

Richtlinien 1/2020 des European Data Protection Board zur Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit verbundenen Fahrzeugen und mobilitätsbezogenen Anwendungen

Informationen zum VFT

Ziel des VFT – Verband der freien KFZ-Teile-Fachhändler ist der freie Zugang zu Ersatzteilen & Daten der Fahrzeuge um einen fairen Wettbewerb für KFZ-Betriebe & Autofahrer zu ermöglichen. Wir sind ein Österreichischer Verband für faire Mobilität mit dem Ziel, allen Mobilitätsnutzern ein faires, umweltfreundliches und leistbares Angebot zu ermöglichen. Wir setzen uns dafür ein, dass alle stationären und online Anbieter einen freien Zugang zu Produkten und Daten bekommen, um ihr Geschäft zukunftsweisend gestalten zu können. Der VFT vertritt die Interessen der Mitglieder gegenüber allen relevanten Meinungsbildnern, Behörden, Gesetzgeber, aller Körperschaften öffentlichen Rechts und der Öffentlichkeit.

Positionspapier des VFT zur Richtlinie 1/2020

Wir begrüßen die EDPB-Richtlinien, die wichtige Klarstellungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit verbundenen Fahrzeugen und mobilitätsbezogenen Anwendungen bringen. Dieses Dokument wird maßgeblich dazu beitragen, die Freisetzung des Potenzials von Fahrzeugdaten zu gewährleisten und gleichzeitig die ehrgeizigsten Praktiken in Bezug auf den Datenschutz in der gesamten Europäischen Union zu respektieren.

VFT und Unternehmen, die auf dem Kfz-Ersatzteilmarkt für Fahrzeugteile, Diagnose, Wartung und Reparaturen tätig sind, verpflichten sich, die höchsten Standards in Bezug auf den Datenschutz zu respektieren.

In einem zunehmend digitalisierten Automobilsektor verändert sich die gesamte automobilen Wertschöpfungskette. Mit dem Aufkommen des "vernetzten Autos" beginnt der Reparaturprozess bereits im Fahrzeug, wo die Datenqualität und die Fähigkeit, sicher auf die Fahrzeugfunktionalität zuzugreifen, die Qualität des Service bestimmen.

Das vernetzte Auto ermöglicht ein breites Spektrum völlig neuer und innovativer Dienstleistungen und bringt neue Kundenerwartungen mit sich. Mit zunehmender Digitalisierung erwarten die Verbraucher intelligente digitale Dienste mit ferngesteuerten und vorausschauenden Informationen über den "Gesundheitszustand" ihres Fahrzeugs. Um einen wettbewerbsfähigen Markt für europäische Verbraucher zu gewährleisten, müssen unabhängige Unternehmen in der

Lage sein, ihre neue Rolle in diesem sich schnell verändernden Umfeld zu übernehmen, um den Kundenerwartungen gerecht zu werden (z.B. den Zustand des Fahrzeugs aus der Ferne zu

Erkennen, die Lieferzeiten für Ersatzteile zu verkürzen, die Teilelager zu optimieren oder sogar die Teile "intelligenter" zu machen, indem sie beraten, wie man Sensoren hinzufügt, die die Vorhersagbarkeit des Verschleißes der Fahrzeugkomponenten verbessern können).

Alle Marktteilnehmer, wie Autohersteller, Teilelieferanten oder unabhängige Dienstleister, werden ihre Dienstleistungen auf bordeigene Daten stützen müssen, die oft als persönliche Daten gelten. Die vollständige und umfassende Einhaltung der Datenschutzbestimmungen ist in diesem Zusammenhang natürlich von entscheidender Bedeutung. Die Verarbeitung von Daten auf rechtmäßige, faire und transparente Weise in Bezug auf die betroffene Person ist der Schlüssel zur Schaffung von Vertrauen.

