

An das
Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie
Per Mail:
st1@bmvit.gv.at

Betrifft: Entwurf einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren festgelegt werden (Automatisiertes Fahren Verordnung – AutomatFahrV)
Stellungnahme des Datenschutzrates

Der Datenschutzrat hat in seiner **232. Sitzung am 2. Dezember 2016 einstimmig** beschlossen, zu der im Betreff genannten Thematik folgende Stellungnahme abzugeben:

1) Allgemeines

Mit dem vorliegenden Entwurf der AutomatFahrV sollen laut BMVIT die allgemeinen Anforderungen für das Testen von im Fahrzeug vorhandenen Assistenzsystemen oder automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen festgelegt und die ersten Anwendungsfälle geregelt werden.

2) Datenschutzrechtlich relevante Bestimmungen

Zu § 4 des Entwurfs:

Nach Abs. 2 dürfen mit dem Unfalldatenspeicher lediglich „Daten des Fahrzeuges“ aufgezeichnet werden. **Diese Formulierung ist insofern unklar, als nirgendwo verbindlich definiert ist, welche Daten überhaupt mit einem Unfalldatenspeicher aufgezeichnet werden dürfen.** Theoretisch könnten dies neben Daten aus den elektronischen Steuergeräten des Fahrzeugs auch

umweltbezogene Daten aus Videosensoren oder Videodaten aus einer Kamera, die den Fahrer überwacht, sein. In solchen Fällen bedürfte es spezifischer Vorkehrungen (etwa Zustimmung des Fahrers; ausreichend geringe Auflösung der Umweltkamera, um Personenbezug auszuschließen), um unzulässige Eingriffe in die Privatsphäre zu unterbinden.

Da der Testfahrer in der vorliegenden Konstellation stets bekannt sein dürfte, handelt es sich im Übrigen selbst bei einer Beschränkung auf Daten aus den elektronischen Steuergeräten des Fahrzeugs um personenbeziehbare Daten, welche etwa für die Frage der Feststellung des Verschuldens des Lenkers eine erhebliche Rolle spielen und diesen insofern belasten können.

Daraus folgt, dass die Datenarten in Unfalldatenspeichern aus Verhältnismäßigkeitsgründen auf das unbedingt für den/die verfolgten Zwecke Notwendige beschränkt werden müssen. Solange es keine allgemein gültige Standardisierung von in Unfalldatenspeichern aufgezeichneten Datenkategorien gibt, lässt die in Abs. 2 des Entwurfs vorgesehene Datenverwendung somit keinerlei Rückschlüsse auf die Grundrechtsbelastung zu.

Eine Lösung könnte darin bestehen, entweder in der Verordnung die zulässigerweise aufzuzeichnenden Datenkategorien abschließend zu nennen oder aber zumindest eine generelle Klarstellung dahin vorzusehen, dass ausschließlich Daten aus den elektronischen Steuergeräten des Testfahrzeuges aufgezeichnet werden dürfen, welche keine zur Identifizierung Dritter geeignete Daten beinhalten. Sollte anderes intendiert sein, läge wohl kein Unfalldatenspeicher vor, sondern ein Speicher für weitergehende Zwecke („Testzwecke?“), wie sie in Abs. 3 angesprochen werden.

In Abs. 3 des Entwurfs fällt auf, dass im Kern zwei verschiedene Zwecke parallel geregelt werden, nämlich nicht näher spezifizierte „Testzwecke“ und die Rekonstruktion von „kritischen Situationen und Unfällen“. Wie bereits oben angedeutet, erfordern aber diese verschiedenen Zwecke möglicherweise unterschiedliche Datenarten bzw. Speicher- und Verwendungsregelungen. Die restriktiven Zugriffsregelungen im zweiten Satz des Abs. 3 beziehen sich allem Anschein nach auf „Unfalldaten“, nicht

aber auf „Testdaten“ außerhalb von Unfällen. Insofern verstärkt die Regelung des Abs. 3 die Unklarheiten über die Reichweite der Datenverwendung nach Abs. 2.

Im Übrigen **fehlen jegliche Aussagen zur Wahrung der Datenintegrität im Unfalldatenspeicher bzw. über den (technischen) Zugriffsschutz**. Ohne einen solchen können die bezüglichen Daten im Unfallfall voraussichtlich nicht als „gerichts-feste“ Beweismittel herangezogen werden.

Sonstiges:

Es bleibt insgesamt unklar, wie leistungsfähig die Sensorik der angedachten Testfahrzeuge in Bezug auf aus der Umwelt aufgenommene Informationen sein soll (Stichworte: „Autobahn-pilot“, „teleoptiertes Fahren“, Fahren im „autonomen Folgemodus“) bzw. ob sich daraus auch die Erhebung und Speicherung von direkt personenbezogenen bzw. – unter Rückgriff auf weitere Daten (Bsp.: Zulassungsregister) – personenbezieh-baren Daten ergibt.

Der Datenschutzrat nimmt zur Kenntnis, dass eine umfassende Überarbeitung vorgenommen wird. Vor dem Hintergrund der in der Verordnung geregelten Datenverwendung wäre die gesetzliche Grundlage für dieses Vorhaben zu prüfen.

6. Dezember 2016
Für den Datenschutzrat
Der Vorsitzende:
MAIER

Elektronisch gefertigt