

## **Datenverarbeitung und Datenschutz bei Tesla-Fahrzeugen**

Kfz-Automation und informationelle Selbstbestimmung

**Stand: 19.10.2020**

**Thilo Weichert**

Waisenhofstraße 41, 24103 Kiel

[weichert@netzwerk-datenschutz-expertise.de](mailto:weichert@netzwerk-datenschutz-expertise.de)

[www.netzwerk-datenschutzexpertise.de](http://www.netzwerk-datenschutzexpertise.de)

## Inhalt

1	Kfz – Smartphones auf Rädern .....	4
2	Die Technik des Tesla Modells 3.....	5
2.1	Sensorik .....	6
2.2	Art der erhobenen Daten .....	7
2.3	Anonymisierung?.....	10
2.4	Datennutzung: Zwecke .....	12
2.5	Updates .....	13
2.6	Aufbewahrungsdauer .....	14
2.7	Regelmäßige Übermittlungen .....	15
2.8	Übermittlung an Strafverfolgungsbehörden .....	16
2.9	Weitere Planungen.....	16
3	Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen von Tesla .....	17
3.1	Formelle Anforderungen .....	17
3.2	Inhaltliche Anforderungen .....	19
4	Verantwortlichkeit.....	19
4.1	Tesla.....	20
4.2	Kfz-Halter .....	20
4.3	Gemeinsame Verantwortlichkeit .....	21
5	Rechtmäßigkeit.....	22
5.1	Rechtsgrundlage.....	22
5.2	Datenerhebung über Dritte.....	24
5.3	Information.....	25
5.4	Erforderlichkeit.....	25
5.5	Wahlrecht des Halters/Fahrers .....	26
5.6	Automatisierte Entscheidungen.....	27
5.7	Datenübermittlung ins Drittland .....	27
6	Datenschutzmanagement .....	29
6.1	Datenschutzbeauftragter .....	29
6.2	Verarbeitungsverzeichnis .....	29
6.3	Datenschutz-Folgenabschätzung.....	30
6.4	Betroffenenrechte .....	30
7	Ergebnis .....	31
8	Konsequenzen .....	32

---

8.1	Behandlung durch die Datenschutzaufsicht.....	32
8.2	Verbraucherzentralen .....	33
8.3	Betroffene - Halter .....	33
9	Abschließende Bemerkungen.....	33
	Literatur/Quellen.....	35
	Abkürzungen .....	36

*Am 17.09.2020 berichteten ARD-Medien über Datenschutzverstöße durch Tesla, den US-amerikanischen Hersteller von Autos mit Elektroantrieb, die autonom oder zumindest halbautomatisiert auf Straßen unterwegs sein können. Am Tag darauf wurde diesem Autohersteller in Bielefeld der Big-Brother-Award, ein Negativpreis für „Datenkraken“, in der Kategorie Mobilität verliehen. Die Behauptung lautet jeweils: Die durch mit den Autos ausgelöste Datenverarbeitung ist unzulässig. Das Unternehmen widersprach und behauptete, alle Regeln der europäischen Datenschutz-Grundverordnung würden eingehalten. Im Folgenden wird eine Analyse auf der Grundlage der verfügbaren Informationen durchgeführt.*

## 1 Kfz – Smartphones auf Rädern

In der Automobilwirtschaft erfolgt derzeit ein grundlegender Wandel. Das Kraftfahrzeug (Kfz) war bisher ein weitgehend analog funktionierendes Verkehrsmittel mit Verbrennungsmotor. Die Klimakrise führt dazu, alternative Energieformen zu nutzen; am weitesten fortgeschritten ist der Elektronmotor. Parallel dazu findet eine **Digitalisierung** in und um das Auto statt, mit der die Sicherheit und der Komfort bei der Nutzung erhöht werden soll. Die Sicherheit wird u.a. verbessert durch Assistenzsysteme, mit denen das Spur- und Bremsverhalten beeinflusst werden, durch automatisch auslösende Airbags oder eCall-Systeme, mit denen die Folgen von Unfällen gemildert werden sollen.<sup>1</sup> Beim Tesla Modell 3 gibt es u.a. einen Spurhalteassistenten, einen Tempomat mit Abstandregelung, automatische Notbremsung, Warnung vor vorderen Kollisionen und Seitenaufprall.<sup>2</sup> Der Komfortgewinn erfolgt über Navigationssysteme, die den Weg zum Ziel leiten, über individuelle Standardeinstellungen für den Fahrer bis hin zu elektronischen Unterhaltungs- und Serviceangeboten. Einparken wird zum Kinderspiel.<sup>3</sup> Solche Angebote erleichtern das Führen von Kfz mit der – noch vagen – Aussicht, dass künftig die Autos ohne nötige Intervention des Fahrers autonom ans Ziel kommen. Über einen „Homelink“ im Auto können selbst Aktivitäten (z.B. Öffnen des Garagentors) zu Hause beim Halter ausgelöst werden.<sup>4</sup>

Die aktuellen Entwicklungen sind für die deutsche Automobilwirtschaft, die derzeit noch weltweit eine Spitzenposition einnimmt, eine große Herausforderung. **Informationstechnik-Unternehmen** drängen auf den Markt. Die informationstechnische Ausstattung des Kfz gewinnt für die Kaufentscheidung eine zunehmende Bedeutung. Die kapitalkräftigen IT-Unternehmen haben regelmäßig ihren Sitz nicht in Deutschland oder Europa und entwickeln sich zu einer ernsthaften Konkurrenz.

Mit der Digitalisierung des Kfz ist eine weitere Herausforderung verbunden: Wie kann der **Datenschutz** bei der Verkehrsnutzung gewährleistet werden. War das Auto bis in jüngste Zeit ein weitgehend anonymes Verkehrsmittel mit dem analogen Kfz-Kennzeichen als einzigem Identifizierungsmittel, so werden nun personenbezogene Daten über den Halter, den Fahrer, die Insassen sowie über weitere Verkehrsteilnehmer digital erfasst, gespeichert und ausgewertet. Diese mobilitätsbedingt anfallenden Daten stellen – vergleichbar mit Internetnutzungsdaten - zunehmend

---

<sup>1</sup> Grundlegend Bönninger in Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 230 ff.; aktuell Becker, Kopf an Kopf, SZ 20./21.06.2020, 45.

<sup>2</sup> Schurter.

<sup>3</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 75 f., 117 ff.

<sup>4</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 162 ff.

ökonomisch einen Wert dar. Angesichts der vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten sind der Zugang und die Rechte an diesen Daten hoch umstritten.

So waren es Kfz-Daten, die eine u.a. vom Bundesverkehrsministerium angefeuerte Diskussion über ein Recht auf Dateneigentum auslösten.<sup>5</sup> Zwar haben sich insofern die Wogen geglättet. Es ist geklärt, dass die Frage der Datennutzungsrechte wegen des Personenbezugs der Daten vom Datenschutzrecht bestimmt wird.<sup>6</sup> Dies ändert nichts an dem Umstand, dass weiterhin ein **Streit** stattfindet **über den Zugang und die Nutzung** zwischen Herstellern, Versicherungsunternehmen, Werkstätten, IT-Dienstleistern und Werbeanbietern.<sup>7</sup> Bestimmend sind bei diesem Streit derzeit noch weniger die rechtlichen Vorgaben, sondern die faktischen Verhältnisse. Diese werden maßgeblich von den Kfz-Herstellern bestimmt, wobei das Datenschutzrecht dabei für diese oft noch eine untergeordnete Rolle spielt. Das Datenschutzrecht wird aber insofern zum zentralen Hebel für den Verbraucher, um seine Autonomie in dem Streit der Unternehmen verschiedener Branchen zu wahren.

In dem **US-Unternehmen Tesla** werden die genannten Konflikte und Fragestellungen wie in einem Brennglas gebündelt: Es tritt mit seinen hochdigitalisierten Elektroautos gegen die noch stark konventionell ausgerichtete deutsche Autoindustrie auf den Plan, aber auch mit der Erfassung seiner Kunden und der Verkehrsteilnehmer generell. Es lohnt sich darum, das Angebot dieses Unternehmens näher zu betrachten.

Das vorliegende Gutachten wurde ausschließlich auf der Grundlage von **öffentlich zugänglichen Informationen** erstellt. Ein Ziel des Gutachtens ist es, das verfügbare Wissen über die Datenverarbeitung darzustellen und einer Bewertung zuzuführen. Angesichts des Fehlens vieler relevanter Informationen kann teilweise nur eine strukturierte Thematisierung erfolgen und keine abschließende Bewertung. Nach Veröffentlichung wird das Unternehmen mit den Ergebnissen konfrontiert und um eine Stellungnahme gebeten. Bei kursiv gesetztem Text handelt es sich um Zitate von Tesla.

## 2 Die Technik des Tesla Modells 3

2019 wurden **in Deutschland** ca. 10.000 Tesla-Autos für den Verkehr zugelassen. Das aktuelle Vorzeige- und Standardmodell ist der Tesla Modell 3 mit ca. 5.000 Zulassungen in Deutschland. Derzeit errichtet das Unternehmen im brandenburgischen Grünheide nahe Berlin eine sog. „Giga-Fabrik“, wo künftig jährlich 500.000 Fahrzeuge, insbesondere des Modells 3 vom Band rollen sollen.<sup>8</sup> Diese Autos haben für Reiche und für „Ökos“ Kultstatus. Als der Tesla-Chef Elon Musk am 09.09.2020 Deutschland besuchte, rissen sich die Politiker, einschließlich solche der Bundesregierung

---

<sup>5</sup> Partnerschaft Deutschland/Lorenz-von-Stein-Institut/Universität Kassel/Fraunhofer Fokus, „Eigentumsordnung“ für Mobilitätsdaten?, Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2017, [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/eigentumsordnung-mobilitaetsdaten.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/eigentumsordnung-mobilitaetsdaten.pdf?__blob=publicationFile).

<sup>6</sup> Z.B. Kühling/Sackmann, ZD 2020, 24 ff.; Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv), „Meine Daten gehören Dir“, 26.11.2018, <https://www.vzbv.de/pressemitteilung/meine-daten-gehoren-dir>.

<sup>7</sup> Weichert NZV 2017, 507.

<sup>8</sup> Humbs/Weller.

(Wirtschaftsminister Peter Altmaier, Wissenschaftsministerin Anja Karliczek, beide CDU) und Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke (SPD), um Pressebilder mit dem Konzernchef.<sup>9</sup>

## 2.1 Sensorik

Tesla ist Pionier bei der Digitalisierung des Autoverkehrs. Die von dem Unternehmen ausgelieferten Kfz sind mit umfangreicher, automatisiert Daten erhebender Sensorik ausgestattet. In den **Allgemeinen Geschäftsbedingungen** (AGB) teilt das Unternehmen den Tesla-Haltern mit, dass es „über Ihr Tesla-Fahrzeug“ „Telematikprotokolldaten“, „Fernanalysedaten“, „weitere Fahrzeugdaten“, die „Wartungshistorie“, „Informationen über Ladestationen“, als „erweiterte Funktionen“ „Navigationsdaten“ sowie „kurze Videoaufnahmen von den Außenkameras des Fahrzeugs“<sup>10</sup> erhebt. Was sich hinter diesen allgemeinen Datenbeschreibungen verbirgt, ist im Detail unklar. Darunter fallen z.B. die Geschwindigkeit, das Beschleunigungs- und Bremsverhalten, die zurückgelegten Strecken.<sup>11</sup> Die Sensoren erheben Informationen zum Fahrzeugzustand (inkl. Fahrverhalten) und zu den Fahrzeuginsassen. Beim Auslösen des Airbags oder in sonstigen Unfallsituationen wird das eCall-System ausgelöst.<sup>12</sup> Diese Daten werden auf internen Speichermedien festgehalten und ausgewertet und anschließend teilweise unter Mitteilung der Fahrzeugidentifikationsnummer (Fahrzeug-ID, FIN) an Tesla übermittelt. Bei Nutzung des Navigationssystems erfolgt eine Geolokalisierung. Tesla nutzt den Kartenservice von Google Maps.<sup>13</sup> Beim Abruf des Kartenmaterials erhält Google eine IP-Adresse, die sich das Fahrzeug mit anderen Tesla-Fahrzeugen teilt, nicht jedoch die einzelne Fahrzeug-ID.<sup>14</sup> Abgeleitet werden angeblich auch Daten zum „emotionalen Zustand des Fahrers“<sup>15</sup>, was ein gemäß Art. 9 Abs. 1 DSGVO besonders geschütztes sensibles Gesundheitsdatum ist.

