

# SICHERHEIT FÜR VERBRAUCHER DURCH TECHNIK UND DATENSCHUTZ

Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) zum Vorschlag für eine Verordnung über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern (COM/2018/286 final - 2018/0145(COD)) („Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit“)

21. November 2018

## **Impressum**

*Verbraucherzentrale  
Bundesverband e.V.*

*Team  
Mobilität und Reisen*

*Markgrafenstraße 66  
10969 Berlin*

*mobilitaet@vzbv.de*

## Inhalt

<b>SICHERHEIT FÜR VERBRAUCHER DURCH TECHNIK UND DATENSCHUTZ</b>	<b>1</b>
<b>I. ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>3</b>
<b>II. STELLUNGNAHME</b>	<b>5</b>
1. Allgemeine datenschutzrechtliche Bedenken.....	5
2. Vorschriften im Einzelnen .....	8
Artikel 6 (diverse Sicherheitssysteme).....	8
Artikel 7 (Unfalldatenspeicher).....	9

# I. ZUSAMMENFASSUNG

Mobilität ist für eine moderne Gesellschaft von zentraler Bedeutung. So ist für Verbraucherinnen und Verbraucher<sup>1</sup> eine nachhaltige, bezahlbare und sichere Mobilität die Grundlage für Wohlfahrt, Lebensqualität und gesellschaftliche Teilhabe. Für eine größtmögliche gesellschaftliche Akzeptanz muss Mobilität vor allem ein hohes Maß an Sicherheit bieten. Das darf aber nicht nur in technischer Hinsicht gelten. Der Einsatz von Technik darf nicht dazu führen, dass sie ihre Nutzer ständig überwacht. Sicherheit muss auch im Sinne des Datenschutzes gewährleistet sein. Denn 80 % der Bürger haben davor Angst, dass ihr Fahrzeuge gehackt und von außen gesteuert werden könnte; 67 % sorgen sich, vor dem Verlust ihrer Privatsphäre.<sup>2</sup> Ein Zwang zum automatisierten und vernetzten Fahren wird von einem Großteil der Verbraucher abgelehnt. So möchten 92 Prozent Autofahrer mit wenigen Klicks Dienste und Anwendungen inklusive deren Datenverwendungen abschalten können.<sup>3</sup>

## **BESSERER TECHNIK FÜR MEHR SICHERHEIT DARF NICHT DAZU VERFÜHREN, VERBRAUCHER ZUM GLÄSERNEN AUTOFAHRER ZU MACHEN.**

Um die Sicherheit im technischen Sinne zu erhöhen, hat die EU-Kommission vorgeschlagen, die Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 aufzuheben. Sie sollen durch eine neue „*Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern*“<sup>4</sup> ersetzt werden. Der Vorschlag befasst sich mit dem Hauptproblem der anhaltend hohen Zahl von Straßenverkehrsunfällen. Diese ziehen wiederum eine hohe Zahl von Getöteten und Schwerverletzten nach sich. Der Vorschlag unterbreitet Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Fahrzeugebene, damit Unfälle entweder vermieden oder zahlenmäßig verringert werden oder die Schwere der nicht vermiedenen Unfälle vermindert wird, um die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten zu begrenzen.<sup>5</sup> So soll eine Reihe von sicherheitsrelevanten Systemen verpflichtend eingeführt werden, wie zum Beispiel Notbremsassistenten, Unfalldatenspeicher, intelligente Geschwindigkeitsassistenten oder Vorrichtungen zum Einbau alkoholempfindlicher Wegfahrsperren.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) begrüßt das Ziel der EU-Kommission, die Verkehrssicherheit besonders für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen, die Zahl

---

<sup>1</sup> Die in diesem Papier gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Doppelbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

<sup>2</sup> Repräsentative Umfrage TNS Emnid „Bevölkerungsbefragung zum Thema Fahrerlose Autos“ im Auftrag des vzbv von April 2016. Online verfügbar unter [https://www.vzbv.de/sites/default/files/automatisiertes\\_fahren-umfrage-vzbv.pdf](https://www.vzbv.de/sites/default/files/automatisiertes_fahren-umfrage-vzbv.pdf)

<sup>3</sup> Öksüz, A., Schulze, A., Rusch-Rodosthenous, M., & Scheibel, L. (2017). Connected Car nimmt Fahrt auf - Wohin steuert das Auto der Zukunft?. Verbraucherzentrale NRW e. V. (Hrsg.), S. 34. Online verfügbar unter [//ssl.marktwaechter.de/digitale-welt/marktbeobachtung/connected-cars](https://ssl.marktwaechter.de/digitale-welt/marktbeobachtung/connected-cars).

