

1820/J XXV. GP

Eingelangt am 25.06.2014

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Beate Meini-Reisinger, Kolleginnen und Kollegen
an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend eCall - Datenschutz im Auto**

Begründung:

Ab Oktober 2015 müssen alle neuen Auto- und leichte Nutzfahrzeugmodelle in Europa mit GPS-Empfänger und Mobilfunk-Modem (eCall) ausgestattet sein, das bei einem schweren Unfall automatisch ein eCall-Notruf über die Notrufnummer 112 auslöst. Die Debatte um die Einführung des eCall-Systems zeugt von der schnell voranschreitenden Vernetzung im Privat-Kfz-Bereich und hat die Bürger_innen auch dafür sensibilisiert, in welchem Umfang die Digitalisierung von Neufahrzeugen bereits fortgeschritten ist. Zahlreiche Fahrzeugdaten werden von den Herstellern zu Zwecken der Qualitätssicherung erfasst und gespeichert. Navigations- oder Notfallsysteme speichern und werten Fahrverhalten aus, Fahrzeugdaten werden von Vertragswerkstätten ausgelesen und gespeichert, Premiumkunden schließen gesonderte Datenverträge ab, die weitergehende und vernetzte Datenverarbeitungen ermöglichen. Schließlich soll durch die Anbindung von Fahrzeugen an das Internet das volle Unterhaltungsprogramm auch im Automobilbereich erschlossen werden. Dies schafft zusätzliche Kaufanreize, so die Vorstellung.

Das eCall-System liefert daneben allerdings auch Daten über die jeweiligen Autofahrer_innen. Was mit den zahlreichen Daten und Informationen konkret geschieht oder auch nur machbar erscheint, wer sie auslesen darf und zu welchen Zwecken sie erhoben und gespeichert werden dürfen, bleibt für Verbraucher_innen derzeit häufig unklar. Demnach besteht die Gefahr für Verbraucher_innen, in ihrem Recht auf informationelle Selbstbestimmung verletzt zu werden, nicht zuletzt weil der Gebrauch des Fahrzeuges heute sehr eng mit der Verwirklichung eines eigenen bestimmten Alltages verbunden ist. Die vollständige Erfassung des Mobilitätsverhaltens von Personen liefert umfassende Informationen über persönliche Interessen, Präferenzen und Verhaltensmuster, welche die Verbraucher_innen womöglich lieber für sich behalten wollen.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

1. Wann wird das eCall-System nach Kenntnisstand des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie tatsächlich eingeführt werden?
2. Wodurch begründen sich nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie etwaige Verspätungen und zeitliche Abweichung vom ursprünglich geplanten Einführungstermin des eCall-Systems?
3. 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?
4. 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?
5. Wo werden nach Erkenntnissen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie diese Daten gespeichert, und welche Personen bzw. Organisationen können darauf zugreifen?
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 personenbeziehbaren Daten der Verbraucher_innen erheblich gestiegen sind?
7. 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)?
8. 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?
9. 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?
10. 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?

11. 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?
12. 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?
13. Wie können nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie personenbezogene Daten von fahrzeugbezogenen Daten unterschieden werden?
14. Wie kann nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie verhindert werden, dass fahrzeugbezogen erhobene Daten ent-kontextualisiert und zu personenbezogenen Daten gemacht werden?
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?
16. 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?
17. 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?
18. 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?