Eine zentrale Funktion der Tesla-Autos ist die **Video- und Ultraschallüberwachung** sowohl im Fahr- als auch im Parkmodus: „Acht Kameras gewähren eine 360-Grad-Rundumüberwachung der Fahrzeugumgebung in bis zu 250 Meter Entfernung. Ergänzt werden sie durch zwölf aktualisierte Ultraschallsensoren.“<sup>16</sup> 3 Kameras sind im Frontteil, jeweils zwei an der Seite und eine Kamera am Heck angebracht. Ein Radarsensor befindet sich im Frontbereich.<sup>17</sup> Diese Sensoren dienen der Fahrerassistenz und der „Autopilot“-Funktion, also dem halbautonomen Fahren. Sie dienen auch als Dashcams, um bei Unfällen im Nachhinein Informationen auszulesen. Unabhängig von einem Unfall lassen sich per Knopfdruck jeweils die letzten 10 Minuten abspeichern und ansehen. Über die USB-Schnittstelle können die einlaufenden Daten von 4 Kameras dauernd unverfremdet ausgelesen und

---

<sup>9</sup> Kontraste; Heidtmann, Die Fabrik ist das Produkt, SZ 11.09.2020, 19; Dettmer/Hage/Kröger, Teslaland, Der Spiegel Nr. 39 19.09.2020, 70 ff.

<sup>10</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#collect](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#collect)

<sup>11</sup> Kontraste.

<sup>12</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 211.

<sup>13</sup> Diese Information ist dem Tesla Benutzerhandbuch S. 144 ff. nicht zu entnehmen.

<sup>14</sup> Rudin/Gysin S. 4, im Detail S. 17, 19, Tesla Benutzerhandbuch S. 157.

<sup>15</sup> Kontraste

<sup>16</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/autopilot](https://www.tesla.com/de_DE/autopilot), dazu <https://www.watson.ch/digital/tesla/337037325-videoueberwachung-durch-tesla-fahrzeuge-was-man-wissen-sollte>

<sup>17</sup> Kontraste, Tesla Benutzerhandbuch S. 4, 100.

ausgewertet werden.<sup>18</sup> Personen oder auch Kfz-Nummernschilder sind hierüber klar zu erkennen.<sup>19</sup> Eine Sprachsteuerung im Fahrzeuginnern kann genutzt werden.<sup>20</sup>

Schaltet man die Kameras in den seit 2019 angebotenen „**Wächtermodus**“, den „Sentry-Mode“, erfassen sie zudem dauernd die Umgebung. Der Modus ist standardmäßig deaktiviert und muss manuell eingeschaltet werden.<sup>21</sup> Bemerkt eine Kamera eine auffällige Bewegung, leuchtet auf dem Bildschirm ein roter Punkt auf und es erfolgt eine Aufzeichnung. Dafür genügt es, dass eine Person nahe am Auto vorbeigeht oder ein anderes Auto nahe vorbeifährt. Auf Youtube können Hunderte solcher Clips besichtigt werden. Bei einer Erschütterung oder einem Eindringen ins Fahrzeug wird auf einem Smartphone per SMS Alarm geschlagen und auf Wunsch dreht vor Ort die Stereoanlage automatisch voll auf. Standardmäßig ist vorgesehen, dass zudem die letzten sechs Sekunden der Videos an Tesla geschickt werden; diese Funktion kann deaktiviert werden.<sup>22</sup> Wann ein Alarm durch den Wächtermodus ausgelöst wird, kann nicht der Halter des Tesla-Fahrzeugs bestimmen; dies entscheidet das Auto mit seinem Algorithmus selbst.<sup>23</sup>

Was mit der Technik möglich ist, zeigte der Sicherheitsforscher Truman Kain, der mit wenig Aufwand einen „Surveillance Detection Scout“ bastelte, einen Minicomputer, den er mit der **USB-Schnittstelle** von Tesla-Fahrzeugen verbunden hat. Damit konnte er sämtliche Kameras im laufenden Betrieb auswerten, Kfz-Kennzeichen erfassen und sogar Gesichtserkennung durchführen. Registriert der Scout z.B. wiederholt das gleiche Kennzeichen, so sendet er automatisch eine Benachrichtigung an das Handy des Halters oder auf den Autobildschirm: „Ein Auto verfolgt dich“.<sup>24</sup>

Eine weitere **Kamera** befindet sich in den Tesla-Modellen 3 und Y **im Innenraum**, oberhalb des zentralen Rückspiegels. Sie ist auf die Fahrzeuginsassen gerichtet. Tesla-Chef Elon Musk rechtfertigte in einem Video diese Kamera damit, dass seine Autos für Fahrtenvermittlungen oder als selbstfahrende Taxis genutzt werden sollen. Über die Innenkamera könnten Dritte bei Beschädigungen und Verschmutzungen zur Verantwortung gezogen werden.<sup>25</sup> Tesla erklärt, dass die Innenraumkamera in Europa nicht aktiv geschaltet sei.<sup>26</sup> Überprüfen kann dies der Halter oder Fahrer nicht.

## 2.2 Art der erhobenen Daten

Welche Sensordaten an Tesla übermittelt und gespeichert werden und welche im Auto bleiben und überschrieben werden, bleibt weitgehend unklar. Die Rechte, die sich die Firma von Elon Musk in den AGB einräumen lässt, sind ohne erkennbare Grenzen:

---

<sup>18</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 84 ff.

<sup>19</sup> Humbs/Weller, Kontraste.

<sup>20</sup> Rudin/Gysin S. 9, im Detail S. 16 f.

<sup>21</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 158 ff.

<sup>22</sup> Schurter; Büring, Christof.

<sup>23</sup> Kontraste.

<sup>24</sup> Albrecht.

<sup>25</sup> [www.stern.de](https://www.stern.de) 08.04.2019, <https://www.stern.de/auto/warum-baut-tesla-eine-ueberwachungskamera-ins-cockpit-des-model-3--8657618.html>.

<sup>26</sup> Schurter; Tesla Benutzerhandbuch S 25.

Wir erfassen **möglicherweise auf unterschiedlichen Wegen** Informationen von Ihnen oder über Sie (beispielsweise Name, Adresse, Telefonnummer, E-Mail, Zahlungsinformationen, Führerschein- oder andere behördliche Ausweisinformationen) oder Ihre Geräte.<sup>27</sup>

In dem darauffolgenden langen Text erfolgen keine weiteren Präzisierungen. Auch in den Medien wird Tesla nur ganz allgemein zitiert: *Wir können die Daten entweder persönlich oder per Fernzugriff erhalten.*<sup>28</sup>

Unter der Nr. 5 („**Von Ihrem oder über Ihr Tesla Fahrzeug**“) werden verschiedene erhobene Datenarten benannt:

**Telematikprotokolldaten:** Zur Verbesserung unserer Fahrzeuge und Dienstleistungen können wir bestimmte Telematikdaten über die Leistung, die Nutzung, den Betrieb und den Zustand Ihres Tesla Fahrzeugs erfassen, einschließlich: Fahrzeugidentifikationsnummer; Geschwindigkeitsinformationen; Kilometerstand; Informationen über den Batterieverbrauch; Batterieladehistorie; Funktionen des elektrischen Systems, Informationen über die Softwareversion, Daten des Infotainmentsystems, sicherheitsrelevante Daten und Kamerabilder (einschließlich Informationen über die SRS-Systeme, Bremsen und Beschleunigen, Sicherheit, e-Bremse und Unfälle), kurze Videoaufnahmen von Unfällen, Informationen über die Verwendung und den Betrieb von Autopilot, Summon, Wächter-Modus und anderen Funktionen sowie weitere Daten, die uns helfen, Probleme festzustellen und die Leistung des Fahrzeugs zu analysieren. Wir können diese Informationen entweder persönlich (beispielsweise während eines Servicetermins) oder über Fernzugriff erheben.

**Fernanalysedaten:** Zur Diagnose und Problembehebung können wir Ihr Tesla Fahrzeug unter Umständen dynamisch verbinden. Dieses Verfahren kann dazu führen, dass wir Zugriff auf persönliche Fahrzeugeinstellungen (beispielsweise Kontakte, Browserverlauf, Navigationsverlauf und Radionutzungsverlauf) erhalten. Diese dynamische Verbindung ermöglicht uns auch, den aktuellen Standort Ihres Fahrzeugs festzustellen. Allerdings ist dieser Zugriff auf eine begrenzte Anzahl von Mitarbeitern bei Tesla beschränkt.

**Fahrsicherheits-Analysedaten:** Um unsere Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, können wir weitere Fahrzeugdaten erheben und speichern, wie z.B.: Daten über Unfälle mit Ihrem Tesla Fahrzeug (z.B. Air-Bag-Auslösung und andere aktuelle Sensordaten); Daten über Ferndienstleistungen (z.B. Fernverriegelung/-entriegelung, Start-/Stop-Charge und Hupbefehle); einen Datenbericht zur Bestätigung, dass Ihr Fahrzeug online ist; Informationen über die aktuelle Softwareversion und bestimmte Telematikdaten; Konnektivitätsinformationen des Fahrzeugs; Daten über alle Probleme, die den Betrieb Ihres Fahrzeugs ernsthaft beeinträchtigen könnten; Daten über alle sicherheitskritischen Ereignisse sowie Daten über jede Software- und Firmwareaktualisierung. Wir können diese Informationen entweder persönlich (beispielsweise während eines Servicetermins) oder über Fernzugriff erheben. Wir können diese Informationen entweder persönlich (beispielsweise während eines Servicetermins) oder über Fernzugriff erheben.

**Wartungshistorie:** Um die Wartung Ihres Autos zu erleichtern, können wir Daten über die Wartungshistorie jedes Tesla Fahrzeugs erheben und verarbeiten wie z.B. Kundennamen,

---

<sup>27</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#collect](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#collect).

<sup>28</sup> Kontraste.

