

Stellungnahme

des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft

zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Gesetz zum autonomen Fahren)

sowie

zur Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen (Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und Betriebs-Verordnung)

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5320
Fax: +49 30 2020-6320

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39
ID-Nummer 6437280268-55

Ansprechpartner:

**Kraffahrtversicherung, Kfz-Technik,
Statistik und Kriminalitätsbekämpfung**

E-Mail: kraffahrt@gdv.de

www.gdv.de

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat am Abend des 27. Januar 2021 den Entwurf eines Gesetzes zum autonomen Fahren sowie den Entwurf einer zugehörigen Verordnung in die Verbändeanhörung gegeben. Das Ministerium hat um Stellungnahme bis zum 1. Februar 2021 gebeten.

Vor dem Hintergrund der ausgesprochen kurzen Frist von drei Arbeitstagen kann lediglich eine erste Einschätzung erfolgen. Die Regelungsmaterie des Gesetzes und der Verordnung samt Anlagen ist von einer hohen Komplexität, die eine intensivere Behandlung mit diesem Thema erfordert.

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft begrüßt diesen Gesetzentwurf grundsätzlich. Nach Auffassung der Versicherungswirtschaft ist es aber notwendig, den Gedanken des Verkehrsoferschutzes, einschließlich der Frage des Datenzuganges, deutlicher und klarer im Gesetz sowie in der Verordnung zu regeln.

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft begrüßt, dass der Gesetzgeber das autonome Fahren auf eine eigenständige rechtliche Grundlage stellen möchte. Wir begrüßen ferner, dass das bewährte Haftungssystem auch weiterhin für das autonome Fahren Anwendung findet. Dadurch ist sichergestellt, dass das Verkehrsoffer auch in Zeiten eines autonomen Fahrens bestmöglich geschützt ist.

Jedoch sind einige Bereiche des Gesetzes- und Verordnungsentwurfes in ihren Ausführungen etwas unklar und bedürfen unseres Erachtens einer inhaltlichen Schärfung.

Wir begrüßen ferner den Diskussionsvorschlag des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz zur Regelung von Mobilitätsdaten, um die Datensouveränität des Verbrauchers über seine Daten im Straßenverkehrsrecht niederzulegen.

Im Einzelnen:

1. Regelungen zur Technischen Aufsicht

Gemäß § 1f hat der Halter die Aufgabe der Technischen Aufsicht zu erfüllen. Er kann diese Aufgaben auch auf einen Dritten übertragen.

Es ist unklar, ob die Technische Aufsicht hier als „Erfüllungsgehilfe“ oder als „Verrichtungsgehilfe“ für den Halter fungiert. Dieses ist vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Zurechnung von Verschulden entscheidend. Kann sich mit anderen Worten der Halter auf die ordnungsgemäße Auswahl der Technischen Aufsicht berufen oder wird ein eventuelles Verschulden der Technischen Aufsicht dem Halter unproblematisch zugerechnet? Danach beantwortet sich die Frage nach dem Umfang der Haftung des Halters für die Technische Aufsicht.

Auch der Umfang der Entscheidungsgewalt der Technischen Aufsicht ist in dem Gesetz und in der Rechtsverordnung nicht klar definiert:

Nach § 1f Abs. 2 kann die Technische Aufsicht alternative Fahrmanöver freischalten oder die autonome Fahrfunktion unverzüglich deaktivieren. Eine eigenständige Vornahme von Fahrmanövern ist im Straßenverkehrsgesetz nicht vorgesehen. Die Regelung in § 1f Abs. 2 Nummer 3 (Maßnahmen zur Verkehrssicherung) wird man nicht anders auslegen können. Die Gesetzesbegründung führt dagegen auf Seite 29 aus, dass – neben der Auswahl eines vom System vorgeschlagenen alternativen Fahrmanövers – die Technische Aufsicht auch alternative Fahrmanöver vorgeben kann. Gleiches spiegelt sich auch in der Rechtsverordnung wider: In Anhang 4 der Rechtsverordnung in Nummer 1, 2. Bulletpoint wird ausgeführt, dass

die Technische Aufsicht über den weiteren Verlauf entscheiden muss, wenn die autonome Fahrfunktion der Technischen Aufsicht kein Fahrmanöver zur Fortsetzung der Fahrt vorschlägt. Wird dann durch die Technische Aufsicht ein Fahrmanöver vorgegeben, muss dieses durch die autonome Fahrfunktion validiert werden. Der Wortlaut des Gesetzesentwurfs sieht die Vorgabe von Fahrmanövern durch die Technische Aufsicht nicht vor. Gesetzlich ist nur geregelt, dass die Technische Aufsicht alternative Fahrmanöver, die ihr durch das System vorgeschlagen werden, auswählt bzw. das Kraftfahrzeug in einen risikominimalen Zustand versetzt.

