

An den  
Zweiten Präsidenten des Nationalrates  
Karlheinz Kopf  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0026-I/PR3/2014  
DVR:0000175

Wien, am 22. August 2014

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordnete zum Nationalrat Meini-Reisinger und KollegInnen haben am 25. Juni 2014 unter der **Nr. 1820/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend eCall – Datenschutz im Auto gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wann wird das eCall-System nach Kenntnisstand des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie tatsächlich eingeführt werden?*

Der Rat will eine verpflichtende Ausrüstung 36 Monate + 20 Tage nach Kundmachung im Amtsblatt der EU (d.h. etwa 2018) für neue Fahrzeugtypen. Das Europäische Parlament will eine verpflichtende Ausrüstung neuer Fahrzeugtypen ab dem 1. Juni 2016. Das endgültige Datum der verpflichtenden Anwendung wird zwischen Rat und dem Europäischen Parlament vereinbart werden.

Zu Frage 2:

- *Wodurch begründen sich nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie etwaige Verspätungen und zeitliche Abweichung vom ursprünglich geplanten Einföhrungstermin des eCall-Systems?*

Viele Mitgliedsstaaten waren der Auffassung, dass der Fahrzeugindustrie genügend Zeit gegeben werden soll, um die Geräte und deren Integration in die Fahrzeuge entwickeln und testen zu können.

Zu den Fragen 3 bis 5:

- *Welche gegenwärtigen Formen datenschutzsensibler Datenerhebungen, Datenverarbeitungen und -nutzungen in Privat-Kfz sowie im Bereich der Infrastruktur des Kfz-Individualverkehrs sind dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bekannt?*
- *Welche besonders datenschutzrelevanten Formen der Datenerhebung, Datenverarbeitung und -nutzung in dem und um das Privat-Kfz sollen nach Kenntnis des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie in den kommenden Jahren entwickelt und technisch umgesetzt werden?*
- *Wo werden nach Erkenntnissen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie diese Daten gespeichert, und welche Personen bzw. Organisationen können darauf zugreifen?*

Derzeit sind im PKW-Bereich in Österreich keine öffentlichen Anwendungen dieser Art auf Gesetzesbasis im Einsatz. Für etwaige zukünftige Systeme auf Basis der IVS-Richtlinie und des IVS Gesetzes gelten die Bestimmungen zum Datenschutz des § 8 IVS-Gesetz.

Der Beschluss 585/2014/EU regelt im Artikel 1 (3), dass Daten aus einem eCall nur für die Zwecke des Beschlusses verwendet werden dürfen.

Zu Frage 6:

- *Teilt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Auffassung, dass im Bereich der Privat-Kfz-Nutzung durch die aktuelle technische Entwicklung die Risiken für die personenbezieharen Daten der Verbraucher\_innen erheblich gestiegen sind?*

In der geplanten Verordnung über die Ausrüstung der Fahrzeuge mit einem eCall-System sind strenge Datenschutzvorschriften enthalten. Die Richtlinien 95/46/EG und 2002/58/EG bleiben von dieser Verordnung unberührt. Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch das bordeigene eCall-System muss in jedem Fall den in diesen Richtlinien festgelegten Datenschutzvorschriften entsprechen. Im internen Speicher des bordeigenen eCall-Systems dürfen Daten zu früheren Positionen des Fahrzeugs gespeichert werden; diese Daten müssen jedoch kontinuierlich gelöscht werden, um sicherzustellen, dass nur die für die Bestimmung der derzeitigen Position und der Fahrtrichtung unerlässlichen Daten vorhanden sind. Bevor der eCall ausgelöst wird, dürfen diese Daten außerhalb des bordeigenen Systems für keine Einrichtung zugänglich sein. In das eCall-System sind sowohl Technologien zur Stärkung des Datenschutzes einzubetten, um eCall-Anwendern den geeigneten Schutz zu bieten, als auch die erforderlichen Sicherungssysteme zur Verhinderung von Überwachung und Missbrauch.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Wer hat nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie die Rechte an diesen Daten (vgl. die Fragen 1 und 2; bitte jeweils aufschlüsseln und die Rechtsgrundlage nennen)?*
- *Wie und durch welche aktuellen rechtlichen Regelungen werden gegenwärtige Formen der Datenerhebung, -verarbeitung und -nutzung in Kfz (vgl. Frage 1) geregelt bzw. können künftige Formen der Datenerhebung, -verarbeitung und -nutzung im Kfz (vgl. Frage 2) geregelt werden?*

Diese Fragen haben vor allem einen allgemeinen datenschutzrechtlichen Hintergrund. Es darf auf die geltenden Bestimmungen des DSG verwiesen werden. Die Verweise auf die Fragen 1 und 2 sind nicht nachvollziehbar, da es in den Fragen 1 und 2 um andere Dinge geht.