*Fahrzeugidentifikationsnummer, bisherige Reparaturen, ausstehende Rückrufaktionen, offene Rechnungen, Kundenbeschwerden und andere Informationen hinsichtlich der Wartungshistorie.*

**Ladevorgangsinformationen:** *Wir können Informationen über die Ladegeschwindigkeit und die von Ihnen genutzten Ladestationen (einschließlich der Nutzung von Superchargern sowie Heim- oder gewerblich genutzter Steckdosen) erfassen, um z.B. zu analysieren, welche Ladestationen in Anspruch genommen werden, wie lange und wie effektiv die Batterieladungen sind, wo zusätzliche Ladestationen benötigt werden und wo, in einigen Regionen, eine Beteiligung an einem staatlichen Kraftstoffstandardprogrammen möglich ist .*

**Autopilot-Informationen:** *Um die Verbesserung und Entwicklung von autonomen Sicherheitsfunktionen weiter zu unterstützen, können wir nicht persönlich identifizierbare Bilder oder kurze Videoaufnahmen von den Außenkameras des Fahrzeugs erfassen, um Dinge wie Straßenmarkierungen, Straßenschilder und Ampelstellungen zu erkennen. Dieses Bildmaterial wird nicht mit Ihrer Fahrzeugidentifikationsnummer verknüpft, und wir haben sichergestellt, dass es in unserem System keine Möglichkeit gibt, nach Aufnahmen zu suchen, die mit einem bestimmten Fahrzeug verbunden sind. Wenn Sie sich davon unabhängig mit der Erfassung von Videoaufnahmen durch uns einverstanden erklären, sendet das Fahrzeug im Wächter-Modus die mit Ihrer Fahrgestellnummer (FIN) verknüpften Videoaufnahmen zur vorübergehenden Speicherung an Tesla. Wir können die Videoaufnahmen auch zur Verbesserung der Erkennungsfunktion im Wächter-Modus nutzen. Sie können die Erfassung dieser Daten über die Einstellung „Weitergabe von Daten“ unter Fahrzeug > Einstellungen > Sicherheit jederzeit aktivieren oder deaktivieren.*

**Erweiterte Funktionen:** *Wir können Ihnen in Ihrem Tesla Fahrzeug erweiterte Funktionen wie beispielsweise Echtzeitverkehr, Autopilot und Herbeirufen zur Verfügung stellen, die Straßenabschnittsdaten Ihres Fahrzeugs nutzen und diese Daten an Partner weitergeben, damit wir die Dienstleistungen anbieten können. Wir erheben und teilen diese Daten nur in einer Art und Weise, die keine Identifikation Ihrer Identität oder Ihres Fahrzeugs ermöglicht. Wir können ähnliche Daten auch im Zusammenhang mit weiteren Funktionen, wie z.B. Navigationsdaten für die Online-Routenführung, erfassen und an Geschäftspartner weitergeben, sofern dies notwendig ist, um Ihnen diese Funktion zur Verfügung zu stellen; auch hier erheben oder geben wir die Daten jedoch nur in einer Art und Weise weiter, die keine Identifikation Ihrer Identität oder Ihres Fahrzeugs ermöglicht. Wir erfassen oder geben diese Daten nur weiter, wenn Sie diese Erfassung aktivieren. Allerdings kann Ihr Fahrzeug, wenn Sie die Aktivierung vornehmen, diese Daten auch dann an Tesla und dessen Partner übermitteln, wenn Sie eine Funktion, die diese Informationen benötigt, nicht aktiv verwenden. Sie können die Erhebung und Weitergabe dieser Daten jederzeit über die Einstellung „Datenfreigabe“ in Fahrzeug > Einstellungen > Sicherheit aktivieren oder deaktivieren.<sup>29</sup>*

Zu den erweiterten Funktionen gehört ein umfassendes **Multimediaangebot**, wie es für Mobilgeräten (Smartphones, Tablets) üblich ist (Telefon, Radio). Eine Kombination mit externen Mobilgeräten ist möglich (Bluetooth, Mobile App).<sup>30</sup>

**Sprach-/Audiiodaten** werden aufgenommen, wenn der Sprachbefehlsknopf am Lenkrad aktiviert wird. Sie werden in Echtzeit verschlüsselt an einen von dem Hersteller beauftragten Drittanbieter für

<sup>29</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#collect](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#collect).

<sup>30</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 150 ff., 168 ff.

die Umwandlung von Sprach- und Textbefehlen weitergeleitet und als umgewandelter Text am Armaturenbrett angezeigt. Sprachbefehle werden gemäß den Unternehmensangaben nur temporär im Fahrzeug gespeichert und nach der Bearbeitung gelöscht.<sup>31</sup>

Eine Analyse des vom Fahrzeug aus erfolgenden **Datentransfers** ergab, dass eine teilweise stundenlange Datenübertragung auf Server an der US-amerikanischen Westküste erfolgt. Dabei wird eine WLAN-Verbindung genutzt. Welchen Inhalt die per WLAN übertragenen Daten haben, blieb unklar, da die Datenpakete verschlüsselt übermittelt werden.<sup>32</sup>

Tesla-Gründer Musk erklärte anlässlich seines Deutschlandbesuchs im September 2020, dass keine Live-Videos aus den Autos in Deutschland übertragen würden: „Nein die streamen nicht“.<sup>33</sup> Sollte diese Aussage zutreffen, so ist damit nicht ausgeschlossen, dass **Videobilder** zeitversetzt übermittelt werden.

In Reaktion auf die Verleihung des BigBrotherAwards erklärte Tesla:

*Aufnahmen der Dash-Cam oder im Wächtermodus werden **ausschließlich auf dem USB-Stick des Kunden gespeichert. Tesla hat hierauf keinen Zugriff.** Der Wächtermodus überträgt Daten an Tesla nur im Falle eines schweren Eingriffs am Fahrzeug, bspw. wenn die Scheibe eingeschlagen oder das Auto aufgebrochen wird. Diese Daten werden dann für maximal 72h aufbewahrt und dienen auch dem Kunden als Backup (bspw. falls er Bilder auswerten und Anzeige bei der Polizei erstatten will). Zudem kann das Bereitstellen einer Dashcam-Funktion Tesla kaum zur Last gelegt werden.*<sup>34</sup>

### 2.3 Anonymisierung?

Ob und inwieweit Tesla personenbezogene Daten erhebt, ergibt sich aus den AGB nicht eindeutig. Diese enthalten, nachdem weitgehend uferlos beschrieben wurde, welche **personenbezogenen Daten** erhoben und verarbeitet werden, folgende – wenig informative – Passage:

*Wir erfassen Informationen darüber hinaus in einer Form, die für sich genommen keine direkte Verbindung mit einer bestimmten Person zulässt. Wir können nicht persönlich identifizierbare Daten für jeden Zweck sammeln, verwenden, übertragen und offenlegen. Wenn wir nicht persönlich identifizierbare Daten mit Ihren personenbezogenen Daten kombinieren, werden die kombinierten Informationen als personenbezogene Informationen behandelt, solange sie kombiniert bleiben.*<sup>35</sup>

Auch im Benutzerhandbuch findet sich eine insofern unklare Formulierung, wonach „zur **Qualitätssicherung und zur kontinuierlichen Verbesserung** erweiterter Funktionen Straßensegmentdaten aller teilnehmenden Fahrzeuge“ gemessen würden. Diese Angaben enthielten aber „keine personenbezogenen Daten über Sie und Ihr Fahrzeug“.<sup>36</sup>

Für jeden Nutzer des Tesla-Fahrzeugs besteht die Möglichkeit, ein **Fahrerprofil** zu erstellen, mit dem die jeweils passenden Fahrereinstellungen (z.B. des Fahrersitzes) automatisch vorgenommen

---

<sup>31</sup> Rudin/Gysin S. 3, 12 f.; Tesla Benutzerhandbuch S. 157 ff.,

<sup>32</sup> Humbs/Weller, Kontraste; ebenso zu Modell X Rudin/Gysin S. 13.

<sup>33</sup> Humbs/Weller, Kontraste.

<sup>34</sup> E-Mail von Tesla vom 18.09.2020.

<sup>35</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#collect](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#collect).

<sup>36</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 219.

werden. Das Profil lässt sich mit einzelnen Schlüsseln kombinieren.<sup>37</sup> Dadurch erfolgt auch eine Individualisierung des jeweiligen Fahrers.

Auf eine Presseanfrage hin teilte Tesla mit, dass bei der Datenübermittlung in die USA die DSGVO eingehalten werde und: „Die Daten können einem Auto nicht mehr zugeordnet werden.“<sup>38</sup> Und in einer vorgefertigten Presseinformation teilte Tesla anlässlich der Verleihung des BigBrotherAwards Folgendes mit:

*Wir erhalten personenbezogene Videoaufzeichnungen (Fahrzeugumgebung) nur im Falle eines sicherheitskritischen Ereignisses (Airbag-Auslösung, Beinahe-Auslösung) oder wenn sich ein Kunde freiwillig und wissentlich für unser Early-Access-Programm angemeldet hat, das im Ausgleich für den Real-Test neuer Fahrassistenten-Funktionalitäten den vorläufigen und kostenlosen Zugriff auf die Technologie ermöglicht. Weitere Videoaufnahmen der Außenkameras (bspw. zur Verbesserung der Fahrassistentensysteme) sind **stets anonymisiert** (nicht zu einem Auto zurückzuverfolgen) und Tesla empfängt dieses Filmmaterial nur, wenn der Kunde **die Datenfreigabe, die standardmäßig deaktiviert ist, vorab im Menü aktiviert hat**. Wie Elon Musk bei seinem letzten Besuch in Berlin auch öffentlich angedeutet hat, muss angemerkt werden, dass jedwede Aufnahmen in keiner Weise ein kontinuierliches Videoformat darstellen, das die gesamte Reise unserer Kunden zeigt, sondern lediglich systemrelevante Ausschnitte.<sup>39</sup>*

Der europäische Gesetzgeber definiert in Art. 4 Nr. 1 DSGVO den Begriff **personenbezogenes Datum**, wobei er gegenüber dem zuvor geltenden Rechtszustand keine inhaltliche Änderung vornehmen wollte: „Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck personenbezogene Daten 1. alle Informationen, die sich auf eine identifizierte oder identifizierbare natürliche Person (im Folgenden „betroffene Person“) beziehen; als identifizierbar wird eine natürliche Person angesehen, die direkt oder indirekt, insbesondere mittels Zuordnung zu einer Kennung wie einem Namen, zu einer Kennnummer, zu Standortdaten, zu einer Online-Kennung oder zu einem oder mehreren besonderen Merkmalen, die Ausdruck der physischen, physiologischen, genetischen, psychischen, wirtschaftlichen, kulturellen oder sozialen Identität dieser natürlichen Person sind, identifiziert werden kann.“

Personenbezogenheit ist nicht nur gegeben, wenn eine Verknüpfung zu einer konkret benannten Person besteht. Es genügt, wenn eine **Verknüpfbarkeit** für die verantwortliche Stelle gegeben ist. Es ist streitig, welcher Aufwand für diese Verknüpfbarkeit aufgebracht werden muss, um die Anwendung des Datenschutzrechts auszuschließen.<sup>40</sup> Eine Verknüpfbarkeit besteht für den Verantwortlichen in jedem Fall, wenn dieser vom Betroffenen oder einer dritten Stelle die Verknüpfungsangaben (Zuordnungsregel zwischen Namen und Identifikatoren wie z.B. Kfz-Kennzeichen oder FIN) zur Verfügung gestellt bekommt.<sup>41</sup>

---

<sup>37</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 51 f.

<sup>38</sup> Kontraste.

<sup>39</sup> E-Mail von Tesla vom 18.09.2020; ähnlich die AGB-Darstellung zu Autopilot-Informationen, s.o. 2.2.

