

My CAR – My (?) DATA

Martin Hoffer, ÖAMTC-Rechtsdienste

Konsumentenschutz, Mitgliederinteressen und Kommunikation



Historie – warum jetzt diese Frage?



- **E-Call;**
Umzusetzen für Kfz mit Typengenehmigung ab 31. März 2018
- Faktisch verbesserte Service- und Reparaturmöglichkeiten via **Connectivity**
- **Alleinstellungsmerkmale** durch Fahrzeughersteller
(besondere Services, Konkurrenzabwehr)
- Beeinträchtigung der freien **Wahl des Dienstleisters** im Bereich Mobilitätsgarantie



- **Mercedes B-Klasse - auffällige Daten**
 - alle 2 min GPS-Position und Statusdaten (z.B. km-Stand, Verbrauch, Tankfüllung, Reifendruck und Füllstände Kühlmittel, Wischwasser oder Bremsflüssigkeit)
 - Anzahl der elektromotorischen Gurtstraffungen
 - in Fehlerspeicher-Einträge tw. zu hohe Motodrehzahl oder –temperatur
 - gefahrene km unter:
„highway-conditions“, „road-conditions“, „urban-conditions“
 - Betriebsstunden der Fahrzeugbeleuchtung
 - letzten 100 Lade- und Entladezyklen der Starterbatterie (Uhrzeit/Datum km-Stand)



- **Renault Zoe** - auffällige Daten
- Möglichkeit des Unterbindens der Aufladung der Antriebsbatterie
- beliebige Informationen vom CAN-Datenbus des Fzg. - Ferndiagnose standardmäßig deaktiviert, kann aber vom Hersteller jederzeit aktiviert werden
- bei jeder Fahrt, spätestens alle 30 min: VIN, div. Seriennummern, Datum, Uhrzeit, GPS-Position, Temperatur, Ladung und Zellspannung der Hochvolt-Antriebsbatterie; diese Infos können von Renault jederzeit angefordert werden
- fest einprogrammierten Kommunikations-Funktionen können via Mobilfunk beliebig erweitert werden



▪ **BMW 320d** – auffällige Daten

- Maximal-Drehzahl des Motors mit jeweiligem km-Stand (> **Aggression?**)
- Anzahl der Fahrtstrecken zwischen 0-5, 5-20, 20-100 sowie >100 km
- Dauer des Fahrens in Modi des Automatikgetriebes (Dauer / Manuell / **Sport**)
- Betriebsstunden der Fahrzeugbeleuchtung (**evtl. schlechte Sicht?**)
- Zahl der Verstellvorgänge des elektrischen Fahrersitzes (> **Fahrerwechsel?**)
- Anzahl der eingelegten Medien des CD-/DVD-Laufwerks (**Ablenkung**)
- Zahl der elektromotorischen Gurtstraffungen
(starke Bremsungen, **Unfallrisiko?**)



- **BMW i3 – auffällige Daten**

- Inhalt des Fehlerspeicher
- detaillierte Daten der Antriebsbatterie (Ladezustand, Zelltemperaturen usw.)
- Intermodale Verbindungspunkte (Umstieg Bus und Bahn)
- gewählter Fahrmodus ECO/ECOPLUS/SPORT
- Einsatzdaten des range extenders („Reserve“-Benzin-Antrieb)
- wie oft und wo wurde geladen (schnell, teilweise usw. welcher km-Stand)
- Position der 16 letzten Ladestationen/100 letzten Abstellpositionen

Was denken die Betroffenen?