Datenschutzvorschriften sind für unabhängige Dienstleistungsanbieter von entscheidender Bedeutung, da die Rechte der Verbraucher in unsere Verantwortung übertragen werden. Betont wird das von einem Manifest für faire Digitalisierungsmöglichkeiten, unterzeichnet von einem breiten Bündnis von 11 europäischen Verbänden, die den Automobilssektor und die Betreiber von Mobilitätsdiensten, Versicherungen, Vertretern von KMUs und Konsumenten vertreten. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die EDPB-Leitlinien und unterstützen voll und ganz die klarstellende Betonung, dass die Verarbeitung für die betroffenen Personen transparent und unter ihrer Kontrolle sein muss (z. B. typischerweise durch eine auf Informationen basierende Einwilligung oder durch eine vertragliche Vereinbarung).

Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Empfehlung, dass die lokale Verarbeitung von Daten im Fahrzeug die sicherste Option ist (die Betreiber "sollten, wo immer möglich, Verfahren anwenden, die keine personenbezogenen Daten beinhalten oder personenbezogene Daten außerhalb des Fahrzeugs übertragen", Punkte 70-72). VFT begrüßt und unterstreicht die Bedeutung dieses lokalen Datenverarbeitungsmodus, um das Risiko der Offenlegung persönlicher Daten zu minimieren und die Ökonomie der Daten zu optimieren. Sie würde mit eingebetteten Anwendungen, die im Fahrzeug betrieben werden, und mit einer direkten (kommerziellen und GDPR-) Beziehung zwischen dem Kunden und dem unabhängigen Dienstleister seiner Wahl vollständig realisiert werden. Dies wäre machbar mit einer "fahrzeuginternen interoperablen, standardisierten, sicheren und offen zugänglichen Plattform" (OTP), wie sie im oben erwähnten Manifest für faire Digitalisierungsmöglichkeiten vorgeschlagen wird.

Indirekte Datenzugangsmodelle, bei denen der Autohersteller zum Daten-Gatekeeper wird und sich selbst zwischen den Kunden/Nutzer/Datensubjekt und den unabhängigen Dienstleister stellt, entsprechen nicht dem Grundsatz des "eingebauten Datenschutzes" (Privacy by Design). Es schafft eine unnötige Duplizierung der Daten-, Zugangs- und GDPR-Kontrollen in den Händen des Fahrzeugherstellers. Um dies zu vermeiden, ermöglichen Direktzugriffsmodelle auf bordeigene Daten unabhängigen Dienstleistern, die GDPR-Konformität mit "ihren" Kunden entsprechend zu handhaben, anstatt sich dabei auf die Verarbeitungs-, Genehmigungs- und Kontrollschemas des Fahrzeugherstellers verlassen zu müssen. Es besteht keine Notwendigkeit, dass sich der Fahrzeughersteller in einer Gatekeeper-Funktion einmischt.

Bedenken und Vorschläge für Klarstellungen:

Wir glauben, dass der Entwurf der EDPB-Leitlinien wertvolle Klarstellungen zum Umgang mit Daten, die von verbundenen Fahrzeugen erzeugt werden, enthält. Wir haben eine Reihe von Bedenken hinsichtlich bestimmter Punkte, die unserer Meinung nach zusätzlicher Klarstellungen bedürfen.

Punkt 28 ("Was sind personenbezogene Daten")

Nummer 28 enthält eine Einschränkung, welche fahrzeugbezogenen Daten als personenbezogene Daten gelten, d.h. wenn sie einer natürlichen Person zugeordnet werden können. Wir möchten die Bedeutung einer solchen Definition hervorheben, da wir Versuche des Fahrzeugherstellers sehen, die Relevanz von Daten, die als personenbezogene Daten gelten, herunterzuspielen (z.B. durch deren Kategorisierung), die die Grundlage für ein breiteres Dienstleistungsangebot auf der Grundlage einer Analyse dieser Daten bilden könnten.

Insbesondere in Fällen, in denen eine allgemeine technische Verbesserung der "Produktqualität" oder "Fahrzeugverbesserung" als Rechtfertigung für die Datenerhebung angeführt wird, würde dies nicht verhindern, dass diese Daten in einem anderen Kontext analysiert werden, z.B. um die Grundlage für personalisierte Dienstleistungen zu bilden. Mit anderen Worten, diese Daten werden als "technische Daten" erfasst, könnten aber ihrerseits zur Grundlage eines wirtschaftlich relevanten spezifischen Dienstleistungsangebots an den Kunden werden.

