

Ein Treuhandmodell für Autodaten? – § 63 a StVG und die Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

Professor Dr. Thomas Hoeren^{*}

Die Daten eines Autos werden immer wichtiger. Heutige Kraftfahrzeuge sind dank der Teil- oder Vollautomatisierung fahrende Server. Diese Daten sind ein wertvolles Gut für die Automobilindustrie, wertvoller als das Gehäuse selbst. Dennoch wecken die Daten Begehrlichkeiten. Zahlreiche andere Industriesparten scharren mit den Füßen, um einen Happen der Daten zu ergattern. Insbesondere die Versicherungsindustrie hat jüngst auf sich aufmerksam gemacht. Beim letzten Verkehrsgerichtstag im Januar 2018 in Goslar hat ein Vertreter der Allianz Versicherung gefordert, dass alle Daten im Auto treuhänderisch verwaltet werden müssen, um etwa einen Zugriff der Versicherungsindustrie auf diese Daten zu gewährleisten. Erstaunlich ist hierbei, dass der Ruf nach einem Treuhänder stillschweigend voraussetzt, dass die Automobilindustrie Inhaber der Datenrechte ist. Fraglich ist, ob dieses neue¹ Treuhändermodell – wie vom Arbeitskreis II des Verkehrsgerichtstags 2018 letztendlich gefordert – über § 63 a StVG eingeführt werden darf. Diese² Regelung ist erst im Juni 2017 in das Straßenverkehrsgesetz aufgenommen worden.

I. Regelungsinhalt und Regelungszintention von § 63 a StVG im Allgemeinen

Durch Gesetz vom 16.6.2017 (BGBl. I S. 1648) wird das Straßenverkehrsrecht dahingehend ergänzt, dass Kfz mit hoch- oder vollautomatisierten Systemen im Verkehr eingesetzt und genutzt werden dürfen und dass der Fahrzeugführer dem System in bestimmten Situationen die Fahrzeugsteuerung übergeben kann (siehe § 1 a und § 1 b StVG). Zentrales Ziel des Gesetzes ist die Herstellung von Rechtssicherheit beim Einsatz von automatisierten Systemen im Straßenverkehr. Nach § 63 a I StVG müssen betreffende Fahrzeuge bei Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer und automatisiertem System Positions- und Zeitangaben aufzeichnen. Eine Aufzeichnung erfolgt auch dann, wenn der Fahrer zur Übernahme der Steuerung aufgefordert wird oder eine technische Störung auftritt. Nicht aufgezeichnet wird, *welche* Person gefahren ist. § 63 a II StVG regelt die Übermittlung der Daten an die nach Landesrecht für die Ahndung von Verkehrsverstößen zuständigen Behörden; vor allem auf Druck des Anwaltsvereins wurde § 63 a II 3 StVG verschärft und ein Grundsatz der strengen Zweckbindung eingeführt.³ § 63 a II 3 StVG ermächtigt die Behörden zur Speicherung und Nutzung der Daten nur für den in § 63 a I StVG genannten Zweck; allgemeine Regelungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten blieben „unberührt“.

II. Regelungsinhalt und Regelungszintention von § 63 a StVG zur Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

§ 63 a III StVG regelt die Verpflichtung der Halter („hat die Übermittlung [...] zu veranlassen“) zur Übermittlung der Daten an Dritte unter näher bestimmten (kumulativen) Voraussetzungen. Hierbei soll eine Zweckbindung gem. § 63 a II 3 StVG aufgrund des Verweises in § 63 a III Nr. 2 S. 2 StVG ebenfalls gelten. Dritte i. d. S. sind Unfallbeteiligte (einschl. Fahrer, falls nicht personenidentisch mit Anspruchsgegner). Es handelt sich um einen materiell-rechtlichen Auskunftsanspruch mit Beweismaß der Glaubhaftmachung. Für diesen Anspruch gilt eine Löschrfrist von sechs Monaten (Löschung zuvor unzulässig), die sich bei Betei-



Hoeren: Ein Treuhandmodell für Autodaten? – § 63 a StVG und die Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion (NZV 2018, 153)

ligung an einem Ereignis i. S. v. § 7 I StVG auf drei Jahre verlängert (Orientierung an § 195 BGB und § 14 StVG). An sonstige Dritte dürfen anonymisierte Daten zu Zwecken der Unfallforschung übermittelt werden (§ 63 a V StVG).

