

Politischer Dialog Brüssel

Vernetzte Fahrzeuge und Datentransfer

Dienstag, 27. März 2018 um ca. 18:35 Uhr

Vertretung des Freistaats Bayern bei der Europäischen Union

Rue Wirtz 77, 1000 Brüssel

Begrüßung und Statement

Bertram Brossardt

Hauptgeschäftsführer

vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V.

Es gilt das gesprochene Wort.

Herzlichen Dank, Frau Schretter, für die freundliche Begrüßung!

Wir freuen uns sehr, heute wieder in der Bayerischen Vertretung zu Gast zu sein.

Sehr geehrter Herr Prof. Heckmann,

sehr geehrte Frau Dr. Spanou,

sehr geehrter Herr Dr. Böres,

sehr geehrter Herr Abgeordneter Ertug,

sehr geehrter Herr Abgeordneter Voss,

sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete des Europäischen Parlaments,

sehr geehrte Vertreter der Europäischen Kommission und weiteren Institutionen,

meine Damen und Herren,

im Namen der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft begrüße auch ich Sie sehr herzlich zu diesem Austausch!

Deutschland ist Autoland.

Mit über 800.000 überwiegend hochqualifizierten Beschäftigten gehört die Automobilindustrie zu den wichtigsten Arbeitgebern in Deutschland.¹

Bayern ist ein besonders starkes Kraftzentrum der Automobilindustrie.

Gut ein Viertel der Wertschöpfung der bayerischen Industrie hängt allein am Auto!

Auch in anderen Ländern der Europäischen Union spielt die Automobilindustrie eine große Rolle, zum Beispiel in Frankreich und Italien.

Die Branche ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und Innovationstreiber in der Europäischen Union.

Durch die starke Verflechtung innerhalb der gesamten europäischen Wirtschaft profitieren davon auch viele branchenfremde Unternehmen.

Die Automobilindustrie steht jedoch vor großen Umbrüchen.

¹ Aktuelle Zahl von 2016. Quelle: VDA-Statistik, 2017. Genaue Zahl der Beschäftigten 2016: 808.491.

Neben neuen Antriebstechnologien wie der Elektromobilität steht hier besonders das vernetzte Auto im Vordergrund.

Es ist Voraussetzung

- für digitale Mobilitäts-Services wie staufreies Fahren, Car-Sharing oder intelligentes Parkplatzmanagement sowie
- für die verschiedenen Entwicklungsstufen des automatisierten Fahrens – bis hin zum vollständig autonomen Fahren.

Wie wir diese technologischen Veränderungen meistern, hat große Auswirkungen auf Bayern, Deutschland und auf die gesamte EU.

Ziel muss es sein, den technischen Wandel auch künftig von der Spitze aus mitzugestalten.

Wenn wir es nicht machen, dann übernehmen andere wie die USA oder China die Vorreiterrolle.

Die Folgen für unsere Industrie und für unseren Wohlstand wären gravierend.

Deswegen brauchen wir möglichst schnell die passenden Rahmenbedingungen für die

vernetzte Mobilität – sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene.

Dazu gehört der Ausbau der

- der Verkehrsinfrastruktur und
- der digitalen Infrastruktur.

Dazu gehören aber auch ganz wesentlich die Themen Datenschutz und Datensicherheit, über die wir heute sprechen wollen.

Ohne das Vertrauen der Nutzer in Datenschutz und -sicherheit hat das vernetzte und automatisierte Fahren keine Chance.

Meine Damen und Herren,

im Fahrzeug werden verschiedenste Kategorien von Daten erzeugt, insbesondere:

- Bewegungs- und Umfelddaten (*z.B. Position des Fahrzeugs*)
- Zustands- und Verhaltensdaten (*z.B. Fahrweise, Kraftstoffverbrauch*) oder
- Komfortdaten (*z.B. Sitzeinstellung*)

Teilweise besteht ein unmittelbarer Personenbezug.

In anderen Fällen ist ein Personenbezug zumindest herstellbar, zum Beispiel in Kombination mit anderen Daten wie der Fahrzeugidentifikationsnummer.

Es gibt heute kaum noch eine Kategorie von Daten, die sicher als nicht-personenbezogen eingestuft werden kann.

Der Schutz personenbezogener Daten ist ab Mai 2018 europaweit mit der Datenschutzgrundverordnung streng geregelt.

Hier gilt: Für Betroffene muss transparent sein,

- welche Daten im Fahrzeug entstehen,
- zu welchem Zweck sie genutzt werden und
- an wen welche Daten weitergegeben werden.

