

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Renate Künast, Stephan Kühn (Dresden),
Dr. Konstantin von Notz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/1166 –**

Datenschutz im Auto

Vorbemerkung der Fragesteller

„Das Auto darf nicht zur Datenkrake werden“, so Martin Winterkorn, der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG bei der Eröffnung der Computermesse CeBIT am 9. März 2014 in Hannover. Gleichzeitig zeichnet sich in der Automobilindustrie ein starker Trend zum vernetzten Fahren ab, der zu neuen Datenschutzfragen führt.

Mittels neuer Technik können Daten von Autos übertragen werden, wodurch das Fahren sicherer werden soll. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit soll zum Beispiel durch die EU-Gesetzesinitiative zum eCall-System erreicht werden, das bei einem schweren Unfall automatisch ein eCall-Notruf über die Notrufnummer 112 auslöst.

Die Debatte um die Einführung des eCall-Systems, also der ab dem Jahr 2015 geltenden Pflicht zum Einbau einer Datenerfassungs- und Datenübermittlungseinheit in Neufahrzeuge zur Rettungsunterstützung bei Unfällen, deutet auf die schnell voranschreitende Vernetzung im Privat-Kfz-Bereich. Sie hat die Öffentlichkeit dafür sensibilisiert, in welchem Umfang bereits die Digitalisierung von Neufahrzeugen fortgeschritten ist: zahlreiche Fahrzeugdaten werden von den Herstellern zu Qualitätssicherungszwecken erfasst und gespeichert. Navigations- oder Notfallsysteme speichern und werten Fahrverhalten aus, Fahrzeugdaten werden von Vertragswerkstätten ausgelesen und gespeichert, Premiumkunden schließen gesonderte Datenverträge ab, die weitergehende und vernetzte Datenverarbeitungen ermöglichen. Schließlich soll durch die Anbindung von Fahrzeugen an das Internet das volle Unterhaltungsprogramm auch für die Automobilwelt erschlossen werden, um damit zusätzliche Kaufanreize zu schaffen. Und erste Kfz-Versicherungen werben mit fahrverhaltensabhängigen Tarifen. Diese Geschäftsmodelle setzen die vollständige Erfassung und Übermittlung der Daten an die das Fahrverhalten auswertenden dritten Stellen voraus.

Doch eCall oder auch die Car-to-Car-Kommunikation liefert daneben auch Daten über die jeweiligen Autofahrer. Ebenso werden beim Carsharing häufig nicht nur die zur Anmietung notwendigen Daten im Auto gespeichert, sondern auch Informationen über die zurückgelegte Strecke. Zwar regelt beispielsweise § 3 Satz 2 des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (Intelligente Verkehrssysteme Gesetz – IVSG): „Personenbezogene Daten dürfen nur erhoben, verarbeitet oder genutzt werden, soweit dies durch eine bundesgesetzliche Regelung ausdrücklich zugelassen oder angeordnet wird.“

Was mit den zahlreichen Daten und Informationen konkret geschieht oder auch nur machbar erscheint, wer sie auslesen darf und zu welchen Zwecken sie erhoben und gespeichert werden dürfen, bleibt für Verbraucherinnen und Verbraucher derzeit häufig unklar. Deren Gefahr, in ihrem Recht auf informationelle Selbstbestimmung verletzt zu werden, liegt auf der Hand, weil und soweit der Gebrauch des Fahrzeuges heute aufs Engste mit der Verwirklichung eines eigenbestimmten Alltages verbunden scheint. Die vollständige Erfassung der Mobilität von Personen liefert zugleich Teilbilder der Persönlichkeit, zentraler persönlicher Präferenzen und Interessen, welche die Verbraucherinnen und Verbraucher womöglich lieber für sich behalten wollen. Deswegen hat der 52. Deutsche Verkehrsgerichtstag zu diesem Thema Empfehlungen erarbeitet.

1. Welche gegenwärtigen Formen datenschutzsensibler Datenerhebungen, Datenverarbeitungen und -nutzungen in Privat-Kfz sowie im Bereich der Infrastruktur des Kfz-Individualverkehrs sind der Bundesregierung bekannt?

Zu unterscheiden sind zunächst Daten für Fahrzeugfunktionen und Daten für Servicefunktionen:

Daten für Fahrzeugfunktionen werden in Fahrzeugsteuergeräten erhoben, verarbeitet und gespeichert. Um welche Daten es sich dabei im Einzelnen handelt, kann nicht allgemein beantwortet werden, sondern hängt vom Fahrzeughersteller, vom konkreten Fahrzeugtyp und vom Ausstattungsumfang ab.

