch das Recht auf „data portability“ schafft keinen Zugang zu Echtzeitdaten

Der Wettbewerb beginnt im Fahrzeug…
Die in Frage kommenden technischen Lösungen
(vgl. C-ITS-report, WG6)



Kann der Fahrzeughersteller die Daten monopolisieren?

- Daten sind für viele Unternehmen im Kfz-Aftermarket wichtig: Automobilclubs, Versicherer, Mobilitätsplattformen
- Gefahr, dass Daten durch die Integration beim OEM nicht mehr in erforderlichem Maß bereitgestellt werden: Welche Daten? Wie schnell? Preis?
- Hindernis für unabhängige Marktteilnehmer (IAM) und für dritte Anbieter neuer Geschäftsmodelle

Der Wettbewerb beginnt im Fahrzeug: Argumente für eine Telematik-Schnittstelle ("open telematics platform" im Fahrzeug)

- Viele Telematik-Dienste sind zeitkritisch
- Latenzprobleme bei dem Umweg über den Server des Fahrzeugherstellers
- Überwachung und Auswahl durch den Fahrzeughersteller (welche Daten werden zur Verfügung gestellt?) kann Innovation hemmen
- Unabhängige Marktteilnehmer müssen in der Lage sein, ihre Prüfverfahren und Algorithmen unmittelbar im Fahrzeug anzuwenden

Kann der Fahrzeughersteller die Daten monopolisieren?

- Zugang zu Daten im Wege der Missbrauchsaufsicht oder Regulierung?
- Zugang zu Daten wird durch die 10. GWB-Novelle verbessert.
- § 18 GWB – 10. GWB Novelle
  - (1)Ein Unternehmen ist marktbeherrschend, soweit es als Anbieter oder Nachfrager einer bestimmten Art von Waren oder gewerblichen Leistungen auf dem sachlich und räumlich relevanten Markt
    - ohne Wettbewerber ist
    - keinem wesentlichen Wettbewerb ausgesetzt ist oder
    - eine im Verhältnis zu seinen Wettbewerbern überragende Marktstellung hat

Kann der Fahrzeughersteller die Daten monopolisieren?

- (3) Bei der Bewertung der Marktstellung eines Unternehmens im Verhältnis zu seinen Wettbewerbern ist insbesondere folgendes zu berücksichtigen:
  - 3. seine Finanzkraft „und seinen Zugang zu wettbewerbsrelevanten Daten“

  (3a) Insbesondere bei mehrseitigen Märkten und Netzwerken sind bei der Bewertung der Marktstellung eines Unternehmens auch zu berücksichtigen:

  1.-3. …

  4. sein Zugang zu wettbewerbsrelevanten Daten

Kann der Fahrzeughersteller die Daten monopolisieren?

- § 19 Verbotenes Verhalten von marktbeherrschenden Unternehmen
- (1) Die missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung durch ein oder mehrere Unternehmen ist verboten.
- (2) Ein Missbrauch liegt insbesondere vor, wenn ein marktbeherrschendes Unternehmen
  - „4. sich weigert, ein anderes Unternehmen mit dieser Ware oder gewerblichen Leistung einschließlich des Zugangs zu eigenen Daten, Netzen oder anderen Infrastruktureinrichtungen zu beliefern, die Belieferung objektiv notwendig ist, um auf einem vor- oder nachgelagerten Markt tätig zu sein und die Lieferverweigerung den wirksamen Wettbewerb auf diesem Markt auszuschalten droht, es sei denn die Lieferverweigerung ist sachlich gerechtfertigt"

Kann der Fahrzeughersteller die Daten monopolisieren?

- § 20 Verbotenes Verhalten von Unternehmen mit relativer oder überlegener Marktmacht
  - „(1a) Eine Abhängigkeit im Sinne von Absatz 1 kann sich auch daraus ergeben, dass ein Unternehmen für die eigene Tätigkeit auf den Zugang zu Daten angewiesen ist, die von einem anderen Unternehmen kontrolliert werden. Die Verweigerung des Zugangs zu solchen Daten kann auch dann eine unbillige Behinderung darstellen, wenn ein Geschäftsverkehr für diese Daten bislang nicht eröffnet ist."

EU- Aktivitäten

- Diskussion innerhalb der C-ITS Plattform
  (2014 eingerichtet von EU-KOM DG MOVE)

Verständigung auf 5 Grundsätze:

1. Einwilligung des Datenbetroffenen
2. Fairer und unverfälschter Wettbewerb
3. Datenschutz und Datensicherheit
4. Manipulationssicherer Zugang und Haftung
5. Datensparsamkeit

EU- Aktivitäten

- TRL Studie 2017
- Alle Modelle sind technisch und rechtlich umsetzbar. Das extended vehicle-Konzept ist mit dem Grundsatz des fairen und unverfälschten Wettbewerbs jedoch unvereinbar.
- Erwartung: eine der Varianten des externen Server-Konzepts würde sich faktisch durchsetzen; für die Entwicklung der On-Board-Plattform sei ein gesetzlicher Eingriff notwendig.
- EU-KOM soll zunächst wegen der schnellen Entwicklung technische Lösungen am Markt beobachten und danach soweit erforderlich Maßnahmen ergreifen.

EU- Aktivitäten

Brussels, 17.5.2018 COM(2018) 283 final: On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future

Given the emergence of this new economy, the Commission's approach on access to data and resources strikes a balance between fair competition, the possibility for consumer to have access to different services, safety, cybersecurity, in full compliance with the legislation on competition and on the protection of personal data such as user consent for data sharing. There is already EU legislation specifically covering the fair access to repair and maintenance information by independent repairers.... However, a Commission study gave indications that centralisation of in-vehicle data on so-called 'extended vehicle data platform servers', currently implemented by several vehicle manufacturers, might in itself not be sufficient to ensure fair and undistorted competition between service providers. The Commission therefore intends to improve access and reuse of mobility and vehicle data for commercial and non-commercial purposes as part of a forthcoming Recommendation.

The Commission will continue monitoring the situation on access to in-vehicle data and resources and will consider further options for an enabling framework for vehicle data sharing to enable fair competition in the provision of services in the digital single market, while ensuring compliance with the legislation on the protection of personal data

Kontakt

Marcus Sacré M.A.
Partner/Rechtsanwalt

T +49 221 5108 4191
F +49 221 5108 4190

marcus.sacre@osborneclarke.com