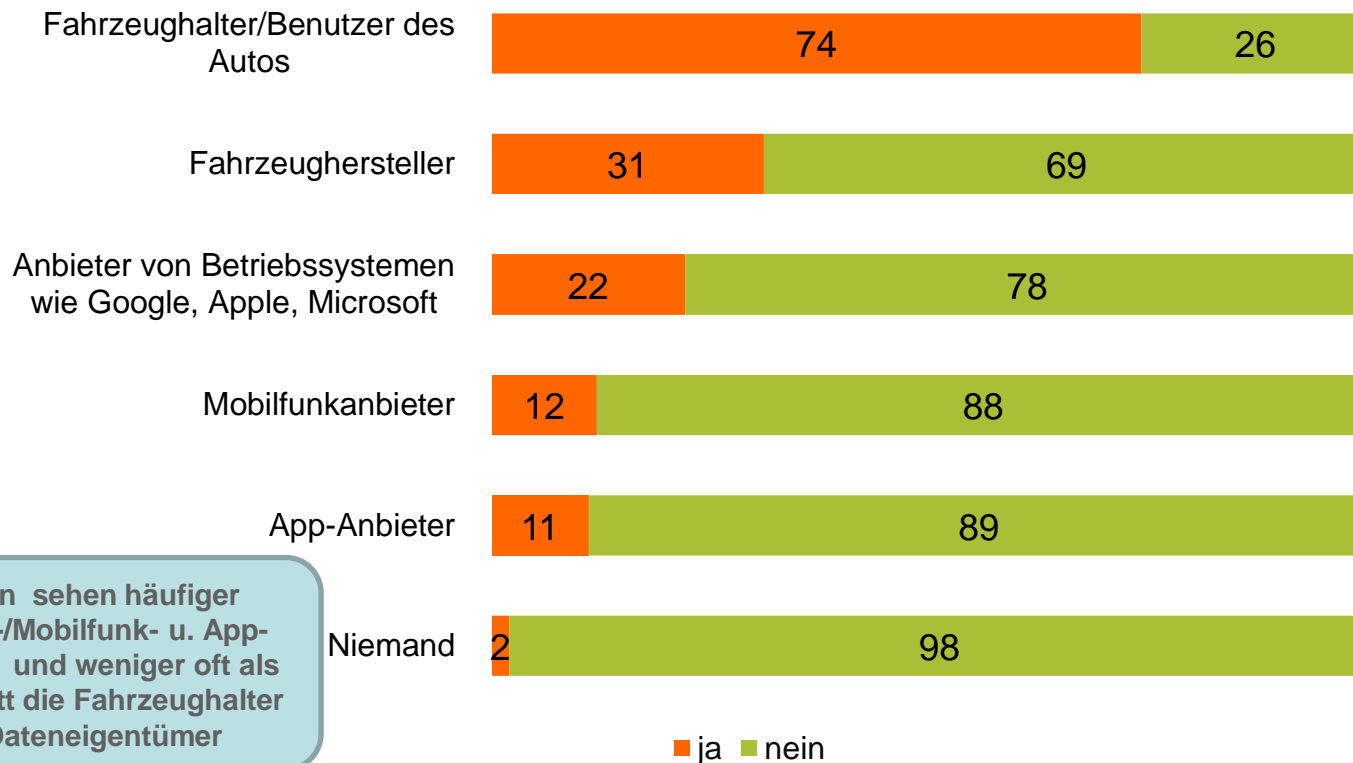
- **Grundgesamtheit:**
ÖAMTC-Mitglieder ab 18 Jahren (Internetnutzer)
- **Stichprobe**
n=1.142
- **Methodik**
Online Befragung, repräsentativ für ÖAMTC Mitglieder ab 18 Jahren (Internetnutzer)
- **Feldzeit**
20. November - 26. November 2015
- **Durchgeführt von**
ÖAMTC Marktforschung im Rahmen von AM.PULS



Dateneigentum



Fast drei Viertel sind der Meinung, dass die Daten, die ein vernetztes Auto erzeugt, dem Fahrzeughalter selbst gehören. Deutlich dahinter rangieren Hersteller und Systemanbieter



Frauen sehen häufiger System-/Mobilfunk- u. App-Anbieter und weniger oft als im Schnitt die Fahrzeughalter als Dateneigentümer

