

Mobilitätsdatenverwaltung durch Datentreuhänder – Anwendungsfälle im geltenden und zukünftigen Verkehrsrecht

Prof. Dr. Julius Reiter / Dr. Olaf Methner

Baum Reiter & Kollegen Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

kanzlei@baum-reiter.de

Herbstakademie 2022



MEHR FORTSCHRITT WAGEN

BÜNDNIS FÜR
FREIHEIT, GERECHTIGKEIT
UND NACHHALTIGKEIT

„Wir schaffen ein **Mobilitätsdatengesetz** und stellen freie Zugänglichkeit von Verkehrsdaten sicher. Zur wettbewerbsneutralen Nutzung von Fahrzeugdaten streben wir ein **Treuhänder-Modell** an, das Zugriffsbedürfnisse der Nutzer, privater Anbieter und staatlicher Organe sowie die Interessen betroffener Unternehmen und Entwickler angemessen berücksichtigt [...].“ (S. 52)

KOALITIONSVERTRAG ZWISCHEN
SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN UND FDP

Mobilitätsdaten im Fahrzeug:

- Sensoren: technische Daten (Fahrassistenzsysteme u.a.), Standort-/Geschwindigkeitsdaten etc.
- Umgebungsdaten: Verkehrssituation, Straßenzustand, Wetter etc.
- Fahrverhalten
- Services: Entertainment, Kommunikationsdienste etc.



1. Einleitung

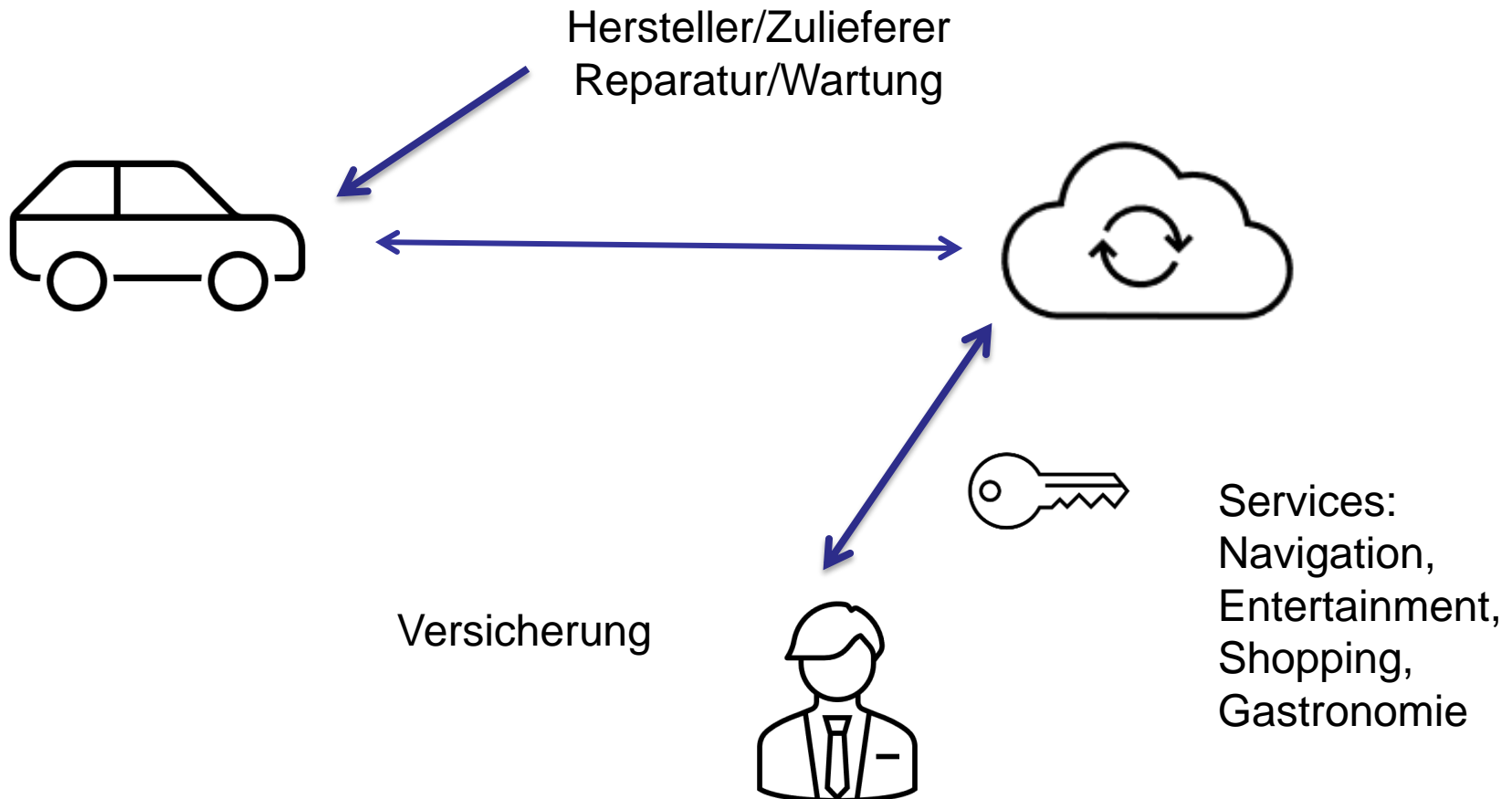
Zielkonflikt: Wer ist berechtigt, über Fahrzeugdaten zu verfügen?

