

D O R D A

Mobility Data Spaces: Herausforderungen und Chancen

25.4.2024

Axel Anderl



Managing Partner und Leiter des IT/IP und Datenschutzteams bei DORDA

- Fachliche Schwerpunkte: IT- und IP-Recht, insb Out- und Cloudsourcing, Cybersecurity, NISG Compliance, Urheberrechtsabgabe und Kunstrecht
- Empfohlen als first tier für IT, IP und Datenschutz bei Legal500 und IT und IP bei Chambers Europe
- Legal500 Hall of Fame für TMT
- Leading Individual für IP bei JUVE
- TIER 1 Media Law International 2024
- Elf ILO Client Choice Award für Information Technology & Internet
- Absolvent der Universität Wien (Dr iur 2005) und des Universitätslehrgangs für Informationsrecht und Rechtsinformation der Universität Wien (LL.M. 2001)
- Autor zahlreicher Fachpublikationen, ua "*IP in der Praxis*" (Verlag Manz), #blockchain (LexisNexis), #Cybercrime (LexisNexis) und Handbuch UWG (Linde)
- Vortragender und Lektor an zahlreichen Hochschulen und Fachhochschulen sowie bei diversen Seminaranbietern
- Board-Mitglied von ITechLaw und Co-Chair Start-Up Committee

Axel Anderl

axel.anderl@dorda.at

1. Einleitung: **Mobility Data Spaces**

Ausgangs- und Interessenlage



KFZ-Daten **relevant** für:

Information zum
Flottenzustand

Sicherheit für Fahrer
(KFZ-Wartung,
Nachschulungen)

Fuhrpark-, Service-,
Wartungs-, Unfall- und
Schadensmanagement

Kostenoptimierung
(zB Umstieg auf
E-Mobilität)

Routenoptimierung;
Reaktion auf
Staus/Verzögerungen
(Kühlgut, medizinische
Produkte)

Telematiktarife
(Versicherung, Leasing)

Maßnahmen bei
Diebstahl

Beheben von
(Software-)Fehlern
durch (freie)
Werkstätten

Überblick: Faire Datennutzung im B2B-Bereich

- **Kritik: OEM als Gatekeeper** wertvoller KFZ-Datensätze (= Extended Vehicle-Konzept)
 - **Lock-in Situation** sonstiger Marktplayer (freie Werkstätten, Fuhrparkmanager, Leasing-UN) in Bezug auf nachgelagerte Märkte
- bisherige Ansätze für faires data sharing:

unverbindliche Leitlinien der EK Expert Group für faire B2B Datennutzungsverträge

vermehrt Anbieter entgeltlicher Datenplattformen

Art 61 VO 2018/858: Pflicht zur Bereitstellung von OBD-, Reparatur- und Wartungsdaten