Die Regelung soll ermöglichen, festzustellen, wen Verantwortung im Falle von Verkehrsunfällen i. S. v. § 7 I StVG trifft (Erleichterte Nachvollziehbarkeit und Beweisbarkeit des Kausalverlaufs). Fahrzeugführer sollen sich in Haftungsfragen nicht pauschal auf das Versagen der technischen Systeme berufen können; gleichzeitig kann über die Regelung ermöglicht werden, den Schuldvorwurf gegenüber dem Fahrzeugführer zu entkräften.

III. Die Problematik des § 63 a III StVG

Die Regelung in § 63 a III StVG hat ihre Tücken. Schon während des Gesetzgebungsverfahrens wurde das Problem gesehen, wer als Ansprechpartner der Auskunftspflicht zu gelten hat. Auf Drängen des Bundesrats wurde daher klargestellt, dass der Halter die Person sei, die die Übermittlung zu veranlassen hat.⁴ Der Bundesrat bat daneben um Klarstellung, (1.) wie die Übermittlung technisch umzusetzen ist, (2.) wann die an Dritte übermittelten Daten zu löschen sind und (3.) Überprüfung der Voraussetzungen der Übermittlungspflicht, insbesondere hinsichtlich der Glaubhaftmachung und eines etwaigen Einwilligungserfordernisses der Fahrzeughalter und -führer. Zudem sollte für die Einwilligung in Datenerhebung, -verarbeitung und -weitergabe eine Widerrufsmöglichkeit für Verbraucher bestehen.⁵ Diesem umfassenden Änderungsbegehren des Bundesrats wurde nicht entsprochen.

Zu Recht kam kurz nach der Verabschiedung des Gesetzes bereits erster Widerstand in der rechtswissenschaftlichen Literatur auf. Kritisiert wurde vor allem die starre Verpflichtung des Fahrzeughalters als Adressat. Dies sei, so *Schmid* und *Wessels*, in solchen Fällen problematisch, in denen der Halter keine faktische oder rechtliche Zugriffsmöglichkeit hat.⁶ Ähnliche Kritik äußerten *Wagner* und *Goebele*.⁷ Eine Übermittlung durch den Halter setze voraus, dass dieser Hoheit über Datenspeicher hat. Kritisiert wurden in diesem Zusammenhang auch die überspannten Prüfpflichten der Halter, das Vorliegen der Voraussetzungen nach § 63 a III StVG zu überprüfen und sich ggf. datenschutzrechtlichen Haftungsansprüchen ausgesetzt zu sehen (wenn übermittelt wurde, obwohl Voraussetzungen nicht vorlagen).⁸ Für den Geschädigten bestehe daher (in Bezug auf diese Haftung!) kein Bedarf an entsprechender Regelung; der Anwendungsbereich sei⁹ daher gering, aber mit Blick auf andere Anspruchsgrundlagen (etwa § 823 I und II BGB) vorhanden. In der Tat ist der Halter denkbar ungeeignet, um solche Auskunftsbegehren zu erfüllen. In einem vollautomatisierten Fahrzeugentzieht sich regelmäßig für ihn die Kontrolle und Hoheit über die Mobilitätsdaten. Es stehen ihm auch keine Befugnisse gegenüber dem Automobilunternehmen zu, kraft derer er selbst entsprechende Auskunft verlangen könnte. Insofern handelt es sich bei § 63 a III StVG um eine Norm ohne Normadressaten. Ferner ist die enge Zweckbindung zu bedenken. Die Vorschrift eignet sich nicht dazu, Datenbegehrlichkeiten einer ganzen Industrie zu befriedigen. Sie dient eng nur der Aufklärung von Unfallgeschehen mit vollautomatisierten Autos. Insofern eignet sich die Vorschrift überhaupt nicht als Ausgangspunkt für strukturelle Verschiebungen innerhalb der Informationsasymmetrie von Kfz-Industrie und Versicherungswirtschaft.

Der *Allianz* geht es bei obigem Vorschlag ohnehin um den großen Rundumschlag. Es geht ihr vor allem um einen breiten, nicht an Zwecke gebundenen Auskunftsanspruch gegen die Kfz-Industrie als solche. Die Versicherung solle kostengünstig und diskriminierungsfrei an die Mobilitätsdaten gelangen. Gedacht ist an ein Treuhändermodell und einen „diskriminierungsfreien Zugang aller Berechtigten (Einwilligung oder gesetzliche Grundlage) über unabhängigen Treuhänder“.¹⁰ Vorbild soll dabei die EU-Verordnung über eCall sein. Der Arbeitskreis II des Verkehrsgerichtstags 2018 ist der *Allianz*

