

# **Gemeinsame Erklärung der Konferenz der unabhängigen Datenschutzbehörden des Bundes und der Länder und des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)**

## **Datenschutzrechtliche Aspekte bei der Nutzung vernetzter und nicht vernetzter Kraftfahrzeuge**

### **Vorbemerkung**

Bereits heute benötigt und produziert das moderne Kraftfahrzeug eine Vielzahl an Daten. Aufgrund der fortschreitenden informationstechnischen Ausstattung der Kraftfahrzeuge und deren Anbindung an das Internet sowie der Vernetzung der Verkehrsteilnehmer untereinander wird sich dieser Trend fortsetzen und in den kommenden Jahren zu weitreichenden Veränderungen im Straßenverkehr führen. Darüber hinaus entstehen zahlreiche neue Fahrzeugfunktionen und Verkehrstelematikanwendungen, z.B. in den Bereichen Service und Multimedia. Die Digitalisierung und insbesondere die Vernetzung bergen neben den unbestreitbaren Vorteilen für die Verkehrssicherheit und den Komfort zugleich auch Risiken für die Persönlichkeitsrechte der Fahrzeugnutzer. Vor diesem Hintergrund halten die unabhängigen Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder und der VDA nachfolgende datenschutzrechtliche Aspekte für besonders relevant<sup>1</sup>.

1. **Personenbezogenheit:** Bei der Nutzung eines modernen Kraftfahrzeugs wird permanent eine Vielzahl von Informationen erzeugt und verarbeitet. Insbesondere bei Hinzuziehung weiterer Informationen können die anfallenden Daten auf den Halter oder auch auf den Fahrer und Mitfahrer zurückführbar sein und Informationen über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmbar Person enthalten. Die bei der Kfz-Nutzung anfallenden Daten sind jedenfalls dann personenbezogen im Sinne des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG), wenn eine Verknüpfung mit der Fahrzeugidentifikationsnummer oder dem Kfz- Kennzeichen vorliegt.
2. Entscheidend ist der **Zeitpunkt der Datenerhebung** durch eine verantwortliche Stelle im Sinne des Bundesdatenschutzgesetzes. Hier ist zu unterscheiden, ob es sich um Kraftfahrzeuge handelt, bei denen eine Datenspeicherung innerhalb des Fahrzeuges stattfindet („offline“), oder ob eine Übermittlung von Daten aus dem Fahrzeug heraus erfolgt („online“), wie etwa bei der Übermittlung und Speicherung von Fahrzeugdaten auf Backend-Servern.

---

<sup>1</sup> Datenschutzrechtliche Fragestellungen, die sich bei der Besitzüberlassung eines Kfz z. B. im Rahmen eines Dienst- oder Arbeitsverhältnisses oder einer Vermietung ergeben, sind nicht Gegenstand des vorliegenden Papiers.

Bei „Offline“-Autos ist von einer Datenspeicherung ohne vorherige Erhebung auszugehen. Eine Erhebung liegt mangels Erfüllung des Tatbestandes des § 3 Abs. 3 BDSG nicht vor; gleichwohl fallen anlässlich der Kfz-Nutzung Daten an, die im Fahrzeug abgelegt werden. Diese Daten müssen geschützt werden und machen - vergleichbar der Regelung in § 6c BDSG (Mobile personenbezogene Speicher- und Verarbeitungsmedien) - auch eine Sicherung des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung erforderlich. Erst wenn die im Fahrzeug abgelegten Daten z.B. von einer Werkstatt für Reparaturzwecke ausgelesen werden, kommt es zu einer Erhebung durch eine verantwortliche Stelle nach § 3 Abs. 3 BDSG.

Bei „Online“-Autos findet bereits im Zeitpunkt der Datenkommunikation aus dem Fahrzeug heraus eine Erhebung durch eine verantwortliche Stelle im Sinne des § 3 Abs. 3 BDSG statt.

3. **Verantwortliche Stelle:** Auch für die Identifikation der verantwortlichen Stelle im Sinne des § 3 Abs. 7 BDSG ist zwischen „Offline“- und „Online“-Autos zu differenzieren.

Bei „Offline“-Autos wird derjenige, der personenbezogene Fahrzeugdaten aus dem Fahrzeug ausliest (d.h. erhebt) und anschließend verarbeitet, zur verantwortlichen Stelle. Hierbei wird es sich in der Regel um Werkstätten handeln.