gem EuGH ggü freien Werkstätten und Zubehör-lieferanten

nicht sonstige Marktplayer

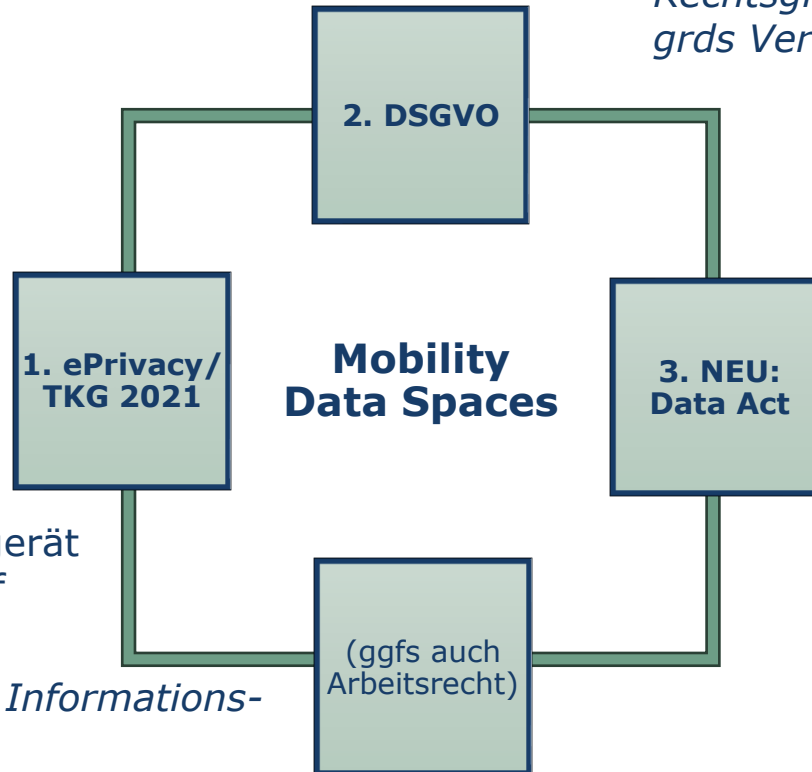
- NEU: **Data Act**

2. Bisheriger **rechtlicher** Rahmen

Rechtsgrundlagen

Verantwortlicher: Verarbeitung personenbezogener Daten des Betroffenen (Fahrer)

Rechtsgrundlage, Informationspflichten, grds Verbot von ADM



Anbieter Dienst der Informationsgesellschaft ruft

Informationen von Endgerät (connected car) über öff Tel-Netzwerk ab

grds Einwilligungs- und Informationspflicht

Dateninhaber

grds Pflicht zur Datenbereitstellung an Nutzer (zB Fahrer), Verbot missbräuchlicher Klauseln ggü KMU

1. ePrivacy / TKG 2021 (*lex specialis* ggü DSGVO)

- connected car = **Endgerät** (EDSA Leitlinien 01/2020), wenn Ersterhebung über **öff Tel-Netzwerk** (4G/5G)
 - nicht bei Direktverbindung
- grds informierte **Einwilligung des Nutzers/Benutzers**

unterschiedliche Zweckrichtung:

- nicht Schutz personenbezogener Daten (auch abweichende Terminologie!)
- andere Rechtsgrundlage
- "*digitales Hausrecht*": Schutz vor fremden Zugriffen/Auslesen Endgerät

Geschützter Nutzer/Benutzer?

- Fahrer des *eigenen* Fahrzeugs
- jeweiliger Verfügungsberechtigter *fremder* Fahrzeuge → beansprucht Dienste als "*Nutzer*"

- **außer**: unbedingt erforderlich für den vom Nutzer angefragten Dienst
- **nachfolgende** Verarbeitung: **nur DSGVO relevant**

2. DSGVO

- KFZ-Daten idR **personenbezogen** (so auch EDSA)
 - wg Zuordnung zu (Mit-)Fahrer/n iaR nicht nur sachbezogen
 - **auch Identifizierbarkeit** iaR, insb indirekt über FIN und Vertriebsorganisation
- daher **Rechtsgrundlage** je nach Zweck und Datenumfang:

Berechtigte Interessen

- je geringer der Datenumfang
- je "technischer" die Daten
- je höher Schutzniveau der TOMs (zB Pseudonymisierung)
- je mehr Datenerhebung Interessen der Fahrer dient (zB KFZ-Sicherheit)
- GPS-Tracking iaR sehr problematisch (auch aus arbeitsrechtlicher Sicht)
→ zahlreiche erfolgreiche Schadenersatzklagen, Trigger-Wort in der Praxis

Einwilligung

- je höher der Datenumfang
- je umfassender das Fahrer-Profilung (zB Analyse Fahrverhalten)
- Freiwilligkeit bei Arbeitsverhältnissen problematisch (Alternativen anbieten)

ggfs ADM iSv Art 22 DSGVO

- wenn automatisiert Folgen für Fahrer (zB Boni, Telematiktarife): Einwilligung

2. DSGVO

Informationspflichten ggü Fahrern

- wenn Zukauf von OEM:
ausdrückliche Info
- **Steuerung
Erwartungshaltung** re
berechtigte Interessen
 - zunehmend
branchenüblich
 - bei Übergabe KFZ,
jederzeitiger Abruf zB
durch QR-Code im KFZ

Löschkonzept

- insb bei Übergabe an
nächsten Fahrer

3. Faire Datennutzung im B2B-Bereich: **Neue Chancen durch den Data Act?**

EuGH C-319/22: Freie Werkstätten und Zubehör

Zwei wesentliche Findings:

