

## **Antrag**

**der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Christopher Gohl, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Karsten Klein, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Linda Teuteberg, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Umgang mit Fahrzeugdaten für Innovation, Sicherheit und Mobilität im 21. Jahrhundert**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In den vergangenen Dekaden sind in weiten Teilen der Wirtschaft datengetriebene Geschäftsmodelle zur bestimmenden, dominanten Kraft geworden. Mittlerweile ist klar, dass diese Entwicklung auch den Mobilitätsbereich immer stärker erfassen wird. Bereits heute entstehen große Mengen an Daten in Fahrzeugen. Hard- und Software wachsen immer mehr zusammen. Daraus folgt wachsende Konnektivität und der Bedarf nach Kompatibilität der Fahrzeuge untereinander. Die Mobilität der Zukunft wird diesen Trend fortsetzen und gleichzeitig viele neue Nutzungsmöglichkeiten von Mobilitätsdaten bieten, die so heute noch nicht existieren. Neue Geschäftsmodelle, eine stärkere Individualisierung von Angeboten und Dienstleistungen, bessere Verkehrs- und Stadtplanung, Vorteile für die Nachhaltigkeit, die Ermöglichung des autonomen Fahrens und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sind nur einige der Aspekte, die diese Entwicklung verspricht.

Dafür benötigt der digitale Wandel angemessene Rahmenbedingungen, um Chancen und Innovationen zu ermöglichen und gleichzeitig Rechte und Freiheiten des Einzelnen zu schützen. Datenverfügbarkeit, Klarheit für alle Beteiligten über die Nutzungsmöglichkeiten nicht personenbezogener Daten, Wahlfreiheit für Halter und Nutzer und Vertrauen in die Sicherheit der Nutzung von Daten sind unabdingbare Grundlagen dafür. Durch die Anpassung der Rahmenbedingungen wäre es möglich, mehr Wettbewerb zwischen Marktteilnehmern zu ermöglichen und damit Potenziale für diese sowie die Halter und Nutzer von Fahrzeugen zu heben. Zudem sind so Verbesserungen für die Datensouveränität und informationelle Selbstbestimmung möglich.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. ein Mobilitätsdatengesetz (MobDG) zu erarbeiten und dem Bundestag vorzulegen. Dieses soll, im Einklang mit den Regelungen der DSGVO zu personenbezogenen Daten, den Rahmen für die Verarbeitung von nicht-personenbezogene Daten abstecken, die in Fahrzeugen entstehen, insbesondere im Hinblick auf die Klärung der Nutzungsrechte der Bürgerinnen und Bürger an diesen Daten, Fragen der Haftung, möglicher Zugriffsbedürfnisse privater Anbieter und staatlicher Organe sowie die Interessen betroffener Unternehmen und Entwickler angemessen berücksichtigen,
2. Betroffenen die Kontrolle der Übermittlung ihrer personenbezogenen Daten mündig, situationsabhängig im Betrieb des Fahrzeugs und unter der Bedingung vollständiger Transparenz zu ermöglichen sowie Handelbarkeit und Vertragsfreiheit in Bezug auf Fahrzeugdaten ohne Personenbezug zu gewährleisten,
3. sich auf EU- und UNECE-Ebene für verbindliche hohen Datenschutz- und Sicherheitsstandards für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Server einzusetzen,
4. die Einrichtung eines unabhängigen Treuhänder-Servers sowie weitere Möglichkeiten zu prüfen, durch die diskriminierungsfrei und unverfälscht Zugang zu anonymisierten Mobilitätsdaten für Bürger, private Anbieter und die öffentliche Hand ermöglicht wird, und dem Bundestag diesbezüglich zu berichten,
5. eine schnellstmögliche gesetzliche Regelung bezüglich Softwareupdates an Fahrzeugen, insbesondere im Hinblick auf sicherheitsrelevante Veränderungen und Manipulationsmöglichkeiten, zu gewährleisten,
6. sich auf EU- und UNECE-Ebene für verbindliche Standards und Rahmenbedingungen zum Thema Mobilitätsdaten einzusetzen.