Der Schutz von Daten durch die Verwendung einer generischen Klassifizierung, wie sie der Verband der Fahrzeughersteller vorschlägt, hat weitergehende Auswirkungen in Bezug darauf, wer zum Zugriff auf die Daten und zur anschließenden Nutzung der Daten für alternative, konkurrierende Dienste berechtigt sein sollte (siehe auch Erläuterung in Punkt 82 unten). Daten verlieren ihre datenschutzrechtliche Relevanz nicht, weder weil Informationen technische Sachverhalte beschreiben, noch weil die datenschutzrechtliche Relevanz bei technischen Aspekten

wie Sensordaten begrenzt zu sein scheint. Denn die Kombination vermeintlich irrelevanter Daten an sich führt schnell zu hochsensiblen Informationen.

Fahrzeug-Identifikationsnummer (VIN)

Darüber hinaus empfehlen wir dringend, dass die Art der Fahrzeug-Identifikationsnummer (VIN) geklärt werden sollte. Während wir nachdrücklich dafür plädieren, die Einstufung der Daten als "persönlich" nicht herunterzuspielen, sind die Anmerkungen des EDPB zur VIN leider etwas zweideutig und könnten so interpretiert werden, als wäre die VIN an sich eine persönliche Angabe, was hier nicht korrekt ist.

Es muss jedoch klargestellt werden, dass die VIN, die an sich nur eine abstrakte Nummer ist (auf dem Fahrgestell, im Rahmen oder sogar öffentlich sichtbar durch die Windschutzscheibe eines Fahrzeugs angebracht), per se keine personenbezogenen Daten darstellt. Erst wenn und soweit die VIN auf eine Person bezogen werden kann, wird sie zu einem personenbezogenen Datenbestand. Die Möglichkeit, diese beiden Elemente, d.h. die abstrakte VIN-Nummer mit der Identität einer Person zu kombinieren (z.B. über den Händler beim Kauf des Fahrzeugs, den Fahrzeughersteller, die Typgenehmigungsbehörden bei Produktrückrufaktionen oder in Ländern, in denen die VIN gesetzlich mit dem Eigentümer verbunden ist), macht den Unterschied aus. Analog dazu: Auch eine Geräte-ID, z.B. die Nummer des Motorblocks des Fahrzeugs oder eines Smartphones, stellt per se keine personenbezogenen Daten dar. Diese klare Unterscheidung ist sehr wichtig, da die VIN als wichtige technische Daten für eine eindeutige Fahrzeug- und Teileidentifikation auf dem Markt für Fahrzeugwartung und -reparatur verwendet wird und daher möglicherweise durch Datenschutzbeschränkungen auf der Grundlage eines falschen Verständnisses als personenbezogene Daten blockiert würde.

4

Wir empfehlen daher dringend eine Streichung der VIN in Punkt (28) oder eine Klarstellung, z.B. :

(28) Much of the data that is generated by a connected vehicle relate to a natural person that is identified or identifiable and thus constitute personal data. For instance, data include directly identifiable data (e.g., the driver's/**owner's** complete identity), as well as indirectly identifiable data such as the details of journeys made, the vehicle usage data (e.g., data relating to driving style or the distance covered), or the vehicle's technical data (e.g., data relating to the wear and tear on vehicle parts) **or the vehicle identification number (VIN)**, which, by cross-referencing ~~with other files and especially the vehicle identification number (VIN)~~, **that** can be related to a natural person, **such as e.g. the address/identity of the owner**. Personal data in connected vehicles can also include metadata, such as vehicle maintenance status. In other words, any data that can be associated with a natural person therefore fall into the scope of this document.