Auch wenn die Hersteller bei „Offline“-Autos regelmäßig mangels Erhebung nicht bereits beim „Entstehen“ der Daten verantwortliche Stelle sind, trifft diese unter anderem nach dem Gedanken „Privacy by Design“ dennoch eine Verantwortung im Hinblick auf den Datenschutz. Dies gilt insbesondere, weil der Hersteller im Rahmen seiner technischen Gestaltungsmöglichkeiten (Art und Umfang von Schnittstellen, Zugriffsmöglichkeiten, Verfolgung der in § 3a BDSG niedergelegten Grundsätze von Datenvermeidung und -sparsamkeit) Einfluss auf die zeitlich nach hinten verlagerte Erhebung und Verarbeitung hat (vergleichbar der Regelung in § 6c BDSG). Sofern es um die technischen Gestaltungsmöglichkeiten geht, sind die Hersteller auch bei dieser Fahrzeugkategorie als Ansprechpartner für die Datenschutzaufsichtsbehörden anzusehen.

Bei „Online“-Autos sind diejenigen als verantwortliche Stellen anzusehen, die personenbezogene Daten erhalten, d. h. in der Regel die Hersteller und gegebenenfalls dritte Dienste-Anbieter. Insbesondere wenn Hersteller Zusatzdienstleistungen für das Kfz anbieten und dabei in ihren Backend-Servern Daten speichern, sind sie verantwortliche Stelle für diese Datenverarbeitung.

4. Die **Zulässigkeit der Datenerhebung und -verarbeitung** kann sich insbesondere aus § 28 Abs. 1 S. 1 Nrn. 1 oder 2 BDSG, §§ 11 ff. Telemediengesetz oder aus einer Einwilligung ergeben, die den Voraussetzungen des § 4a BDSG genügt.

Wie die Informationen über Datenerhebungs- und -verarbeitungsvorgänge aufbereitet sein müssen, um Teil des Vertrags oder Grundlage für eine ggf. relevante informierte Einwilligung sein zu können (ausführliche Informationen im Sinne eines Verfahrensverzeichnis oder strukturierte, überblicksartige Informationen), bleibt Frage des Einzelfalls. Der Erstkäufer kann die notwendigen Informationen jedenfalls vom Verkäufer (Hersteller oder herstellergebundener Händler) erhalten.

Grundsätzlich sind die wichtigsten Informationen zur Datenverarbeitung in allgemein verständlicher Form auch in der Borddokumentation nachlesbar vorzuhalten, die der Hersteller bereitstellt.

5. Gegenüber dem Hersteller besteht ein unentgeltliches **Auskunftsrecht** des Halters über seine durch den Hersteller erhobenen und gespeicherten personenbezogenen Daten nach § 34 BDSG. Darüber hinaus besteht aus § 34 BDSG kein datenschutzrechtliches Auskunftsrecht des Halters gegenüber dem Hersteller allein aufgrund dessen Gesamtverantwortung für die Gestaltung der datenspeichernden Systeme. Die Fahrzeughalter von „Offline“-Autos haben die Möglichkeit des Auslesens von Daten, ggf. mithilfe von Sachverständigen, was nicht zwingend unentgeltlich sein muss. Aufgrund des Transparenzgebots muss der Betroffene sich unentgeltlich und ohne sachverständige Hilfe über die Grundsätze der Datenverarbeitungsvorgänge einschließlich zumindest der Art der verarbeiteten personenbezogenen Daten beim Hersteller informieren können.
6. In Bezug auf die **Datenhoheit** sollen die Fahrzeugnutzer durch verschiedene Optionen über die Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten selbst bestimmen können. Die Automobilhersteller streben an, durch standardisierte Symbole im Cockpit den aktuellen Vernetzungsstatus des Fahrzeugs erkennbar anzuzeigen und Möglichkeiten der jederzeitigen Aktivierung und Deaktivierung dieses Status' vorzusehen. Einschränkungen der Lösbarkeit bestehen bei rechtlichen Verpflichtungen oder dann, wenn entsprechende Daten im Zusammenhang mit Garantie- sowie Gewährleistungen oder der Produkthaftung von Bedeutung sind oder deren Verfügbarkeit für den sicheren Fahrzeugbetrieb erforderlich ist. Vom Nutzer eingegebene Informationen (z.B. Komfortdaten wie Sitzeinstellung, bevorzugte Radiosender, Navigationsdaten, E-Mail-/SMS-Kontaktdaten, etc.) muss der Nutzer jederzeit selbst ändern oder zurückstellen können.