<sup>40</sup> Objektive Möglichkeit genügt für Anwendung: Weichert in Däubler u.a., Art. 4 Rn. 20; Kunnert CR 2016, 510; Breyer ZD 2014, 402; EuGH 21.12.2016, C-203/15, Rn. 98 f.; a.A.: nur subjektiv erwartbarer Aufwand führt zum Personenbezug Gola in Gola, DS-GVO, 2017, Art. 4 Rn. 17.

<sup>41</sup> Weichert SVR 2014, 205 f.

Bei der **Fahrzeug-Identifizierungsnummer** (FIN) (engl. vehicle identification number, VIN) handelt es sich um eine international genormte, 17-stellige Nummer, mit der ein Kfz eindeutig identifizierbar ist. In Deutschland ist die Verpflichtung des Herstellers zum Anbringen der FIN in § 59 Abs. 1 Nr. 4 StVZO und die Speicherung der FIN im Zentralen Fahrzeugregister in § 33 Abs. 1 Nr. 1 StVG geregelt. Sie wird zur Identifizierung des Halters, etwa zwecks Verfolgung von Rechtsansprüchen, verwendet (§ 39 Abs. 1 StVG). Die FIN ist unabhängig von Zeitablauf und Halterschaft.<sup>42</sup> Die FIN wird von Tesla vergeben und dient für das Unternehmen zur eindeutigen Identifizierung der Autos. Die FIN ist möglicherweise nicht nur als Zuordnungsmerkmal für den Halter, sondern evtl. auch für weitere Personen (z.B. Eigentümer, Fahrer, Mitfahrende) geeignet.<sup>43</sup>

Aus den Erklärungen von Tesla ergibt sich, dass die vom Unternehmen erhobenen Daten personenbezogen im Sinne des europäischen Datenschutzrechts sind. Die Daten werden den jeweiligen Kfz zugeordnet und können damit **dem Halter zugeordnet** werden. Bei den Haltern handelt es sich regelmäßig um natürliche Personen. Die Halterdaten werden bei den lokalen Zulassungsbehörden und zentralisiert beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) in Flensburg betriebenen Fahrzeugregister (§ 31 StVG) gespeichert (§§ 32 Abs. 2, 33 StVG) und lassen sich über das Kfz-Kennzeichen zuordnen.

Die von Dashcams erhobenen **Bilder über andere Kfz und Personen**, deren Kennzeichen oder Gesichter eindeutig identifizierbar sind, mögen für Tesla zunächst selbst nicht direkt identifizierbar sein. Eine Zuordnung ist aber mit mehr oder weniger Aufwand für den Halter in Deutschland möglich. Dies gilt für die Kfz-Kennzeichen sowie für Gesichter, die inzwischen über weltweit zur Verfügung stehende Gesichtserkennungsangebote identifiziert werden können.<sup>44</sup> Per Dashcam erfasste Kfz und Personen können auch dadurch einer Identifizierung zugeführt werden, dass die Bilder Personen vorgespielt werden, die das nötige Zusatzwissen haben. Durch eine Veröffentlichung im Internet kann dieses Zusatzwissen erlangt werden.

Er bleibt unklar, wann Tesla welche Daten mit welchen Verfahren „anonymisiert“.

## 2.4 Datennutzung: Zwecke

So unbestimmt wie die Beschreibung der verarbeiteten Daten ist (s.o. 2.2), so unbestimmt beschreibt Tesla die Verarbeitungszwecke:

*Wir können die von uns gesammelten Informationen verwenden, um:*

- (1) mit Ihnen zu kommunizieren,*
- (2) unsere Produkte und Dienstleistungen bereitzustellen bzw. zu erbringen,*
- (3) unserer Produkte und Dienstleistungen zu verbessern und zu erweitern.*

*Dies schließt die Kontaktaufnahme mit Ihnen (oder anderen erforderlichen Parteien) ein, um Sie über wichtige sicherheitsrelevante Informationen zu informieren, Ersthelfer bei einem Unfall mit Ihrem Fahrzeug zu benachrichtigen, auf Sie zugeschnittene Produkte und Angebote zu präsentieren oder auf*

---

<sup>42</sup> Weichert NZV 2017, 509.

<sup>43</sup> Weichert SVR 2014, 204; großzügig insofern Rudin/Gysin, S. 18.

<sup>44</sup> Nutzung von Clearviews Gesichtsdatenbank durch Private und Behörden, DANA 2/2020, 125.

*Ihre Fragen zu antworten und Ihre Anfragen nach Produktinformationen, Newslettern oder andere Veranstaltungen zu erfüllen.<sup>45</sup>*

In einer weiteren Beschreibung in den AGB erfolgt **keine weitere Eingrenzung**, sondern eine rein beispielhafte umfassende Detaillierung aller möglichen Nutzungsformen. Am Ende findet sich folgender Passus:

*Außer in den oben genannten und unten aufgeführten Fällen kann Tesla Informationen, die keine Rückschlüsse auf Ihre Identität zulassen, für jedwede Zwecke nutzen oder weitergeben, beispielsweise für betriebliche oder Forschungszwecke, für Branchenanalysen, zur Verbesserung oder Änderung unserer Produkte und Dienstleistungen, um unsere Produkte und Dienstleistungen besser auf Ihre Bedürfnisse abzustimmen und wenn dies rechtlich erforderlich ist.<sup>46</sup>*

Tesla gibt offiziell an, mit den Daten die „Effektivität unserer Werbekampagnen und Betrieb und **Ausweitung unserer Geschäftstätigkeit**“ steigern zu wollen.<sup>47</sup> Gemäß einem Fernsehbericht sucht Tesla derzeit in Deutschland Versicherungsexperten, um mit deren Hilfe neue Produkte zu entwickeln.<sup>48</sup>

## 2.5 Updates

Die Hard- und Software des Fahrzeugs wird, so das Unternehmen, dauernd vom Unternehmen auf seine **Sicherheit und Aktualität** hin überprüft.<sup>49</sup> Änderungen der Software erfolgen standardmäßig durch das Aufspielen von Updates:

*Wir verwenden Software in Verbindung mit dem Dienst. Wir besitzen oder haben Rechte an all solch verwendeter Software, und Sie erwerben keine Rechte an solcher Software außer dem Recht, diese Software so zu nutzen, wie es für eine angemessene Nutzung des Dienstes gemäß Ihren Nutzungsbedingungen erforderlich ist. Wir sind berechtigt, die in Ihrem Fahrzeug enthaltene Software in regelmäßigen Abständen zu aktualisieren oder zu ändern, **und wir können dies aus der Ferne tun, ohne Sie zu benachrichtigen oder Ihre Zustimmung einzuholen.**<sup>50</sup>*

*Wenn ein Software-Update verfügbar ist, wird oben auf dem Touchscreen ein gelbes Uhrensymbol angezeigt. Es gibt drei Möglichkeiten zur Installation von SoftwareUpdates:*

- *Berühren Sie das gelbe Uhrensymbol, um das Planungsfenster zu öffnen, in dem Sie eine Zeit für die Installation eingeben (ZU DIESEM ZEITPUNKT INSTALLIEREN) oder das Update sofort installieren können (JETZT INSTALLIEREN). Sobald die Planung abgeschlossen ist, wechselt die Farbe des Uhrensymbols von gelb auf weiß, bis das Update startet. Mithilfe des Uhrensymbols können Sie den Zeitplan für das Update vorher noch jederzeit ändern.*
- *Berühren Sie Fahrzeug > Software, um zu ermitteln, ob ein Update für Ihr Fahrzeug verfügbar ist. Wenn eines verfügbar ist, berühren Sie Software-Update verfügbar, um das oben beschriebene*

---

<sup>45</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal).

<sup>46</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#how-use-information](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#how-use-information).

<sup>47</sup> Humbs/Weller.

<sup>48</sup> Kontraste.

<sup>49</sup> Rudin/Gysin S. 20.

<sup>50</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#choice-transparency](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#choice-transparency).

Planungsfenster zu öffnen.

- Updates können mit der Tesla Mobile App gestartet werden.<sup>51</sup>

Bzgl. der Software-Inhalte erfolgt keine Einbeziehung des Halters.<sup>52</sup> Für den Einsatz von Tesla-Fahrzeugen bei der Basler Kantonspolizei hat deshalb der dortige Datenschutzbeauftragte eine **vorherige Prüfung** vor dem Aufspielen eines neuen Updates gefordert.<sup>53</sup> Im klassischen Kundengeschäft kann dies nicht vom Kunden/Halter selbst durchgeführt werden. Um eine externe Überprüfung der Datenschutzkonformität der Updates zu gewährleisten, ist eine unabhängige Prüfung, etwa im Rahmen einer Zertifizierung möglich und wünschenswert (vgl. Art. 42 DSGVO).

## 2.6 Aufbewahrungsdauer

Verbindliche Angaben zur Datenlöschung macht Tesla nicht:

*Wir bewahren Informationen, die wir von Ihnen oder über Sie, unsere Produkte und unsere Dienstleistungen erfassen, so lange auf, wie es erforderlich ist, um die in dieser Datenschutzrichtlinie dargestellten Zwecke zu erfüllen, es sei denn, eine längere Aufbewahrungsfrist ist rechtlich zulässig oder vorgeschrieben. Wenn die Informationen nicht mehr für diese Zwecke erforderlich sind, löschen wir sie oder bewahren sie in einer Art und Weise auf, die keine Identifikation Ihrer Identität ermöglicht. Bei der Bestimmung der Aufbewahrungspflicht berücksichtigen wir mehrere Kriterien, wie z.B. die Art des Produktes oder der Dienstleistung, die Sie anfordern oder die Ihnen zur Verfügung gestellt wird, den Charakter unserer Beziehung zu Ihnen, die Auswirkung auf die Dienstleistungen, die wir Ihnen erbringen, wenn wir einige der Informationen von Ihnen oder über Sie löschen, sowie die gesetzlich vorgeschriebenen Aufbewahrungsfristen.<sup>54</sup>*

Es ist möglich, individuelle Daten im Auto durch den Halter oder Fahrer zu löschen: *Sie können alle persönlichen Daten (gespeicherte Adressen, Ihre Lieblingsmusik, HomeLinkProgrammierung usw.) löschen und alle angepassten Einstellungen auf die Fabrikstandards zurücksetzen. Dies ist nützlich, wenn Model 3 weiterverkauft wird.<sup>55</sup>*

Hinsichtlich der Aufbewahrungsdauer gibt es nur vereinzelt Angaben. So stellt der Datenschutzbeauftragte des Kantons Basel-Stadt in Bezug auf das Modell X fest, dass im Falle des Auslösens oder Fastauslösens des Airbags Video-Aufnahmen wenige Sekunden vor dem Ereignis kurzfristig gespeichert, verschlüsselt an Tesla übermittelt und danach gelöscht werden.<sup>56</sup>

Gemäß Art. 5 Abs. 1 lit. e, 17 Abs. 1 lit. a DSGVO sind Daten zu löschen, wenn sie nicht mehr für die ursprünglichen Zwecke benötigt werden. Gemäß den Art. 13 und 14 Abs. 2 lit. a DSGVO hat der Verantwortliche den Betroffenen mitzuteilen „die Dauer, für die die personenbezogenen Daten gespeichert werden oder, falls dies nicht möglich ist, die Kriterien für die Festlegung dieser Dauer“. Angesichts der Vielzahl der undifferenziert angegebenen Zwecke, der Vielzahl der Daten und der

---

<sup>51</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 166.