Punkt 82 ("Transparenzverpflichtungen bei indirekter Datenerhebung")

In diesem Absatz geht es um die spezifischen Regeln, die gelten sollten, wenn der Datennutzer diese Daten von einem Vermittler (Verantwortlich für die Datenverarbeitung) erhält, der eine Vereinbarung mit der betroffenen Person getroffen hat.

Über Vermittler, aber auch direkt, ohne Zwischenschaltung von Vermittlern, werden häufig eine Reihe von Daten unter der allgemeinen, nicht näher spezifizierten Bezeichnung "Produktverbesserung" oder "Produkthaftung" gesammelt, die jedoch eine sehr breite Palette von Fahrzeugdaten umfassen können. Besonders besorgt sind wir über die übermäßige Verwendung von Daten im Zusammenhang mit angeblichen Produktüberwachungspflichten nach dem Produkthaftungsrecht. Wir sehen eine Praxis, bei der sich die Fahrzeughersteller auf eine sehr weitgehende Verpflichtung zur Datenerhebung berufen und diese Daten - einmal erhoben - dann für ihre eigenen, anderen Interessen nutzen. Verpflichtungen aus dem Produkthaftungsrecht rechtfertigen allenfalls eine stichprobenartige Analyse. Eine weitere Erhebung wäre ein Verstoß gegen die Datenminimierung. Darüber hinaus wäre auch die Verfolgung eigener kommerzieller Zwecke mit dem ursprünglichen Zweck der Datenerhebung unvereinbar, auch wenn die Daten im Interesse der öffentlichen Sicherheit erhoben werden. Dies sollte durch den EDPB-Leitfaden geklärt werden.

Zumindest sind wir der Meinung, dass der Verbraucher aus Gründen der Transparenz genauer darüber informiert werden sollte, welche Fahrzeug- oder komponentengenerierten Daten genauer erhoben werden sollen. Wir schlagen vor, dieses Beispiel in Punkt 82 aufzunehmen (aber auch generell im Guidance Paper expliziter zu klären):

(82) In some cases, personal data is not collected directly from the individual concerned. For instance, a vehicle and equipment manufacturer may rely on a dealer to collect information about the owner of the vehicle in order to offer an emergency road side assistance service, **or to seek data for 'product improvement'**.

Punkt 89 ("Änderung der Eigentumsverhältnisse - Löschung aller persönlichen Daten")

Dieser Absatz legt fest, dass ein darauffolgender Eigentümerwechsel die Löschung aller personenbezogenen Daten auslösen sollte. Wir befürchten jedoch, dass die Löschung der historischen technischen Daten es den Aftermarket-Betreibern unmöglich macht, angeforderte Dienstleistungen zu erbringen, wenn eine Reihe von historisch registrierten Daten (z.B. die Servicehistorie) notwendig sind, um den Service für das Fahrzeug durchzuführen oder seinen Zustand zu bestimmen.

Mit anderen Worten, die Absolutheit, mit der die Anforderung formuliert wird, könnte dazu führen, dass eine bestimmte Anzahl technischer Daten gelöscht wird, die notwendig sind, um den

Zustand und die Sicherheit des Fahrzeugs zurückzuverfolgen/zu dokumentieren und wesentliche Reparatur- und Wartungsdienste durchzuführen.

Punkt 91 - ("Speicherung einer Protokollhistorie" - letzter Aufzählungspunkt)

In diesem Absatz empfiehlt der Leitfaden den Fahrzeugherstellern, als Sicherheits- und Vertraulichkeitsmaßnahme ein Protokoll über jeden Zugriff auf das Informationssystem des Fahrzeugs zu führen.

Wir haben ernsthafte Bedenken gegen diese Empfehlung und fordern, dass dieser Punkt gestrichen wird, da er gegen GDPR-Grundsätze verstoßen würde und, mehr noch, den Fahrzeugherstellern (die Konkurrenten fast aller Dienstleistungsanbieter "rund um das Auto" sind, vom Aftermarket bis hin zu Leasing- und Versicherungsdienstleistungen...) eine unangemessene Nachverfolgung der Zugangs- und Nutzungsaktivitäten unabhängiger Dienstleistungsanbieter gewähren würde.

