

Datenschutz im Auto

Thilo Weichert, Leiter des ULD
Landesbeauftragter für Datenschutz Schleswig-Holstein
52. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar
Arbeitskreis VII
Wem gehören die Fahrzeugdaten?
30. Januar 2014



www.datenschutzzentrum.de

Inhalt

Komplexität der Kfz-IT
Zwecke – Player – Betroffene
Datenschutzgrundsätze
Verantwortlichkeit
Datensparsamkeit
Transparenz und Wahlfreiheit
Abwägungsbedarf
Lösungsansätze

Komplexität der Kfz-IT

„Das Auto ist der ultimative mobile Computer (Jen-Hsun Huang vom Chiphersteller Nvidia)

- Viele Funktionalitäten
- Viele beteiligte Stellen
- Umfangreiche komplexe personenbezogene Datenverarbeitung
- Viele ungeklärte Datenschutzfragen

Zwecke des IT-Einsatzes im Auto

- Zustandsanalyse des Kfz (Werkstatt, Hersteller)
- Navigationshilfe
- Notfallhilfe (z. B. eCall)
- Unfall- und Ereignisdokumentation
- Telefonie und elektronische Kommunikation
- Abrechnungsgrundlage für Versicherung, Miete ...
- Sicherheitskommunikation (car2car) bis zu Automotive
- Crowdsourcing (Verkehrsgeschehen, Wetter ...)
- Unterhaltung (Radio, Internet, Video ...)

Player

Daten verarbeitende Stellen:

- Kfz-Hersteller
- Kfz-Verkäufer, Werkstätten
- Portal- und Diensteanbieter (z. B. Google, Apple)
- Netzanbieter (z. B. Telekom, Telefónica)
- App-Anbieter
- Halter (auch Arbeitgeber, Autovermieter, Speditionen)
- Sonstige Vertragspartner (z. B. Versicherungen, Werbeunternehmen)

Betroffene

= Personen, zu denen „Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse“ verarbeitet werden:

- Kfz-Halter
- Kfz-Vorbesitzer
- Kfz-Fahrer
- Beifahrer
- Sonstige Verkehrsbeteiligte

Besonderheiten der Kfz-Datenverarbeitung

- Detaillierte Verarbeitung von sensiblen Standortdaten (Bewegungs- und Kontaktprofile)
- Einsatz der besonders angreifbaren mobilen Funkkommunikation
- Vielfältige Schnittstelle zu externen Systemen und Clouds
- Enge personale Bindung zum Auto (Arbeit, Familie, Freizeit)

Kfz-relevante Datenschutz-Grundsätze

Generell: Verarbeitungsverbot mit Erlaubnisvorbehalt

- Verantwortlichkeit
- Datensparsamkeit
- Transparenz
- Einwilligung
- Technische Sicherungen (Integrität, Vertraulichkeit, Verfügbarkeit, Revisionsicherheit, Intervenierbarkeit, Nichtverkettbarkeit)
- Gesetzesbasierte Interessenabwägungen

Verantwortlichkeit

- Primäre Verantwortlichkeit: Kfz-Hersteller (US-Betriebssysteme übermitteln i. d. R. in die NSA-überwachte und datenschutzfreie USA)
- Sekundäre Verantwortlichkeit: Diensteanbieter (bei gemeinsamer Erbringung gemeinsame Verantwortlichkeit; a. A. VG Schleswig)
- Tertiäre Verantwortlichkeit: Halter bzw. Kfz-Betreiber (für Grundeinstellungen im Kfz)
- Letztverantwortlich und erst**betroffen**: Fahrer > wichtig sind Informationen und Wahlrechte

Datensparsamkeit

- = bisher nicht-justiziables Gestaltungsprinzip
- Privacy by Default (Grundeinstellung)
- Vorrang von anonymer und pseudonymer Verarbeitung
- Frühestmögliche Datenlöschung
- Vorrang der Kfz-internen Verarbeitung (Blackbox)
- Aggregierte Datenübermittlung (wird von S-Direkt-Versicherung missachtet)

Transparenz und Wahlfreiheit

Gestufte Bereitstellung von Information (Layered Policy Design), datensparsame Grundeinstellung

- Bereitstellung des Systems: AGBs (bei Kauf)
- Betriebsaufnahme des Systems: Technische Anzeigen (bei Inbetriebnahme)
- Fahrerinformationen: Armaturenbrett (bei Nutzung)

Problem: Komplexe Verarbeitung – Minimum an Display und Aufmerksamkeit

- Nur anlassbezogene Information
- Nutzung von Icons und Tonsignalen

Praxis: Halter hat (fast) keine Ahnung u. trifft selten eine Wahl

Gesetzesbasierter Abwägungsbedarf

- Videoerfassung von anderen Verkehrsbeteiligten
- Nutzung von TK-Verkehrsdaten (Vorratsdatenspeicherung) für Sicherheitszwecke
- Nutzung der eigenen Blackboxdaten durch Bedarfsträger (Polizei/Unfallgegner, Versicherung)
- Nutzung der Kfz-Daten durch Hersteller/Werkstatt/Versicherung/Portal- u. App-Anbieter für Produkt- u. Diensteeoptimierung/Werbung ...

Lösungsansätze

- Modernisierung des technisch/faktisch überholten allgemeinen Datenschutzrechts
- Anwendungsspezifische Gesetzeslösungen (z. B. eCall, Maut, car2car-Sicherheitskommunikation)
- Freiwillige oder obligatorische IT-Sicherheits- und Datenschutzzertifizierungen
- Verständigung der Branche(n) auf datenschutzfreundliche Standards, einheitliche Schnittstellen und Verhaltensregeln

Datenschutz im Auto

Dr. Thilo Weichert

Unabhängiges Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein (ULD)

Holstenstr. 98, D- 24103 Kiel

mail@datenschutzzentrum.de

<https://www.datenschutzzentrum.de>