Daten für Servicefunktionen werden vor allem in so genannten Infotainment-Systemen erhoben und verarbeitet. Solche Daten können auch temporär gespeichert werden, erlauben dem Nutzer aber regelmäßig über die elektronische Menüführung die Löschung dieser Daten.

Gegenwärtig werden vereinzelt in Abstimmung mit den zuständigen Datenschutzbeauftragten der Länder infrastrukturseitig in anonymisierter Form Merkmale zur Ermittlung der Reisezeit genutzt.

2. Welche besonders datenschutzrelevanten Formen der Datenerhebung, Datenverarbeitung und -nutzung in dem und um das Privat-Kfz sollen nach Kenntnis der Bundesregierung in den kommenden Jahren entwickelt und technisch umgesetzt werden?

Besonders datenschutzrelevante Fragestellungen ergeben sich allgemein mit der Entwicklung des Internets der Dinge, wozu zunehmend auch Kfz zählen. Die technischen Entwicklungen unterliegen keiner originären staatlichen Aufsicht. Datenschutzrechtliche Fragen sind von den Herstellern bzw. Anbietern nach den allgemeinen Bestimmungen mit den zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden zu erörtern. Die datenschutzrechtliche Kontrolle obliegt den Datenschutzaufsichtsbehörden.

Eine konkrete Maßnahme, die staatlich umgesetzt wird, betrifft das EU-Notrufsystem „eCall“ über die europaweit einheitliche Notrufnummer 112. Für dieses System ist die verpflichtende Ausstattung der Notrufabfragestellen zur Ent-

gegennahme von im Fahrzeug ausgelösten automatischen Notrufen und zur Auswertung des damit übermittelten „Mindestdatensatzes“ bis spätestens zum 1. Oktober 2017 vorgesehen.

Die für ein verbessertes Verkehrsmanagement möglichen künftigen Formen der infrastrukturseitigen Datennutzung werden in Abstimmung mit den zuständigen Datenschutzbeauftragten den gültigen datenschutzrechtlichen Anforderungen unterworfen.

3. Wo werden nach Erkenntnissen der Bundesregierung diese Daten gespeichert, und welche Personen bzw. Organisationen können darauf zugreifen?

Die tatsächliche Verfügungsgewalt über die Daten in Fahrzeugsteuergeräten hat der Fahrzeughalter, der rein tatsächlich über die Verwendung des Fahrzeuges entscheidet und dem die Erhaltung des verkehrssicheren Zustandes obliegt. Der Fahrzeughalter wird nur in seltenen Fällen über die technischen Möglichkeiten verfügen, diese Daten selbst auszulesen. Diese Aufgabe übernehmen regelmäßig Kfz-Werkstätten in seinem Auftrag, die über entsprechende technische Möglichkeiten verfügen. Über die faktische technische Zugriffsmöglichkeit mittels Spezialwerkzeugen hinaus sind Spezialkenntnisse erforderlich, um Schlussfolgerungen aus den technischen Daten zu ziehen. Darüber hinaus bieten einzelne Hersteller zu Komfortzwecken auch weitergehende Funktionen in entsprechend ausgestatteten Fahrzeugen höherer Preisklassen an, die über eine Datenverbindung zu einer Zentrale direkt aus den Fahrzeugen bspw. wartungsrelevante Informationen übermitteln. Diese Funktionen werden auf zivilrechtlicher Grundlage, also regelmäßig über vertragliche Vereinbarungen mit dem Fahrzeughalter geregelt, die auch eine datenschutzrechtliche Einwilligung umfassen.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass im Bereich der Privat-Kfz-Nutzung durch die aktuelle technische Entwicklung die Risiken für die personenbeziehbaren Daten der Verbraucherinnen und Verbraucher erheblich gestiegen sind?

Die technische Entwicklung dient im Bereich des Kfz-Individualverkehrs unter anderem der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz. So wäre zum Beispiel die Verbesserung der passiven Insassensicherheit in Fahrzeugen (durch Ausrüstung von Fahrzeugen mit Airbags) oder der Fahrzeugstabilisierung in Grenzsituationen (durch aktive Systeme der elektronischen Stabilitätskontrolle), die inzwischen zur Grundausstattung fast aller Neufahrzeuge gehören, ohne eine entsprechende Verarbeitung von Messdaten nicht denkbar. Der entsprechende Nutzen ist im Einzelfall mit etwaigen datenschutzrechtlichen Risiken abzuwägen. Datenschutzrechtliche Vorgaben sind zu beachten.

5. Wer hat nach Auffassung der Bundesregierung die Rechte an diesen Daten (vgl. die Fragen 1 und 2; bitte jeweils aufschlüsseln und die Rechtsgrundlage nennen)?