Dieser Widerspruch sollte durch eine entsprechende Ergänzung des Gesetzes aufgehoben werden. Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass die eigenständige Vornahme von Fahrmanövern Grenzen in der Fähigkeit der Technischen Aufsicht haben wird, die konkrete Verkehrssituation angemessen und korrekt zu bewerten. Die Vornahme entsprechender eigenständiger Fahrmanöver durch die Technische Aufsicht wird nur dann möglich sein, wenn diese ein umfassendes Bild hat. Die reine Validierung durch das technische System wird hier nicht weiterhelfen können, da die konkrete Situation ja gerade durch das Erreichen der Systemgrenzen verursacht wurde.

Darüber hinaus fehlen konkrete Regelungen zur inhaltlichen Ausgestaltung der Technischen Aufsicht. Zwar sieht die Anlage II der Rechtsverordnung vor, dass die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Technischen Aufsicht bestimmte Qualifikationen haben müssen (Führerschein, vergleiche § 14 der Rechtsverordnung; Ingenieursstudium etc.). Regelungen zu Umfang oder Zahl der von dem einzelnen Mitarbeiter/der einzelnen Mitarbeiterin zu überwachenden Fahrzeugen findet man jedoch nicht. Hier ist es notwendig, Grundannahmen zu treffen, in welchem Rahmen der einzelne Mitarbeiter/die einzelne Mitarbeiterin die Überwachung vornehmen soll. Wie viele Fahrzeuge darf der einzelne Mitarbeiter/die einzelne Mitarbeiterin pro Schicht überwachen?

Im Übrigen sollte man sich vor Augen halten, dass die gegenwärtige Fassung des Gesetzesentwurfes eine vollständige fahrerlose Nutzung von Lkws auf Autobahnen (bei Vorliegen einer entsprechenden Genehmigung der zuständigen Landesbehörde) möglich macht. Dieses stellt jedoch hohe Anforderungen an die Verkehrssicherheit, die die zuständigen Behörden bei der Genehmigungserteilung sehr sorgfältig prüfen müssen. Hier muss ein gut dokumentierter Abwägungsprozess zwischen den technischen Möglichkeiten des autonomen Fahrsystems und der Verkehrssicherheit erfolgen, um die gesellschaftliche Akzeptanz dieser neuen Fahrsysteme nicht zu gefährden.

Die Kfz-Versicherer begrüßen ausdrücklich die Ergänzung von § 1 PfIVG um die Technische Aufsicht. Wegen der notwendigen Aufnahme der Technischen Aufsicht in den Kreis der mitversicherten Personen in der Kfz-Haftpflichtversicherung und der daraus resultierenden Rechte und Verpflichtungen wird mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherfragen über die rechtlichen Vorschriften gesprochen werden müssen.

2. Ausdehnung der Betriebsgefahr auf langsam fahrende Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen

Ebenfalls begrüßen wir, dass die Betriebsgefahr auch auf Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h ausgedehnt werden soll. Ein Verkehrsoffer, das durch ein solches Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr geschädigt wird, darf zu Recht erwarten, dass auch verschuldensunabhängig aus der Betriebsgefahr gehaftet wird. In der Umsetzung des Gesetzesentwurfes wird es notwendig sein, mit dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz Gespräche über notwendige Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes und der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung im Hinblick auf Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen zu führen, um unter anderem eine spartenmäßige Zuordnung sowie die Einbindung der Technischen Aufsicht als versicherte Person sicherzustellen.

3. Datenspeicherung und Zugang zu den Daten durch berechtigte Dritte

Die Regelungen zur Datenspeicherung bei Fahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen sind in der jetzigen Fassung unklar und nicht praxistauglich. Die besondere Stellung des Verkehrsoffers spiegelt sich in den entsprechenden Regelungen nicht wider.

