



Die Bundesbeauftragte
für den Datenschutz und
die Informationsfreiheit

Positionen der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit

zum

Entwurf eines (...) Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Bundestags-Drucksache 18/11300

Bonn, den 16.03.2017

Mit meinem Schreiben vom 13.02.2017 an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages hatte ich bereits dargelegt, dass der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes die zur Wahrung der berechtigten Interessen der betroffenen Fahrer erforderlichen datenschutzrechtlichen Regelungen vermissen lässt.

Zudem hatte ich darauf hingewiesen, dass jede gesetzliche Regelung zur verpflichtenden Einführung elektronischer Fahrdatenspeicher datenschutzrechtlich normklar und bestimmt sein sollte.

Wie nachfolgend aufgeführt halte ich daher die folgenden Änderungen des Entwurf eines (...) Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BT-Drs. 18/11300) für unbedingt notwendig:

Artikel 1 (Änderung des StVG)

1. § 63 a StVG-neu-E

§ 63 a StVG-neu-E lautet:

§ 63a Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

(1) Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion gemäß § 1a zeichnen nach dem Stand der Technik entsprechend der internationalen Vorgaben jeweils auf, ob das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird. Wird der Fahrzeugführer durch das hoch- oder vollautomatisierte System gemäß § 1a aufgefordert, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen, oder tritt eine technische Störung des hoch- oder vollautomatisierten Systems auf, findet gleichfalls eine Aufzeichnung nach dem Stand der Technik entsprechend den internationalen Vorgaben statt.

(2) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind den nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden auf deren Verlangen zu übermitteln. Die übermittelten Daten dürfen durch diese gespeichert und genutzt werden. Der Umfang der Datenübermittlung ist auf das Maß zu beschränken, das für den Zweck der Feststellung des Absatzes 1 im Zusammenhang mit der eingeleiteten Kontrolle durch diese Behörden notwendige ist. Davon unberührt bleiben die allgemeinen Regelungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten.

(3) Dritten sind die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten zu übermitteln, wenn sie glaubhaft machen, dass

1. die Daten zur Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit einem in § 7 Absatz 1 geregelten Ereignis erforderlich sind und

2. das entsprechende Kraftfahrzeug mit automatisierter Fahrfunktion an diesem Ereignis beteiligt war. Absatz 2 Satz 2 findet entsprechend Anwendung.

(4) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind spätestens nach drei Jahren zu löschen.“

Vorschlag BfDI:

§ 63a Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

(1) **Das Speichermedium des Kraftfahrzeuges** mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion gemäß § 1a zeichnet nach dem Stand der Technik entsprechend der internationalen Vorgaben jeweils auf, ob das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird. Wird der Fahrzeugführer durch das hoch- oder vollautomatisierte System gemäß § 1a aufgefordert, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen, oder tritt eine technische Störung des hoch- oder vollautomatisierten Systems auf, findet gleichfalls eine Aufzeichnung nach dem Stand der Technik entsprechend der internationalen Vorgaben statt.

(2) Die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten sind den nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden auf deren Verlangen **von dem Fahrzeugführer nach Absatz 1** zu übermitteln, **wenn dies im Zusammenhang mit der Beteiligung des von ihm geführten Fahrzeugs nach Absatz 1 an einem Ereignis nach § 7 Absatz 1 erforderlich ist.** Die übermittelten Daten dürfen durch diese **zu dem in Satz 1 genannten Zweck** gespeichert und genutzt werden. Der Umfang der Datenübermittlung **nach Satz 1 ist auf die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten zu beschränken, die in zeitlicher Hinsicht im Zusammenhang mit dem Ereignis nach § 7 Absatz 1 stehen.** Davon unberührt bleiben die allgemeinen Regelungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten.

(3) Dritten sind die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten **von dem Fahrzeugführer nach Absatz 1** zu übermitteln, wenn sie glaubhaft machen, dass

1. die **nach Absatz 1 gespeicherten** Daten zur Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen im Zusammenhang mit einem in § 7 Absatz 1 geregelten Ereignis erforderlich sind und

2. das entsprechende Kraftfahrzeug mit automatisierter Fahrfunktion an diesem Ereignis beteiligt war. Absatz 2 Satz 2 findet entsprechend Anwendung.

