

Zeitschrift für

# VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

April 2015

04

109 – 144

## Beiträge

**Dashboard-Cam – Zulässig zur  
Beweissicherung bei Verkehrs-  
unfällen?** *Rainer Knyrim und Gerald Trieb* ➔ 112

**Fahrerassistenzsysteme,  
Unfalldatenspeicher & eCall**  
*Julia Konzett und Claudia Riccabona-Zecha* ➔ 117

## Rechtsprechung

**Kein Schmerzensgeld für den bloßen Trennungsschmerz  
bei Unterbrechung des Kontakts zum Kind** *Georg Kathrein* ➔ 128

**Beweislastregeln bei Kollision einer Pistenraupe mit Snowboarder**  
*Christian Huber* ➔ 133

## Judikaturübersicht Verwaltung

**Wissen um Unfall in subjektiver Hinsicht,  
gehörige Aufmerksamkeit ist gefordert** ➔ 135

**Abstellen des Kfz in der Nähe der Wohnung des Ausweisinhabers,  
Vermutung des Beförderungszwecks** ➔ 138

## Kuratorium für Verkehrssicherheit

**Moderne Fahrausbildung am Beispiel Motorrad-Spätstarter**  
*Florian Schneider und Daniela Knowles* ➔ 138

# Fahrerassistenzsysteme, Unfalldatenspeicher & eCall

## Datenfluss im Straßenverkehr im Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherheit und Schutz der Privatsphäre

Die in vielerlei Hinsicht nicht mehr wegzudenkenden technischen Weiterentwicklungen bringen eine umfangreiche Datenkommunikation innerhalb des Fahrzeugs (zB ABS – Antiblockiersystem), von Fahrzeug zu Fahrzeug (zB Bremsassistent) sowie vom Fahrzeug zu Dritten (zB eCall) mit sich. Doch besteht derzeit eine große Unübersichtlichkeit darüber, welche Daten erhoben, gespeichert und weitergeleitet werden und wer sie zB für mögliche Haftungs-, Beweis- oder Schuldfragen verwenden darf.

Von Julia Konzett und Claudia Riccabona-Zecha

### Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Zum Zugriff auf Kfz-Daten
  - 1. Grundrecht auf Datenschutz und Achtung des Privat- und Familienlebens
  - 2. Wer ist Herr über die Daten eines Kfz?
  - 3. Daten aus Fahrerassistenzsystemen
  - 4. Daten aus Unfalldatenspeichern
  - 5. Offiziell erhobene Daten aus eCall-Einrichtungen
  - 6. Sonstiges: Versicherung mit Telematikoption „Pay-As-You-Drive“, Versicherungsverträge wie Uniqa-Safeline
- C. Gespeicherte Unfalldaten als Beweismittel

- 1. Allgemeine Überlegungen
- 2. „Unfalldaten“ aus Fahrerassistenzsystemen uÄ als Beweismittel im Strafverfahren
- 3. „Unfalldaten“ aus Fahrerassistenzsystemen uÄ als Beweismittel im Zivilprozess
  - a) Ad Variante A: Mangels Personenschaden wurde kein Ermittlungs- oder Strafverfahren abgewickelt
  - b) Ad Variante B: Dem Zivilprozess ist ein Strafverfahren vorausgegangen
- 4. „Unfalldaten“ bei außergerichtlicher Geltendmachung von Ansprüchen aus Verkehrsunfällen
- 5. Schlussfolgerungen
- D. Künftige Herausforderungen →

ZVR 2015/56

§ 7 StPO;  
DSG

VfGH B 1092/87  
VfSlg 11.923

Datenschutz;  
Event Data Recorder;  
Fahrerassistenzsystem;  
Selbstbezeichnung

## A. Einleitung

Ohne Zweifel haben Fahrerassistenzsysteme (Advanced Driver Assistance Systems – FAS), Unfalldatenspeicher (Event Data Recorder – EDR) und eCall ein großes Potential, (aktiv oder passiv) Unfälle zu reduzieren bzw Unfallsfolgen zu mindern.<sup>1)</sup> So soll es in Europa allein durch das Notrufsystem eCall in Zukunft jedes Jahr rund 2.500 weniger Verkehrstote geben.<sup>2)</sup> Deshalb wird die Einführung dieser modernen Sicherheitssysteme von der EU und Österreich gefördert.<sup>3)</sup>

Neben der Erhöhung der Fahrsicherheit und der Notfallhilfe bietet sämtliche Informationstechnik im Auto außerdem eine Unfalldokumentation und -ursachenforschung, eine Zustandsanalyse für Werkstatt und Hersteller, Navigationshilfe, Telekommunikation, Information und Unterhaltung, die Feststellung von verkehrsnahen Sachverhalten (Wetter, Verkehrsfluss), die Abrechnungsgrundlage für Autoverleiher und Versicherungen uvm.

