

## **Gemeinsame Positionen des ADAC, GDV und VdTÜV zur Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- und vollautomatisiertem Fahrzeugbetrieb nach § 63 a StVG**

Am 21. Juni 2017 ist das Straßenverkehrsgesetz um Regelungen zum automatisierten Fahren ergänzt worden. Mit dieser Novellierung werden die Zulässigkeit und Voraussetzungen des automatisierten Fahrens, die Pflichten des Fahrzeugführers und der Schutz personenbezogener Daten geregelt. Danach müssen Fahrzeuge, die mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion betrieben werden, Positions- und Zeitangaben speichern, wenn ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer und dem System erfolgt. Dies gilt auch dann, wenn der Fahrzeugführer durch das System aufgefordert wird, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen oder eine technische Störung des Systems auftritt.

Noch nicht geregelt ist die Frage, wie die Berechtigten technisch und organisatorisch Zugriff erhalten können und an welchem Ort die Speicherung der Daten erfolgen soll. Diese Frage lässt das Gesetz unbeantwortet. Es enthält in § 63 b StVG lediglich eine Ermächtigungsgrundlage für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur technischen Ausgestaltung des Speichermediums, zur Bestimmung des Ortes des Speichermediums sowie zur Art und Weise der Datenspeicherung.

Die Verbände vertreten hierzu folgende Positionen:

1. Damit hoch- und vollautomatisiertes Fahren von der Gesellschaft breit akzeptiert wird, muss immer aufklärbar sein, wer die Verantwortung trägt (hat das System gesteuert oder der Mensch). Der Fahrer darf nur für eigenes Fehlverhalten belangt werden können. Der Gesetzgeber hat deshalb in § 63 a StVG vorgesehen, dass diese Daten zur Aufklärung durch Speicherung zu Verfügung stehen müssen, um zu klären, ob das Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt automatisiert fuhr, vom Fahrer gesteuert wurde oder sich gerade in der Übergabephase zwischen menschlichem Fahrer und automatisiertem System befand.
2. Die erforderlichen Daten müssen in der Hand eines neutralen unabhängigen Dritten (Datentreuhänder) sein, um allen Berechtigten unter den gleichen gesetzlichen Bedingungen Zugang zu diesen Daten zu ermöglichen. Neben einer Speicherung der Daten im Fahrzeug selbst ist deshalb zwingend eine Übertragung an einen unabhängigen Dritten erforderlich. Denn im Falle eines Fahrzeugverkaufs oder nach einer Zerstörung des Fahrzeuges durch einen Unfall ist nur über den Datentreuhänder eine Aufklärung im Interesse aller Beteiligten weiterhin möglich.
3. Die Speicherung und Übermittlung der Daten dient ausschließlich dem gesetzlichen Zweck der Nachvollziehbarkeit der Letztverantwortung (Fahrer oder System). Die Übermittlung der Daten an einen berechtigten Dritten darf nur erfolgen, soweit die gesetzliche Ermächtigung in § 63 a StVG dies ausdrücklich erlaubt.
4. Verbraucher und Gesellschaft erwarten durch die Automatisierung eine deutliche Verbesserung der Sicherheit im Verkehr. Sie haben deshalb auch ein berechtigtes Interesse daran zu wissen, ob und wie häufig Fahrzeuge im automatisierten Fahrmodus an Unfällen beteiligt sind. Für den Verbraucher muss außerdem überprüfbar sein, ob die Hersteller ihr Leistungsversprechen hinsichtlich der Sicherheit ihrer Systeme erfüllen. Nur eine digitale Übermittlung der relevanten Daten an einen Datentreuhänder kann die dafür erforderliche und im Gesetz bereits vorgesehene anonymisierte statistische Auswertung sicherstellen.
5. Deutschland ist mit der Reform des StVG derzeit Vorreiter in der Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen für hoch- und vollautomatisiertes Fahren. Deutschland sollte nun auch in der noch offenen Frage der Übertragung der Fahrmodusdaten an die Berechtigten und in der Digitalisierung des Straßenverkehrs eine führende Rolle einnehmen. Der Datentreuhänder kann als Blaupause für eine internationale Regulierung dienen.

6. Besonders wichtig ist, dass bei der Übermittlung der Daten an die Berechtigten alle Anforderungen an die höchsten Standards der Datensicherheit erfüllt werden. Das gilt insbesondere für die Sicherstellung der Vollständigkeit und Unveränderbarkeit sowie für die Verhinderung des Datenmissbrauches. Die Speicherung der Daten sowohl im Fahrzeug als auch beim Datentreuhänder gewährleisten, dass die Gefahr einer Manipulation der Daten auf ein Minimum reduziert wird.
7. Wenn ein Berechtigter die Daten zu den definierten gesetzlichen Zwecken erhalten darf, ist hierfür ein einfacher und nutzerfreundlicher Prozess erforderlich. Eine ausschließliche Speicherung des Datenkranzes im Kraftfahrzeug würde, neben den organisatorisch-technischen Problemen, zu erhöhten Kosten für alle Beteiligten führen (z. B. Kosten für das Auslesen durch einen Sachverständigen oder die Kfz-Werkstatt). Zudem ist der Prozess der Löschung von Daten nach Ablauf der gesetzlichen Speicherfristen und bei Veräußerung des Fahrzeugs im Fahrzeug kaum praktikabel vorstellbar. In vernetzten Fahrzeugen, die ständig Daten mit Backends austauschen, erscheint zudem die Notwendigkeit, Daten mittels physischem Zugriff am Fahrzeug auszulesen, nicht mehr zeitgemäß.

ADAC e. V.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Verband der TÜV e.V. (VdTÜV)