

17.09.2013

## Antrag

der Fraktion der FDP

**Zwingende Ausstattung aller Kraftfahrzeuge in der EU mit dem „eCall“-Notrufsystem unterläuft Bemühungen zur Verbesserung des Datenschutzes – Freiwilligkeit und informationelle Selbstbestimmung der Kraftfahrer nicht aufgeben**

### I. Ausgangslage:

Mit Verordnungsentwurf KOM (2013) 316 final vom 13. Juni 2013 beabsichtigt die EU-Kommission, die Hersteller von Kraftfahrzeugen zu verpflichten, ab Oktober 2015 alle neu hergestellten Kraftfahrzeuge mit dem sog. „eCall“-Notrufsystem auszustatten. Bei diesem System handelt es sich ausweislich Art. 3 Abs. 1 des Verordnungsentwurfs um ein System, das entweder automatisch von im Fahrzeug eingebauten Sensoren oder manuell ausgelöst wird und durch das über Mobilfunknetze ein genormter Mindestdatensatz übermittelt und eine auf der Nummer 112 gestützte Tonverbindung zwischen den Fahrzeuginsassen und einer Notrufabfragestelle hergestellt wird. Zweck des Systems ist nach Angaben der Kommission die Verringerung der Zahl der Verletzten und Toten im Straßenverkehr sowie eine Verringerung der durch Verkehrsunfälle bedingten Folgekosten, z.B. für durch zeitlich verzögerte Hilfeleistung erst nach Eintritt irreparabler körperlicher Schäden entstandene Behandlungs- und Versorgungskosten. Ab dem 1. Oktober 2015 erteilen nationale Typgenehmigungsbehörden neuen Fahrzeugtypen nach dem Verordnungsvorschlag nur dann eine für die Marktzulassung erforderliche Typgenehmigung in Bezug auf das bordeigene eCall-System, wenn diese Fahrzeugtypen den Bestimmungen der Verordnung und den gemäß der Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechen. Hersteller müssen zudem gewährleisten, dass die Empfänger in den bordeigenen Systemen mit den von Satellitennavigationsprogrammen erbrachten Ortungsdiensten kompatibel sind; dazu zählen neben dem US-amerikanischen Programm GPS auch die europäischen Programme Galileo und EGNOS.

Technisch stützt sich das „eCall“-System mithin im Wesentlichen auf zwei Komponenten: Eine Ortungskomponente, wie sie aus der Satellitennavigation etwa mit handelsüblichen Navigationssystemen bereits marktüblich und bekannt ist sowie eine Datenübermittlungskomponente, die sich zum Datentransfer des Mobilfunknetzes am jeweiligen Auslöseort des Systems bedient. Eine Anonymität der Fahrzeuge ist nicht vorgesehen; vielmehr soll die Fahrzeugkennung zentraler Bestandteil eines Mindestdatensatzes sein.

Datum des Originals: 17.09.2013/Ausgegeben: 17.09.2013

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

Rechtlich schreibt Art. 6 des Verordnungsentwurfs Spezifikationen für den Datenschutz bei der Nutzung des Systems vor. In das „eCall“-System sollen hiernach Technologien zur Stärkung des Datenschutzes eingebettet werden, um „eCall“-Anwendern den gewünschten Schutz zu bieten; ferner sollen die „erforderlichen“ Sicherungssysteme zur Verhinderung von Überwachung und Missbrauch vorgesehen werden. Die Kommission meint damit sicherzustellen, dass das System im Auslösefall lediglich den zu einem Notruf erforderlichen Mindestdatensatz an die Notrufleitstelle am jeweiligen Ort übermittelt, namentlich Ort und Zeit des gemeldeten Verkehrsunfalls.

Da es sich bei dem Entwurf um eine Verordnung und nicht etwa eine Richtlinie handelt, steht den EU-Mitgliedstaaten kein Spielraum für Abweichungen von diesen Vorschriften zur Verfügung; ebenso ist die Einführung des Systems danach nicht etwa fakultativ, sondern zwingend.

Das „eCall“-System steht in der Kritik. Ungeachtet seiner auf eine Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr gerichteten, an sich begrüßenswerten Zielsetzung und ungeachtet der technischen Potentiale der erweiterten „eCall“-GPS-Module zur Warnung der Bevölkerung in Katastrophenfällen schafft es möglicherweise die technische Grundlage für eine EU-weite Überwachungsinfrastruktur im Kraftfahrtbereich. Ferner besteht die Möglichkeit, dass Fahrzeughersteller die verpflichtend vorhandene Technik auch für kommerzielle Zusatzdienste nutzen werden, was möglicherweise weitere Datenschutzprobleme erzeugt (z.B. „Pay-As-You-Drive“-Versicherungsverträge, Mauterfassung). Der europaweite Versicherungsverband „Insurance Europe“ hat offiziell Interesse daran geäußert, dass Versicherungsunternehmen Zugriff auf „eCall“-Daten ihrer Kunden erhalten, was theoretisch der Erstellung spezifischer Risikoprofile dienen könnte. In diesem Zusammenhang steht zu befürchten, dass die Versicherungsunternehmen der Kraftfahrthaftpflicht das Notrufsystem faktisch dadurch flächendeckend und mit lückenloser Datenübermittlung durchsetzen, dass sie es als Teil der Versicherungsbestimmungen oder durch Rabattierung der Prämie motivierend einsetzen werden. Einzelne Unternehmen haben bereits solche Systeme im Angebot.

Zudem könnten sich die Datenschutzprovisionen in Art. 6 des Verordnungsvorschlags in derartigen Fällen als Makulatur erweisen, da mit dem System jedenfalls technisch das gesamte Fahrverhalten eines jeweiligen Eigentümers/Halters/Fahrers erfasst werden kann. Dieses Fahrverhalten kann dann zu einer umfassenden Profilbildung verwendet werden.