Beim Einsatz all dieser elektronischen Geräte ist auch zu bedenken, dass in Kfz von heute nicht nur (immer noch mehr) Informationen technischer Art aufgezeichnet werden (können), also etwa zum Zustand oder der Funktionstüchtigkeit von Fahrzeugteilen. Vielmehr werden dadurch zunehmend auch Angaben zum Fahrverhalten und zum Profil der Lenker herausgelesen und gespeichert. Die meisten Autofahrer wissen gar nicht mehr, welche und wie viele Informationen aus ihren Fahrzeugen registriert und ev auch weitergegeben werden. Betroffene sind im Übrigen nicht nur Lenker selbst, sondern auch Kfz-Halter, die nicht nur Privatpersonen sein können, sondern zB auch Arbeitgeber/-nehmer, Auto(ver-)mieter, Spediteure etc; darüber hinaus sind auch Kfz-Hersteller, Mobilnetzbetreiber, öffentliche Notdienste uvm involviert. Dieses oftmals undurchschaubare Netz an „Playern“, aber auch an Informationen bringt zum einen erhebliche Gefahren für Halter bzw Lenker von Fahrzeugen mit sich; zum anderen eröffnen diese Datensätze eine neue Dimension in der Klärung von Unfällen und Kfz-Schäden sowie bspw bei Gewährleistungs-, Schadenersatz- oder sonstigen Zivil- oder Strafverfahren.

## B. Zum Zugriff auf Kfz-Daten

### 1. Grundrecht auf Datenschutz und Achtung des Privat- und Familienlebens

Autofahren betrifft meist einen höchstpersönlichen Kernbereich individueller Lebensgestaltung. Unweigerlich stellen sich daher in diesem Zusammenhang datenschutzrechtliche Fragen.<sup>4)</sup> Selbst wenn Hersteller von „Fahrzeugdaten“ sprechen, die unter das Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis fallen würden, handelt es sich dabei eindeutig um personenbezogene Daten, weshalb das Datenschutzgesetz<sup>5)</sup> anwendbar ist. Die Daten können dem Fahrzeughalter (zB über Kennzeichen, Geräturnummer) bzw dem tatsächlichen Lenker zugeordnet werden.<sup>6)</sup>

### 2. Wer ist Herr über die Daten eines Kfz?

Die Frage, wem die erhobenen Daten überhaupt „gehören“, lässt sich in der derzeit gelebten Praxis nicht

ohne weiteres beantworten. Grundsätzlich sollte man ja meinen, dass die Daten, die ein Fahrzeug über seinen Lenker speichert, auch diesem bzw dem Halter „gehören“ und dieser über sie bestimmen kann; zumindest sollte er darüber informiert werden, dass sie erhoben und ggf Dritten zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig ist auch die Frage, inwieweit der Staat oder auch Dritte Zugriff auf die über den Lenker erhobenen Daten haben, von großer Bedeutung.

Jedenfalls theoretisch – nach dem DSGVO – steht dem Fahrer, dessen konkretes (Fahr-)Verhalten aufgezeichnet und ausgewertet werden kann, auch das primäre Bestimmungsrecht der bei der Kfz-Nutzung entstehenden sensiblen Daten zu. Aus § 1 Abs 5 DSGVO ergibt sich, dass dem Einzelnen das Recht auf Geheimhaltung, Richtigstellung und Löschung nicht nur gegenüber dem hoheitlich oder nichthoheitlich handelnden Staat, sondern auch gegenüber Dritten (zB einzelne Privatpersonen, Unternehmen) garantiert ist. Potentiell unzulässige Eingriffe in die Grundrechte finden daher dann statt, wenn der Lenker/Halter nicht über Aufzeichnungen und Auswertungen informiert wird oder wenn der Systembetreiber diese Daten unerlaubterweise – dh ohne Zustimmung des Betroffenen – für eigene Zwecke verwendet.

## 3. Daten aus Fahrerassistenzsystemen

Grundsätzlich dienen Fahrerassistenzsysteme (zB ABS, ESP – Elektronisches Stabilitätsprogramm, Gurtstraffer, Airbags, Bremsassistent, Tempomat, Adaptives Geschwindigkeitskontrollsystem) dazu, die Sicherheit der Bewegung des Fahrzeugs selbst zu gewährleisten oder zu optimieren – sei es in der Geradeausfahrt, in der Rückwärtsfahrt oder in der Querführung – und gleichzeitig die Bedienung zu erleichtern. Auf diese Weise können Fahrfehler, die im Übrigen zu den Hauptunfallursachen zählen, vielfach vermieden werden. Bordeigene Systeme, die entweder rein fahrzeugintern oder auch mit Bezug zum externen Verkehrsgeschehen ablaufen, führen zu einem automatisch gesteuerten oder durch Information an den Fahrer ausgelösten Fahrverhalten. Eine Vielzahl von Daten wird also vom eigenen Fahrzeug erhoben und gespeichert, doch Lenker bzw Halter selbst haben darauf keinen (direkten) Zugriff. Die Daten sind nämlich verschlüsselt und können nur mit entsprechender Software durch den Hersteller bzw Zulieferer ausgelesen werden; sie dienen diesen zB zu Untersuchungen an den

1) Man denke zB an ABS als aktives Sicherheitssystem.

2) Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes, ABI L 2014/164, 6 sowie Kontext des Vorschlags KOM(2013) 315.

3) Vgl zB die eSafety-Initiative der EU-Kommission. Ebenso sind als Maßnahmen im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 die Implementierung und Forcierung von eCall vorgesehen, ferner soll die Bevölkerung über positive Effekte von Fahrerassistenzsystemen informiert werden, und es wird für den Einsatz von Unfalldatenschreibern eingetreten.

4) Beachtlich ist auch Art 8 EMRK (Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens).

5) Datenschutzgesetz 2000 (DSG) BGBl I 1999/165 idF BGBl I 2013/83.

6) Siehe auch *Kunnert*, Das „gläserne Auto“ – Überlegungen aus datenschutzrechtlicher Sicht, ZVR 2002, 219 mit Erläuterung zu vielen Fällen, in denen personenbezogene Daten iVm dem Kfz verwendet bzw verarbeitet werden.

eigenen Produkten nach dem Verkauf, geben wichtige Hinweise zur Optimierung der Sicherheit von Fahrzeugen und sind gleichzeitig eine wichtige Grundlage für Forschung und Entwicklung.

Allerdings klären viele Hersteller ihre Kunden nicht darüber auf, dass derartige Daten erhoben, gespeichert und verwendet werden. Dies ist datenschutzrechtlich durchaus bedenklich. Bei korrekter Vorgehensweise hat der Verbraucher bei Kaufvertragsunterfertigung des Fahrzeugs der Datenerhebung in Kenntnis der Sachlage (zB über Datenarten, Inhalt der Daten, Zweck der Datenverwendung, Datenempfänger) zugestimmt, wobei die Einwilligung freiwillig erfolgen muss (§ 4 Z 14 DSGVO). Dies bedeutet weiters, dass es möglich sein muss, den angestrebten Vertrag auch ohne die Abgabe der datenschutzrechtlichen Zustimmungserklärung abzuschließen.<sup>7)</sup> Zu beachten ist auch, dass gem § 8 Abs 1 Z 2 DSGVO der „Widerruf jederzeit möglich ist und die Unzulässigkeit der weiteren Verwendung der Daten bewirkt“. In der Praxis finden sich allerdings (unzulässigerweise) Klauseln über die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten oft nur im Kleingedruckten (zB in AGB), dem Verbraucher ist die Einwilligung häufig gar nicht bewusst.

Noch zeigt sich hier also in vielfacher Weise eine „Waffen“-Ungleichheit zulasten des Fahrzeughalters/Lenkers und zugunsten des Herstellers. Dieser könnte sich außerdem in einem Gewährleistungs- oder Produkthaftungsprozess (zB bei einem Konstruktions- oder Fabrikationsfehler) weigern, die gespeicherten Daten herauszugeben, oder andererseits diese gegen den Kunden verwenden (zB Beweis für Überladung).

#### 4. Daten aus Unfalldatenspeichern

Unfalldatenspeicher<sup>8)</sup> können freiwillig in Kfz eingebaut werden, um genauere Kenntnisse nach einem Unfall zu erhalten, insb um ggf die Schuldfrage klären zu können. Zu diesem Zweck werden verschiedene Daten des Fahrzeugs aufgenommen (zB Geschwindigkeit, Bewegungsrichtung, Fahrzeugbeschleunigung in Längs- und Querrichtung, Status der Beleuchtung, Blinker- und Bremsstätigkeit) und nach einigen Minuten wieder automatisch gelöscht. Auch solche Daten müssen erst einmal durch einen Sachverständigen<sup>9)</sup> ausgelesen werden, sie gehören jedoch grundsätzlich dem Eigentümer des Fahrzeugs, der den Unfalldatenspeicher hat einbauen lassen. Hat dieser nun Sorge, dass er sich durch den Unfalldatenspeicher selbst belasten könnte, kann er die gespeicherten Daten durch Betätigen eines Knopfes wohl selbst löschen. Im Strafverfahren ist nach geltender Rechtslage die Sicherstellung eines EDR auf Anweisung der Staatsanwaltschaft möglich.<sup>10)</sup>

#### 5. Offiziell erhobene Daten aus eCall-Einrichtungen

Nach Plänen der EU-Kommission<sup>11)</sup> sind ab März 2018 alle neuen Modelle von Pkws und leichten Nutzfahrzeugen serienmäßig mit eCall-Einrichtungen – einem GPS-Empfänger zur Feststellung der Fahrzeugposition, einer GSM-Antenne zum Senden des Notrufs

an die Notrufzentrale sowie einem Crashsensor zum Erkennen des Unfalls – auszustatten.<sup>12)</sup>

Anfangs gab es durchaus Befürchtungen, dass es bei der Übermittlung und Verarbeitung fahrzeug- und personenbezogener Daten durch eCall zu einem Missbrauch kommen könnte; schließlich sind auch viele Akteure beteiligt (Notrufabfragestellen, Notdienste und deren Dienstleistungspartner). Doch erscheinen die von der Kommission vorgeschlagenen datenschutzrechtlichen Vorkehrungen – zB Beschränkung auf die für eCall notwendigen Daten,<sup>13)</sup> Ausschluss der Verfolgbarkeit des Fahrzeugs im Normalbetrieb, weitere Sicherheitssysteme gegen Überwachung und Missbrauch, Bestimmungen über die Dauer der Speicherung bzw automatische Löschung – grundsätzlich geeignet, die Anforderungen des EU-Datenschutzrechts<sup>14)</sup> zu erfüllen.