• Unklarheit des Verhältnisses zwischen § 1g Abs. 1 und 2

Gemäß § 1g Abs. 1 ist der Halter eines Kraftfahrzeuges verpflichtet, abschließend in Abs. 1 aufgeführte Daten beim Betrieb eines Kraftfahrzeuges zu speichern. Der Wortlaut des Abs. 1 sieht keine ereignisbasierte Speicherung vor, sondern scheint hingegen davon auszugehen, dass diese Daten permanent gespeichert werden, um auf Verlangen des Kraftfahrt-Bundesamtes oder der nach Landesrecht zuständigen Behörde vom Kfz-Halter an diese Behörden gegeben zu werden. Das Kraftfahrt-Bundesamt soll damit den sicheren Betrieb des Kraftfahrzeuges überwachen können bzw. die zuständige Landesbehörde in die Lage versetzt werden, zu prüfen und zu überwachen, ob der festgelegte Betriebsbereich für den Betrieb des Kraftfahrzeuges mit autonomer Fahrfunktion geeignet ist. § 1g Abs. 2 sieht hingegen die Speicherung nur bei bestimmten Ereignissen vor. Das

Zusammenspiel zwischen Abs. 1 und Abs. 2 ist dabei nicht eindeutig. So wird nicht deutlich, inwieweit die Landesbehörde beispielsweise nur im Fall eines Ereignisses prüfen darf, ob sich das Fahrzeug in dem festgelegten Betriebsbereich befand oder ob eine derartige Prüfung unabhängig von dem Vorliegen eines Ereignisses im Sinne des § 1g Abs. 2 erfolgen darf.

Die Regelung in § 15 Abs. 2 der Rechtsverordnung (Regelbetrieb) sieht nur eine ereignisbezogene Speicherung vor. Dieses steht aber im Widerspruch zu der Regelung, dass die Daten – unabhängig von dem Vorliegen eines Ereignisses – für die Gewährleistung der Überwachungsfunktion des Kraftfahrt-Bundesamtes bzw. der zuständigen Landesbehörde gemäß § 1g Abs. 1 permanent gespeichert werden müssen – wenn man der Auslegung folgen möchte, dass § 1g Abs. 1 eine eigene Regelungssystematik zu § 1g Abs. 2 hat. Gegen eine derartige Auslegung spricht jedoch, dass nach § 15 der Rechtsverordnung im Betrieb in der Verbotsphase (Probetrieb) im Fahrzeug ereignisbasierte Daten gespeichert werden müssen, im Falle des Regelbetriebes würde auch nur eine ereignisbasierte Speicherung nach § 15 Abs. 2 vorgenommen werden – nur mit der Besonderheit, dass im letzteren Fall die Formulierung „Speicherung im Kraftfahrzeug“ fehlt. Für eine gegenteilige Auslegung (Regelung einer permanenten Speicherung in Absatz 1 vs. einer ereignisbasierten Speicherung in Absatz 2) spricht jedoch die Ausführung in Ziffer 2 des Anhangs 3 (Digitaler Datenspeicher): Hier wird von einem Datenspeicher gesprochen, der „ereignisbasiert (...) gemäß § 15 Abs. 1 Daten des Kraftfahrzeuges (...) erfasst, verwendet und speichert“. Dieses könnte dafür sprechen, dass der Gesetzgeber von einer unterschiedlichen Datenspeicherung von Absatz 1 und 2 ausgeht.

- **Praxisuntauglichkeit der Datenauslesung**

Darüber hinaus erscheint es praxisuntauglich, dass die Datenauslesung durch das Kraftfahrt-Bundesamt bzw. durch die zuständige Landesbehörde über die OBD II-Schnittstelle erfolgen soll.

Man stellt sich die rein praktische Frage, wie bei einer Vielzahl von Fahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen die Behörden eine derartige „physische“ Auslesung vornehmen wollen. Neben der rein kapazitätsmäßigen Begrenzung der Behörden für eine „physische Inbesitznahme der Fahrzeuge“ sprechen weitere praktische Gründe dagegen: Das Fahrzeug selbst kann durch einen Unfall zerstört sein oder der Kfz-Halter stellt der zuständigen Behörde einfach das Fahrzeug für eine Datenauslesung nicht zur Verfügung.