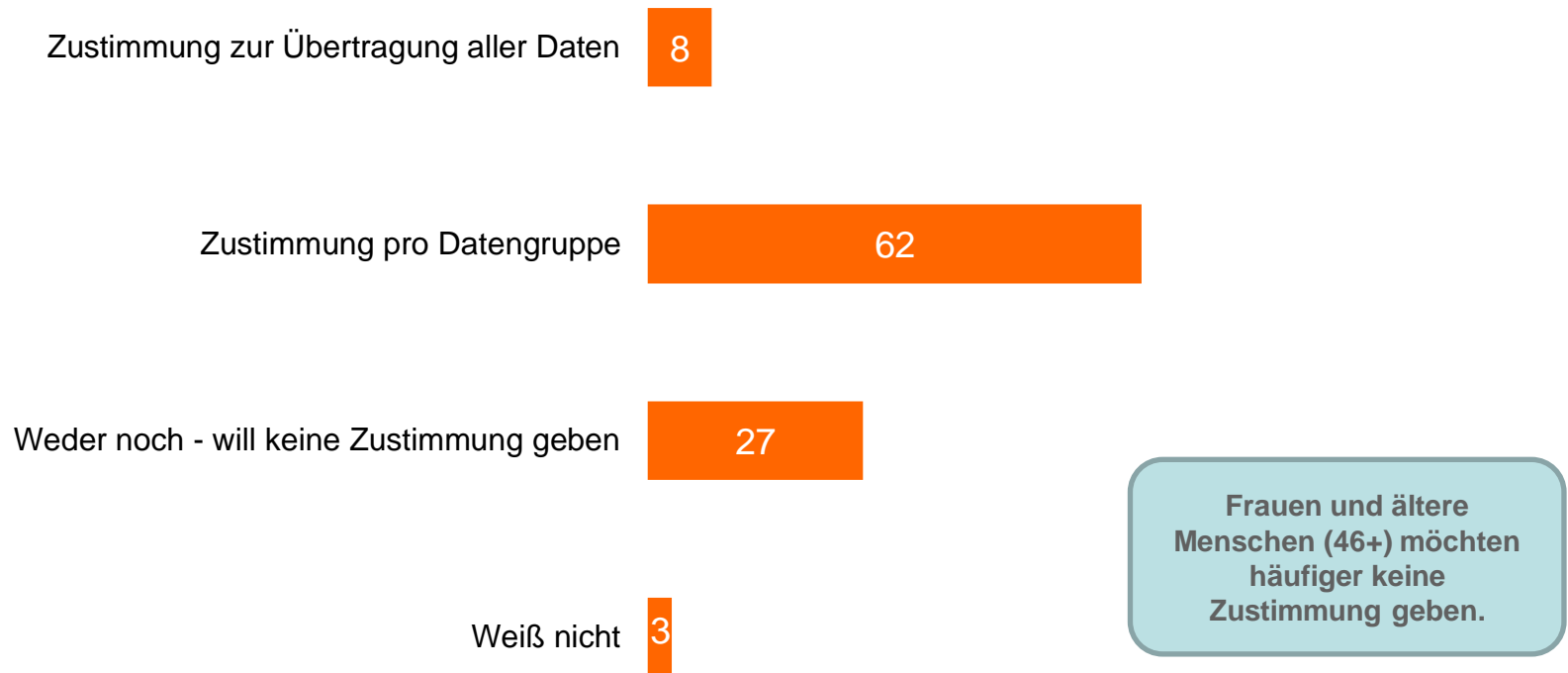
Frage 2: Wer ist Ihrer Ansicht nach der Eigentümer der Daten, die ein vernetztes Auto erzeugt?

(Basis: alle Befragten)

Datenübertragung (1)



Sechs von zehn Befragten wollen beim Abschluss des Kaufvertrages nur eine Zustimmung pro Datengruppe geben. Mehr als ein Viertel würde keine Daten freigeben.