<sup>4</sup> Im Folgenden: die geplante Verordnung.

<sup>5</sup> Vgl. Begründung des Vorschlags: Kontext des Vorschlags – Gründe und Ziele des Vorschlags.

der Verkehrsofopfer zu reduzieren und geeignete Potenziale der Automatisierung und Vernetzung im Verkehr grundsätzlich zu nutzen.

Aus Verbrauchersicht sind die vorgeschlagenen Maßnahmen der geplanten Verordnung im Bereich des verpflichtenden Einbaus von bestimmten technischen Sicherheitsfunktionen jedoch zu weitgehend. Der vzbv sieht die Gefahr, dass durch die zu schnelle Einführung eines kompletten Satzes von Sicherheitsvorrichtungen ein Zwang zur Nutzung automatisierter und vernetzter Assistenzsysteme einher geht und das Grundrecht der informationellen Selbstbestimmung untergraben werden könnte.

Deshalb sollten die Maßnahmen erst nach einer gründlichen Prüfung der Verfügbarkeit, Verhältnismäßigkeit, Sicherheitswirksamkeit und nach einer Datenschutzfolgenabschätzung Schritt für Schritt implementiert werden. Das wird die gesellschaftliche Akzeptanz für solche Systeme erhöhen.

Punkte, bei denen der vzbv noch Nachbesserungsbedarf sieht:

- ❖ Datenschutz muss deutlicher in den Fokus technischer Sicherheit rücken.
- ❖ Ein Unfalldatenspeicher (event data recorder – EDR) trägt nicht aktiv zur Unfallverhütung bei und ist wegen des massiven Eingriffs in das Grundrecht des Einzelnen auf freie Entfaltung der Persönlichkeit unverhältnismäßig.

## II. STELLUNGNAHME

Da der vzbv den Vorschlag der Kommission grundsätzlich begrüßt, geht die Stellungnahme nur auf die Punkte ein, die der vzbv für besonders bedenklich hält.

### 1. ALLGEMEINE DATENSCHUTZRECHTLICHE BEDENKEN

Schon heute überwachen Kraftfahrzeuge über Sensoren ständig Fahrzeugparameter wie Motordrehzahl, Tankfüllstand oder Kühlmitteltemperatur. Die standardisierte Schnittstelle OBD-2 (on board diagnostics) ermöglicht es Werkstätten, aber auch interessierten Laien, die gespeicherten Werte auszulesen und für die Wartung und Fehlersuche, aber auch für manipulative Zwecke zu verwenden.

Beim automatisierten Fahren fallen neben solchen Daten zu technischen Fahrzeugeigenschaften aber noch umfangreichere Daten zur Fahrt an sich (etwa Geschwindigkeit, Pausen, Streckenverlauf, Anzahl der Mitfahrer) sowie Umfelddaten (Witterungsbedingungen, Verkehrsaufkommen, andere Verkehrsteilnehmer) an, die jeweils verschiedenen Zwecken zugeordnet werden können.<sup>6</sup>

Wenn in Zukunft noch weitere Systeme wie Unfalldatenspeicher oder Vorrichtungen zum Einbau alkoholempfindlicher Wegfahrsperrern in alle Fahrzeuge verpflichtend eingebaut werden müssten, könnten die Nutzer dieser Systeme demnächst in höchst privaten Angelegenheiten lückenlos kontrolliert werden. Über eine Verknüpfung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN), mit dem Kfz-Kennzeichen oder andere elektronische Identifikation ist selbst bei zunächst ausschließlich technischen Daten ein Personenbezug zum Halter und Eigentümer möglich, so dass im Ergebnis sämtliche im Fahrzeug anfallenden Daten unter die Regelungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) fallen.<sup>7</sup>

Eine solche Überwachungsmöglichkeit steht aber in direktem Widerspruch zum in den europäischen Verfassungen garantierten Grundrecht des Einzelnen auf freie Entfaltung der Persönlichkeit. Dieses Grundrecht umfasst auch das Recht, sich möglichst frei von Registrierung und Überwachung zu bewegen.