Die Frage von „Rechten an Daten“ ist höchst komplex. Das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) setzt nicht bei Eigentums- oder anderen dinglichen Rechten an, sondern unterscheidet zwischen dem für die Datei Verantwortlichen (verantwortliche Stelle, § 3 Absatz 7 BDSG) und demjenigen, um dessen Daten es sich handelt (Betroffener, § 3 Absatz 1 BDSG). Betroffener in diesem Sinne ist einerseits der Fahrzeughalter, andererseits der Fahrzeugnutzer (Fahrer), der allerdings oftmals ohne die Hinzunahme weiterer Erkenntnisse nicht bestimm-

bar sein wird. Ob der Betroffene gleichzeitig verantwortliche Stelle ist, er also die jeweils anfallenden Daten selbst oder unter Zuhilfenahme Dritter erhebt, verarbeitet oder nutzt, hängt davon ab, ob er selbst die Datenherrschaft über die gespeicherten Daten ausüben kann. In den Fällen, in denen er selbst diese Datenherrschaft nicht oder nicht effektiv ausüben kann, sei es dadurch, dass ihm die notwendigen Gerätschaften regelmäßig nicht zur Verfügung stehen, sei es, dass die notwendigen Kenntnisse hierfür nur schwer zu erwerben sind, ist von einer Datenherrschaft und damit der Eigenschaft als verantwortliche Stelle bei demjenigen auszugehen, der oder die diese Gerätschaften und Kenntnisse besitzt, es sei denn, sie nutzen das eine oder das andere ausschließlich im Auftrage des Betroffenen. Wer verantwortliche Stelle und Betroffener ist, ist in jedem konkreten Einzelfall zu ermitteln und lässt sich nicht pauschal beantworten. In mehrpolaren Verhältnissen – etwa einem Kfz-Hersteller, einem Halter, einem Fahrer, einer Werkstatt, einem Verkehrsdienst-Anbieter etc. – ist die Zuordnung häufig äußerst schwierig. Die Bundesregierung setzt sich daher dafür ein, das System der datenschutzrechtlichen Verantwortlichkeiten im Zuge der Verhandlungen einer Datenschutz-Grundverordnung auf EU-Ebene fortzuentwickeln.

6. Wie und durch welche aktuellen rechtlichen Regelungen werden gegenwärtige Formen der Datenerhebung, -verarbeitung und -nutzung in Kfz (vgl. Frage 1) geregelt bzw. können künftige Formen der Datenerhebung, -verarbeitung und -nutzung in Kfz (vgl. Frage 2) geregelt werden?

Für die Datenerhebung, -verarbeitung und -nutzung in Kfz gelten die allgemeinen datenschutzrechtlichen Regelungen. Das BDSG gilt für die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten durch öffentliche und nicht-öffentliche Stellen, um so den Einzelnen davor zu schützen, dass er durch den Umgang mit seinen personenbezogenen Daten in seinem Persönlichkeitsrecht beeinträchtigt wird, vgl. § 1 BDSG. In § 3a BDSG findet sich der Grundsatz der „Datenvermeidung“ bzw. „Datensparsamkeit“ wieder. Hiernach sind „Die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten und die Auswahl und Gestaltung von Datenverarbeitungssystemen (...) an dem Ziel auszurichten, so wenig personenbezogene Daten wie möglich zu erheben, zu verarbeiten oder zu nutzen. Insbesondere sind personenbezogene Daten zu anonymisieren oder zu pseudonymisieren, soweit dies nach dem Verwendungszweck möglich ist und keinen im Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck unverhältnismäßigen Aufwand erfordert.“

7. Sind nach Auffassung der Bundesregierung insbesondere das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) und das Telemediengesetz (TMG) auf im Kfz erhobene und vernetzt verarbeitete Daten anwendbar und hinreichend voneinander abgrenzbar?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wer sind die Verpflichteten, und welche Rechte können sich für Eigentümer und Nutzer des Kfz ergeben?

Abgrenzungsschwierigkeiten des BDSG mit dem spezielleren Telemediengesetz wären von vornherein nur dann denkbar, wenn bspw. internetbasierte Dienste (Telemedien gem. § 1 Absatz 1 TMG) in Fahrzeugen zur Anwendung kommen. Technisch ist dies in aktuellen Fahrzeugen möglich, die über entsprechende Infotainmentlösungen verfügen. Die geltenden datenschutzrechtlichen Vorschriften in den verschiedenen Gesetzen beanspruchen hierfür ebenfalls Geltung, ohne dass eine Regelungslücke erkennbar wäre. Es wird deshalb aktuell von datenschutzgerechter Ausgestaltung ausgegangen.