partiell entgegengekommen. In seinen Empfehlungen sieht er vor, dass die Speicherung der in § 63 a I StVG genannten Daten sowohl im Fahrzeug selbst als auch bei einem unabhängigen Dritten erfolgen sollte. Allerdings soll der alleinige Auskunftspflichtige der Halter sein. Im Übrigen wird auf den Gesetzgeber verwiesen.¹¹ Auch dieser Vorschlag ist fundamental verdreht. Wieder wird der Halter zum Adressaten einer Auskunftspflicht, die er nie erfüllen kann. Wie die komplexen Daten aus dem Auto an einen unabhängigen Dritten geraten sollen, bleibt ein Rätsel. Es fallen innerhalb eines automatisierten Autos so viele Daten in so kurzer Zeit an, dass die Einbindung eines Treuhänders niemals sach- und zeitgerecht sein kann. Fraglich ist auch, wer als ein solcher unabhängiger Dritter fungieren könnte. Eine solche Treuhand müsste frei von Sachzwängen sowohl aus der Kfz-Industrie als auch der Versicherungswirtschaft sein. Er kann das nur, wenn er auf eigenen finanziellen Füßen steht. Dies setzt aber ein geeignetes Kostenmodell voraus, aufgrund dessen Auskunftsbegehren erfüllt werden. Schließlich gilt es die Zweckbindung zu beachten. Bei dem von der Allianz ins Spiel gebrachten Regelungsansatz handelt es sich um einen Sonderfall, der sich nur auf die Daten zu Zwecken eines konkreten Unfalls bezieht. Auch § 63 a I StVG bezieht sich nur auf die Unfallsituation im Hinblick auf konkrete Beteiligte. Das Begehren, darüber hinaus Zugang zu allen Mobilitätsdaten zu erlangen, ist allenfalls im Rahmen einer allgemein Unfallforschung mit anonymisierten Daten möglich (§ 63 a V StVG). Diesem Grundsatz kann man nicht einfach über Bord werfen und gesetzgeberisch aushebeln, da insofern die strengen Vorgaben der europäischen Datenschutzgrundverordnung gelten. Die Allianz erwähnt nur die Einwilligung (ohne die Vorgaben der Datenschutzgrundverordnung auch nur zu erwähnen) und eine gesetzliche Vorschrift (als könne man eine solche frei erfinden, ohne Blick für die europäischen Vorgaben).

IV. Fazit

Verständlich ist, dass aus allen möglichen Richtungen der Blick in Richtung Mobilitätsdaten gerichtet ist. Ohne allgemeinen Zugang zu solchen Daten hat es eine Versicherungswirtschaft unter Umständen schwer. Aber Daten sind nun einmal das Öl der Informationswirtschaft und damit der Wirtschaft generell. Wer auf die Daten Zugriff hat, hat zunächst einmal gewonnen und

155 ▲▼

Hoeren: Ein Treuhandmodell für Autodaten? – § 63 a StVG und die Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion (NZV 2018, 153)

gibt die Daten nicht frei, zumindest nicht kostengünstig. Die Hintertür des § 63 a StVG zu benutzen, um diesen Datenpool aufzubrechen, dürfte zum Scheitern verurteilt sein. Denn diese Vorschrift ist auf einen solch speziellen Fall gemünzt und an solche restriktiven Voraussetzungen (auch wegen des Europarechts) gebunden, dass sie sich für eine entsprechende Ausdehnung nicht eignet.

* Der Verfasser lehrt Bürgerliches Recht, Wirtschaftsrecht, Zivilverfahrensrecht und Rechtsinformatik an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster und ist Direktor des Instituts für Informations-, Telekommunikations- und Medienrecht (ITM).

¹ Text der Empfehlung in NZV 2018, 69.

² Eingefügt in das StVG mit Wirkung v. 21.6.2017 durch Gesetz v. 16.6.2017 (BGBl. I S. 1648).

³ BT-Drs. 18/11776, S. 3, 11.

⁴ BT-Drs. 18/11776, S. 3, 11; Anregung durch Bundesrat, vgl. BT-Drs. 18/11534, S. 6 und BR-Drs. 69/17, S. 11, 13 f.

⁵ BR-Drs. 69/17, S. 11, 13 f., 18.

⁶ Schmid/Wessels, NZV 2017, 357 (362).

⁷ Wagner/Goebele, ZD 2017, 263 (268).

⁸ Schmid/Wessels, NZV 2017, 357 (362).

⁹ Wagner/Goebele, ZD 2017, 263 (268); Ähnlich Wagner, NZV 2017, 123 (127).

- ¹⁰ Foliensatz der *Allianz* vom 56. Verkehrsgerichtstag, Arbeitskreis II, Folie 11.
¹¹ Text der Empfehlung in NZV 2018, 69.