→ „faktische Datenhoheit“ des Fahrzeugherstellers?

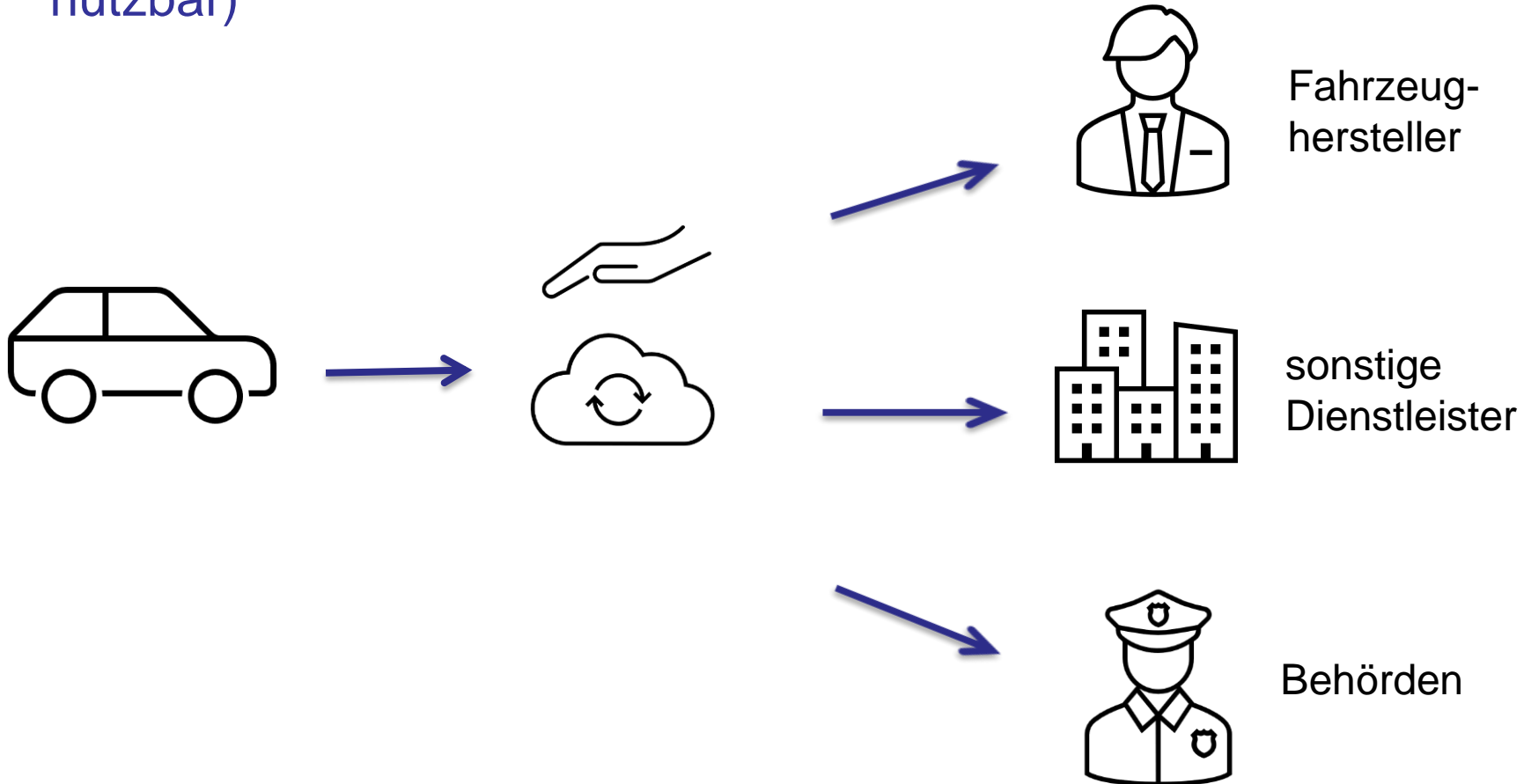


1. Einleitung

Interessenten für Fahrzeugdaten

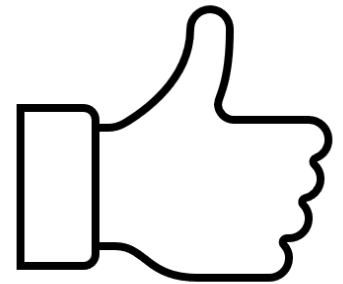


Lösungsvorschlag: Einführung eines Treuhändermodells (neutral, herstellerunabhängig, kontrolliert, wirtschaftlich nutzbar)



Vorteile des Treuhändermodells

- ▶ multifunktionales Scharnier zwischen datenschutzrechtlichen + wirtschaftlichen Stoßrichtungen
- ▶ kontrollierter Zugang zu Mobilitätsdaten
- ▶ Sicherstellung/Überwachung Einwilligung und ggf. Gewährleistung datenschutzrechtlicher Ansprüche
- ▶ Identifizierung/Authentifizierung
- ▶ Grundsätzlich freie Verfügung durch Betroffene
- ▶ sichere Übermittlung von Daten nach festgelegten Standards
- ▶ kein unbefugter Zugriff auf Daten von Dritten
- ▶ Lösung von Interessenkonflikten zwischen Unternehmen und Privatpersonen



2. Einzelheiten des Treuhändermodells

- ▶ 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2018 → Speicherung der in § 63a Abs. 1 StVG genannten Daten sowohl im Fahrzeug als auch bei unabhängigem Dritten
- ▶ Zweck dieser Daten: Verbesserung Unfallaufklärung, kommerzielle Zwecke
- ▶ Folge: Weder Versicherungen noch Hersteller oder andere wirtschaftlich Interessierte erhalten Zugang zum Datenpool.
- ▶ Entwicklung eines **Trust-Center**, um Transparenz zu wahren
→ Nutzer erhält Möglichkeit, die beim Treuhänder gespeicherten Daten nachvollziehbar zu verwalten

Entwicklung von Diensten, die der Datentreuhänder anbietet...