Frage 4: Die Zustimmung zur Übertragung der Daten, die in einem vernetzten Auto gesammelt werden, wird üblicherweise beim Kaufvertrag gegeben. Sollte Ihrer Meinung nach beim Kauf eines Autos die Zustimmung zur Weitergabe aller Daten gegeben werden oder sollte eine Zustimmung pro Datengruppe (Technische Daten, Standortdaten, Verbrauchsdaten etc.) eingeholt werden?

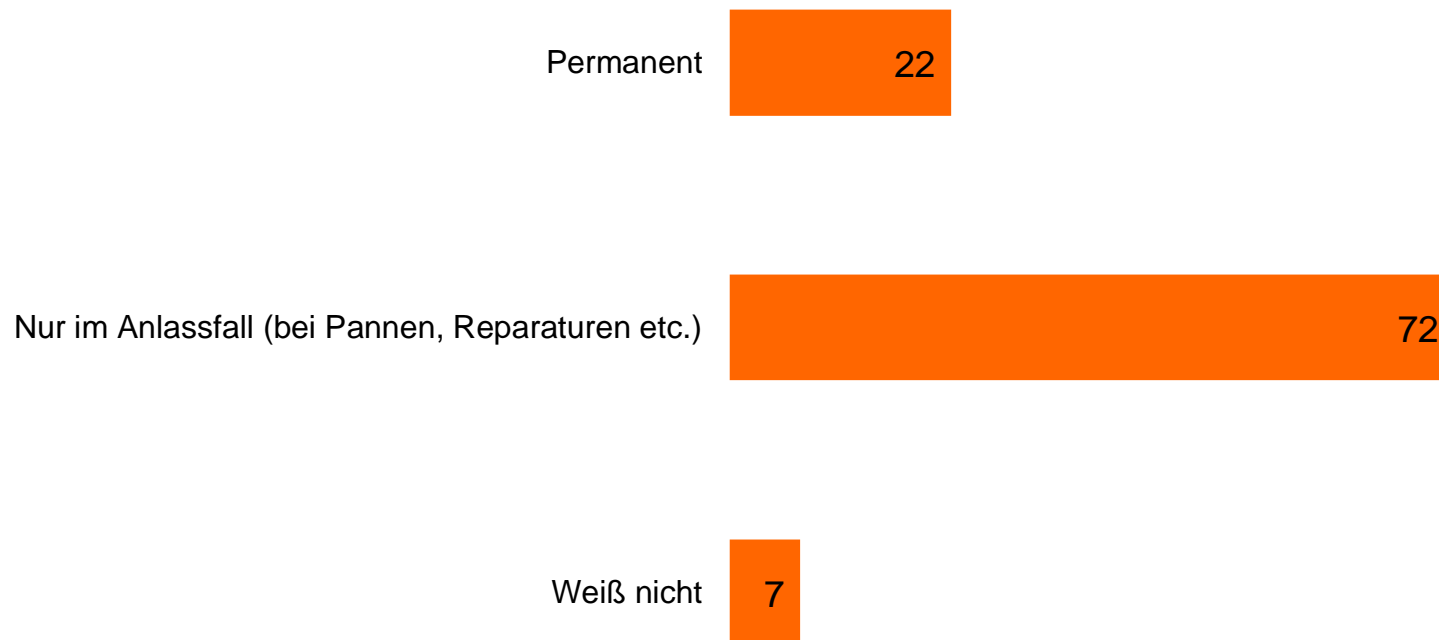
(Basis: alle Befragten)

Datenübertragung (2)



Auch jene, die einer Übertragung aller Daten zustimmen, möchten am häufigsten, dass die Daten nur im Anlassfall weitergeleitet werden.