Zu den Fragen 9 bis 12 und 16 bis 18:

- *Sind nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie insbesondere das Datenschutzgesetz (BGBl. I Nr. 165/1999 idgF) und das Telekommunikationsgesetz (TKG BGBl. 2003/70 idgF) auf im Kfz erhobene und vernetzt verarbeitete Daten anwendbar und hinreichend voneinander abgrenzbar?*
  - a) *Wenn nein, warum nicht?*
  - b) *Wenn ja, wer sind die Verpflichteten, und welche Rechte können sich für Eigentümer\_innen und Nutzer\_innen des Kfz ergeben?*

- *Bedarf es nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bereichsspezifischer gesetzliche Maßnahmen des Datenschutzes für Verbraucher\_innen rund um das Privat-Kfz, um den erheblichen Veränderungen der realen Umstände Rechnung zu tragen, und wenn nein, warum nicht?*
- *Bedarf es nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Hinblick auf Unklarheiten bei der Eröffnung des Anwendungsbereiches der Datenschutzgesetze für Fahrzeugdaten gesetzlicher Klarstellungen?*
- *Sind die bestehenden gesetzlichen Vorgaben im Zusammenspiel mit dem bestehenden Aufsichtssystem der Datenschutzbehörden hinreichend geeignet, um insbesondere die erforderliche Transparenz für Verbraucher\_innen zu erreichen, welche Informationen in dem und um das Auto über sie verarbeitet werden? In welcher Weise könnte nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie eine Zertifizierung von möglichen Zusatzdiensten gemäß European Privacy Seal ein probates Mittel darstellen, um datenschutzrechtliche Bedenken zu reduzieren und eine verbraucher\_innenfreundlichere Ausgestaltung zu erzielen?*
- *Welche Position vertritt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur Frage einer möglichen Ausweitung der Anwendung des European Privacy Seal auf Applikationen und Zusatzdienste im Automotivbereich?*
- *Wurden seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu den Fragestellung gemäß den Fragen 16 und 17 bereits Gespräche geführt und wenn ja mit wem?*

In den speziellen eCall-Regelungen – sowohl in der RL 2010/40/EU als auch in der Delegierten VO 305/2013 - sind umfassende datenschutzrechtliche Bestimmungen enthalten. Verordnungen der Europäischen Union sind nach Art. 288 AEUV in allen Teilen verbindlich. Sie gelten unmittelbar in jedem Mitgliedstaat und haben nach der Rechtsprechung des EuGH Vorrang vor dem nationalen Recht.

Zusatzdienste sind nicht Gegenstand der eCall-Gesetzgebung, sondern nach allgemeinen datenschutzrechtliche Regelungen zu beurteilen. Die Bestimmungen des Datenschutzgesetzes 2000 gelten ganz generell. Bezüglich der allfälligen Verwendung von personenbezogenen Daten ist auf die Verfassungsbestimmung des § 1 Abs. 1 DSG 2000 zu verweisen. Gemäß dieser datenschutzrechtlichen Bestimmung hat der Betroffene Anspruch auf Geheimhaltung seiner personenbezogenen Daten, soweit ein schutzwürdiges Interesse daran besteht. Die schutzwürdigen Geheimhaltungsinteressen werden gemäß den Bestimmungen der § 1 Abs. 2, § 8 Abs. 1 und § 9 DSG 2000 dann nicht verletzt, wenn lebenswichtige Interessen des Betroffenen die Verwendung dieser Daten erfordern. Das bedeutet, dass zur Wahrung lebenswichtiger Interessen

des Betroffenen die Verwendung seiner personenbezogenen Daten auch ohne dessen Zustimmung zulässig ist.

Ergänzend zu den allgemeinen Bestimmungen des DSG 2000 gelten subsidiär die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes 2003 soweit die Verarbeitung und Übermittlung personenbezogener Daten in Zusammenhang mit der Bereitstellung öffentlicher Kommunikationsdienste in öffentlichen Kommunikationsnetzen steht.

In Bezug auf die Zusatzdienste muss letztendlich der Konsument entscheiden, wie weit er bereit ist, Daten aus dem Fahrzeug an bestimmte Stellen zu übermitteln. Gegenüber diesen Stellen – die als Auftraggeber im Sinne des DSG 2000 zu werten sind - kann der Betroffene das ihm zustehende Auskunftsrecht (§ 26 DSG 2000), das Recht auf Richtigstellung oder Löschung (§ 27 DSG 2000) sowie das Widerspruchsrecht gemäß § 29 DSG 2000 geltend machen.

Bedingt durch die mit dem eCall-System verbundene, mögliche Verwendung von Daten im Bereich der Zusatzdienste scheint aus meiner Sicht sowohl eine innerstaatliche Klarstellung im Hinblick auf die Gesetzmäßigkeit der Verwendung von personenbezogenen Fahrzeugdaten durch die Anbieter der Zusatzdienste als auch bezüglich des diesbezüglichen innerstaatlichen Aufsichtssystems im Bereich des Datenschutzes erforderlich.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Wie können nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie personenbezogene Daten von fahrzeugbezogenen Daten unterschieden werden?*
- *Wie kann nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie verhindert werden, dass fahrzeugbezogen erhobene Daten entkontextualisiert und zu personenbezogenen Daten gemacht werden?*


Die eCall-Einheit setzt bei ihrer Aktivierung eine entsprechende Kennung im Mobilfunknetz ab, dass es sich um einen fahrzeugseitig aktivierten eCall handelt. Die SIM Karte der eCall-Einheit muss nach österreichischem Recht keinem Besitzer zugeordnet sein. Es werden also keine personenbezogenen Daten von der eCall-Einheit übermittelt.

Zu Frage 15:

- *Kann nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie beim eCall auf die vorhandene rechtliche Infrastruktur des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen zurückgegriffen werden?*

Es existiert in Österreich kein Gesetz mit dem Titel „Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen“.

Doris Bures

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-08-25T11:28:16+02:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	qF5Z9Zvl9VksUI+0MM/h9YrW1PKFqEPO0eE/Piq9sZsjlP8HBhr4c5CvL6DGxf2Zl3spd9oq2iCAs+v2MoK4y1/fFM29vWi0tEmwGqF9NE8/bpgcAOtoRbft20am29sbqFzTESP0nZ61Nvf6DrMZf2v8XkQFotMXqz4gay7TPM=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	