In der Begründung des Vorschlags heißt es daher auch:

*„In Bezug auf den Schutz der Privatsphäre und den Schutz personenbezogener Daten kann der Vorschlag Auswirkungen auf die Rechte des Einzelnen nach Artikel 7 und 8 der Charta haben. Bei einigen der Daten, die im Unfalldatenspeicher oder durch die im Fahrzeug zu installierenden Systeme – wie z. B. Fahrer-Müdigkeitserkennung und -Aufmerksamkeitsüberwachung oder fortgeschrittene Ablenkungserkennung – erfasst werden, kann es sich um personenbezogene Daten über eine bestimmte oder bestimmbare natürliche Person handeln. [...] Die Verarbeitung personenbezogener Daten sollte im Einklang mit den EU-Rechtsvorschriften über den Datenschutz, insbesondere der Datenschutz-Grundverordnung, erfolgen.“*

---

<sup>6</sup> Vgl. Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. (vbw), Automatisiertes Fahren – Datenschutz und Datensicherheit, 2018, 3 ff.

<sup>7</sup> Weichert, NZV 2017, S. 507; Wendt, ZD-Aktuell 2018, 06034; Gemeinsame Erklärung der Konferenz der unabhängigen Datenschutzbehörden des Bundes und der Länder und des Verbandes der Automobilindustrie (DSBK/VDA) vom 26.1.2016: Datenschutzrechtliche Aspekte bei der Nutzung vernetzter und nicht vernetzter Kraftfahrzeuge.

In Erwägungsgrund 8 der geplanten Verordnung heißt es weiter:

*„Jede Verarbeitung von personenbezogenen Daten, etwa die Verarbeitung von Angaben zum Fahrer in einer ereignisbezogenen (Unfall-)Datenerfassung oder von fahrerbezogenen Informationen aus der Schläfrigkeits- und Aufmerksamkeitsüberwachung bzw. der fortgeschrittenen Ablenkungserkennung, **sollte** gemäß den EU-Rechtsvorschriften zum Datenschutz, insbesondere der Datenschutz-Grundverordnung, erfolgen.“* [Hervorhebung durch Verfasser]

Erwägungsgrund 8 in englischer Sprache lautet:

*„Any processing of personal data, such as information about the driver processed in event (accident) data recorders or information about the driver on drowsiness and attention monitoring or advanced distraction recognition, **should** be carried out in accordance with EU legislation on data protection, in particular the General Data Protection Regulation.“* [Hervorhebung durch Verfasser]

Die Kommission hat also die Gefahr, dass hier das Grundrecht des Einzelnen auf freie Entfaltung der Persönlichkeit verletzt werden kann, durchaus erkannt. Der Schutz dieses Grundrechts wurde aber nach Auffassung des vzbv nicht ausreichend implementiert. Denn das Wort „sollte“ bzw. „should“ lässt offen, ob die geplante Verordnung selbst oder die darin vorgesehenen delegierten Rechtsakte durch die Kommission<sup>8</sup> in Einzelfällen die Regelungen der DSGVO aufweichen können.

Die geplante Verordnung sieht nämlich eine Reihe von Ermächtigungen der Kommission dahingehend vor, detaillierte Vorschriften und technische Anforderungen in delegierten Rechtsakten festzulegen sowie die Anhänge I und II der geplanten Verordnung zu ändern.<sup>9</sup> Damit soll dem technischen Fortschritt und den Regulierungsentwicklungen auf Ebene der Vereinten Nationen und der Europäischen Union Rechnung getragen werden. Es ist einfacher und schneller, wenn die Kommission Rechtsakte erlässt, als wenn der ganze Gesetzgebungsprozess in Gang gesetzt werden müsste.

