

FIA Studie März 2019 Zusammenfassung

DIE DIGITALE TRANSFORMATION IM AUTOMOBILBEREICH UND DIE WIRTSCHAFTLICHEN AUSWIRKUNGEN BESTEHENDER DATENZUGRIFFSMODELLE

Zusammenfassung

Der europäische Aftermarket, das Segment der automobilen Wertschöpfungskette, das das Fahrzeug nach dem Verkauf auf der Straße hält, bedient rund 320 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Mit einem Wert von über 240 Milliarden Euro pro Jahr leistet sie einen wichtigen Beitrag zur europäischen Automobilindustrie, die in den nächsten Jahrzehnten vor großen transformatorischen Herausforderungen steht.

Der Sektor erlebt einen Umbruch. Von traditionellen Verbrennungsmotoren auf elektrische Antriebsstränge. Der Integration von neuen Verbindungsfähigkeiten. Technologieunternehmen, die mit fortgeschrittenen Fähigkeiten in das Geschäft einsteigen. Mobilität als Dienstleistung und autonomen Fahrlösungen. Diese Tatsachen und ein unsicheres Wirtschaftsklima erhöhen den Wettbewerbsdruck auf die Automobilhersteller. Dies wiederum erhöht die Ambitionen der Fahrzeughersteller, mehr Kontrolle über die Beziehung zum Autofahrer/Besitzer zu erlangen und die von den Fahrzeugen generierten Daten zu monopolisieren. Es ist zu erwarten, dass sich der Automobilssektor weiter in Richtung Schrumpfung bewegt und dies in der Folge zu weiterem Preisdruck sowohl im Primärmarkt als auch im Aftermarket führen wird.

Die Fahrzeughersteller entwickeln eigene Datenzugriffsmodelle, darunter das bevorzugte Modell "Extended Vehicle" (und "Neutraler Server"), bei dem der Zugriff auf Fahrzeugdaten nur über einen externen Backend-Server unter ihrer Leitung möglich ist. In den letzten Jahren wurden jedoch starke Bedenken hinsichtlich dieses Ansatzes geäußert, die auf Mängel in technischer, rechtlicher und wettbewerbsrechtlicher Hinsicht zurückzuführen sind.

Erstens untersucht diese Studie die Position und Argumente wichtiger (unabhängiger) Akteure und Experten in der Wertschöpfungskette, überprüft technische Bewertungen dieser und alternativer Ansätze, stellt die neuesten Aktivitäten der Fahrzeughersteller vor, zieht Parallelen zu anderen technischen Entwicklungen und fasst die relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen zusammen.

Die gesammelten Erkenntnisse bestätigen, dass die Behandlung des Datenzugangs im Fahrzeug - ähnlich wie der allgemeine Datenzugang - nicht nach einem klaren Fahrplan erfolgt, der von allen Beteiligten geteilt wird, und dass paneuropäische Regulierungsentwicklungen wie der digitale Binnenmarkt oder PSD2 im Open Banking unzureichend berücksichtigt werden. Wertvolle Erkenntnisse lassen sich aus reiferen und datengesteuerten Unternehmen wie der Software- oder Telekommunikationsindustrie gewinnen.

Ein zweites wichtiges Element dieser Studie ist die Stimme des europäischen Verbrauchers, die durch eine gründliche Marktuntersuchung in vier wichtigen europäischen Ländern bewertet wurde. Die Umfrage wiederum bestätigt eindeutig eine starke Preiselastizität der Verbraucher bei der Wahl der Reparatur-, Wartungs- und Versicherungsanbieter und ein hohes Interesse an Servicequalität, Geschwindigkeit und Konnektivitätsdiensten.

Während die Verbraucher offen für neue datenbasierte Dienste sind, haben sie ein starkes Interesse daran, ihren Dienstanbieter auswählen zu können, anstatt auf der Grundlage von Daten gesteuert zu werden, die sie nicht kontrollieren und über die sie keine vollständige Transparenz haben. Sie schätzen die Kundenorientierung und Servicequalität der freien Werkstätten und wollen sie auch in Zukunft als glaubwürdige Alternative zu den Markenwerkstätten sehen.

Drittens versucht die Studie, die wirtschaftlichen Auswirkungen des unregulierten Datenzugangs im Fahrzeug auf den freien Teilemarkt in Europa zu quantifizieren. Wir haben wahrscheinliche Wirkungsbereiche identifiziert, wie z.B. die Bezahlung der notwendigen Fahrzeugdaten durch die Hersteller, Prognosen für die Reparatur/Wartung in der Werkstatt oder die Wettbewerbsvorteile durch einseitige Überwachung des Datenverkehrs der unabhängigen Betreiber durch die Hersteller. Die Folgenabschätzung berücksichtigt die schwerwiegenden Mängel aus technischer, rechtlicher und wettbewerbsrechtlicher Sicht, einschließlich:

- Kosten - Dienstleister werden mit dem Zugriff auf Fahrzeugdaten, die von Autofahrern generiert wurden, belastet;
- Einschränkungen - Unabhängige Dienstleister haben einen eingeschränkten Zugang zu bestimmten Datenströmen, was die Erbringung von Dienstleistungen behindert;
- Verzögerungen - Fahrzeugdaten werden nicht rechtzeitig an unabhängige Dienstleister weitergegeben, was die Erbringung von Dienstleistungen verhindert;
- Überwachung - Es gibt starke Bedenken, dass die serverbasierten Datenzugriffsmodelle eine Geschäftsüberwachung ermöglichen.

Die Ergebnisse der Analyse

Bis 2025 wird ein potenzieller Verlust von 15 Milliarden Euro für unabhängige Interessengruppen oder 12% ihres derzeitigen jährlichen Marktvolumens entstehen. Bis 2030 wird mit einer weiteren Zunahme des Schadens gerechnet, wenn alle Fahrzeuge miteinander verbunden sind, und der unabhängige Markt wird so stark geschwächt sein, dass 33 Milliarden Euro verloren gehen könnten. Darüber hinaus müssten die Verbraucher die Last einer Ausgabenerhöhung um 15 Milliarden Euro im Jahr 2025 oder zusätzliche 9 % gegenüber heute tragen. Bis 2030 wird ein weiterer Anstieg auf 32 Milliarden Euro Jahresverlust für die Verbraucher erwartet.

Diese Ergebnisse zeigen, dass die negativen Auswirkungen auf die Dienstleister des freien Ersatzteilmarktes es den OEMs ermöglichen werden, sich bei langfristiger Nutzung der aktuellen Datenzugriffsmodelle selbst weiter in den Ersatzteilmarkt zu integrieren und ihnen wiederum eine viel stärkere Kontrolle über die Beziehungen zum Endverbraucher zu bieten. Dies hätte zur Folge, dass die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher letztendlich eingeschränkt, der Wettbewerb verringert und letztlich bedeutet, dass geringere gesellschaftliche Vorteile entstehen.

Copyright © Quantalyse BVBA und Schönenberger Advisory Services - März 2019 - Brüssel

Die komplette FIA Studie finden Sie im Mitgliederbereich.