Basis: Personen, die Zustimmung zur Übertragung aller Daten geben, n=88



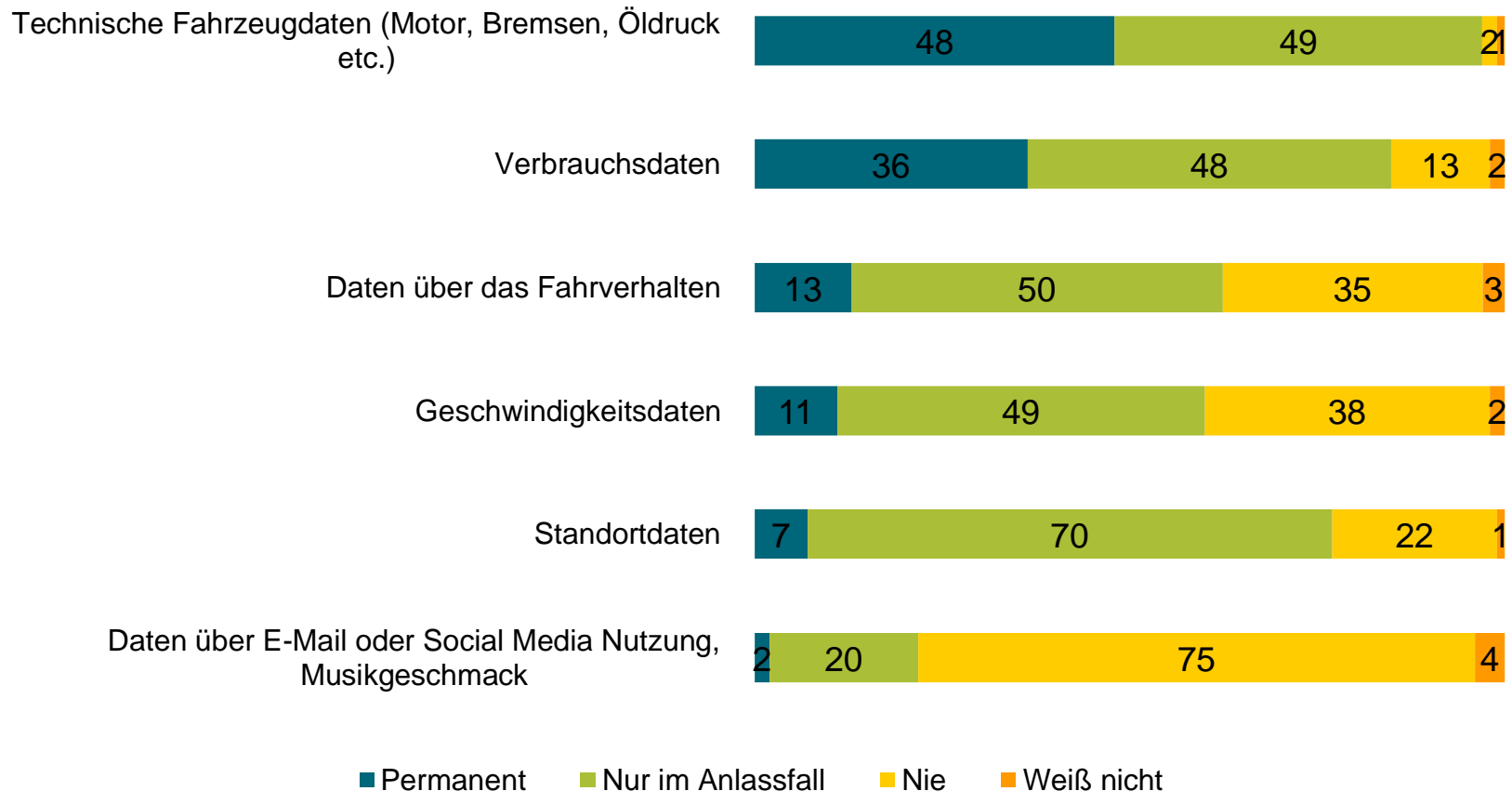
Frage 4a: Wie häufig sollen die Daten übertragen werden?

Datenübertragung (3)



Permanent würden die Befragten am ehesten noch technische Fahrzeugdaten weitergeben. Andere Datengruppen sollen nur im Anlassfall übertragen werden, v.a. die sensiblen Standortdaten. E-Mail und Social Media Daten sollen dagegen Eigentum des Fahrzeughalters bleiben.