- ▶ Anonymisierung und Pseudonymisierung von Daten für bestimmte Zwecke
- ▶ Aufbereitung und Zurverfügungstellung von Mobilitätsdaten abhängig von ihrem Nutzungszweck

Bezugsmöglichkeit der Daten beim Treuhänder:

- Auskunftsschnittstelle, über die Fahrzeugnutzer Einsicht in die über ihn erhobenen Daten erhält
- Datenplattform in Form eines Datenraums, in dem zB anonymisierte Daten zwischen Akteuren der Wirtschaft und des öffentlichen Lebens geteilt werden können
- Schnittstelle zur Bereitstellung von anonymisierten od. pseudonymisierten Daten für die Forschung

2.1 Ausgestaltung und Anforderungen

sowohl bei Datenspeicherung im Fahrzeug (oder in anderen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen) als auch bei Übertragung an externes Backend:

→ **Schutz vor unbefugtem Zugriff Dritter!**



Art 32 Abs. 1 DS-GVO:

„Unter Berücksichtigung des Stands der Technik, der Implementierungskosten und der Art, des Umfangs, der Umstände und der Zwecke der Verarbeitung sowie der unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwere des Risikos für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen treffen der Verantwortliche und der Auftragsverarbeiter geeignete technische und organisatorische Maßnahmen, um ein dem Risiko angemessenes Schutzniveau zu gewährleisten [...].“

Grundsätze der IT-Sicherheit

1. Grundsatz der Vertraulichkeit

Nur Befugte dürfen von den Daten Kenntnis erlangen

2. Grundsatz der Verfügbarkeit

Daten müssen zeitgerecht zur Verfügung stehen und ordnungsgemäß verarbeitet werden können.