#### 6. Sonstiges: Versicherung mit Telematikooption „Pay-As-You-Drive“, Versicherungsverträge wie Uniqa-Safeline

Sollen Fahrerdaten zB im Rahmen eines Versicherungsvertrags erhoben werden, so muss dafür die Zustimmungserklärung des Halters vorliegen.

In Österreich ist bisher noch kein Versicherungsmodell bekannt, in dem sich die Prämie an der mittels im Fahrzeug eingebauter Telematik-Box erhobenen Fahrweise des VersN orientiert.<sup>15)</sup> Beim Angebot „Safeline“ der Uniqa Österreich Versicherungen AG werden ein GPS-Gerät und ein Crashsensor in das Kfz eingebaut; im Notfall soll automatisch oder per Knopfdruck ein Alarm ausgelöst und der exakte Standort übermittelt werden. Auch bei Diebstahl ist eine Ausforschung des Standorts des Fahrzeugs möglich. Als weiterer Vorteil werden je nach (nunmehr exakt nachweisbarer) Fahrleistung damit verbundene Prämienrabatte in der Kfz-Haftpflicht-, Kasko- und Unfallversicherung in Aussicht gestellt. In den Bedingungen 2014 für Safeline-Serviceverträge wird zB ausdrücklich auf Geltung des Datenschutzgesetzes hingewiesen, darüber hinaus hat der Kunde zur Kenntnis zu nehmen, dass die durch den Crashrecorder verarbeiteten Daten Rückschlüsse auf die Fahrzeugbewegung bei einem allfälligen Unfallgeschehen ermöglichen sowie ggf „*aufgrund eines behördlichen Auftrages im Einzelfall Daten*

7) In der Praxis stellt sich dieses Erfordernis durchaus als Problem dar, zB im Fall einer Autovermietung.

8) Im Detail, insb zu den positiven Wirkungen von EDR, s *Winkelbauer/Erenli*, Unfalldatenspeicher, ZVR 2010/168.

9) Da der freiwillige Einbau von Unfalldatenspeichern bis dato nur sehr beschränkt genutzt wurde, gibt es zB in Deutschland nur fünf Sachverständige, die für diese Auswertung bestellt und vereidigt sind (Stand 1. 12. 2014).

10) Dazu s Kapitel C.

11) Vorschlag für eine VO des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeuge und zur Änderung von RL 2007/46/EG, KOM(2013) 316 endg idF der Politischen Einigung im Rat v 17. 12. 2014. (Ursprünglich war Oktober 2015 vorgesehen.)

12) Eine Nachrüstung von „Altfahrzeugen“ ist nicht vorgesehen.

13) Hierzu wurde in der Norm EN 15722 ein Mindestdatensatz festgelegt und genormt, zu dem im Wesentlichen der genaue Standort des Fahrzeugs sowie der Zeitpunkt des Unfalls gehören.

14) RL 95/46/EG; RL 2002/58/EG.

15) Anders in Deutschland, wo dieses System bereits angeboten und praktiziert wird.

an Gerichte und/oder sonstige Behörden der Strafjustiz übermittelt“ werden müssen.<sup>16)</sup>

### C. Gespeicherte Unfalldaten als Beweismittel

#### 1. Allgemeine Überlegungen

Eine mögliche künftige verpflichtende Einführung von Unfalldatenspeichern<sup>17)</sup> in Fahrzeugen wirft rechtliche Problemstellungen auf, deren Folgen, Grenzen und Fiktionen anschließend angedacht und in Form möglicher Szenarien aufgezeigt werden. Wie solche aus den diversen Systemen gewonnenen „Unfalldaten“ schlussendlich in der Praxis verwertet werden, wird sich erst dann zeigen, wenn sie als Beweismittel in Rechtsstreitigkeiten herangezogen und von den Gerichten der Entscheidungsfindung zugrunde gelegt werden.