8. Bedarf es nach Auffassung der Bundesregierung im Hinblick auf Unklarheiten bei der Eröffnung des Anwendungsbereiches der Datenschutzgesetze für Fahrzeugdaten gesetzlicher Klarstellungen?

Spezielle Klarstellungen in Bezug auf Kfz-Daten bieten sich nur dann an, wenn es sich bei den Fragestellungen nicht um Querschnittsthemen handelt, die allgemein und technikneutral geregelt werden können. Dies ist nach Auffassung der Bundesregierung jedoch der Fall. Aus diesem Grund setzt sich die Bundesregierung dafür ein, das Datenschutzrecht insbesondere auf EU-Ebene weiterzuentwickeln und auf Phänomene wie Big Data oder das Internet der Dinge Antworten zu geben, die einerseits die Chancen des Internets wahren und andererseits den Betroffenen einen höchstmöglichen und effektiven Schutz bieten.

9. Bedarf es nach Auffassung der Bundesregierung bereichsspezifischer gesetzliche Maßnahmen des Verbraucherdatenschutzes rund um das Privat-Kfz, um den erheblichen Veränderungen des Realbereiches Rechnung zu tragen, und wenn nein, warum nicht?

Ob es spezifischer Regelungen für den Fahrzeugbereich bedarf, ist noch offen. Auf das sehr weit entwickelte bestehende Datenschutzrecht in der Bundesrepublik Deutschland und auf die Antwort zu Frage 8 wird im Übrigen verwiesen.

10. Sind die bestehenden gesetzlichen Vorgaben im Zusammenspiel mit dem bestehenden Aufsichtssystem der Datenschutzbehörden hinreichend geeignet, um insbesondere die erforderliche Transparenz für Verbraucherinnen und Verbraucher zu erreichen, welche Informationen in dem und um das Auto über sie verarbeitet werden?

Die datenschutzrechtlichen Vorgaben verlangen eine weitgehende Transparenz im Umgang mit Fahrzeugdaten mit Personenbezug. Die Kontrolle darüber, ob im Verhältnis zwischen der verantwortlichen Stelle und dem Betroffenen im Bereich der Fahrzeugdaten die datenschutzrechtlichen Vorgaben eingehalten werden, obliegt den Datenschutzaufsichtsbehörden. Diese sind in der Wahrnehmung ihrer Aufgaben völlig unabhängig.

11. Wie können nach Ansicht der Bundesregierung personenbezogene Daten von fahrzeugbezogenen Daten unterschieden werden?

Technische Messdaten in Fahrzeugsteuergeräten sind als solche zunächst nur personenbeziehbar, ohne dass eine Verknüpfung mit der natürlichen Person des Fahrers unmittelbar erfolgt. Die Personenbeziehbarkeit auf einen bestimmten Fahrer wird im Einzelfall nur im Fall des Hinzutretens weiterer Ereignisse oder besonderer Umstände von Bedeutung (bspw. im Fall eines schweren Unfalls). Angesichts dieser Ausgangslage ist die faktische Bedeutung einer Herstellung des Personenbezuges im Alltag der Fahrzeugnutzer eingeschränkt.

12. Wie kann nach Ansicht der Bundesregierung verhindert werden, dass fahrzeugbezogen erhobene Daten entkontextualisiert und zu personenbezogenen Daten gemacht werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

13. Kann nach Ansicht der Bundesregierung beim eCall oder bei der Car-to-Car-Kommunikation auf die vorhandene rechtliche Infrastruktur des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG) zurückgegriffen werden?

Die datenschutzrechtlichen Regelungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes gelten ausschließlich für Daten, die im Rahmen der Mauterhebung sowie der Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht erhoben werden.

14. Wie ist die Haltung der Bundesregierung zu den Empfehlungen des 52. Deutschen Verkehrsgerichtstages zu Fahrzeugdaten, insbesondere zu der Empfehlung, dass bei der freiwilligen oder vertraglich vereinbarten Datenübermittlung an Dritte Fahrzeughalter und Fahrer technisch und rechtlich in die Lage zu versetzen sind, diese zu kontrollieren und ggf. zu unterbinden?

Die Bundesregierung hält die Forderung des 52. Deutschen Verkehrsgerichtstages, Fahrzeughalter und Fahrer bei der freiwilligen oder vertraglich vereinbarten Datenübermittlung an Dritte technisch und rechtlich in die Lage zu versetzen, diese zu kontrollieren und ggf. zu unterbinden, für einen zielführenden Ansatz auf der Basis des geltenden Rechts.

15. In welchem Umfang kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung zu Regelanfragen von Strafverfolgungsbehörden an Carsharingunternehmen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