3. Grundsatz der Authentizität

Daten müssen ihrem Ursprung zugeordnet werden können.

4. Grundsatz der Integrität

Daten müssen während der Verarbeitung unverfälscht, vollständig und widerspruchsfrei bleiben.



In der Praxis...?

Identifizierungs- und Autorisierungs-Management!

Nachweis, die Anforderungen an die Datensicherheit zu erfüllen, könnte gem. **Art. 32 Abs. 3 DS-GVO** durch eine nach **Art. 43 Abs. 1 S. 1 DS-GVO i.V.m § 39 BDSG akkreditierte Zertifizierungsstelle** erfolgen.

2.2 Bedenken gegen das Treuhändermodell



- ▶ Grundsatz der Datenminimierung: Verstoß gegen Grundsatz der Datenminimierung gem. Art. 5 Abs. 1 lit. c) DS-GVO durch Cloud-Lösung (noch notwendiges Maß)?
- ▶ Grundsatz der Datenübertragbarkeit (Portabilität) gem. Art. 20 DS-GVO?
- ▶ Berücksichtigung des Kopplungsverbots nach Art. 7 Abs. 4 DS-GVO im Falle einer Wahlmöglichkeit zwischen Speicherung im Fahrzeug oder auch beim Treuhänder (bspw. beim Abschluss von Versicherungsverträgen)?

3. Anwendungsbereiche des Treuhändermodells

3.1 OBFCM-Daten



Seit dem 1. Januar 2021 müssen alle neu zugelassenen Pkw-Modelle (Klasse M1) verpflichtend mit einer fahrzeuginternen "Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff-/Stromverbrauch" ausgerüstet sein, der sog. **OBFCM-Einrichtung** (engl. On-Board Fuel Consumption Monitoring).

Die Daten aus dem OBFCM dienen dem Gesetzgeber zur Feststellung von **Abweichungen** zwischen den **Laborwerten** und den **Verbrauchswerten im tatsächlichen Fahrbetrieb**. Damit soll die Lücke zwischen Prüfstandsmessungen und Realemissionen weiter reduziert werden, um noch realistischere Verbrauchsangaben für die Fahrzeughalter zu erhalten.

[https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/assistenzsysteme/obfcm/#:~:text=OBFCM%2DEinrichtung%20\(engl.,den%20Verbrauchswerten%20im%20tats%3%A4chlichen%20Fahrbetrieb](https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/assistenzsysteme/obfcm/#:~:text=OBFCM%2DEinrichtung%20(engl.,den%20Verbrauchswerten%20im%20tats%3%A4chlichen%20Fahrbetrieb)

- ▶ OBFCM-Daten werden über standardisierte Schnittstelle versandt; Erfassung Antriebstechnik bei Plug-In-Fahrzeugen
- ▶ Koalitionsvertrag: mind. 15 Mio Elektro-Pkw 2030
 - ▶ **Privilegierung von Hybriden zukünftig nur noch, wenn Fahrzeug > 50 % im elektrischen Fahrbetrieb betrieben wird**
- ▶ ab 2023: Erhebung der Daten im Rahmen der Hauptuntersuchung, Speicherung bei Zentraler Stelle (§ 6 Abs. 1 Nr. 7 StVG) – dauerhafte Übertragung der Daten bislang nicht vorgesehen
 - ▶ hierfür könnte Datentreuhänder eingerichtet werden:
 - ▶ **Übermittlung Daten an EU-Kommission**
 - ▶ **Ermittlung und Aufbereitung Daten bei steuerlicher Privilegierung von Hybriden (wenn gesetzl. Ermächtigung (+), Weitergabe an Finanzbehörden und Halter denkbar**
 - ▶ **interessant für Fahrzeughalter: Abfrage ermittelter Verbrauchswerte bei Datentreuhänder → Gewährleistungsansprüche?**

3.2 Kilometerstandsangaben

- ▶ derzeit: Auskunftsanspruch gegen KBA (§ 39a StVG) sowie gem. § 15 DS-GVO gegenüber den Stellen, die Fahrzeugdaten nach 29 StVZO erhalten
 - ▶ Ziel dieser Auskünfte: Aufdecken von Tachomanipulationen, Steigerung Transparenz bei Kauf und Verkauf von Gebrauchtwagen, Verbesserung Verkehrssicherheit
- ▶ Mögliche Einrichtung eines Datentreuhänders
 - ▶ Zweck der Datentreuhänderschaft: Transparenz, Verbesserung Verkehrssicherheit