In diesem Zusammenhang stellen sich zB folgende Fragen:

- Wird sich ein Fahrzeughalter zuerst mit den „Unfalldaten“ zB seines Fahrerassistenzsystems auseinandersetzen müssen, bevor er Ansprüche aus einem Unfall geltend machen kann?
- Wird die subjektive Unfallwahrnehmung eines Fahrzeuglenkers durch die Unfalldaten aus den Fahrerassistenzsystemen uÄ ersetzt?
- Werden die „Unfalldaten“ von Fahrerassistenzsystemen uÄ womöglich zur Vermeidung von gerichtlichen Rechtsstreitigkeiten herangezogen?
- Ersetzen diese Unfalldaten bisher notwendige Sachverständigengutachten bzw bieten sie eine lückenlose Aufklärung?

#### 2. „Unfalldaten“ aus Fahrerassistenzsystemen uÄ als Beweismittel im Strafverfahren

Als Szenario wird ein Verkehrsunfall mit Personenschaden angenommen, weshalb ein polizeiliches Ermittlungsverfahren gegen den Unfalltenker und je nach konkreten Umständen auch ein Strafverfahren eingeleitet wird.

Ist ein als Beschuldigter geführter Unfalltenker zur Vorlage seiner aus einem Fahrerassistenzsystem, aus dem EDR oder aus den eCall-Einrichtungen seines Fahrzeugs gewonnenen Unfalldaten verpflichtet? Grundsätzlich ist aus praktischen Überlegungen davon auszugehen, dass ein Beschuldigter sich nicht selbst belasten muss und sich eine freiwillige Herausgabe der aus einem Fahrerassistenzsystem uÄ gewonnenen Unfalldaten reiflich überlegen wird. Die Kriminalpolizei bzw die Staatsanwaltschaft können zB die im Zuge von Fahrerassistenzsystemen gespeicherten Unfalldaten sicherstellen; die Verwertung derartiger Unfalldaten ist aber problematisch.

Gem § 7 Abs 2 StPO<sup>18)</sup> darf ein Beschuldigter nicht gezwungen werden, sich selbst zu belasten. Dieser Nemo-tenetur<sup>19)</sup>-Grundsatz verbietet den Zwang zur Selbstbezeichnung und ist verfassungsrechtlich in Art 90 Abs 2 B-VG<sup>20)</sup> sowie in Art 6 EMRK<sup>21)</sup> verankert. Eine Herausgabepflicht der gespeicherten Unfalldaten durch den Beschuldigten steht sohin im Wider-

spruch zum verfassungsgesetzlich normierten Verbot der Selbstbezeichnung.

Bisherige Entscheidungen haben verdeutlicht, dass der VfGH und der EGMR die Bestimmungen unterschiedlich auslegen bzw die Verwertungsverbote auseinanderlegen. Zahlreiche Beiträge und Veröffentlichungen haben sich eingehend mit den Verwertungen von Beweismitteln iZm dem Verbot der Selbstbezeichnung auseinandergesetzt.<sup>22)</sup>

Demnach bezieht sich nach stRsp des EGMR der Nemo-tenetur-Grundsatz nicht auf Sachbeweise, sodass Maßnahmen mit geständnisgleicher Wirkung nicht unter den Schutzbereich fallen – diese können unabhängig vom Willen des Beschuldigten existieren und erlangt werden.<sup>23)</sup> Unter Zugrundelegung dieser Ansätze wären Unfalldaten aus Fahrerassistenzsystemen uÄ auch gegen den Willen des Beschuldigten – selbst wenn sie durch Zwangsmittel verfügbar würden – verwertbar.

Restriktiver ist hingegen die Rsp des VfGH,<sup>24)</sup> wonach durch Gesetz eingeräumte Entschlagsrechte nicht durch Beschlagnahme oder Druckmittel umgangen werden dürfen. Folglich dürfte aus Sicht des VfGH die Verwendung von Unfalldaten, die aus Fahrerassistenzsystemen, EDR oder eCall-Einrichtungen gewonnen werden, wohl nur dann erfolgen, wenn diese vom Beschuldigten freiwillig herausgegeben oder zur Verfügung gestellt werden. Unfalldaten, die durch Zwang erlangt werden, dürften nicht verwertet werden.

Da Zeugen prinzipiell eine Mitwirkungspflicht trifft, könnten die von Zeugen erfassten und vorgelegten Unfalldaten aus Fahrerassistenzsystemen uÄ gegen den Willen des Beschuldigten im Strafverfahren herangezogen werden.

#### 3. „Unfalldaten“ aus Fahrerassistenzsystemen uÄ als Beweismittel im Zivilprozess

Als Szenario wird ein Verkehrsunfall angenommen, wobei der Unfallhergang aufgrund divergierender Aussagen und Schilderungen der beteiligten Lenker unklar ist, sodass die Ansprüche gerichtlich durchgesetzt werden sollen, wobei in Variante A mangels Personenschaden kein Ermittlungs- oder Strafverfahren abgewickelt wurde und in Variante B dem Zivilprozess ein Strafverfahren vorausgegangen ist.

Prinzipiell unterliegen alle Beweismittel eines Zivilprozesses der freien Beweiswürdigung. Da aber erfahrungsgemäß Sachverständigengutachten hohe Beweiskraft zukommt, ist davon auszugehen, dass auch ge-

16) Pkt 9.