Eine funkbasierte Speicherung der Daten sieht zwar Ziffer 2.2 des Anhangs 3 der Rechtsverordnung grundsätzlich vor (Datensendung über eine WAN-Verbindung an die zuständige staatliche Stelle), klärt jedoch nicht, in

welchen Situationen oder bei welchen Ereignissen dieses entsprechend erfolgen soll. Darüber hinaus stellt sich die Frage, inwieweit technisch sichergestellt werden kann, ob diese Daten beispielsweise nach einem Unfall noch „herausgesendet“ werden können.

Aus den vorliegenden Regelungen wird auch nicht deutlich, in welchem Zeitraum die entsprechende Datenspeicherung erfolgt. Ziffer 2.2. des Anhanges 3 der Rechtsverordnung verweist darauf, dass die Datenspeicherung mit der Zulassung des Fahrzeuges mit autonomer Fahrfunktion beginnt. Dieses müsste aus Klarstellungsgründen entsprechend im Gesetzestext widergespiegelt werden, um klarzustellen, dass der Datenkranz auch dann gespeichert wird, wenn das Fahrzeug nicht im autonomen Fahrmodus genutzt wird.

- **Datenzugang für den berechtigten Dritten**

Die Sicherung dieser Daten und der Zugriff darauf ist für die Frage der Haftung von besonderer Wichtigkeit: Gerade für das Verkehrsoffer ist es entscheidend, ob der Unfall beispielsweise durch einen technischen Fehler oder durch ein Verschulden der Technischen Aufsicht verursacht worden ist. Im ersteren Fall wäre die verschuldensunabhängige Haftung des Kfz-Halters aus der Betriebsgefahr auf die Haftungshöchstsumme des Straßenverkehrsgesetzes begrenzt, während im zweiten Fall bei einem Verschulden der Technischen Aufsicht (beispielsweise durch die Auswahl eines nicht geeigneten Fahrmanövers) diese Begrenzung nicht einschlägig wäre, sondern die Technische Aufsicht würde unbeschränkt haften.

Auch ist eine klare Information über den Unfallhergang für die Beteiligten eines Kfz-Unfalls wichtig. Aus diesem kann die Haftung bzw. anderweitige Haftungsverteilung abgeleitet werden. Darüber hinaus könnte es den Fall geben, dass z. B. der Kfz-Halter Zugriff auf die Daten benötigt, um sich bei Fehlverhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers entlasten zu können.

Des Weiteren müsste klargestellt werden, dass die Datenspeicherung gemäß § 1 g nur während des autonomen Fahrbetriebs (und nicht beim Betrieb eines Kfz mit autonomer Fahrfunktion) erfolgt. Sollte das Fahrzeug ohne autonomen Fahrbetrieb genutzt werden, würden die einschlägigen Datenregelungen eingreifen, wie bspw. § 63 a StVG.

Die gegenwärtige Fassung des Gesetzentwurfes bleibt hinter der Regelung des § 63 a StVG (Automatisiertes Fahren) zurück. Die Notwendigkeit eines Datenzugriffes könnte sich auch für den Fahrer bzw. der Kfz-Halter ergeben, um sich bei einem Fehlverhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers entlasten zu können.

Beim automatisierten Fahren hat der Gesetzgeber richtigerweise vorgesehen, dass ein berechtigter Dritter (beispielsweise ein Verkehrsoffer) ein Recht auf die gespeicherten Daten hat, um seine berechtigten Interessen durchsetzen zu können. Warum das Gesetz zum autonomen Fahren hinter dieser bestehenden Regelung hinten an bleibt, ist nicht nachvollziehbar. Der Anhang 3 (Digitaler Datenspeicher) führt in Ziffer 1 klar aus, dass die Datenspeicherung unter anderem für die Zuordnung von Haftung und rechtlicher Verantwortung erfolgt. Diese klar auf der Hand liegende Selbstverständlichkeit findet man jedoch im Folgenden weder in dem Gesetz noch in der Rechtsverordnung.

Hier ist der Gesetzgeber aufgefordert, Datenzugangsrechte einem berechtigten Dritten – wie dem Verkehrsoffer, dem Unfallgegner oder dem Kfz-Haftpflicht-Versicherer (bspw. für die Prüfung seiner Eintrittspflicht oder eines Regressanspruches gegenüber dem Hersteller) – einzuräumen. Nur dadurch kann ein schädigendes Ereignis transparent nachvollziehbar sein.