Der vzbv hält dies zum einen für sinnvoll, weil so schnell auf technischen Fortschritt reagiert werden kann. Andererseits dürfen dabei notwendige Prüfungen, zum Beispiel ob Verbraucherinteressen und Datenschutz beeinträchtigt werden, nicht zu kurz kommen.

### **DER KOMMISSION DARF KEIN FREIFAHRTSCHEIN AN DIE HAND GEGEBEN WERDEN, DATENSCHUTZRECHTLICHE GRUNDSÄTZE AUFZUWEICHEN.**

Daher schlägt der vzbv folgende Änderung des 8. Erwägungsgrundes sowie Ergänzung in Art. 12 der geplanten Verordnung vor:

#### **Amendment of the 8th recital (first sentence):**

*„Any processing of personal data, such as information about the driver processed in event (accident) data recorders or information about the driver on drowsiness and attention monitoring or advanced distraction recognition, ~~should~~ **must** be carried out in accordance with EU legislation on data protection, in particular the General Data Protection Regulation.“*

<sup>8</sup> Vgl. beispielsweise Erwägungsgründe 18, 20, 25.

<sup>9</sup> Vgl. Art. 12 der geplanten Verordnung.

**Interpolation of a seventh number in Art. 12:**

*„The level of data protection must not be lowered by means of delegated acts, in particular delegated acts should not infringe the provisions of the regulation (EU) 2016/679 – General Data Protection Regulation.“*

Darüber hinaus sollte klargestellt werden, dass alle Daten, die mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN), dem Kfz-Kennzeichen oder anderen Identifikationen verknüpft sind, bei der Nutzung von Fahrzeugen als personenbezogen und damit datenschutzrechtlich relevant anzusehen sind. In Deutschland ist dies herrschende juristische Meinung, der sich auch der Verband der Automobilindustrie (VDA) angeschlossen hat.<sup>10</sup>

Insoweit schlägt der vzbv die Einführung eines dritten Satzes in den 8. Erwägungsgrund der geplanten Verordnung vor:

**Interpolation of a third sentence in the 8th recital:**

*„Car data attributed to the vehicle identification number (VIN) or the license plate is considered to be personal data (Art. 4 para. 1 of the regulation (EU) 2016/679 – General Data Protection Regulation).“*

---

<sup>10</sup> Weichert, NZV 2017, S. 507; Wendt, ZD-Aktuell 2018, 06034; Gemeinsame Erklärung der Konferenz der unabhängigen Datenschutzbehörden des Bundes und der Länder und des Verbandes der Automobilindustrie (DSBK/VDA) vom 26.1.2016: Datenschutzrechtliche Aspekte bei der Nutzung vernetzter und nicht vernetzter Kraftfahrzeuge.

## 2. VORSCHRIFTEN IM EINZELNEN

Bedenken bestehen insbesondere hinsichtlich der Art. 6 und 7 der geplanten Verordnung.

### Artikel 6 (diverse Sicherheitssysteme)

Artikel 6 schreibt eine Reihe von modernen Fahrzeug-Sicherheitsmerkmalen für alle Fahrzeuge zwingend vor:

- ❖ intelligenter Geschwindigkeitsassistent
- ❖ Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre
- ❖ Fahrermüdigkeitserkennung und -aufmerksamkeitsüberwachung
- ❖ fortgeschrittene Ablenkungserkennung
- ❖ Notbremslicht
- ❖ Erkennung beim Rückwärtsfahren.

Diese Systeme sind zwar durchaus sicherheitserhöhend, bergen aber grundsätzlich die Gefahr, dass personenbezogene Daten mit erhoben werden. Gerade Systeme zur Aufmerksamkeitsüberwachung oder Vorrichtungen zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre basieren auf hochsensiblen Daten über die Insassen. Zudem dürfen intelligente Geschwindigkeitsassistenten nach Art. 6 Nr. 2 lit. b) auch nicht abschaltbar sein. Der Fahrer kann sich zumindest diesem System dann nicht mehr entziehen.