(4) Die **gemäß Absatz 2 übermittelten** Daten **sind von den in Absatz 2 Satz 1 genannten Landesbehörden und die gemäß Absatz 3 übermittelten Daten von den in Absatz 3 genannten Dritten** drei Jahre **nach dem Ereignis nach § 7 Absatz 1 zu löschen.**“

Begründung:

1. § 63 a Absatz 1 Satz 1 StVG-neu-E

In § 63 a Absatz 1 StVG-neu-E bedarf es einer Präzisierung durch Ersetzung des Wortes „Kraftfahrzeuge“ durch die Worte „Das Speichermedium des Kraftfahrzeuges“.

Denn nicht das Kraftfahrzeug als solches zeichnet auf, ob es durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird, sondern das in ihm eingebaute Speichermedium.

Außerdem weise ich auf folgendes hin:

Das Speichermedium soll aufzeichnen,

- ob das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird,
- der Fahrzeugführer durch das hoch- oder vollautomatisierte System aufgefordert wird, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen,
- sowie das Vorliegen einer technischen Störung des hoch- oder vollautomatisierten Systems.

Diesbezüglich sind bisher keine Regelungen vorgesehen, mit welchen technischen Parametern sichergestellt wird, dass und für welchen Zeitraum das Speichermedium ausschließlich diese Informationen aufzeichnet. Außerdem muss gewährleistet sein, dass die Integrität, Vertraulichkeit und Verfügbarkeit bei der Aufzeichnung und Übermittlung der Fahrdaten gewahrt wird. Ich rege an, dass solche Regelungen in einer technischen Richtlinie des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik getroffen werden.

2. § 63 a Absatz 2 Satz 1 StVG-neu-E

Die vom Bundeskabinett verabschiedete Fassung von § 63 a Absatz 2 Satz 1 StVG-neu-E entspricht nicht den datenschutzrechtlichen Erfordernissen an Normenklarheit und Bestimmtheit. Denn sie enthält hinsichtlich der vorgesehenen Übermittlung von Aufzeichnungen des Speichermediums des Kraftfahrzeugs, ob das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird, weder eine Regelung dazu, wer zur Übermittlung verpflichtet ist, noch wer Empfänger dieser Übermittlung sein soll.

In § 63 a Absatz 2 Satz 1 StVG-neu-E fehlt es an der Normierung einer Beschränkung der Übermittlungen auf das Erforderliche.

Mein Formulierungsvorschlag arbeitet alle oben genannten, bisher fehlenden Elemente in § 63 a Absatz 2 Satz 1 StVG-neu-E ein. Dies betrifft den Fahrzeugführer nach Absatz 1 als Übermittlungsverpflichteten, die nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden als Übermittlungsempfänger und eine Beschränkung der zu übermittelnden Daten auf das in diesem Zusammenhang Erforderliche, nämlich wenn dies im Zusammenhang mit der Beteiligung des von ihm geführten Fahrzeugs nach Absatz 1 an einem Ereignis nach § 7 Absatz 1 StVG - also an einem Unfall - erforderlich ist.

3. § 63 a Absatz 2 Satz 2 StVG-neu-E

In der von der vom Bundeskabinett verabschiedeten Fassung fehlt eine Regelung zur Verknüpfung der Speicherungs- und Nutzungsbefugnis mit einer entsprechenden Zweckbindung der nach § 63 a Absatz 2 Satz 1 StVG-neu-E vom Fahrzeugführer an die nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden zu übermittelnden Aufzeichnungen des Speichermediums des Kraftfahrzeugs, ob das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird.

Die Einfügung dieser Zweckbindungsregelung erfolgt durch die Einfügung der Worte „zu dem in Satz 1 genannten Zweck“ nach den Worten „durch diese“ und vor dem Wort „gespeichert“.

4. § 63 a Absatz 2 Satz 3 StVG-neu-E

§ 63 a Absatz 2 Satz 3 StVG-neu-E enthält bisher keine Regelungen dazu, die den Umfang der Datenübermittlung nach § 63 a Absatz 2 Satz 1 StVG-neu-E Satz 1 auf

diejenigen nach Absatz 1 aufgezeichneten Daten beschränkt, die in zeitlicher Hinsicht im Zusammenhang mit dem Ereignis nach § 7 Absatz 1 StVG - also einem Unfall- stehen und damit auf das in diesem Zusammenhang Erforderliche.

