

TOP 3.4.9 Bericht über Studie zu Verbraucher- und Datenschutz bei vernetzten Autos

Eine Studie der AK in Zusammenarbeit mit dem Institut für Technikfolgenabschätzung der österreichischen Akademie der Wissenschaften beleuchtet die voraussichtlichen Folgen der zunehmenden Digitalisierung von Fahrzeugen. Auf Österreichs Straßen kann laut „Aktionsplan autonomes Fahren“ ab Herbst 2016 der Testbetrieb mit (teil)autonomen Fahrzeugen aufgenommen werden. Der elektronische Unfall-Notruf „eCall“ ist bei Neuwagenverkäufen ab 2018 fixer Ausstattungsbestandteil von PKWs. Eine Vielzahl an elektronischen Assistenzsystemen überwacht bereits jetzt täglich die Fahrt: Einige Mercedes-Typen protokollieren den Standort alle 2 Minuten; BMW erfasst die letzten 100 Abstellpositionen und Renault kann das Laden der Antriebsbatterie aus der Ferne unterbinden (der deutsche Verkehrsclub ADAC vermutet, dass Leasinggeber künftig über Fernabschaltungen Zahlungssäumnis sanktionieren könnten).

Hersteller verbauen jedenfalls immer mehr Sensoren in den Fahrzeugen, mit deren Hilfe die Umwelt besser erfasst werden soll. Computer übernehmen die Auswertung der Sensordaten und steuern damit elektronische „Gehilfen“, die Entscheidungen während der Fahrt selbst treffen, um die FahrerInnen zu entlasten und längerfristig gänzlich überflüssig zu machen. Daten werden gesammelt, um auf etwas aufmerksam zu machen (zB beim Totwinkel-Assistenten), Servicewerkstätten Anhaltspunkte für den Reparaturfall zu liefern (zB Motordaten, Füllstände, Batterieladung) oder in den Betrieb einzugreifen (zB der „Aufmerksamkeitsassistent“, der Lenkfehler korrigiert). Sie gelten als erste Automatisierungsstufe auf dem Weg zu vollständig autonomen Fahrzeugen.

Die Studie beschreibt den Status quo, künftige Entwicklungen und fasst Fragen zum Konsumenten- und Datenschutz zusammen, die sich aus der zunehmenden Digitalisierung von Autos ergeben:

- **Transparenz:** Fraglich ist, ob KäuferInnen noch beurteilen können, was sie kaufen. Wie nachvollziehbar sind die Abläufe in einem „Computer auf vier Rädern“, dessen Funktionsweise sich KonsumentInnen nicht mehr erschließt.
- **Wie viel Ware oder Dienstleistung steckt im Auto:** Welche Bestandteile eines Autos sollten unveränderlich sein, und wo greifen Hersteller nach dem Kauf vielleicht noch ein? Was bleibt vom Warenkauf übrig und was wird laufende Dienstleistung sein? Brauchen Autos künftig wöchentliche Updates über eine Internetverbindung? Wie lange müssen Hersteller die Software in ihren Fahrzeugen warten, bevor ihr „Lebensende“ erreicht ist und man sich ein neues Auto kaufen muss, weil es für das alte keine Sicherheitsupdates mehr geben wird.
- **Datenschutz:** Aufenthaltsort, Fahrweise, Autozustand, Nutzungsprofil des Fahrers, Fehlleistungen - wie zuvor Handy und PC dürfte als nächstes das Auto im großen Stil Konsumentendaten liefern. Daten können mit Versicherungen, Pannendiensten oder Werkstätten und bald auch mit anderen Autos (zB Hinweis auf Fahrbahnzustand oder verfügbare Parkplätze) ausgetauscht werden. Es lassen sich präzise Bewegungsprofile erstellen, die viel über Lebensgewohnheiten verraten. Hersteller, Versicherungen, Werbefirmen, Arbeitgeber, Aufsichts- und Sicherheitsbehörden, Verkehrsplaner oder auch schlicht nur kriminelle Hacker – alle werden nach und nach von den wachsenden Datenbergen in Autos profitieren wollen.
- **Freie Werkstättenwahl:** Autos werden möglicherweise vergleichsweise billig sein, das vorgeschriebene Service dafür aber sehr teuer. Es ist vorstellbar, dass Reparaturen und Wartungsarbeiten nur in bestimmten Markenwerkstätten erfolgen dürfen unter Verwendung teurer Markenersatzteile.

- **Haftung:** Die Regelung, wonach Fahrzeughalter verschuldensunabhängig für Schäden Dritter haften, greift zu kurz, wenn sich Autos nicht mehr leicht kontrollieren lassen. Diese Frage wird schon für hochautomatisiert fahrende Autos zu klären sein. Bei einer Umstellung von menschlicher auf algorithmische Entscheidungsfindung entstehen auch moralische Dilemmata etwa in Bezug auf das Unfallverhalten. Für autonome Fahrzeuge muss es deshalb auch Anweisungen für kritische Situationen mit möglichen Personenschäden geben.

Aus konsumentenpolitischer Sicht lassen sich ua folgende Anliegen zusammenfassen: KonsumentInnen müssen noch in jeder Hinsicht autonom über das gekaufte Produkte verfügen können; Eigentum haben an allen eingebauten Softwarekomponenten; ein uneingeschränktes Selbstbestimmungsrecht haben über alle Daten, die das gekaufte Produkt erzeugt; ohne jeden Zwang darüber entscheiden können, ob und wem sie diese Daten zugänglich machen; ihre Werkstätten in jeder Hinsicht frei wählen dürfen; nicht gezwungen sein, Koppelungsverträge zu akzeptieren (Warenkauf plus Wartungs- und Serviceverträge bzw Versicherungsangebote, die ein Tracking der Produktbenutzung beinhalten) und darauf vertrauen dürfen, dass der Hersteller oder Verkäufer sich nicht auf Haftungs- und Gewährleistungsausschlüsse berufen kann, wenn der Verbraucher sich seine Werkstätte frei aussucht oder nicht alle anfallenden Daten zugänglich macht.