<sup>52</sup> Rudin/Gysin S. 20.

<sup>53</sup> Rudin/Gysin S. 20.

<sup>54</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#collect](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#collect).

<sup>55</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 138.

<sup>56</sup> Rudin/Gysin S. 3, 12 f.

Unbestimmtheit der Darstellung von Tesla kann nicht festgestellt werden, dass das Unternehmen seinen datenschutzrechtlichen Löschpflichten genügt.

## 2.7 Regelmäßige Übermittlungen

Datenweitergaben durch Tesla werden wie folgt beschrieben:

*Wir können Informationen weitergeben an:*

*(1) Unsere Dienstleister und Geschäftspartner, wenn dies zur Erbringung von Dienstleistungen in unserem oder in Ihrem Namen erforderlich ist.*

*(2) Von Ihnen autorisierte Dritte*

*(3) Andere gesetzlich vorgeschriebene Dritte*

*Einige Beispiele dafür, wann wir Ihre Informationen weitergeben, sind Zahlungsabwicklung, Auftragserfüllung, Produktinstallation, Kundendienst, Marketing, Finanzierung, Service oder Reparatur und andere ähnliche Dienstleistungen.<sup>57</sup>*

Eine **kommerzielle Nutzung der Daten durch Dritte** wird in den AGB ausgeschlossen: *Wir verkaufen Ihre persönlichen Daten zu keinem Zweck unter keinen Umständen an Dritte.<sup>58</sup>*

Weitere Ausführungen zur Datenübermittlung finden sich im Benutzerhandbuch am Ende unter der Überschrift „Haftungsausschluss“:

*Tesla gibt die im Fahrzeug aufgezeichneten Daten nicht an Dritte weiter mit folgenden Ausnahmen:*

- *Es liegt eine Einverständniserklärung oder Zustimmung vom Fahrzeugbesitzer (oder im Falle eines geleasteten Fahrzeugs des Leasing-Unternehmens) vor.*
- *Es liegt eine offizielle Aufforderung durch die Polizei oder eine andere Behörde vor.*
- *Die Daten werden zur Verteidigung von Tesla verwendet.*
- *Es liegt ein diesbezüglicher Gerichtsbeschluss vor. Die Daten werden zu Forschungszwecken verwendet, wobei personenbezogene Daten zum Fahrzeughalter oder Informationen zu dessen Identifizierung nicht offengelegt werden.*
- *Die Daten werden Tochterunternehmen von Tesla, einschließlich deren Rechtsnachfolgern oder Vertretern, oder unseren Informationssystem- und Datenmanagementanbietern verfügbar gemacht.*

Bezüglich einer „Weitergabe von Daten“ „zur Qualitätssicherung und zur kontinuierlichen Verbesserung erweiterter Funktionen“ ist das Benutzerhandbuch nicht eindeutig, da es zunächst mitteilt, Tesla messe „**Straßensegmentdaten**“ und diese würden auch an „Partner“ weitergegeben, dann hierfür aber ein Opt-in des Halters für nötig erklärt.<sup>59</sup>

Bzgl. der Erfassung von **Lokalisierungsdaten** ist das Benutzerhandbuch dagegen relativ klar:

*Obwohl Model 3 für Fahr- und Bedienungsfunktionen GPS nutzt (wie im Benutzerhandbuch beschrieben), speichert Tesla keinerlei fahrzeugspezifische GPS-Informationen, mit Ausnahme des Ortes, an dem ein Unfall passiert ist. Demzufolge ist Tesla nicht in der Lage, historische Informationen*

<sup>57</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal).

<sup>58</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#sharing-information](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#sharing-information).

<sup>59</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 219; dazu Rudin/Gysin S. 19.

über den Standort eines Fahrzeugs bereitzustellen (beispielsweise kann Tesla Ihnen nicht mitteilen, wo Ihr Model 3 zu einem bestimmten Zeitpunkt geparkt war/gefahren wurde).<sup>60</sup>

Die Glaubwürdigkeit dieser Aussage ist aber gering angesichts des Umstands, dass in den Medien berichtet wird, dass insofern präzise Angaben gegenüber der Polizei gemacht werden konnten, obwohl kein Unfall passiert war.<sup>61</sup>

Über die Einbindung von **externen Applikationen** in die Autosoftware ist wenig bekannt. Beim Navigationssystem erfolgt bisher (noch) eine Nutzung von Google Maps.<sup>62</sup> Da insofern keine belastbaren Informationen vorliegen, erfolgt hierzu auch keine rechtliche Bewertung.

## 2.8 Übermittlung an Strafverfolgungsbehörden

Die Dashcams sowie weitere Nutzungsdaten des Fahrzeugs werden zur **Aufklärung des Ablaufs von Unfällen** und Rechtsverstößen herangezogen. Die Polizei kann sich von dem Unternehmen diese Daten gemäß §§ 94 ff., 163 StPO aushändigen bzw. übermitteln lassen.<sup>63</sup>

So war in einem Fall durch die Aufnahmen der Seitenkameras erkennbar gewesen, dass ein „Unfallverursacher log und schon vor dem Unfall rücksichtslos und mit erhöhter Geschwindigkeit auf der rechten Spur überholt hatte“. <sup>64</sup> Gemäß einem anderen Pressebericht war im September 2018 in Berlin ein Tesla-Fahrzeug in einer 80er-Zone mit 197 km/h geblitzt worden. Per Gerichtsbeschluss sei darauf Tesla aufgefordert worden, die gespeicherten Daten herauszugeben: „Das Ergebnis: Der Tesla hatte **im Sekundentakt Position und Tempo** an die Zentrale gefunkt. Laut dem "Tagesspiegel" konnte die Polizei so die gesamte Tour rekonstruieren und herausfinden, dass der Fahrer auf der tempobegrenzten Stadtautobahn bis zu 209 km/h schnell unterwegs war.“<sup>65</sup>

Damit ist eine technisch bedingte **Selbstbelastung** möglich. Tesla informiert die Halter über diese Möglichkeit nicht. Eine entsprechende gesetzliche Informationspflicht besteht nicht

## 2.9 Weitere Planungen

Per Twitter teilte Elon Musk mit, dass seine Autos auch mit **externer Sprachkommunikation** ausgestattet werden sollen. In einem Video spricht dann ein „Model 3“ einen Fußgänger an: „Steh nicht nur herum und starr mich an – steig ein.“ Musk erklärt dazu: „Teslas werden bald mit Menschen sprechen, wenn ihr das wollt. Das ist real.“<sup>66</sup> Eine öffentliche Audioerfassung durch Tesla-Kfz wäre aus vielen Gründen unzulässig; hierin läge u.a. ein Verstoß gegen § 201 StGB (Verletzung der Vertraulichkeit des Wortes).

---

<sup>60</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 219.

<sup>61</sup> Z.B. Schmidt-Kasperek, Darf Polizei Fahrzeugdaten nutzen? 25.09.2019, <https://www.firmenauto.de/unfall-mit-firmenwagen-darf-polizei-fahrzeugdaten-nutzen-10904161.html>.

<sup>62</sup> Evannex, Elon Musk Says Tesla Will Build Its Own Maps From GPS & Fleet Data, 18.04.2020, <https://insideevs.com/news/410425/tesla-maps-driving-data-elon-musk/>; unklar insofern Tesla Benutzerhandbuch S. 146.

<sup>63</sup> Mielchen in Deutscher Verkehrsgerichtstag, S 251 f.

<sup>64</sup> Schurter.

<sup>65</sup> Schmidt-Kasperek, Darf Polizei Fahrzeugdaten nutzen? 25.09.2019, <https://www.firmenauto.de/unfall-mit-firmenwagen-darf-polizei-fahrzeugdaten-nutzen-10904161.html>.

<sup>66</sup> [www.gq-magazin.de](http://www.gq-magazin.de) 13.01.2020, <https://www.gq-magazin.de/auto-technik/article/video-zeigt-teslas-werden-bald-wie-k-i-t-t-mit-menschen-reden>.

### 3 Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen von Tesla

Bei dem Vertrag von Tesla mit seinen Kunden handelt es sich nicht um einen reinen Kaufvertrag (§ 433 ff. BGB). Vielmehr verpflichtet sich Tesla gegenüber den Kunden, die mit dem Auto generierten Daten zu verarbeiten und Services anzubieten. Außerdem verpflichtet sich Tesla, bei Bedarf regelmäßig eine Aktualisierung der Software vorzunehmen. Der Kaufvertrag ist kombiniert mit Leistungen, die für einen Dienstvertrag (§§ 611 ff. BGB) und einen Werkvertrag (§§ 631 ff. BGB) kennzeichnend sind. Es besteht ein **vertragliches Dauerschuldverhältnis**.

Vertragliche Grundlage für die Datenverarbeitung durch das Tesla-Kfz sowie durch das Unternehmen sind vom Unternehmen **vorgegebene Geschäftsbedingungen**. Diese werden im Internet unter der Überschrift „Rechtliches“ zur Verfügung gestellt.<sup>67</sup> Dieses Kapitel ist untergliedert in vier Rubriken: Datenschutzerklärung, Nutzungsbedingungen, Geschäftspolitik, Information Security. Hierbei handelt es sich um „Allgemeine Geschäftsbedingungen“ i.S.v. § 305 Abs. 1 BGB. Deren Wirksamkeit richtet sich nach den §§ 305-309 BGB.

#### 3.1 Formelle Anforderungen

Die AGB sind mit „Rechtliches“ und „Datenschutzerklärung“ überschrieben. Viele relevante Informationen sind aber dort nicht zu finden. Die **Strukturierung der AGB** erschließt sich für den Leser oft nicht. So bleibt oft unklar, inwieweit welche Angaben sich auf welche Zwecke, welche Datennutzungen oder welche Rechtsgrundlagen beziehen.

Dies gilt auch für die unter der Überschrift „Premium-Konnektivität“ und der Unterüberschrift „Nutzungsbedingungen“ zu findende folgende Passage in den AGB zur **„Änderung der Nutzungsbedingungen“**:

*Wir können diese Nutzungsbedingungen jederzeit ändern, Dienste oder darin enthaltene Funktionen ändern, hinzufügen oder löschen und die Preise, die wir für den Dienst berechnen, ändern. (...) Wir werden Sie über eine solche Änderung informieren, indem wir die geänderten Nutzungsbedingungen auf unserer Website und/oder in Ihrem Tesla-Konto veröffentlichen. Es liegt in Ihrer Verantwortung, diese Nutzungsbedingungen regelmäßig zu überprüfen.<sup>68</sup>*

Hinter einer Passage zum Privacy Shield (s.u. 5.7) findet sich folgende AGB-Aussage:

*Wir können diese Datenschutzrichtlinie gelegentlich aktualisieren. Bitte sehen Sie sich die „Zuletzt aktualisiert am“-Legende am Seitenende an, um festzustellen, wann diese Datenschutzrichtlinie das letzte Mal überarbeitet wurde. Alle Änderungen dieser Datenschutzrichtlinie werden wirksam, sobald wir die überarbeitete Datenschutzrichtlinie über die Dienstleistungen veröffentlichen. Durch die Nutzung unserer Produkte oder Dienstleistungen oder dadurch, dass Sie uns auf andere Weise Informationen nach diesen Änderungen zur Verfügung stellen, nehmen Sie die überarbeitete Datenschutzrichtlinie an.<sup>69</sup>*

---

<sup>67</sup> [www.tesla.com/de\\_DE/about/legal](http://www.tesla.com/de_DE/about/legal).

