

26.09.2013

# Änderungsantrag

der Fraktion der PIRATEN

zum Antrag (Drs. 16/4028)  
der Fraktion der FDP

Der Titel wird wie folgt gefasst:

**Datenschutz bei KfZ-Notrufsystem „eCall“ vollkommen unzureichend – Informationelle Selbstbestimmung der Kraftfahrer in der EU sicherstellen**

## I. Ausgangslage

wird wie folgt gefasst:

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

Datum des Originals: 26.09.2013/Ausgegeben: 26.09.2013

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)

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.

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 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 der Erstellung spezifischer Risikoprofile dienen könnte. In diesem Zusammenhang ist davon auszugehen, 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 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. **Vor dem Hintergrund der jüngsten Enthüllungen muss davonausgegangen werden, dass sich ausländische sowie inländische Geheimdienste Zugriff auf die über ein europaweites „eCall“-System übermittelten Datensätze verschaffen werden.**

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, bedürfe aufgrund der Sensibilität der Daten einer genauen Definition in der Verordnung, so die Stellungnahme des Thüringer Landtags.** 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.

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 Wege der Verordnung, 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

wird wie folgt gefasst:

1. Der Landtag begrüßt, dass 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 **zu Privatsphäre und Datenschutz** jedoch für **vollkommen unzureichend** und vermisst die Klarstellung, wer wann zu welchem Zweck auf die übermittelten Daten zugreifen und diese verwenden kann.
3. **Der Landtag ist der Ansicht, dass das Recht auf informationelle Selbstbestimmung auch für Kfz-Fahrer bzw. -halter gilt. Die Nutzung eines „eCall“-Systems darf allein mit dem ausdrücklichen Einverständnis der Fahrer bzw. Halter geschehen, welches jederzeit widerrufen werden können muss. Die bordeigenen „eCall“-Systeme müssen zu jeder Zeit deaktiviert und Zugriffe von außen ausgeschlossen werden können.**

4. 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.
5. **Die Hoheit über die erhobenen Fahrzeugdaten liegen alleine bei den Fahrern – und nicht etwa beim Fahrzeughersteller. Es muss im Verordnungstext explizit ausgeschlossen werden, dass externe Anbieter, insbesondere von Mehrwertdiensten, auf die erhobenen Daten ohne ausdrückliche Einwilligung der Fahrer Zugriff erlangen können.**
6. **Es besteht die imminente Gefahr, dass Hersteller, die die „eCall“-Systeme in die Fahrzeuge einbauen, sich ein Datenmonopol verschaffen. Daher bedarf es offener Schnittstellen und einheitlich definierter Formate, die einen diskriminierungsfreien Zugriff auf die gesammelten Informationen durch die Fahrzeughalter bzw. -nutzer oder auch unabhängige Marktbeteiligten ermöglicht.**
7. **Die Speicherung von Fahrzeugdaten birgt im Hinblick auf den Schutz der Privatsphäre und des Datenschutzes immense Missbrauchs- und Gefahrenpotenziale für die Fahrzeugnutzer bzw. -besitzer. Es bedarf einer kurzen noch festzulegenden Speicherfrist („per default“), nach der die Daten automatisch gelöscht werden. Fahrzeugnutzer bzw. -halter können diese Frist per ausdrückliche Aufforderung verlängern und/oder die Herausgabe der Datensätze verlangen.**

### III. Der Landtag beschließt

wird wie folgt gefasst:

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.
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.
4. **sich dafür einzusetzen, dass in der Verordnung festgeschrieben wird, dass die Hoheit über die erhobenen Daten allein bei den Fahrern liegt und externe Anbieter, insbesondere von Mehrwertdiensten, ohne ausdrückliche Einwilligung dieser keinen Zugriff auf die Daten erlangen können.**
5. **sich im weiteren Gesetzgebungsprozess dafür einzusetzen, dass die Gefahr eines Datenmonopols der Fahrzeughersteller beseitigt wird. Dafür bedarf es offener Schnittstellen und einheitlich definierter Formate, die einen diskriminierungsfreien Zugriff auf die gesammelten Informationen durch die Fahrzeughalter bzw. -nutzer oder auch unabhängige Marktbeteiligte ermöglicht.**

6. darauf hinzuwirken, dass in den Verordnungstext eine kurze „Default-Speicherfrist“ für die erhobenen Daten aufgenommen wird, welche nur auf ausdrückliche Aufforderung durch die Fahrzeugbesitzer bzw. -nutzer geändert werden kann.

Monika Pieper  
Nicolaus Kern  
Stefan Fricke  
Lukas Lamla

und Fraktion