VIN

- = **personenbezogenes Datum**
 - sofern Zuordnung zu einer natP (zB Fahrer) möglich

Datenzugang

- Pflicht von OEM zur Bereitstellung von **OBD, Reparatur- und Wartungsdaten**
 - leicht zugänglich in maschinenlesbarer und elektronisch verarbeitbarer Form
 - an **unabhängige Wirtschaftsakteure** (freie Werkstätten, Zubehörlieferanten)
 - Art 61 VO 2018/858
- auch von **Datenbanken** für Suche nach **verbauten KFZ-Teilen** anhand VIN und weiterer Merkmale

- Leasing-UN odgl aber nicht erfasst → **weiterhin Wettbewerbsdefizite im Datenzugang**

Fairer Datenzugang durch **Data Act**?

- ab 09/2025 anwendbar, tritt neben DSGVO und ePrivacy
- **Hoheit über Daten von vernetzten Geräten** (connected cars), in engem Zusammenwirken mit DMA
 - Einschränkung Privatautonomie für Stärkung **Wettbewerb auf Sekundärmärkten (insb für KMU)**
 - Art 20 DSGVO (nur *personenbezogene* und *bereitgestellte* Daten) bisher nicht hinreichend effektiv
- trotz Forderungen (noch) **keine sektorspezifischen Regeln für connected cars**
- **Hauptpflichten** für Dateninhaber (= OEM):

1. Bereitstellung by design oder by request **an Nutzer**
(Art 4)

2. Zuverfügungstellung an Dritte
(Art 5)

3. Transparenz, Verbot missbräuchlicher Klauseln (Art 8-9, 13)

Fairer Datenzugang durch **Data Act**?

- **DAHER: Nutzer kann grds Weitergabe an Dritten verlangen**
 - **Nutzer:** erfordert *rechtmäßigen* Besitz (zB Eigentum, Leasing), B2C wie B2B (!)
 - **Dritter:** Unterform Datenempfänger, zB freie Werkstatt, Fuhrparkmanager
- **ABER: Steuerung durch Nutzer** (kein originärer Datenzugriff wie bei VO 2018/858) und nur unter **Einschränkungen**

Bindung an vom Nutzer vorgegebene Zwecke

nicht Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse (NDA, nur unbedingt nötiger Umfang)

nicht für Entwicklung Konkurrenzprodukte (außer nachgelagerte Märkte)