Grundsätzlich darf die Übermittlung der Daten nur mit vorheriger Einwilligung erfolgen.

Für die Einwilligung in die Nutzung der Daten müssen aber praxisgerechte Lösungen gefunden werden.

Die ePrivacy-Verordnung der Europäischen Union schießt aus unserer Sicht übers Ziel hinaus.

Sie soll die Datenschutz-Grundverordnung ergänzen und die aktuelle ePrivacy-Richtlinie aus dem Jahr 2002 ersetzen.

Der Datentransfer beim vernetzten Fahrzeug ist von den neuen Vorschriften besonders betroffen.

Die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation ist für das vernetzte Fahren unerlässlich.

Nur so können die nötigen Daten etwa für Kollisionsvermeidung und Unfallschutz übermittelt und verarbeitet werden.

Die ePrivacy-Verordnung fasst den Schutz elektronische Kommunikation aber so weit, dass auch die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation darunterfällt.

Das bedeutet, dass auch bei der Maschine-zu-Maschine-Kommunikation eine Einwilligung der Beteiligten erforderlich ist.

Das hat aus unserer Sicht negative Konsequenzen!

Ein großer Nutzen des vernetzten Autos ist doch die Unfallvermeidung.

Die Idee ist, dass zum Beispiel Fahrzeuge, die in einen Unfall verwickelt sind und die Straße blockieren, ein Signal aussenden, das in heranfahrenden Autos automatisch die Bremsen auslöst.

Mit der ePrivacy-Verordnung wäre diese nützliche und lebensrettende Funktion nicht machbar!

Innerhalb von Millisekunden kann keine informierte und wirkungsvolle Einwilligung erfolgen.

Die ePrivacy-Verordnung zeigt an dieser Stelle, wie übertriebener Datenschutz am Ende mehr schadet als nützt.

Der Sinn des Datenschutzes ist doch der Schutz der Person.

Wenn Datenschutz so weit geht, dass er sogar den Unfallschutz behindert, kommen wir in schwieriges Fahrwasser.

Das hätte auch zur Folge, dass wir uns in Europa von der technologischen Entwicklung abkoppeln und ins Hintertreffen geraten!

Stattdessen brauchen wir eine Lösung, die die innovative Nutzung autonom agierender Maschinen in der Breite ermöglicht – und nicht behindert!

Zudem ist es noch völlig unklar, wie sich die ePrivacy-Verordnung zur Datenschutzgrundverordnung verhält.

Hier kommt es zu weiteren Unklarheiten.

Die bayerische Wirtschaft lehnt deswegen die ePrivacy-Verordnung ab!

Zumindest darf sie keine schärferen Regelungen enthalten als die Datenschutz-Grundverordnung.

Die Regelungen in der Grundverordnung für den Schutz personenbezogener Daten sind völlig ausreichend.

Es darf nicht zur Entstehung von zwei verschiedenen Datenschutzregimes kommen.

Die ePrivacy-Verordnung schafft nur Rechtsunsicherheit und zusätzliche Regulierung, die die Entwicklung innovativer Technologien in Europa behindert.

Eine sektorspezifische Datenschutzregulierung für den Telekommunikationsbereich ist nicht erforderlich.

Die genauen Auswirkungen der ePrivacy-Verordnung wird Herr Prof. Heckmann nachher erläutern.

Meine Damen und Herren,

noch ein Wort zur Datensicherheit:

Es ist klar, dass die Daten, die durch die Nutzung vernetzter Autos entstehen, vor dem Zugriff durch Hacker geschützt sein müssen.

Dafür brauchen wir – wie von der EU-Kommission angestrebt – gemeinsame europaweite Sicherheits- und Zertifizierungsstandards.

Hier ist auch noch viel Forschung erforderlich, die jetzt gezielt intensiviert werden muss.²

Wie beim Datenschutz gilt auch hier: Wir müssen diese Herausforderungen als Chance begreifen, nicht als Gefahr!

Wenn wir uns in Europa bei der Datensicherheit führend aufstellen, wird das ein entscheidender Standortvorteil sein!

Meine Damen und Herren,

gerade beim vernetzten Fahrzeug brauchen wir, was Datenschutz und -sicherheit betrifft, praxistaugliche und innovationsfreundliche Lösungen.

Davon profitiert nicht nur unser Standort – davon profitieren auch die Menschen, die diese Technologien in Zukunft nutzen werden.

Vielen Dank!

² Dazu gehört etwa die Sicherheit des 5G-Mobilfunknetzes und der kryptografischen Verfahren, weil die bisherigen Methoden durch die Entwicklung im Bereich des Quantencomputers nicht mehr ausreichen werden.