3.3 Fahrzeugdiagnosedaten

- ▶ „Extended-Vehicle-Konzept“
 - ▶ Fahrzeughersteller bislang mit exklusivem Zugang zu Fahrzeugdiagnosedaten, Wartungsinformationen und ähnlichen technischen Daten
 - ▶ Ferndiagnosen durch unabhängige Werkstätten oder Serviceanbieter grundsätzlich nicht möglich, da Fahrzeughersteller ihre Fahrzeuge als geschlossene Systeme gestaltet haben

→ Treuhändermodell als Lösung, um Wartungs- und Diagnosedaten an verschiedene berechnigte Empfänger (Hersteller, Werkstätten, Verkehrsbehörden, Überwachungsinstitutionen etc.) zu übermitteln

Neu: „Shared-Server-Konzept“ im Rahmen der „Cooperative Intelligent Transport System“-Initiative der EU-Kommission

→ wichtig: Server nicht unter Kontrolle der Fahrzeughersteller, sondern befindet sich bei neutraler Instanz



4. Einklang mit europäischen Rechtsvorschriften

„Data Governance Act“ und „Data Act“

4.1 Data Governance Act (DGA)

- ▶ Verordnung vom 16.05.2022
- ▶ Ziele:
 - ▶ Schaffung solider Verfahren, um Wiederverwendung bestimmter Kategorien geschützter Daten des öffentlichen Bereichs zu erleichtern
 - ▶ Rahmen für Datenvermittlungsdienste, Förderung „Daten-Altruismus“ in der EU
- ▶ Rahmen für neues Geschäftsmodell Datenvermittlungsdienst
- ▶ effektivere Ausübung der Rechte von Einzelpersonen im Rahmen der DS-GVO (persönliche Datenräume, Daten-Wallets, aber auch Datentreuhänder)
- ▶ Freiwillige Zurverfügungstellung von Daten zum Wohl der Allgemeinheit (zB für Forschungsprojekte)

4.2 Data Act (Entwurf im Februar 2022 vorgelegt)

- ▶ Zukünftig sollen allein die Nutzer vernetzter Geräte und Maschinen darüber entscheiden dürfen, wie mit Daten umgegangen werden soll, an deren Erzeugung sie mitgewirkt haben (Gestaltung von Produkten u. Dienstleistungen für tatsächlichen Datenzugang)
- ▶ Vereinfachung für Nutzer bei Wechseln des Anbieters von Datenverarbeitungsdiensten
- ▶ **ABER:** nach bisherigem keine Lösung der „Gatekeeperposition“ der Hersteller datenproduzierender Produkte → Nutzer weiterhin auf Mitwirkung des Geräteherstellers angewiesen
- ▶ **Datentreuhänder wäre hingegen Garant für Erfüllung des Zugangsanspruchs.**

5. Zusammenfassung

- ▶ Datentreuhänder ermöglicht **sichere, datenschutzkonforme, diskriminierungsfreie, neutrale Speicherung und Zurverfügungstellung** von Mobilitätsdaten (nach geltendem Recht bereits für § 63a StVG relevant).
- ▶ Ausweitung des Modells auf weitere Daten möglich:
 - ▶ OBFCM-Daten
 - ▶ Kilometerstandangaben
 - ▶ Diagnosedaten
- ▶ datenschutz- und wettbewerbsrechtliche Vorteile
- ▶ weitestgehender Ausschluss von Manipulationsmöglichkeiten
- ▶ durch neutrales Backend datenschutzkonforme Speicherung
- ▶ im Einklang mit aktuellen europarechtlichen Regelungen

Bildnachweis

- ▶ Bildschirmfoto Koalitionsvertrag:
https://www.fdp.de/sites/default/files/2021-11/Koalitionsvertrag%202021-2025_0.pdf
- ▶ Bild Autocockpit: https://stock.adobe.com/de/images/back-cropped-view-of-automobile-wheel-and-male-enjoying-roadway-in-contemporary-motorized-transport-for-travel-selective-focus-on-autonomous-head-up-during-destination-driving-in-comfortable-car/378170964?prev_url=detail
- ▶ Bild EU-Flagge: https://stock.adobe.com/de/images/european-union-flags-waving-in-the-wind/295950987?prev_url=detail