Vor diesem Hintergrund fordert der vzbv, dass sämtliche Daten, die nach Art. 6 erhoben werden, nicht mit der FIN bzw. dem Kennzeichen verknüpft werden und auch sonst nicht personenbezogen sein dürfen. Daher schlägt der vzbv vor, Art. 6 der geplanten Verordnung um eine weitere Ziffer 5. wie folgt zu ergänzen:

#### **Interpolation of a fifth number in Art. 6:**

*„5. All data collected or recorded in accordance with Art. 6 must not be linked to the vehicle identification number (VIN) or the license plate and must not otherwise be personal in the meaning of Art. 4 para. 1 of the regulation (EU) 2016/679 – General Data Protection Regulation.“*



## Artikel 7 (Unfalldatenspeicher)

Artikel 7 legt besondere Anforderungen an Personenkraftwagen und Lieferwagen fest und verlangt insbesondere, dass sie mit einer ereignisbezogenen (Unfall-)Datenerfassung ausgerüstet werden.

Die Auswertung der Konsultation der Kommission ergibt aber, dass der weitaus überwiegende Teil der Konsultations-Teilnehmer einen Unfalldatenspeicher entweder für überhaupt nicht erforderlich oder nur für nachrangig erforderlich hält.<sup>11</sup>

Ein Unfalldatenspeicher trägt in keiner Weise zu einer aktiven Sicherheit im Straßenverkehr bei. So kann er zwar im Nachhinein bei der Beantwortung von Haftungsfragen in Zweifelsfällen nützlich sein. Aber das Hauptziel der geplanten Verordnung, nämlich die Verkehrssicherheit schon im Vorfeld besonders für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen und die Zahl der Verkehrstoten zu reduzieren, wird damit nicht erreicht.

**DER VZBV BEFÜRCHTET, DASS MIT DER VERPFLICHTENDER EINFÜHRUNG EINES UNFALLDATENSCHREIBERS VIELMEHR DIE BÜCHSE DER PANDORA DAHINGEHEND GEÖFFNET WIRD, DASS VERBRAUCHER ZUM GLÄSERNEN FAHRER WERDEN.**

In Deutschland steht die Bundesregierung aktuell vor der schwierigen Frage, wie und wo (im Fahrzeug, Backend des Herstellers, Treuhänder) allein die wenigen Daten aus dem Fahrmoduspeicher<sup>12</sup> gespeichert werden sollen. In diesem Zusammenhang ist aus der Versicherungsbranche die Forderung nach einem Treuhändermodell aufgekommen<sup>13</sup>, wonach die Fahrmodusdaten<sup>14</sup> von einem Treuhänder gespeichert und verwaltet werden sollen. Der Grund ist offensichtlich: die Versicherungswirtschaft fordert dies nur, um über den Treuhänder grundsätzlichen Zugriff nicht nur kurzfristig auf die Fahrmodusdaten, sondern darüber hinaus auch langfristig auf alle in Fahrzeug erzeugten Daten erhalten zu können. Auch in der juristischen Literatur wird dieses leicht durchschaubare Vorgehen kritisiert.<sup>15</sup>

Der vzbv hat daher die Sorge, dass mit Einführung eines Unfalldatenschreibers der Grundstein gelegt wird für eine massive Generierung von Daten, die wiederum Begehrlichkeiten aller beteiligten Akteure weckt (Autohersteller, Autohändler, Werkstätten, Drittanbieter wie Navigations- oder Wetterdienste etc.). Unabhängig bei welchem Akteur die Daten letztlich gespeichert würden, ergäbe sich ein gravierender Nachteil in Form eines Datenmonopols. Dem stehen ernsthafte kartell- und datenschutzrechtliche Bedenken gegenüber.<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> Auswertung der Frage 1 zu Teil III (Notwendigkeit neuer Rechtsvorschriften); Replies from respondents registered in the transparency register final: [https://ec.europa.eu/info/files/replies-respondents-registered-transparency-register-final-consultation-gsr-and-psr\\_de](https://ec.europa.eu/info/files/replies-respondents-registered-transparency-register-final-consultation-gsr-and-psr_de)

<sup>12</sup> Weitere Ausführungen zur Art und Funktionsweise des Fahrmoduspeichers folgen im letzten Absatz unter dieser Ziffer.

<sup>13</sup> Vgl. <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/allianz-fordert-treuhaender-fuer-autodaten-15409516.html>.