Sie würde die unabhängigen Dienstleister erheblich beeinträchtigen, indem sie den Fahrzeugherstellern ein Überwachungsrecht über Prozesse, Funktionsaufrufe und übertragene Fahrzeugdaten einräumt, das es ihnen erlaubt, Schlussfolgerungen aus dem individuellen Datenzugang und damit auch aus dem Umfang der abgerufenen Daten zu ziehen. Mit anderen Worten, eine Möglichkeit, die Geschäftsaktivitäten ihrer Konkurrenten direkt zu überwachen.

Es gibt andere technische Mittel, um sicherzustellen, dass das Informationssystem des Fahrzeugs sicher/vertraulich ist, ohne direkte Überwachung oder Analyse der Daten, wie z.B.

authentifizierter Zugang und Verwaltung der Laufzeitumgebung, die im Fahrzeug selbst durchgeführt werden sollte, anstatt Log-Dateien auf den Servern der Fahrzeughersteller zu speichern.

Anmerkungen:

1) Der Zugang zu Fahrzeugdaten und die Bedingungen dafür sind Gegenstand einer laufenden politischen Diskussion auf EU-Ebene zwischen verschiedenen Wirtschaftsakteuren, den unabhängigen Automobildienstleistern auf der einen Seite und den Fahrzeugherstellern (die auch Wettbewerber auf dem Kfz-Ersatzteilmarkt sind) auf der anderen Seite. Die Auswirkungen der technischen Gestaltung der fahrzeuginternen Telematiksysteme der Fahrzeughersteller und die anschließende Anwendung der Datenschutzbestimmungen (d.h. die Frage, ob sie unabhängigen Dienstleistungsanbietern einen effektiven Zugang zu Fahrzeugdaten ermöglichen oder behindern würde) waren Gegenstand der Diskussionen in der Unterarbeitsgruppe "Zugang zu Daten und Cybersicherheit" (10/2019-3/2020) der Arbeitsgruppe "Kraftfahrzeuge" der Kommission, zu der FIGIEFA proaktiv beigetragen hat. Der Datenschutz war legitimer Weise einer der Aspekte, der bei

den Debatten/Analysen berücksichtigt wurde. Die Europäische Kommission plant, wie im Arbeitsprogramm für die Automobil- und Mobilitätsindustrie 2020-2021 der GD GROW angekündigt, bis zum ersten Quartal 2021 einen Gesetzesvorschlag zu diesem Thema zu veröffentlichen.

2) Dies steht auch im Einklang mit der richtungsweisenden Entscheidung des EuGH, in der die Definition dessen, was personenbezogene Daten sind, klargestellt wurde (EuGH-Urteil C-582/14 vom 19.10.2016), in der erklärt wurde, dass Informationen nur dann als personenbezogene Daten gelten, wenn der jeweilige für die Verarbeitung Verantwortliche direkt - oder über rechtliche Mittel indirekt - über Kenntnisse verfügt, die es erlauben, diese Informationen mit einer Einzelperson in Verbindung zu bringen. Daher dürfen viele Informationen nicht mehr als personenbezogene Daten in der Hand bestimmter Unternehmen angesehen werden. Als solche hängen alle von der Möglichkeit eines Unternehmens ab, solche Daten mit einer bestimmten Person in Verbindung zu bringen. Mit anderen Worten, was personenbezogene Daten sind, ist nicht mehr absolut auf Datenebene zu entscheiden, sondern eher auf relativer, individueller Ebene. In der Vergangenheit waren technische (fahrzeug- oder sensorgenerierte) Daten allgemein und allgemein als personenbezogene Daten anzusehen. Infolge des EuGH-Urteils können diese nicht-personenbezogene Daten jedoch als personenbezogene Daten unter der Kontrolle eines Unternehmens gelten (aufgrund zusätzlicher Kenntnisse über den tatsächlichen Fahrzeugbesitzer oder -fahrer), während sie in den Händen anderer Unternehmen ohne relevante Zusatzinformationen nicht als personenbezogene Daten gelten.