Dieses muss gleichfalls für den Zugriff des berechtigten Dritten auf die Daten zur Identifikation der Technischen Aufsicht gelten. Nur dadurch kann ein Anspruch gegen die Technische Aufsicht geltend gemacht werden.

- **Unfall wird nicht als Ereignis für die Datenspeicherung aufgeführt / Bewertung von Konfliktszenarien und Fast-Unfall-Szenarien**

Gemäß § 1g Abs. 2 sind die Daten nach Abs. 1 zu bestimmten Zeitpunkten, insbesondere bei den dort aufgeführten Ereignissen, zu speichern. In den im Gesetz aufgeführten Fällen fehlt jedoch der Unfall. Die Aufzählung ist um den Unfall zu ergänzen. Auch der Anhang 3 Nummer 2 der Rechtsverordnung geht davon aus, dass der Unfall ein ereignisbasierter Vorgang ist.

Zudem stellt sich die Frage, wie das technische System Konfliktszenarien (Nummer 2) oder Fast-Unfall-Szenarien (Nummer 3) erkennen und bewerten soll.

- **Widersprüchlichkeit in § 15 der Rechtsverordnung (Datenspeicherung)**

Die Regelung in § 15 der Rechtsverordnung zur Datenspeicherung ist widersprüchlich. Auf der einen Seite führt § 15 Abs. 1 aus, dass bei einem Probetrieb gemäß § 9 Abs. 5 Satz 2 (Verbot der Personenbeförderung oder des Gütertransportes) diese Daten nur ereignisbezogen gespeichert werden dürfen. Anlage III zur Rechtsverordnung hingegen sagt eindeutig, dass bei dem Probetrieb – im Gegensatz zu der ereignisbezogenen

Datenspeicherung im Regelbetrieb – die Daten permanent (sprich nicht ereignisbezogen) gespeichert werden sollen.

Es stellt sich jedoch gleich anschließend die Frage, warum hier eine Unterscheidung gemacht wird – in beiden Fällen bedarf es aus Verkehrssicherheits- und Verkehrsopferschutzgründen einer umfassenden Datensicherung.

- **Unterschiedlicher Datenkranz nach Anlage III nicht erklärbar**

In Anlage III (Datenspeicherung) zur Rechtsverordnung fehlen Ausführungen zur Speichermodalität sowie zur Speicherdauer für Daten, die während des Probetriebes (§ 9 Abs. 5 Satz 2) anfallen.

Darüber hinaus ist es nicht nachvollziehbar, warum der Datenkranz bei einem Probetrieb größer ist als der im Regelbetrieb gemäß § 15 Abs. 2 zu speichernde Datenkranz. Im Regelbetrieb fehlt der Fehlerspeichereintrag samt Softwarestand sowie das Datum und die Zeit der Aktivierung/Deaktivierung der automatisierten (wahrscheinlich ist gemeint: autonomen) Funktion. Gleiches gilt für die Anzahl und die Zeit der Nutzung des Automatisierungssystems.

Es gibt keinen nachvollziehbaren Grund, warum diese Datensequenzen nur im Probetrieb, jedoch nicht im Regelbetrieb gespeichert werden sollen. Im Gegenteil: Es ist für das Verkehrsoffer essenziell wichtig, Fehlerspeichereinträge samt Softwarestand sowie die Aktivierung bzw. Deaktivierung des autonomen Fahrsystems im Falle von Konflikten/Unfällen etc. zu kennen. Es besteht keinerlei Grund, den Probetrieb und den Regelbetrieb in dieser Hinsicht unterschiedlich zu behandeln.

- **Beschränkung der Zweckbegrenzung in Anhang 3**

In Anhang 3 sollte darauf hingewiesen werden, dass sich die dortigen Ausführungen zur Zweckbegrenzung für die Speicherung der Daten nur auf solche Fälle beschränkt, in denen die Daten gesetzlich vorgeschrieben auch ohne Zustimmung des Halters verarbeitet werden können. Für sich allein betrachtet erwecken die Ausführungen den Eindruck, dass sämtliche andere Datenverarbeitungen ausgeschlossen sein sollen. Dies würde § 1fx des BMJV-Vorschlags widersprechen und die Datensouveränität des Halters unzulässig einschränken.