17) Dieses Kapitel bezieht sich auf Unfalldatenspeicher und Systeme, deren Daten Rückschlüsse auf ein Unfallgeschehen, einen Unfallhergang bzw Unfallursachen geben.

18) Strafprozessordnung 1975 BGBl 1975/631 idF BGBl I 2014/71.

19) „Nemo tenetur se ipsum accusare.“

20) Bundes-Verfassungsgesetz BGBl 1930/1 idF BGBl I 1994/194.

21) Europäische Menschenrechtskonvention BGBl 1958/210 idF BGBl III 2010/47.

22) Vgl dazu ua *Reiter*, Das Recht zu schweigen und sich nicht selbst beschuldigen zu müssen gemäß Art 6 EMRK, RZ 2010, 103; *Mayer*, Zwang zur Selbstbeschuldigung, *ecollex* 2014, 745.

23) Vgl dazu ua EGMR 17. 12. 1996, 19187/91, *Saunders/UK*.

24) Vgl ua VfSlg 10.291/1984; 10.976/1986; 11.923/1988.

speicherten (technischen) „Unfalldaten“ aus Fahrerassistenzsystemen uÄ hohe Beweiskraft zukommen wird.

**a) Ad Variante A: Mangels Personenschaden wurde kein Ermittlungs- oder Strafverfahren abgewickelt**

In einem Zivilprozess besteht grundsätzlich keine Pflicht zur Herausgabe von Daten oder Beweismitteln. IdR legt jede Partei die ihr vorliegenden Beweise ua in Form von Urkunden dem Gericht vor. Die Partei beschränkt sich dabei auf die Urkunden, die ihr zur erfolgreichen Durchsetzung der Ansprüche zweckdienlich erscheinen. Für den Fall, dass sich gespeicherte „Unfalldaten“ aus Fahrerassistenzsystemen uÄ als ungünstig für den Prozessstandpunkt erweisen könnten, wird der betreffende Lenker seine Daten nicht freiwillig in einem Zivilprozess vorlegen.

Nicht vorhersehbare Auswirkungen für den Prozess, weil nicht steuerbar, würden sich ua dann ergeben, wenn ein Unfall zwischen einem Neuwagen (verpflichtender Einbau von eCall) und einem Altwagen (mangels notwendiger Nachrüstung keine gespeicherten Daten vorhanden) gegenständig ist.<sup>25)</sup> Wie wirkt sich nämlich die Nicht-Vorlage der gespeicherten Unfalldaten des Lenkers des Neuwagens ab März 2018 in einem Prozess aus? Sobald das Herstellungsdatum eines Fahrzeugs bekannt ist, steht somit auch fest, ob Unfalldaten aus eCall vorhanden sind. Die Nicht-Vorlage durch den Lenker des Neuwagens kann zwar im Rahmen der Beweiswürdigung nicht gewertet werden, jedoch könnte dazu eine Negativ-Feststellung getroffen werden, die Auswirkung auf die Entscheidung haben könnte. Aus prozesstechnischen Gründen wird aber über die Unfalldaten verfügende Lenker trotz strittiger und divergierender Unfallschilderungen diese Daten nicht vorlegen, wenn sie seinen Standpunkt nicht günstig beeinflussen, sondern vielmehr belasten würden.

Mithin würde sich in Szenario A gegenüber der bisherigen Abwicklung eines Zivilprozesses infolge eines Verkehrsunfalls nichts Wesentliches ändern.

**b) Ad Variante B: Dem Zivilprozess ist ein Strafverfahren vorausgegangen**

Wurden in einem vorangegangenen Strafverfahren die gespeicherten Unfalldaten – aufgrund der derzeitigen verfassungsrechtlichen Problematik wohl **freiwillig** oder durch Dritte – aktenkundig, können diese Daten auch gegen den Willen des betroffenen Unfalllenkers im Zivilverfahren prozessgegenständig werden und auf die Entscheidungsfindung Einfluss haben.<sup>26)</sup>

So ist es in Zivilprozessen wegen Verkehrsunfällen üblich, den Polizei- oder Strafkraft – ua wegen aktenkundigen Vermessungen, angefertigten Lichtbildern, Zeugenaussagen – als Beweismittel anzubieten bzw deren gerichtliche Beischaffung zu beantragen. Die Gegenseite kann deren Vorlage oder Beischaffung nicht verhindern.

Wenn daher im Zivilverfahren selbst eine Vorlagepflicht von gespeicherten Unfalldaten nicht besteht, können aber die in einem vorausgegangenen Strafverfahren aufgenommenen und strafrechtlich aktenkun-

digen Unfalldaten aus den Fahrerassistenzsystemen wesentlichen Einfluss auf einen Zivilprozess haben – unabhängig davon, ob die betreffende Partei selbst die Daten vorlegt oder freigibt.

Dies könnte künftig bedeuten, dass bei strafrechtlich aktenkundigen Unfalldaten Zivilprozesse nicht angestrengt würden, da die technischen Unfalldaten in den Zivilprozess einbezogen und ähnlich wie Sachverständigengutachten gewichtiger als Aussagen von Beteiligten gewertet werden könnten.

