

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/6394 –**

Fahrzeugdaten, Updates und Sicherheit

Vorbemerkung der Fragesteller

Moderne Kraftfahrzeuge sind heute immer mehr Daten-getrieben und -produzierend. Informationen werden durch das Auto gewonnen und verarbeitet, verbesserte Leistung, Sicherheit und Komfort sollen dadurch erreicht werden. Die Rolle von Daten und Algorithmen für Kraftfahrzeuge wird deshalb immer größer werden. Beispielsweise Car2Car- und Car2Infrastructure-Anwendungen verlangen nach deutlich größeren Datenvolumen und schneller Analyse und Reparatur von Systemschwächen.

Diese wachsende Rolle von Fahrzeugdaten für Kraftfahrzeuge birgt gleichzeitig Risiken. Welche Updates wann aufgespielt werden und welche, teils persönlichen, Daten gesammelt werden, ist Fahrzeughaltern und -nutzern heute größtenteils unbekannt. Ein exponentielles Wachstum der Datenproduktion und -nutzung in Kraftfahrzeugen sowie der Wechsel zu kabellosen Over-the-air (OTA)-Updates werden diese Probleme in den nächsten Jahren nur weiter verschärfen.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkung von Softwareupdates an Kraftfahrzeugen auf die Verkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen?

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) überprüft im Rahmen des Verifizierungsprozesses vor der Freigabe eines Software-Updates bei repräsentativen Fahrzeugen der Modellgruppe die Vorschriftmäßigkeit hinsichtlich Schadstoff-, Geräusch- und CO₂-Emissionen sowie Kraftstoffverbrauchswerten. Des Weiteren überprüft das KBA, ob durch die jeweilige Maßnahme die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, die Motorleistung und das maximale Drehmoment negativ beeinflusst wurden. Das KBA gibt keine Software frei, welche zur Verschlechterung eines dieser Parameter führt.

2. Ist der Bundesregierung das Ausmaß der genehmigten Softwareupdates für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Fahrzeuge bekannt (bitte absolut und in Prozent der betroffenen Fahrzeuge auflisten)?
3. Ist der Bundesregierung das Ausmaß der nicht genehmigten Softwareupdates für in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Fahrzeuge bekannt (bitte absolut und in Prozent der betroffenen Fahrzeuge auflisten)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Deutschland sind aktuell für 6,3 Millionen Dieselfahrzeuge Software-Updates zur Senkung der NO_x-Emissionen vorgesehen. Das KBA erteilt fortlaufend Freigaben für die Umrüstungen.

4. Sollten Fahrzeughalter aus Sicht der Bundesregierung sachgemäß über Inhalte jedes Softwareupdates an ihren Kraftfahrzeugen hingewiesen werden?

Die teilnehmenden Automobilhersteller informieren die Fahrzeughalter über die Durchführung der Maßnahme. Die Teilnahme ist freiwillig im Rahmen von freiwilligen Software-Updates.

5. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um die Kontrolle von Softwareupdates der steigenden Frequenz solcher Vorgänge anzupassen?
6. Wenn ja, wie sehen diese Maßnahmen konkret aus?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 9 verwiesen.

7. Ist die Möglichkeit, durch einen „Factory Reset“ Kraftfahrzeuge auf Werks-einstellung zurückzuführen, aus Sicht der Bundesregierung zu begrüßen?
8. Wenn ja, sieht die Bundesregierung Bedarf, einen solchen Mechanismus verpflichtend vorzuschreiben?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beispielsweise wird im Falle eines Fehlers bei der Installation des Updates die Reaktivierung der bisherigen Software als eine hilfreiche Möglichkeit angesehen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung Softwareupdates von Fahrzeugherstellern und Drittanbietern im Hinblick auf Fragen der Haftung (insbesondere in Fällen von Mehrverbrauch, Leistungsverlust und erhöhtem Verschleiß)?

Hat ein Fahrzeughalter mit einer Werkstatt einen Vertrag über das Aufspielen eines Softwareupdates geschlossen, gelten die Vorschriften der werkvertraglichen Gewährleistung.

Eine Haftung des Verkäufers eines Fahrzeugs, wenn nach Lieferung des Fahrzeugs ein Mehrverbrauch, Leistungsverlust oder erhöhter Verschleiß durch ein Softwareupdate des Herstellers oder eines Drittanbieters entsteht, besteht dagegen nach geltendem Recht nicht. Nach derzeitigem Verhandlungsstand der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte vertragsrechtli-

che Aspekte des Warenhandels soll der Verkäufer von Waren mit digitalen Elementen, verpflichtet sein, durch Softwareupdates den vertragsgemäßen Zustand der digitalen Inhalte auch nach Lieferung zu erhalten. Die Bundesregierung unterstützt die Normierung einer solchen Updateverpflichtung des Verkäufers.

10. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf im Umgang mit Softwarenummern und deren Prüfsummen von Kraftfahrzeugen?
11. Wenn ja, strebt die Bundesregierung eine Offenlegung dieser Informationen grundsätzlich oder partiell, für bestimmte Prüforganisationen und Ähnliche, an?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Aktivitäten der UN-Wirtschaftskommission für Europa werden derzeit einheitliche Anforderungen im Hinblick auf Softwareupdates erarbeitet. Im Rahmen der Typgenehmigung von Pkw werden bereits heute die Software-Versionen dokumentiert. Eine Überprüfung von Software-Versionen wird grundsätzlich zielgerichtet eingesetzt.

12. Sieht die Bundesregierung Spielraum bezüglich der Weitergabe von Fahrzeugdaten vom Kraftfahrzeug an Dritte?
13. Sieht die Bundesregierung Bedarf, die Weitergabe von Fahrzeugdaten vom Kraftfahrzeug an Dritte neu zu regeln?
14. Wenn ja, wie möchte die Bundesregierung dies tun?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Einzelne Aspekte der Weitergabe von Fahrzeugdaten vom Kraftfahrzeug an Dritte wurden mit der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 neu geregelt, soweit die Daten für von Dritten durchgeführte Nachprüfungen einer Kfz-Typgenehmigung benötigt werden.

15. Wie will die Bundesregierungen personenbezogene Fahrzeugdaten für eine digitale und intelligente Verkehrsführung nutzbar machen?

Wie die datenschutzkonforme Nutzung von Personendaten im Zusammenhang mit Systemen intelligenter Verkehrsführung erfolgen kann, wird im IVS-Beirat (IVS: Intelligente Verkehrssysteme) mit Vertretern betroffener Bundesressorts, der Bundesländer sowie nachgeordneter Behörden und einschlägigen Verbänden erörtert werden.

16. Was sind Maßnahmen, die dabei die Privatsphäre der Fahrzeughalter und -nutzer schützen sollen?

Anonymisierung kann ein Instrument zum Schutz personenbezogener Daten und der Privatsphäre der Fahrzeughalter und -nutzer sein. Im Übrigen schützen die datenschutzrechtlichen Vorgaben und Anforderungen die informationelle Selbstbestimmung und Privatsphäre der Fahrzeughalter und -nutzer bei der Verarbeitung personenbezogener Daten.