4. Klarstellung der außeruniversitären Forschungseinrichtungen

In § 1g Abs. 5 sollte im Hinblick auf die außeruniversitären Forschungseinrichtungen in Nummer 2 in der Gesetzesbegründung klarstellend

aufgenommen werden, dass hierunter auch Unfallforschungsinstitute fallen. Hierzu sollte in der Gesetzesbegründung der Zweck der wissenschaftlichen Forschung im Bereich der Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr um den Bereich Unfallforschung und Verkehrssicherheit erweitert werden.

5. Erprobungsgenehmigung

In der Regelung der Erprobungsgenehmigung nach § 1i ist nicht aufgeführt, dass auch in derartigen Fällen eine Versicherungspflicht besteht. Es ist klarstellend zu ergänzen, dass ein Erprobungsbetrieb nur möglich ist, wenn ein Nachweis einer entsprechenden Kfz-Haftpflichtversicherung vorliegt. Eine entsprechende Regelung findet sich weder in § 1i noch in § 16 Abs. 3 der Rechtsverordnung.

6. Typprüfung autonomer Fahrfunktionen

Punkt 1.3 im Anhang 2 der Anlage I bestimmt u.a., dass die Typprüfung autonomer Fahrfunktionen auf Basis von Simulationen, Durchführung von Fahrmanövern auf dem Prüfgelände sowie Fahrtests im realen Straßenverkehr erfolgen kann. Hier sollte insofern eingeschränkt werden, dass Computersimulationen allein (auch wenn vorher validiert) nicht für die Typprüfung ausreichen. Sie können ein Werkzeug zur Typprüfung sein, allerdings nicht das alleinige.

7. Externe Mensch-Maschine-Schnittstellen

Allgemein sind keine Anforderungen an eine externe Mensch-Maschine-Schnittstelle in den Dokumenten zu finden (siehe Anhang IV der Anlage I). Der Bereich der Kommunikation der Fahrzeuge mit der Umgebung z.B. über Displays mit Fußgängern oder per mittels anderer (Licht-)Signaturen an Lkw oder Pkw, die anderen Fahrzeugen den Fahrmodusstatus anzeigen, ist damit ungeregelt. Es sollte aber eine Festlegung, in die eine oder andere Richtung getroffen werden. Alles andere führt zu Verkehrsunsicherheiten.

8. Diskussionsvorschlag des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz zur Regelung von Mobilitätsdaten

- **§ 1fx Abs. 1**

Sehr zu begrüßen ist, dass grundsätzlich der Halter der Berechtigte bezüglich aller Daten sein soll. Da er grundsätzlich die Verantwortung für die Nutzung des Fahrzeugs trägt, ist es folgerichtig, dass er auch die Kontrolle für die anfallenden Daten ausübt. Die Berechtigung über die Daten sollte aber

stets beim Halter liegen. Die Regelung in Satz 2 wird nämlich dann problematisch, wenn mehreren Personen die dauerhafte Nutzung zu ungefähr gleichen Teilen erlaubt wird. Dann kann es zu einer Aufspaltung der Berechtigung über die Daten kommen, die zu Komplikationen führen kann.

- **§ 1 fx Abs. 2 S. 2**

Die Regelung, wonach die Speicherung von Informationen oder der Zugriff auf Informationen, die bereits im Kfz gespeichert sind, nur mit Einwilligung erlaubt sein soll, ist zu eng. Wenn schon die derzeitige ePrivacy-Richtlinie in Art. 5 Abs. 3 eine Ausnahme vom Einwilligungserfordernis für die Erbringung von Diensten der Informationsgesellschaft vorsieht, die vom Endnutzer ausdrücklich gewünscht sind, kann die vorgesehene Regelung zu den Mobilitätsdaten nicht noch strengere Anforderungen definieren. Der Entwurf läuft Gefahr, dem bevorstehenden Gesetz zur Regelung des Datenschutzes und des Schutzes der Privatsphäre in der Telekommunikation und bei Telemedien (TTDSG) zu widersprechen. Der Gesetzgeber sollte sich bei der Regelung vielmehr an den Erlaubnistatbeständen des derzeitigen Ratsentwurfes zur ePrivacy-Verordnung orientieren. Andernfalls wird die Vorschrift mit Inkrafttreten der ePrivacy-Verordnung in kürzester Zeit geändert werden müssen.

Berlin, den 01.02.2021