<sup>68</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal).

<sup>69</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#choice-transparency](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#choice-transparency).

Tatsächlich erfolgen solche **AGB-Änderungen**. So hatten die im Mai 2020 abgerufenen AGB einen teilweise anderen Inhalt als die im September 2020 abgerufenen. Im vorliegenden Gutachten wird Bezug genommen auf den im September 2020 abgerufenen Inhalt.

Es ist rechtlich nicht völlig ausgeschlossen, dass ein Verwender von AGB sich einseitige Einzeländerungen vorbehält. Der Grundgedanke des § 305 Abs. 2 BGB besteht aber darin, dass Änderungen für den Kunden nur wirksam werden, wenn sie ihm ausdrücklich mitgeteilt und wenn ihm gleichzeitig oder zumindest unverzüglich der Text der **geänderten Bedingungen zur Kenntnis** gebracht wird.<sup>70</sup> Zwar finden wir in den AGB folgende Passage:

*Gelegentlich lassen wir Ihnen möglicherweise administrative Informationen zukommen, wie z.B. Informationen über unsere Produkte und Dienstleistungen oder über Änderungen unserer Geschäftsbedingungen und Richtlinien.*<sup>71</sup>

Zugleich erklärt aber Tesla, dass schon die Nutzung der Tesla-Produkte für die Geltung der AGB für ausreichend angesehen wird. Es gibt auch keine Zusage für eine **hinreichende Information** über mögliche AGB-Änderungen. Dass die erteilt wird, ist nicht ersichtlich.

Die AGB enthalten entgegen der Zusage im Text **keine Datumsangabe**. Entgegen der Ankündigung in den AGB findet sich kein Hinweis „Zuletzt aktualisiert am ...“. So ist nicht erkennbar, seit wann diese gelten. Durch das Fehlen einer Datumsangabe ist es dem Nutzer nicht möglich festzustellen, seit wann die Regelung gilt. Es ist ihm auch nicht möglich, diese mit evtl. zum Vertragsabschlusszeitpunkt geltenden AGB zu vergleichen. Damit verstößt Tesla gegen das sich aus § 307 BGB abzuleitende Transparenzgebot.<sup>72</sup>

Es bedarf **mehrerer Klicks**, um die AGBs im Internet abrufen zu können. Die „Datenschutzerklärung für Kunden“ enthält unter der Überschrift „Welche Informationen wir erfassen“ einen 8-zeiligen Text, wonach Tesla „im Wesentlichen drei Arten von Informationen“ nutzen: „von Ihnen und über Sie oder Ihre Geräte“, „von oder über Ihr Tesla-Fahrzeug“ sowie „von oder über Ihre Tesla Energieprodukte“. Alle „weitere Informationen“ müssen über einen weiteren Klick aufgerufen werden. Auch die Kategorien „Zu diesen Zwecken können wir Ihre Informationen verwenden“, „Weitergabe Ihrer Informationen“ sowie „Auswahl und Transparenz“ sind äußerst kurz gehalten und bedürfen für eine weitere Information eines weiteren Klicks. Ein Aufruf der gesamten AGB ist nicht möglich. So ist es dem Betroffenen nicht erkennbar, ob er einen vollständigen Überblick über alle Regelungen hat.

Auch damit wird gegen das AGB-Transparenzgebot verstoßen, was zu einer **unangemessenen Benachteiligung** gemäß § 307 Abs. 1 S. 2 BGB führt.

Gemäß § 312i Abs. 1 Nr. 4 BGB ist der Verwender im elektronischen Geschäftsverkehr verpflichtet, die AGB abrufbar zu halten und zu ermöglichen, dass sie in einer wiedergabefähigen Form abgespeichert werden können. Das **Abrufen und vollständige Abspeichern** bedarf bei den Tesla-AGB eines Aufwands, der von einem durchschnittlichen Kunden nicht abverlangt werden kann.

---

<sup>70</sup> Mäsch in Staudinger BGB, §§ 305-310, UKlaG, 2019, § 305 Rn. 198.

<sup>71</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#how-use-information](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#how-use-information).

<sup>72</sup> Mäsch in Staudinger BGB, §§ 305-310, UKlaG, 2019, § 307 Rn. 180; Grüneberg in Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch, 78 Aufl. 2019, § 305 Rn. 20 f.

### 3.2 Inhaltliche Anforderungen

Gemäß § 307 Abs. 1, 2 Nr. 1 BGB sind AGB unwirksam, wenn Bestimmungen „mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung, von der abgewichen wird, nicht zu vereinbaren“ sind. Gesetzliche Regelungen in diesem Sinne sind auch solche des **Datenschutzes**.

Für die Beurteilung der Wirksamkeit gilt in Umkehrung zu § 305c Abs. 2 BGB der Grundsatz der **kundenfeindlichsten Auslegung**.<sup>73</sup> Im Sinne des Verbraucherschutzes muss angenommen werden, dass sie alles, was sie in den AGB erklärt, auch zu tun gedenkt.

Zudem gilt bei den AGB gemäß § 307 Abs. 1 S. 2 BGB das **Verständlichkeitsgebot**. Der Kunde muss ohne weitere Kenntnisse und Recherchen erkennen können, welche Rechte und Pflichten bei Vertragsschluss auf ihn zukommen.<sup>74</sup>

## 4 Verantwortlichkeit

Eine Verpflichtung aus dem Datenschutzrecht ergibt sich, wenn eine öffentliche oder nicht-öffentliche Stelle personenbezogene Daten verarbeitet und dadurch zum **Verantwortlichen** wird. Gemäß Art. 4 Nr. 7 DSGVO ist „Verantwortlicher“ „die natürliche oder juristische Person, Behörde, Einrichtung oder andere Stelle, die allein oder gemeinsam mit anderen über die Zwecke und Mittel der Verarbeitung von personenbezogenen Daten entscheidet“.<sup>75</sup> Für die Feststellung der verantwortlichen Einheit (Stelle) gilt eine juristische Betrachtungsweise. Es kommt nicht darauf an, dass die Stelle in der Realität Zugang zu den betreffenden personenbezogenen Daten hat.<sup>76</sup>

Der EU-Gesetzgeber wollte mit der Regelung zur **gemeinsamen Verantwortlichkeit** in Art. 26 DSGVO bei einer komplexen, auf Arbeitsteilung basierenden Datenverarbeitung eine klare Zuordnung der Verantwortungsbereiche schaffen. Die Verantwortlichen sollen ihre DSGVO-Pflichten klar und transparent verteilen.<sup>77</sup> Gemeinsame Verantwortlichkeit ist zwar als rechtliche Konstruktion seit langem bekannt, spielte aber bisher in der Praxis in Deutschland keine wesentliche Rolle. Dies änderte sich mit Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) seit Juni 2018, in denen das oberste europäische Gericht klarstellte, dass eine solche Rechtsbeziehung unter Verantwortlichen öfter besteht als bisher von den Daten verarbeitenden Stellen, der Datenschutzaufsicht und den Gerichten angenommen wurde.<sup>78</sup>

Gemeinsame Verantwortlichkeit ist gegeben, wenn eine Verarbeitung **selbständige Entscheidungen verschiedener Stellen voraussetzen**, d.h. wenn eine Verarbeitung ohne die aktive Beteiligung jeder

---

<sup>73</sup> BGH NJW 2008, 360, Rn. 28.

<sup>74</sup> Grüneberg in Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch, 78. Aufl. 2019, Rn. 25.

<sup>75</sup> Weichert in Däubler u.a., Art. 4 Rn. 88; Hartung in Kühling/Buchner, Art. 4 Nr. 7 Rn. 9.

<sup>76</sup> EuGH 05.06.2018 – C-210/16, Rn. 38, NZA 2018, 921.

<sup>77</sup> Specht-Riemenschneider/Schneider MMR 2019, 504; Albrecht/Jotzo, Das neue Datenschutzrecht der EU, 2017, S. 61.

<sup>78</sup> EuGH 05.06.2018 – C-210/16 (Facebook-Fanpage/Wirtschaftsakademie), NJW 2018, 2537 = JZ 2018, 1154 = NZA 2018, 919 = ZD 2018, 357 = NVwZ 2018, 1386 = EuZW 2018, 534 = MMR 2018, 591 = BB 2018, 1480 = DuD 2018, 518; EuGH 10.07.2018 – C-25/17 (Zeugen Jehovas), NJW 2019, 285 = NZA 2018, 991 = NVwZ 2018, 1787 = EuZW 2018, 897; EuGH 29.07.2019 – C-40/17 (Fashion ID), NJW 2019, 2755 = NZA 2019, 1125 = MMR 2019, 579 = BB 2019, 1995 = K&R 2019, 562 = DuD 2019, 723.

Stelle nicht denkbar ist, also ein kumulatives Zusammenwirken erfolgt.<sup>79</sup> Eine zeitgleiche und gemeinsam abgestimmte Entscheidung über Zwecke und Mittel ist nicht nötig.<sup>80</sup> So kann die gemeinsame Verantwortung dadurch entstehen, dass im Voraus von einem Anbieter festlegte Zwecke und Mittel von einem Nutzer akzeptiert werden, indem er diese für sich in Anspruch nimmt.<sup>81</sup> Beteiligt sein können zwei, aber auch viele Stellen. Für die Feststellung der gemeinsamen Verantwortlichkeit kommt es auf die objektiven tatsächlichen Umstände an, ein schriftlicher Vertrag ist nicht begriffsnotwendig.<sup>82</sup>

#### 4.1 Tesla

In den AGB macht Tesla nur kurz eine Ausführung zur datenschutzrechtlichen Verantwortlichkeit:

*Wenn Sie im EWR, in Großbritannien oder in der Schweiz ansässig sind, ist Tesla International B.V. für die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Informationen verantwortlich.*

Adressangaben zur Unternehmensleitung werden nicht direkt gemacht; vielmehr wird die Adresse des Datenschutzbeauftragten benannt: **Tesla Amsterdam Zuid-Oost**, Burgemeester Stramanweg 122, 1101 EN, Amsterdam, Niederlande<sup>83</sup>. Hierbei handelt es sich offenbar um die **Hauptniederlassung** Teslas in Europa i.S.v. Art. 4 Nr. 16 lit. a DSGVO. Die Bestimmung der Hauptniederlassung hat Relevanz für die Feststellung der federführenden Aufsichtsbehörde bei der Datenschutzkontrolle gemäß Art. 56 Abs. 1 DSGVO (vgl. Art. 60 DSGVO, s.u. 8.1).

Tesla hat in Europa mehrere Niederlassungen. Als **Kontakt für deutsche Kunden** gibt Tesla folgende Adresse an: Tesla Germany GmbH, Blumenstraße 17, 80331 München, Telefax: +49 (0)89 / 550520269, [munich\\_sales@tesla.com](mailto:munich_sales@tesla.com).<sup>84</sup> Irritierend ist, dass an anderer Stelle im Internet ausschließlich eine andere Adresse angegeben wird: Tesla Grohmann Automation GmbH, Rudolf-Diesel-Straße 14, 54595 Prüm.<sup>85</sup>

#### 4.2 Kfz-Halter

Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens wird nicht zwischen **Eigentümer und Fahrzeughalter** (vgl. § 33 Abs. 1 Nr. 2 StVG) unterschieden. Der Halter muss nicht mit dem Eigentümer identisch sein, ist dies aber in den meisten der Fälle.<sup>86</sup> Der Halter ist gemäß § 31 StVZO für den Betrieb des Kfz verantwortlich. Aus der Haltereigenschaft werden rechtliche Befugnisse und Pflichten abgeleitet, so z.B. Haftungspflichten (§§ 7, 25a StVG) oder Versicherungspflichten. Der Halter hat als Besitzer des Kfz Abwehransprüche gegen Besitzstörungen gemäß § 862 Abs. 1 BGB.<sup>87</sup>

---

<sup>79</sup> Weichert DANA 2019, 5.