Dieses bisher fehlende Regelungselement ist dadurch in meinem Formulierungsvorschlag enthalten, dass die bisherige Formulierung von § 63 a Absatz 2 Satz 3 StVG-neu-E durch die Worte ersetzt wird:

„Der Umfang der Datenübermittlung nach Satz 1 ist auf die gemäß Absatz 1 aufgezeichneten Daten zu beschränken, die in zeitlicher Hinsicht im Zusammenhang mit dem Ereignis nach § 7 Absatz 1 stehen.“

5. § 63 a Absatz 3 Satz 1 vor Nummer 1 StVG-neu-E

Die vom Bundeskabinett verabschiedete Fassung von § 63 a Absatz 3 Satz 1 vor Nummer 1 StVG-neu-E enthält keine Regelung dazu, wer Übermittelnder an Dritte ist. Dies ist der Fahrzeugführer, so dass in § 63 a Absatz 3 Satz 1 vor Nummer 1 StVG-neu-E nach dem Wort „Daten“ und vor den Worten „zu übermitteln“ die Worte „von dem Fahrzeugführer nach Absatz 1“ eingefügt werden müssen, um hier durch Benennung des Übermittelnden dem Bestimmtheitsgrundsatz Genüge zu tun

6. § 63 a Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 StVG-neu-E

In Nummer 1 bedarf es einer Präzisierung, um welche gespeicherten Daten es sich handelt, die durch den Fahrzeugführer an Dritte übermittelt werden sollen.

Sie wird dadurch erreicht, dass in § 63 a Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 StVG-neu-E und vor dem Wort „Daten“ und nach dem Worten „die“ die Worte „nach Absatz 1 gespeicherten“ eingefügt werden

7. § 63 a Absatz 4 StVG-neu-E

Die vorliegende Fassung dieser Löschvorschrift enthält weder die gebotene Differenzierung der zur Löschung anstehenden Daten, nämlich der bei den Landesbehörden nach Absatz 2 vorhandenen Daten, und der durch die Dritten nach Absatz 3 vorhandenen Daten.

Es fehlt auch die Benennung der zur Löschung Verpflichteten, nämlich die Landesbehörden nach Absatz 2 bezüglich der durch sie nach Absatz 2 vorhandenen Daten, und die Dritten bezüglich der durch sie nach Absatz 3 vorhandenen Daten.

Ferner enthält die Vorschrift zwar eine Löschrfrist von drei Jahren, nicht aber die Benennung des Ereignisses, mit dem der Drei-Jahres-Zeitraum beginnt.

In die von mir vorgeschlagene Fassung

„Die gemäß Absatz 2 übermittelten Daten sind von den in Absatz 2 Satz 1 genannten Landesbehörden und die gemäß Absatz 3 übermittelten Daten von den in Absatz 3 genannten Dritten drei Jahre nach dem Ereignis nach § 7 Absatz 1 zu löschen.“

sind die genannten fehlenden Elemente eingearbeitet.

Durch die Übernahme der vorgenannten Vorschläge wird auch einem anderen datenschutzpolitischen Anliegen Rechnung getragen. Denn durch diese Fassung wird der ansonsten bestehende Gefahr begegnet, dass aus § 63 a StVG-neu-E in der bisherigen Fassung eine Befugnis zum Einbau von Fahrtenschreibern in Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion herausgelesen werden könnte.

8. Zusätzliche Anregung in § 63 a Absatz 1 Sätze 1 und 3 StVG-neu-E

Nach § 63 a Absatz 1 StVG-neu-E sollen Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion nach dem Stand der Technik entsprechend den „internationalen Vorgaben“ jeweils aufzeichnen, ob das Kraftfahrzeug durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird.

:

Die pauschale Bezugnahme auf „internationale Vorgaben“ ist nicht hinreichend bestimmt zur Begründung der Aufzeichnungspflicht. Erforderlich ist vielmehr eine Bezugnahme auf eine konkrete internationale Regelung.

Der Erklärung vom 24.09.2016 zum G7-Verkehrsmistertreffen in Japan ist zu entnehmen, dass die G7-Verkehrsmistern sich der Notwendigkeit der Schaffung internationaler Regelungen in diesem Bereich bewusst sind, insbesondere wenn es dort heißt:

„Auf dem letzten G7-Verkehrsmistertreffen identifizierten wir Themen wie die Förderung einer internationalen Standardisierung, die Sicherstellung des Datenschutzes

und der Cyber-Sicherheit, die Behandlung rechtlicher Aspekte und die Ermöglichung der Forschungskoordination in Bezug auf das automatisierte und vernetzte Fahren.“

Die G7-Verkehrsminister sollten also auf eine zügige Implementierung von Regelungen zum automatisierten Fahren in die UN-ECE Regelung Nr. 79 über Lenkanlagen hinwirken.

Ich rege an, dass das Parlament an geeigneter Stelle auf die vorgenannte Umsetzung und Konkretisierung hinwirkt.