Berlin, den 18. Mai 2021

**Christian Lindner und Fraktion**

## **Begründung**

Als noch relativ junges Feld mit einer exponentiellen Wachstumsperspektive ist der Bereich der Fahrzeugdaten aktuell noch Neuland. Um sein volles Potenzial in Deutschland entfalten zu können, sind neue grundlegende Rahmenbedingungen durch den Gesetzgeber notwendig.

Der Zugriff auf in Kraftfahrzeugen generierte Daten ist sowohl für die Fahrzeughersteller als auch für wirtschaftliche Unternehmen und staatliche Organe von wachsender Bedeutung. Diverse Dienstleister wie etwa Versicherungen, Start-up-Unternehmen und freie Werkstätten etwa sind heute in Teilen beim direkten Kundenkontakt im Kraftfahrzeug eingeschränkt. Damit entgeht dem Autofahrer ein Teil seiner Wahlfreiheit, Anbietern die Möglich-

keit individualisierte Angebote zu unterbreiten und der Volkswirtschaft ein möglicher Wachstumsmarkt. Ziel einer Rahmengesetzgebung für Fahrzeugdaten muss daher die Ermöglichung fairen Wettbewerbs sein. Direkt am Display im Armaturenbrett oder von Zuhause können so Möglichkeiten entstehen, um Fahrzeughaltern etwa einfachen Zugang zur individuellen Wahl ihrer Werkstatt oder Pannenhelfer zu ermöglichen. Zudem müssen Prüforganisationen im Einvernehmen mit Fahrzeughaltern und -herstellern Zugang zu bestimmten Mobilitätsdaten erhalten, um diese sachgemäß überprüfen zu können und beispielsweise Betrugssoftware zu ermitteln. Daher muss die Bundesregierung handeln und angemessene gesetzliche Bedingungen für den Umgang mit und den Zugang zu Mobilitätsdaten befördern. Gleichzeitig gilt es, die Interessen betroffener Unternehmen und Entwickler angemessen zu berücksichtigen. Andernfalls drohen schwere wirtschaftliche Folgen und eine abschreckende Wirkung auf innovative Entwicklungen rund um das Thema Fahrzeugdaten und für den gesamten Mobilitätssektor.

Im Hinblick auf die durch datenbasierte Funktionen, ihre Software und Updates veränderten Bedingungen bei der Sicherheits- und Qualitätssicherung von Fahrzeugen braucht es eine Weiterentwicklung des bisherigen Ansatzes. So müssen sowohl die in Fahrzeugen grundlegend eingesetzte Software als auch während des Betriebs eingespielte Anpassungen, welche etwa durch Over-the-Air(OTA)-Updates in die Fahrzeuge gelangen können, grundsätzlich sachgerecht geprüft werden. Hier bietet es sich an, die bestehende erfolgreiche Arbeitsteilung für Kraftfahrzeuge zwischen staatlichen Stellen, insbesondere dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), und den Prüforganisationen als Vorbild zu nehmen.

Eine mögliche Grundlage für einen wettbewerblichen Umgang mit Mobilitätsdaten bietet die Etablierung eines Treuhandmodells, der möglichst diskriminierungsfreien und unverfälschten Zugang zu Mobilitätsdaten für Marktteilnehmer und die öffentliche Hand gewährleisten könnte. Hier muss die Bundesregierung allerdings noch einmal umfassend auf aktuell mögliche Modelle eingehen und diese auf Kosten, Nutzen und Risiken prüfen. Weiterhin müssen Aspekte der Fahrzeugsicherheit, des Datenschutzes, des Wettbewerbsrechts auf der europäischen und internationalen Ebene von der Bundesregierung gezielt vorangetrieben werden, da ein rein nationales Vorgehen bei diesem umfassenden Thema keine langfristigen Lösungen bietet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.