<sup>80</sup> So aber Kremer CR 2019, 227.

<sup>81</sup> DSK, Kurzpapier Nr. 16, Stand 19.03.2018, S. 3.

<sup>82</sup> EuGH 10.7.2018 – C-25/17 (Zeugen Jehovas), Rn. 67, NJW 2019, 285 = NZA 2018, 991 = NVwZ 2018, 1787 = EuZW 2018, 897.

<sup>83</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/contact?redirect=no](https://www.tesla.com/de_DE/contact?redirect=no), [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#choice-transparency](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#choice-transparency).

<sup>84</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/impressum](https://www.tesla.com/de_DE/impressum).

<sup>85</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/contact?redirect=no](https://www.tesla.com/de_DE/contact?redirect=no).

<sup>86</sup> Weichert NZV 2017, 509; Roßnagel in Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 259.

<sup>87</sup> Roßnagel in Deutscher Verkehrsgerichtstag, S. 261.

Wenig erhellend ist, dass an einer Stelle in den AGB ohne Bezugnahme auf den Verweis auf die generelle Verantwortlichkeit Teslas in Bezug auf die datenschutzrechtliche **Verantwortlichkeit des Kunden** folgende Ausführung zu finden ist:

*Der Kunde ist für die Verwendung der Dash-Cam im rechtlich gültigen Rahmen selbst verantwortlich, es sei denn, das lokale Gesetz verbietet generell den Verkauf von Dash-Cams oder überträgt auf andere Weise die Verantwortung auf den Verkäufer.<sup>88</sup>*

Es dürfte keinem Tesla-Kunden bekannt sein, ob und inwieweit ein lokales Gesetz den Verkauf von Dashcams verbietet oder die Verantwortung an den Verkäufer überträgt. Die Aussage ist auch – unabhängig von einer rechtlichen Bewertung – **inhaltlich falsch**, da sie den unzutreffenden Eindruck erweckt, dass bei einem Dashcam-Verbot der Kunde keine Verantwortung für die Nutzung der Dashcams tragen würde.

Keine Verantwortlichkeit von Tesla und alleinige Verantwortlichkeit des Halters besteht im Fall des **Exports der Videobilder** über die USB-Schnittstelle. Insofern handelt es sich nicht mehr um gemeinsam festgelegte Datenverarbeitung, sondern um eine Folgeverarbeitung.<sup>89</sup> Verantwortlich bleibt Tesla für die Bereitstellung der Schnittstelle. Diese begründet ein besonderes Missbrauchsrisiko. Tesla bleibt verantwortlich für die Wahrung der Vertraulichkeit der an der Schnittstelle zur Verfügung gestellten Daten und ist gemäß Art. 32 Abs. 1 lit. b, Abs. 4 DSGVO verpflichtet, die nötigen Vorkehrungen zu treffen, um das damit verbundene Risiko zu beherrschen.

#### 4.3 Gemeinsame Verantwortlichkeit

Die AGB gibt teilweise die Rechtslage in Europa wieder: Da der **Kunde (Kfz-Halter)** im datenschutzrechtlichen Sinne nicht nur Betroffener ist, kommt ihm auch eine eigene Verantwortlichkeit zu. Diese beschränkt sich nicht auf die Verarbeitung der Dashcam-Daten, erstreckt sich aber hierauf, da dem Halter die Möglichkeit eröffnet ist, über deren Erhebung, Speicherung und Weiterarbeitung zu bestimmen. Er kann also insofern über Mittel und Zwecke entscheiden. Betroffene sind insbesondere andere Verkehrsteilnehmer.

Eine eigene Verantwortlichkeit besteht für den Kfz-Halter aber auch, soweit mit bzw. über das Fahrzeug andere Daten über Dritte erfasst werden. Dies gilt insbesondere für **Fahrer**, die nicht mit dem Halter identisch sind. Vom Halter abweichende Fahrer können von Tesla in der Regel nicht identifiziert werden, so dass in Bezug auf das Unternehmen keine personenbezogene Datenverarbeitung erfolgt (s.o. 2.3). Dies trifft jedoch nicht in Bezug auf den Halter (z.B. ein Auoverleihservice oder ein Arbeitgeber) zu, der i.d.R. dem Fahrer das Führen des Kfz erlaubt. Obwohl der Halter auf viele Kfz-Nutzungs- und Statusdaten keinen direkten Zugriff hat, wenn sie bei Tesla oder im Auto gespeichert werden, kommt es für die rechtliche Bewertung nicht darauf an, ob der Halter direkten Zugriff hat. Allein dadurch, dass ein Halter den Tesla nutzt und Dritte diesen nutzen lässt, bestimmt er über Mittel und Zwecke der Datenverarbeitung mit und ist insofern gemeinsam mit Tesla Verantwortlicher. Etwas anderes gilt nur, wenn und soweit der Fahrer durch eigene Einstellungen im Cockpit des Autos als Betroffener über die Verarbeitung seiner eigenen Daten selbst bestimmt.

---

<sup>88</sup> E-Mail von Tesla vom 18.09.2020.

<sup>89</sup> EuGH 29.07.2019 – C-40/17 (Fashion ID), Rn. 74; Piltz DB 2019, 239.

Dies gilt auch für **Mitfahrende**, wenn die Innenkamera aktiviert wird oder soweit über diese anderweitig Daten erhoben und gespeichert werden.

Rechtlich unzutreffend ist auch der Eindruck, den **Tesla** mit der Aussage zu Dashcams vermittelt: Der Umstand, dass insofern auch eine Verantwortlichkeit des Halters besteht, ändert nichts daran, dass bzgl. der Erhebung, Speicherung und Weiterverarbeitung der Daten auch eine Verantwortlichkeit Teslas begründet ist. Das Unternehmen bestimmt – sogar maßgeblich – Mittel und Zwecke mit.

Rechtsfolge der Anwendbarkeit der gemeinsamen Verantwortlichkeit ist, dass nach Art. 26 DSGVO eine **Vereinbarung zwischen Tesla und dem Halter** getroffen werden muss, in der die Wahrnehmung der Betroffenenrechte sowie die tatsächlichen Funktionen und Beziehungen zueinander präzise und rechtlich korrekt dargestellt werden. Diese Vereinbarung muss den Betroffenen in seinen wesentlichen Inhalten bereitgestellt werden. Da potenziell alle Verkehrsteilnehmer insofern betroffen sein können, ist eine Veröffentlichung im Internet geboten. Diese rechtlich geforderte Vereinbarung besteht nicht und ist demzufolge den Betroffenen auch nicht zugänglich.

Ist eine gemeinsame Verantwortlichkeit tatsächlich begründet und **weigert sich einer der Verantwortlichen**, eine angemessene Vereinbarung zu schließen, so liegt wegen der gemeinsamen Festlegung von Mitteln und Zwecken einer Dritte betreffenden Datenverarbeitung eine vertragsähnliche faktische Beziehung vor, die ein gesetzliches Schuldverhältnis und einen Anspruch gegen die weigernde Stelle auf Abschluss der Vereinbarung nach Art. 26 DSGVO begründet.<sup>90</sup> Zur Schaffung der faktischen Grundlagen für den Abschluss der Vereinbarung sowie zwecks Wahrnehmung der Pflichten als (gemeinsame) Verantwortliche können von der sich weigernden Stelle die nötigen Informationen, etwa das Verarbeitungsverzeichnis (Art. 30 DSGVO, s.u. 6.1) oder eine Folgenabschätzung (Art. 35 DSGVO, s.u. 6.3) gerichtlich eingefordert werden.

## 5 Rechtmäßigkeit

Tesla erwähnt die seit Mai 2018 in Europa geltende Datenschutzgrundverordnung – DSGVO – in seinen AGB mit keinem Wort. Zwar behauptet Tesla gegenüber Medien immer wieder, dass seine Datenverarbeitung mit der DSGVO in Einklang stünde: *Unsere Datenverarbeitungsaktivitäten obliegen der notwendigen Rechtsgrundlage im Einklang mit der DSGVO.*<sup>91</sup> Dies wird aber nicht näher dargelegt oder begründet.

### 5.1 Rechtsgrundlage

Um seine Datenverarbeitung zu legitimieren, beruft sich Tesla in den allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) auf eine Einwilligung, auf den Kaufvertrag und auf berechnete Interessen, ohne sich aber festzulegen<sup>92</sup>:

*Wir können uns für die Erhebung, Nutzung und anderweitige Verarbeitung Ihrer Informationen auf verschiedene Rechtsgrundlagen berufen, einschließlich: Sie haben Ihre Einwilligung gegeben; die Informationen sind für die Erfüllung des Vertrags mit Ihnen erforderlich; die Verarbeitung ist zur Erfüllung einer rechtlichen Verpflichtung erforderlich; die Verarbeitung ist erforderlich, um Ihre*

<sup>90</sup> Specht-Riemenschneider/Schneider MMR 2019, 506 f.

<sup>91</sup> E-Mail von Tesla vom 18.09.2020.

<sup>92</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#choice-transparency](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#choice-transparency)

*lebenswichtigen Interessen oder die einer anderen natürlichen Person zu schützen; oder für die Wahrung eines berechtigten Interesses, das gegen Ihre Interessen, Grundrechte- und Grundfreiheiten abgewogen wird. Diese berechtigten Interessen können Teslas Interesse an der Verbesserung eigener Produkte oder Dienstleistungen, der Erhöhung von Sicherheit, dem Schutz von Tesla oder Teslas Geschäftspartnern gegen unrechtmäßiges Verhalten und die Beantwortung von Kundenanfragen oder Beschwerden beinhalten. Wir werden Sie gegebenenfalls informieren, ob und aus welchem Grund wir gewisse Informationen von Ihnen benötigen, beispielsweise, ob wir diese Informationen für die Erfüllung einer rechtlichen oder vertraglichen Verpflichtung benötigen und was die Folgen sind, wenn diese Informationen nicht zur Verfügung gestellt werden.*

Damit glaubt Tesla, den Anforderungen der DSGVO zu genügen. Mit den obigen Ausführungen nimmt das Unternehmen indirekt **Bezug auf die Regelungen des Art. 6** Abs. 1 UAbs. 1 lit. a, b, c, d und f DSGVO:

„(1) Die Verarbeitung ist nur rechtmäßig, wenn mindestens eine der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:

- a) Die betroffene Person hat ihre Einwilligung zu der Verarbeitung der sie betreffenden personenbezogenen Daten für einen oder mehrere bestimmte Zwecke gegeben;
- b) die Verarbeitung ist für die Erfüllung eines Vertrags, dessen Vertragspartei die betroffene Person ist, oder zur Durchführung vorvertraglicher Maßnahmen erforderlich, die auf Anfrage der betroffenen Person erfolgen;
- c) die Verarbeitung ist zur Erfüllung einer rechtlichen Verpflichtung erforderlich, der der Verantwortliche unterliegt;
- d) die Verarbeitung ist erforderlich, um lebenswichtige Interessen der betroffenen Person oder einer anderen natürlichen Person zu schützen; ...
- f) die Verarbeitung ist zur Wahrung der berechtigten Interessen des Verantwortlichen oder eines Dritten erforderlich, sofern nicht die Interessen oder Grundrechte und Grundfreiheiten der betroffenen Person, die den Schutz personenbezogener Daten erfordern, überwiegen, insbesondere dann, wenn es sich bei der betroffenen Person um ein Kind handelt.“

Gemäß Art. 13 und 14 Abs. 1 lit. c DSGVO hat der Verantwortliche die Betroffenen über „Die Rechtsgrundlage der Verarbeitung“ zu **informieren**. Dabei ist es notwendig, für die jeweilige Verarbeitung die konkrete Ermächtigung zu benennen. Der bloße Hinweis auf die Regelung des Art. 6 Abs. 1 DSGVO genügt nicht. Den Betroffenen soll es über die Benennung möglich sein, die Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung zu überprüfen.<sup>93</sup>

Diesen Anforderungen genügt die sinngemäße **Wiedergabe der gesetzlichen Regelung** nicht. Den Betroffenen ist nicht erkennbar, für welche Datenverarbeitung welche Rechtsgrundlage gelten soll. Tatsächlich sind viele Vorgänge bei Tesla auf den mit dem Halter abgeschlossenen Vertrag zurückzuführen. Dies gilt aber nur im Rahmen der Erforderlichkeit, die im konkreten Fall oftmals nicht gegeben ist (s.u. 5.5). Für die rechtliche Bewertung durch den Betroffenen ist insbesondere notwendig zu erfahren, welche Datenverarbeitung auf einer Einwilligung basiert und welche auf einer Interessenabwägung.