Weiterhin ist nicht hinreichend klar geregelt, wer in welchem Umfang zur Nutzung, Auswertung und Übermittlung der erhaltenen Daten aus dem System befugt ist. Abzulehnen sind deshalb Systeme, bei denen die Auswertung der Fahrdaten ganz oder teilweise durch einen externen Dienstleister vorgenommen wird, da dies der zweckwidrigen Datennutzung förderlich sein kann.

Diese Bedenken bestehen erst recht vor dem Hintergrund der jüngst in das Zentrum der medialen Berichterstattung gerückten Überwachungsaffäre. Im Zuge der Programme „Prism“ und „Tempora“ erheben dabei mutmaßlich Geheimdienste der USA und Großbritanniens anlasslos Verkehrs- und teilweise sogar Inhaltsdaten der Telekommunikation. Da das „eCall“-System über eine Mobilfunkkomponente Datensätze übermittelt, unterlägen auch diese Daten hypothetisch dem Zugriff der ausländischen Geheimdienste.

Der Europaausschuss des Landtags von Thüringen hat in seiner Sitzung vom 5. Juli 2013 vor den bezeichneten Hintergründen erhebliche Verhältnismäßigkeitsbedenken mit Blick auf den Datenschutz artikuliert und seine entsprechende Stellungnahme an die Kommission übermittelt. Unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten sei die freiwillige Basis des „eCall“-Dienstes, durch die ein Kfz-Fahrer bzw. -Halter nicht rechtlich gezwungen wird, das „eCall“-System in Betrieb zu nehmen, bzw. diesem eine Wahlmöglichkeit verbleibt, vorzugswürdig. Welche Mindestinformationen im Mindestdatensatz des „eCall“-Systems enthalten seien, bedürfte aufgrund der Sensibilität der Daten einer genauen Definition in der Verordnung. Auch sollten die Grenzen des zulässigerweise übermittelten Datensatzes festgelegt werden. Ferner sei eine detaillierte Definition, welche erweiterten Daten an welche privaten Dienstleister übersandt werden dürfen, erforderlich. Konkretisierungsbedürftig erscheine außerdem die Frage, wer aus datenschutzrechtlicher Sicht für die Datenverarbeitung des „eCall“-Systems verantwortlich sei.

Der Landtag des Landes Thüringen hat diese Rüge unter Gesichtspunkten der Subsidiaritätsverletzung durch den Verordnungsvorschlag erhoben; da die Subsidiaritätsprüfung allerdings nur ein kompetenzielles und kein allgemeines Verhältnismäßigkeitsprinzip enthält, dürfte dies den falschen Rügeweg darstellen.

In jedem Fall ist es vorzugswürdig, dass Kraftfahrer nicht rechtlich gezwungen sind, das „eCall“-System in Betrieb zu nehmen. Dies bedeutet, dass diese freiwillig über den Betrieb entscheiden können sollten, was voraussetzt, dass das System jederzeit aktiviert bzw. deaktiviert werden können muss. Die Freiwilligkeit des Betriebs wird aber durch eine gesetzliche Regelung im Ordnungswege, die zum Betrieb des Systems verpflichtet, in Frage gestellt; ebenso gilt dies für etwaige künftige vertragliche oder sonstige ökonomische Zwänge, etwa wenn die Aktivierung zur Bedingung von Versicherungs Sondertarifen und -konditionen gemacht wird. Insofern ist ein klares Koppelungsverbot hinsichtlich bestimmter Vertragsbeziehungen (z.B. Kfz-Versicherung, Unfallversicherung) nötig. Wünschenswert ist weiterhin, dass die Nutzung des „eCall“ kostenfrei ist, dass also auch die Entscheidung für die Nutzung ausschließlich vom Systemnutzen für die Betroffenen bestimmt wird.

## **II. Der Landtag stellt fest:**

1. Der Landtag begrüßt, das mit dem Verordnungsvorschlag verfolgte Ziel der Europäischen Kommission, die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr zu verringern und die Schwere der Verletzungen zu reduzieren.
2. Der Landtag erachtet die im Verordnungsvorschlag enthaltenen Regelungen jedoch für zu unbestimmt und vermisst die Klarstellung, wer wann zu welchem Zweck auf die übermittelten Daten zugreifen und diese verwenden kann.
3. Der Landtag hält eine verbindliche Pflicht für jeden Kraftfahrer, das „eCall“-System zu nutzen, mit Blick auf Datenschutz und informationelle Selbstbestimmung der Kraftfahrer für zu weitreichend und lehnt diese daher ab.

**III. Der Landtag beschließt:**

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. sich auf allen Ebenen dafür einzusetzen, dass in der Verordnung über das „eCall“-System das Prinzip der Freiwilligkeit der Nutzung unter Einschluss einer vom Endnutzer allein nach seinem Willen zu bedienenden An- und Ausschaltfunktion festgeschrieben wird;
2. sich auf allen Ebenen darum zu bemühen, in der Verordnung präzise Festlegungen über Art und Umfang der vom „eCall“-System erhobenen und übermittelten Mindestinformationen im Mindestdatensatz zu erreichen und
3. darauf hinzuwirken, dass sowohl die Grenzen des zulässigerweise übermittelten Datensatzes festgelegt als auch eine detaillierte Definition, welche erweiterten Daten unter welchen Voraussetzungen und mit welcher Zweckbindung an welche privaten Dienstleister übersandt werden dürfen, in den Verordnungsentwurf aufgenommen wird.

Christian Lindner  
Christof Rasche  
Dr. Ingo Wolf  
Holger Ellerbrock

und Fraktion