**4. „Unfalldaten“ bei außergerichtlicher Geltendmachung von Ansprüchen aus Verkehrsunfällen**

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach der Verfügungshoheit des Kfz-Halters über seine ausgelesenen Unfalldaten. Wird ein unfallkausaler Fahrzeugschaden unmittelbar nach dem Unfall durch einen bestellten Sachverständigen besichtigt, könnte dieser auch die gespeicherten Unfalldaten – mit oder ohne Kenntnis des Fahrzeughalters – auslesen. Demnach wäre mit der Besichtigung des Kfz-Schadens durch einen von der gegnerischen Haftpflichtversicherung bestellten Sachverständigen das Risiko verbunden, dass die Gegenseite Kenntnis von für sie nicht bestimmten Unfalldaten erlangt und diese auch verwendet. Selbst wenn diese Erlangung von Daten rechtswidrig sein dürfte und eine Verwertung in Frage stellt, würde sie wohl zu einer vorgefertigten Meinung über den Unfallhergang führen.

Zusammenfassend könnte ein verpflichtender Einbau von Unfalldatenspeichern fiktiv so weit führen, dass künftig Zivilprozesse wegen Ansprüchen aus Verkehrsunfällen nicht mehr geführt und die Einholung technischer Sachverständigengutachten zum Unfallhergang durch die ausgelesenen Unfalldaten obsolet würden.

**5. Schlussfolgerungen**

Spätestens bei einer verpflichtenden Einführung von Systemen zur Unfalldatenspeicherung empfiehlt es sich, ausreichende Regelungen für die Verwertung der (Unfall-)Daten zu schaffen. Die von den Sachverständigen ausgelesenen Daten aus dem Kfz können wertvolle Informationen über einen Unfall und seine Vorgeschichte liefern, damit Zweifel über Schuld und Unschuld ausräumen und somit als Urteilsgrundlage eine immer bedeutendere Rolle spielen.

Andererseits sind die Betroffenen darüber zu informieren und aufzuklären, welche Daten erhoben, gespeichert und weitergeleitet werden bzw wer Zugriff auf diese Daten hat.

Absolut notwendig wäre es darüber hinaus zu verankern, dass nur der Lenker eines Fahrzeugs darüber

25) Nach Ansicht von *Hauenschild/Lachmayer*, Neue rechtliche Herausforderungen durch Verkehrstelematik, Aus- und Einblicke in das Zusammenspiel von Technik und Recht, ZVR 2005/43, würde das Nebeneinander von Fahrzeugen mit und ohne Unfalldatenspeicher in Konflikt mit dem Gleichheitsgrundsatz des Art 7 B-VG geraten.

26) Vgl dazu auch *Kainz*, Die Zulässigkeit von staatsanwaltschaftlichen Vernehmungprotokollen im Zivilprozess, *ecolx* 2012, 216.

entscheiden kann, ob die gespeicherten Unfalldaten verwendet werden dürfen und von wem.

#### D. Künftige Herausforderungen

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Nutzung von Fahrzeugdaten ein vielschichtiges und für die Zukunft bedeutendes Thema ist, die Diskussion aber noch am Anfang steht. Die Fragen, die mit der Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von fahrzeug- und fahrerbezogenen Daten einhergehen, sind jedenfalls vielfältig und berühren diverse Rechtsgebiete wie zB das Datenschutz-, Zivil-, Straf-,<sup>27)</sup> Vertrags- oder Wettbewerbsrecht. Darüber hinaus fehlen bis dato konkrete Rechtsgrundlagen bzgl der Erhebung, Verarbeitung und Nutzung dieser Daten. In Anbetracht der baldig geplanten eCall-Einführung wird eine Lösung jedoch akut.

Beim Deutschen Verkehrsgerichtstag 2014 in Goslar<sup>28)</sup> wurde demnach gefordert, insb folgende Punkte einer Regelung zu unterziehen:

- den Datenaustausch aus dem Fahrzeug, insb eine Informationspflicht des Herstellers an den Kunden,
- welche Daten generiert und verarbeitet werden sowie
- welche Daten auf welchen Wegen und zu welchen Zwecken übermittelt werden,
- ferner eine Regelung der Zugriffsrechte der Strafverfolgungsbehörden und Gerichte unter konsequenter Beachtung grundrechtlicher und strafprozessualer Schutzziele.
- Bei Daten, die aufgrund gesetzlicher Regelungen erhoben, gespeichert oder übermittelt werden sollen (eCall), seien verfahrensrechtliche und technische Schutzvorkehrungen genau zu bestimmen.
- Fahrer und Halter müssten zudem wohl auch die Möglichkeit haben, die Datenübertragung zu unterbinden; das „*informationelle Selbstbestimmungs-*

*recht*<sup>29)</sup> durch *Transparenz und Wahlfreiheit der Betroffenen*“ müsse auch im Auto gelten.