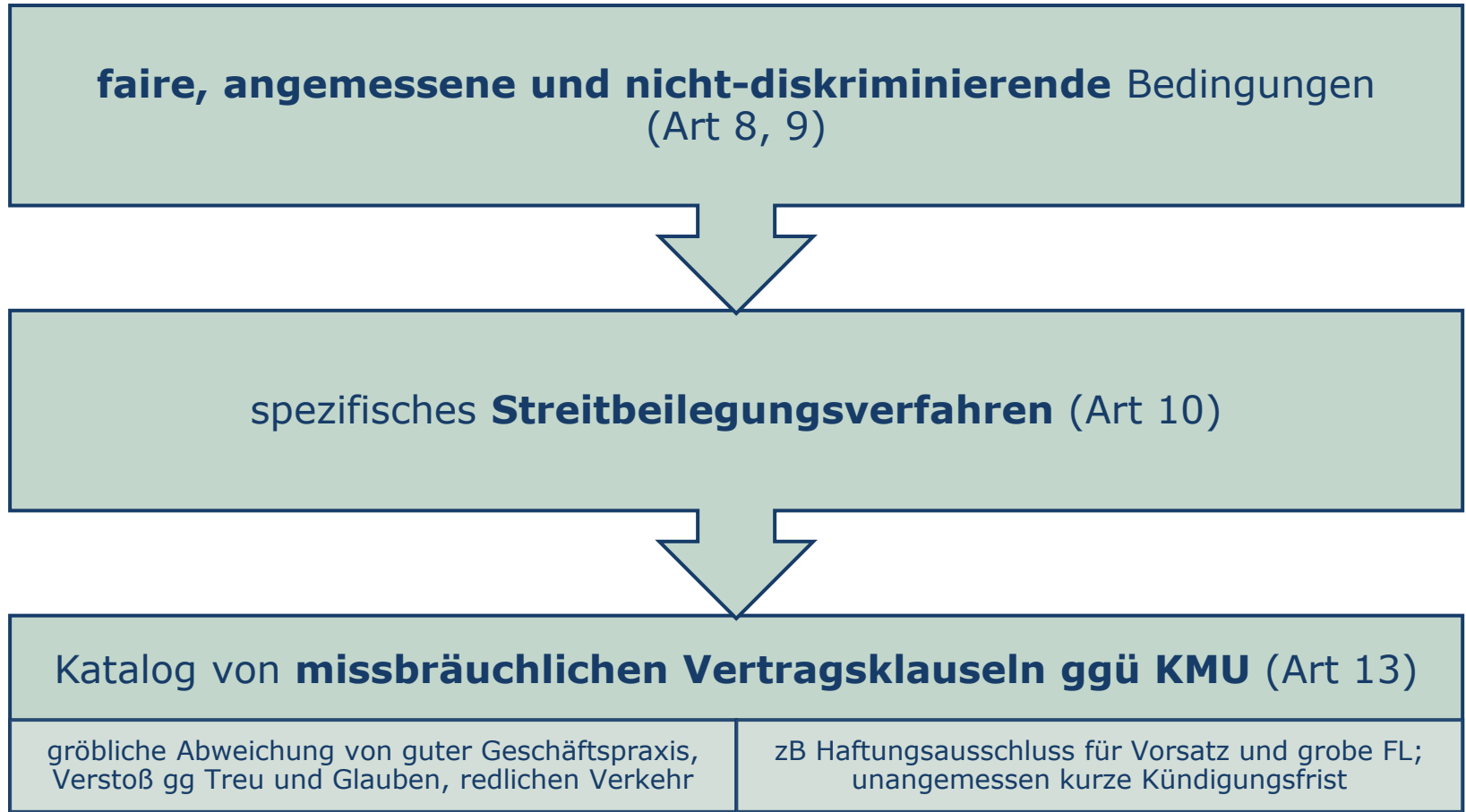
Einhaltung des Datenschutzrechts (Rechtsgrundlage)

keine Nutzung zur Erlangung Einsicht in wirtschaftl Lage / Produktionsmethoden

nicht für Profiling natP, außer für gewünschten Dienst unbedingt erforderlich

Fairer Datenzugang durch **Data Act**?

Pflichten für das "wie" der Bereitstellung durch Dateninhaber:



Fragen?

Erfahrungswerte?

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Dr Axel Anderl, LL.M. (IT-Law)

T: +43 1 533 47 95 – 23

axel.anderl@dorda.at



Client Choice Award Lexology 2011-2023: IT & Internet

Hall of Fame Legal 500: TMT

TIER 1 Legal500 2007-2023: TMT

TIER 1 Legal500 2020-2023: Data Privacy & Data Protection

TIER 1 Legal500 2021-2023: Intellectual Property

BAND 1 Chambers Europe 2008-2023: TMT:IT

DORDA Rechtsanwälte GmbH · Universitätsring 10 · 1010 Wien · www.dorda.at



The Legal 500 (2024)
Axel Anderl (TMT)
Hall of Fame



The Legal 500 (2024)
TMT
Tier 1



The Legal 500 (2024)
Data Privacy & Data
Protection
Tier 1

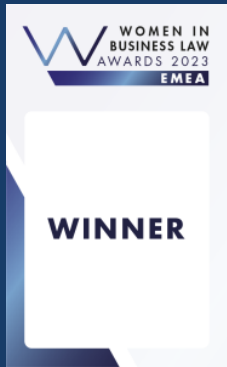


Trend Anwaltsranking (2023)
Axel Anderl
Data Protection , IP and Media
Top 2 overall ranking

D O R D A



Managing IP (2024)
Austrian Copyright Firm of
the Year



Austria Firm of the Year
Talent Management – Firm of the Year
Women in Business Law Awards Europe 2023



Client Choice winner IT & Internet
Client Choice Awards 2024



Who's Who Legal (2023)
Axel Anderl (Data Privacy & Protection)
Thought Leader Global Elite



Chambers Europe (2024)
TMT:IT
Band 1