<sup>14</sup> Nach § 63a Straßenverkehrsordnung (StVG).

<sup>15</sup> Hoeren: Ein Treuhandmodell für Autodaten? – § 63 a StVG und die Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion, in: NZV 2018,153, 155.

<sup>16</sup> Brockmeyer: Treuhänder für Mobilitätsdaten – Zukunftsmodell für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge?, in: ZD 2018, 258, 259f.

Davon abgesehen ist Art. 7 Ziff. 5 lit. a) zu unbestimmt. Dort heißt es:

*„Die Daten, die sie für die Zeit vor, während und nach einem Zusammenstoß aufzeichnen und speichern können, müssen **mindestens** Folgendes umfassen: Fahrzeuggeschwindigkeit, Zustand und Grad der Aktivierung der Sicherheitssysteme an Bord sowie **sonstige relevante** Eingabeparameter für die bordseitigen aktiven Sicherheits- und Unfallvermeidungssysteme.“* [Hervorhebung durch Verfasser]

Wenn überhaupt, müssen die zu erhebenden Daten genauer benannt werden und sollten auch auf zwingend notwendige Daten beschränkt werden. Formulierungen wie „mindestens“ und „sonstige relevante“ öffnet einer unbeschränkten Speicherung und damit der Missbrauchsgefahr Tür und Tor.

### **DER VZBV LEHNT DEN VERPFLICHTENDEN EINBAU UND BENUTZUNG<sup>17</sup> VON UNFALLDATENSCHREIBERN DAHER ALS UNVERHÄLTNISSMÄßIG AB.**

Demzufolge schlägt der vzbv vor, in der geplanten Verordnung sämtliche Textstellen zu streichen, die im Zusammenhang mit dem Unfalldatenspeicher stehen:

#### **Entire cancellation of data event recorder rules: cancellation of**

- Art. 3 para. (13)
- Art. 7 no. 5.
- Art. 7 no. 7 (b)
- Art. 11 no. 1. (d)
- whole line: „Event (accident) data recorder“ under the rubric “driver and system behavior” in Annex II

Äußerst ersatzweise ist auch denkbar, dass wenigstens die verpflichtende Benutzung herausgestrichen und der Text der geplanten Verordnung konkreter gefasst wird (insbesondere abschließende Aufzählung):

#### **Partial cancellation of data event recorder rules:**

##### **Cancellation of Art. 7 no. 5 (b)**

##### **Amendment of Art. 7 no. 5 (a):**

*„the data that they are capable of recording and storing with respect of the period before, during and after a collision shall include, ~~as a minimum,~~ **the vehicle's speed, the state and rate of activation of its safety systems and ~~any other relevant~~ the input parameters of the on-board active safety and accident avoidance systems;**“*

Dagegen ist ein Fahrmodusspeicher ab der Automatisierungsstufe „hoch automatisiertes Fahren“ aus Verbrauchersicht sinnvoll und notwendig. Ein Fahrmodusspeicher

<sup>17</sup> Art. 7 Nr. 5. Lit. (b) sieht vor, dass es nicht möglich sein darf, einen Unfalldatenspeicher zu deaktivieren. Insoweit ist die Benutzung verpflichtend vorgesehen.

speichert lediglich die Positions- und Zeitangaben, soweit ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrer und dem „Autopiloten“ erfolgt.<sup>18</sup> So kann im Nachhinein festgestellt werden, ob System oder Mensch gefahren ist. Die vorgenannten Änderungen führen dazu, dass der geplante Unfalldatenspeicher sich mehr in Richtung eines Fahrmodusspeichers entwickelt, also nur aufzeichnet, ob und wie die Sicherheitsassistenzsysteme gearbeitet haben. Die Aufzeichnung der Fahrzeuggeschwindigkeit ist für einen Fahrmodusspeicher nicht notwendig.

---

<sup>18</sup> Vgl. § 63a Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG); es werden also lediglich Positions- und Zeitangaben sowie die Angabe, wer gefahren ist (Fahrer oder System), gespeichert, ggf. noch die Angabe, ob eine Übergabeaufforderung durch das System erfolgte.