Ebenso hält das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm in diesem Zusammenhang die „*Abklärung der rechtlichen Aspekte des Datenzugriffs für Exekutive und Sachverständige sowie der generellen Fragen des Datenschutzes*“ in seinem Maßnahmenkatalog fest.

Die bisherige Diskussion<sup>30)</sup> macht dementsprechend deutlich, wie wichtig geeignete Rahmenbedingungen sind; es werden einerseits durchaus Anpassungen nötig sein, andererseits dürfen bestehende Regelungen nicht missachtet werden. Nur so kann die Nutzung all dieser Technologien und Daten für die Verkehrssicherheit auch in Zukunft ermöglicht werden, ohne die Konsumenten zu verunsichern bzw zu benachteiligen. Insb muss gewährleistet sein, dass Kfz-Nutzungsdaten nicht entgegen dem Datenschutzrecht an unkontrollierbare Dritte gelangen, die beispielsweise Bewegungs- und sonstige Profile erstellen und für dubiose Zwecke nutzen.

27) Die deutsche Rechtsanwältin *Mielchen* wirft in ihrem Beitrag „Verrat durch den eigenen PKW – wie kann man sich schützen“, SVR 2014, 81 die Frage auf, ob die Gesellschaft ein durch derartige Daten erstelltes Fahrerprofil, das zB erhebliche Verkehrsverstöße befürchten lässt, in eine Verkehrspsychologische Untersuchung und in der Folge in die Entscheidung bzgl Entziehung der Lenkberechtigung miteinfließen lassen soll.

28) Dazu *Born*, 52. Deutscher Verkehrsgerichtstag in Goslar vom 29.–31. 1. 2014, NZV 2014, 154 ff.

29) Dabei handelt es sich um einen Begriff aus dem bundesdeutschen Recht: das Recht des Einzelnen, grundsätzlich selbst über die Preisgabe und Verwendung seiner personenbezogenen Daten zu bestimmen.

30) Siehe zB *Zeger*, Big Data statt Big-Foot? – Die (Daten)Zukunft der Mobilität, ZVR 2013/258, der fordert, den „*Inhaber eines Pkw wieder zum Herrn über die Daten seines Kfz zu machen, sodass dieser entscheiden kann, wer sie erhält, wie lange sie aufbewahrt werden, wo sie aufbewahrt werden und welche Funktionen automatisch erfolgen können und welche er auf Grund seiner besonderen Situation ausschalten kann*“. Er schlägt vor, dass diese Regelung Teil des Zulassungsverfahrens werden sollte, genauso wie die Schaffung von Qualitätskriterien für Kfz-Software.

#### → In Kürze

Wem gehören die Daten aus Fahrzeugassistenzsystemen, Unfalldatenspeicher und eCall? Wer hat Zugriff auf die Daten? Wer darf diese in welcher Form und zu welchen Zwecken verwenden? Der Beitrag beschäftigt sich mit dem Thema Daten & Kfz und verdeutlicht, dass eine Diskussion auch in Österreich nicht länger aufgeschoben werden darf, insb deshalb, weil schon bald das sog eCall-System in Neufahrzeugen europaweit verpflichtend eingeführt werden soll. Damit all diese für die Verkehrssicherheit unverzichtbaren Systeme in Zukunft bedenkenlos verwendet werden können, müssen daher Regelungen eingehalten bzw gefunden werden, die auch den Datenschutz umfassend gewährleisten.



#### → Zum Thema

##### Über die Autorinnen:

Dr. Julia Konzett ist Rechtsanwältin in Innsbruck.  
Internet: [www.anwalt-konzett.at](http://www.anwalt-konzett.at)

Dr. Claudia Riccabona-Zecha ist Verkehrsjuristin im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).  
Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: [www.kfv.at](http://www.kfv.at)

##### Von Julia Konzett erschienen:

Sicherheitstechnisches Recht bei Seilbahnen, ZVR 2003/14.

##### Von Claudia Riccabona-Zecha erschienen:

Aggressivität im Straßenverkehr – Ergebnisse einer KFV-Studie, ZVR 2014/232 (gem mit *Krainz*); Medikamente am Steuer: Das unterschätzte Risiko, ZVR 2014/56 (gem mit *Trischler* und *Kaiser*); Gesundheitliche Eignung von Kraftfahrzeuglenkern: Leitlinienhandbuch, DAG 2014/3 (gem mit *Salamon*); Spannungsfeld E-Bike, ZVR 2013/40 (gem mit *Hildebrandt*); Weg frei für den Radverkehr! ZVR 2011/77 (gem mit *Pröstl*); Praxisrelevante Fragen rund um die Entziehung der Lenkberechtigung, ZVR 2010/52 (gem mit *Vergeiner*); (Not) fit to drive? ZVR 2007/117; Geschwindigkeitsmessungen in Gemeinden durch Private? RFG 2006/33; Drängeln auf Autobahnen, ZVR 2004/10 uvm.