Basis: Personen, die Zustimmung pro Datengruppe geben wollen, n=708

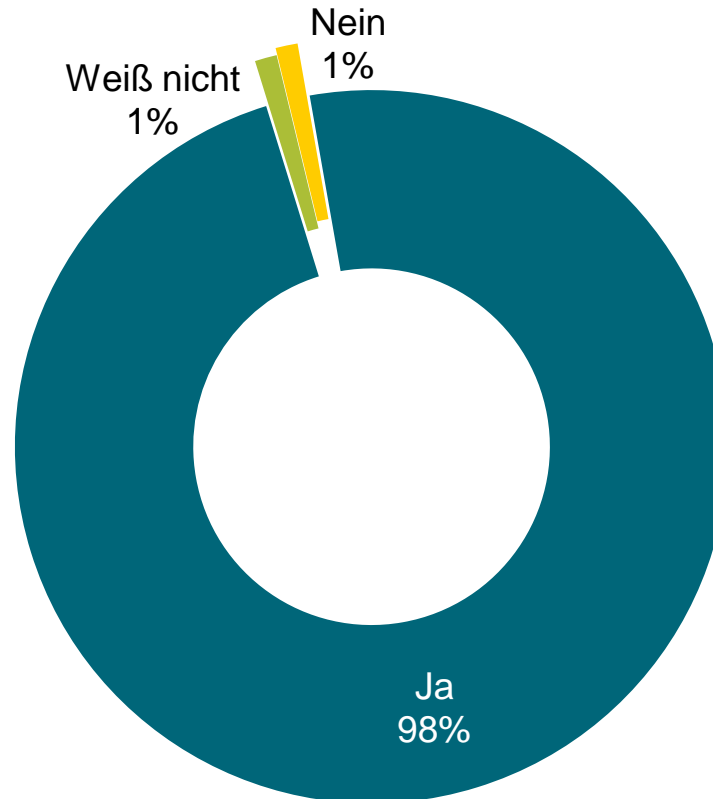


Frage 4b: Wie häufig sollen die folgenden Datengruppen übertragen werden?

Rücknahme Zustimmung (1)



Fast alle möchten eine einmal gegebene Zustimmung auch wieder zurückziehen können.



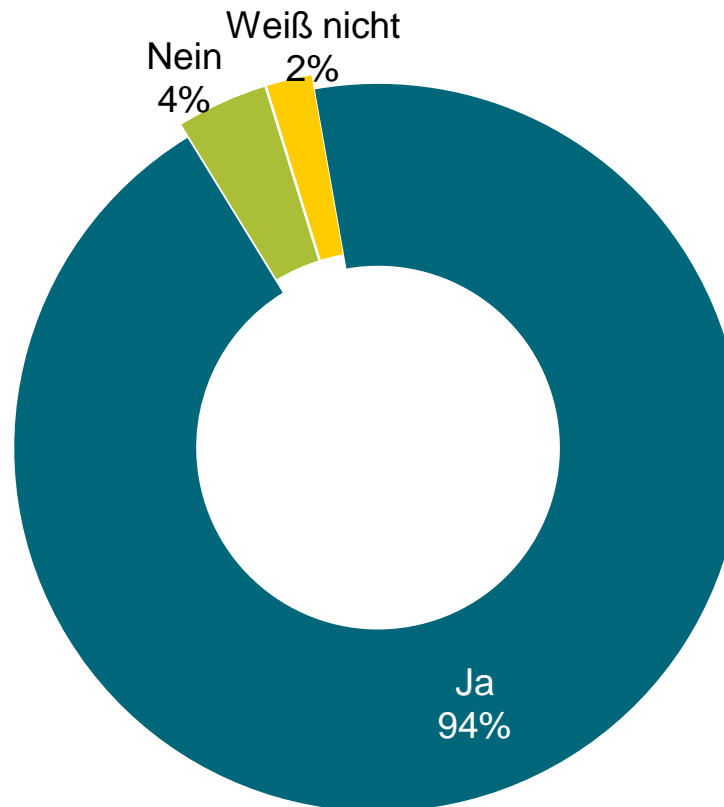
Frage 5: Sollte es Ihrer Meinung nach die Möglichkeit geben, eine einmal gegebene Zustimmung zur Übertragung von Fahrzeugdaten auch wieder zurückzuziehen?

(Basis: alle Befragten)

Abschaltung der Kommunikation



Über 90% sprechen sich für die Möglichkeit, die Kommunikation auf Wunsch aus dem Fahrzeug abschalten zu können, aus.



Frage 6: Sollte es dem Fahrer möglich sein, sämtliche Kommunikation aus dem Fahrzeug abzuschalten, wenn er dies wünscht?

(Basis: alle Befragten)



- **E-Call-Directive 2007/46**

Art 12 (2) verlangt: „Bis 9. Juni muss Kommission dem Parlament berichten“

Kommission sieht im Moment eher gelassen und keinen Klarstellungsbedarf, geht von Selbstregulierung des Marktes aus.



- **Type Approval Directive (2007):**
= Rahmenrichtlinie zur Marktüberwachung:
> Kapitel XIV „Repair & Maintenance“

MEP Karas auf Betreiben durch ÖAMTC-Lobbying:

>> Unabhängige Marktteilnehmer (Service, Reparatur und Nothilfe) erhalten Zugang zu den Ferndiagnosedienste, die von Herstellern und Vertragshändlern und –werkstätten genutzt werden.

> Dies dient auch der Umsetzung der **GVO**.



■ **Transparenz**

- Halter (Lenker) muss entscheiden können, wer/ welche Daten/ zu welchem Zweck auslesen darf
- Schließt selektive Ermächtigung & jederzeitige Rücknahme derselben ein
- Transparentes Vertragsverhältnis

■ **Wettbewerb**

- Halter (Lenker) entscheidet, auf welche Daten/ welche **Dritte** Zugriff erhalten
- „Recht auf freie Werkstattwahl“ darf nicht unterminiert werden

■ **Freiheit**

- Klare gesetzliche Regeln (mit Schranken),
unter welchen Umständen / zu welchem Zweck **Behörden und Gerichte** auf Daten zugreifen dürfen

■ **Datenschutz**

- bei kommerzieller Weitergabe von anonymisierten Daten, darf kein Rückschluss auf Fahrzeughalter oder -nutzer möglich sein



Artikel 65, aktuelle Fassung

Authentisch:

Manufacturers' obligations to provide vehicle repair and maintenance information

1. Manufacturers shall provide to independent operators unrestricted, standardised and non-discriminatory access to vehicle OBD information, diagnostic and other equipment, tools including the complete references, and available downloads, of the applicable software and vehicle repair and maintenance information. Information shall be presented in an easily accessible manner in the form of machine readable and electronically processable datasets. Independent operators shall have access to the remote diagnosis services used by manufacturers and authorised dealers and repairers.

Nicht authentisch, eigene Übersetzung:

Herstellerepflichten zur Bereitstellung von Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge

1. Die Hersteller stellen unabhängigen Betreibern uneingeschränkten, standardisierten und nicht diskriminierenden Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen, Diagnose- und anderen Geräten, Werkzeugen einschließlich der vollständigen Referenzen und verfügbaren Downloads der entsprechenden Software- und Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen zur Verfügung. Informationen sollen in leicht zugänglicher Form in Form von maschinenlesbaren und elektronisch verarbeitbaren Datensätzen dargestellt werden. Unabhängige Betreiber müssen Zugang zu den Ferndiagnosediensten haben, die von Herstellern und autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben verwendet werden.



**Datenübertragung aus dem Auto
bietet enorme Chancen.**

**Werden diese genutzt, muss die Hoheit
über personenbezogene Daten
beim Fahrzeughalter bzw -lenker bleiben!**