---

<sup>93</sup> Däubler in Däubler u.a., Art. 13 Rn. 9, 10; Bäcker in Kühling/Buchner, Art. 13 Rn. 26.

Beruhet eine Verarbeitung auf einer **Einwilligung** (Art. 6 Abs. 1 UAbs. 1 lit. a, 9 Abs. 2 lit. a DSGVO), so müssen die Voraussetzungen des Art. 7 DSGVO gegeben sein. Die Einwilligung muss jederzeit widerrufbar sein (Art. 7 Abs. 3 DSGVO). Auf die Widerrufbarkeit muss der Betroffene hingewiesen werden (Art. 13 Abs. 2 lit. c, 14 Abs. 2 d DSGVO). Bei Tesla kann allenfalls dann eine wirksame Einwilligung angenommen werden, wenn der Betroffene durch eigene Wahl einen spezifischen Dienst bewusst in Anspruch nimmt und die erfolgende Datenverarbeitung für diesen Service erforderlich ist.

Beruhet eine Verarbeitung auf einer **Interessenabwägung** (Art. 6 Abs. 1 UAbs. 1 lit. f DSGVO), so muss der Betroffene in die Lage versetzt werden, die von Tesla vorgenommene Interessenabwägung nachzuvollziehen. Dem Betroffenen sind die berechtigten Interessen offenzulegen (Art. 13 Abs. 1 lit. d, 14 Abs. 2 lit. b DSGVO). Dies wird von Tesla unterlassen. Nur durch eine hinreichende Information besteht die Aussicht, durch Widerspruch eine Einschränkung der Datenverarbeitung zu bewirken (Art. 21 Abs. 1 DSGVO).

Es ist völlig unklar, was Tesla mit den pseudonym verarbeiteten Daten macht. Es ist nicht auszuschließen und durch die AGB nicht ausgeschlossen, dass das Unternehmen umfassende **Persönlichkeitsprofile** erstellt. Entsprechende Auswertungen mit Internetnutzungsdaten sind insbesondere von US-amerikanischen Portalanbietern bekannt. Es muss befürchtet werden, dass so auch mit Mobilitätsdaten verfahren wird. Eine derart umfassende Auswertung ist unzulässig.<sup>94</sup>

## 5.2 Datenerhebung über Dritte

Erklärungen zur Datenverarbeitung erfolgen ausschließlich zwischen dem Eigentümer des Autos, also zumeist dem Halter oder der Halterin, und dem Unternehmen. Erfasst werden aber vorrangig die Daten der Fahrerinnen und Fahrer oder der Mitfahrenden (**Nutzenden**), die mit dem Halter nicht identisch sein müssen.<sup>95</sup> Tesla ist die Identität von Personen, die das Kfz nutzen, regelmäßig nicht bekannt (s.o. 2.3). Der Halter kann durch Auskunftersuchen Daten über die Nutzung des Autos und damit über die Nutzenden erlangen. Wurden die Daten nicht durch den Halter generiert, so kann dieser personenbeziehbare Daten von Dritten erhalten. Dies löst Pflichten als Verantwortlicher gegenüber den Betroffenen, insbesondere die Informationspflichten nach Art. 13, 14 DSGVO. Eine entsprechende Information gibt Tesla nicht oder allenfalls – durch Hinweis auf die Verantwortlichkeit bei der Dashcam-Bildererhebung – verklausuliert.

Gemäß der Standardeinstellung erfolgt eine **Dauererfassung der Autoumgebung**, also des öffentlichen Raums. Wenn Menschen gefilmt und deren Daten aufgezeichnet werden, die nur an einem Auto vorbei gehen, ohne dass sie sich konkret verdächtig machen, ist dies klassische illegale Vorratsdatenspeicherung. Im öffentlichen Raum rund um ein Fahrzeug wird gefilmt, und möglicherweise identifiziert, je nachdem, welche Technik im Auto aktiv ist.<sup>96</sup> Die Betroffenen wissen

---

<sup>94</sup> Weichert SVR 2014, 241 f.

<sup>95</sup> Weichert NZV 2017, 509.

<sup>96</sup> DSK, Positionspapier zur Unzulässigkeit von Videoüberwachung aus Fahrzeugen (sog. Dashcams), 28.01.2019; Lennart NZV 2020, 71 ff.; Greger DAR 2018, 507; Buchner/Petri in Kühling/Buchner, Art. 6 Rn. 172d; zur Rechtslage vor der Geltung der DSGVO BGH 15.05.2018 – VI ZR 233/17, NJW 2018, 2883 = NZV 2018, 367 = MDR 2018, 990 = VersR 2018, 1076 = MMR 2018, 602 = DAR 2018, 498 = DuD 2018, 708; Weichert SVR 2014, 246.

nicht, was davon das Auto gerade tut.<sup>97</sup> Es erfolgt keine Information der Betroffenen (Art. 13, 14 DSGVO). Die Erforderlichkeit für einen konkreten Zweck ist nicht erkennbar (s.u. 5.5). Es sind keine Schutzmaßnahmen erkennbar, mit denen die Rechte der Betroffenen hinreichend gewahrt würden.

Diese Aussagen gelten in besonderem Maße für den sog. „**Wächtermodus**“. Dieser zielt vorrangig auf eine Datenerhebung über Dritte ab, die völlig unbeteiligte Verkehrsteilnehmer sind, ohne dass präzise Zwecke festgelegt werden und hinreichende Schutzvorkehrungen für die Betroffenen bestünden.

### 5.3 Information

Die AGB sind sehr allgemein gehalten. Für den Halter und evtl. den Fahrer gibt es zudem ein **Benutzerhandbuch**, das mit 247 Seiten für das Model 3 (Software-Version 2020.20 Europe) sehr detailliert ist. Die Detailliertheit bezieht sich jedoch nicht auf die personenbezogene Datenverarbeitung. Hierzu finden sich nur unter der unzutreffenden Überschrift „Haftungsausschluss“ Angaben zur „Fahrzeugtelematik“ und zur „Weitergabe von Daten“.<sup>98</sup>

Ob und inwieweit von Tesla **besondere Kategorien personenbezogener Daten**, sog. sensitive Daten, verarbeitet werden, ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht ersichtlich. Solche sensitiven Daten sind u.a. biometrische Daten zur eindeutigen Identifizierung und Gesundheitsdaten (Art. 9 Abs. 1). Es spricht alles dafür, dass derartige Daten erhoben und ausgewertet werden, etwa wenn die Aufmerksamkeit des Fahrers überprüft oder das Fahrverhalten analysiert wird.

Gemäß den Art. 13, 14 DSGVO sind die Betroffenen u.a. **zu informieren** über die jeweiligen Zwecke und Rechtsgrundlagen (s.o. 5.1), mögliche berechnete Interessen (s.o. 5.2), die Verarbeitung besonderer Kategorien personenbezogener Daten (obiger Absatz), über Empfänger, insbesondere im Drittland (s.u. 5.8), die Speicherdauer (s.o. 2.6), über Betroffenenrechte (s.u. 6.4) sowie über das Bestehen einer automatisierten Entscheidung (s.u. 5.8). Damit soll dem Transparenzgebot (Art. 5 Abs. 1 lit. a DSGVO) genügt werden. Diesen Ansprüchen wird Tesla nicht gerecht.

### 5.4 Erforderlichkeit

Gemäß Art. 5 Abs. 1 lit. c DSGVO muss jede personenbezogene Datenverarbeitung „dem Zweck angemessen und erheblich sowie auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß beschränkt sein („**Datenminimierung**“). Zu diesem Zweck ist, soweit dies der zulässige Zweck erlaubt, eine Pseudonymisierung vorzunehmen (vgl. Art. 25 Abs. 1, 32 Abs. 1 lit. a DSGVO). Durch Voreinstellungen ist zu verhindern, dass für die einzelnen Zwecke nicht erforderliche Daten erhoben werden (Privacy by Default, Art. 25 Abs. 2 DSGVO).

**Mangels detaillierter Angaben** zu den konkreten Datenverarbeitungsschritten kann nicht generell beurteilt werden, ob nur erforderliche Daten verarbeitet werden.

Bei der **Videoerfassung** werden wahllos die Daten sämtlicher Personen aufgezeichnet, die sich im Aufnahmebereich aufhalten. Für sie ist nicht erkennbar, dass sie gefilmt werden. Eine Verpixelung von Kfz-Kennzeichen oder Gesichtern erfolgt nicht, obwohl dies ohne Funktionseinbuße technisch

---

<sup>97</sup> <https://futurezone.at/produkte/warum-der-tesla-ueberwachungsmodus-in-oesterreich-nicht-legal-ist/400522801>

<sup>98</sup> Tesla Benutzerhandbuch, S. 219.

möglich wäre. Eine solche zweckfreie Daueraufzeichnung geht über die Erforderlichkeit hinaus und ist eine Verletzung der Persönlichkeitsrechte der Betroffenen.<sup>99</sup>

## 5.5 Wahlrecht des Halters/Fahrers

Zu den Wahlrechten macht Tesla folgende allgemeine Aussage:

*Wir ermöglichen Ihnen den Zugriff auf und die Kontrolle über die Daten, die wir von Ihnen oder über Sie oder über Ihre Nutzung unserer Produkte oder Dienstleistungen erfassen, verwenden und teilen, z.B. durch Geräteberechtigungen, In-App-Einstellungen, Marketing-Opt-Outs und die Möglichkeit, die Erfassung bestimmter Fahrzeugdaten zu deaktivieren.<sup>100</sup>*

Bezüglich der Werbenutzung erklären die AGB Folgendes:

**Telefonanrufe oder Textkommunikation:** *Durch die Angabe einer Mobiltelefonnummer bei der Bestellung bei uns erklären Sie sich damit einverstanden, Werbeinformationen in Form von Textnachrichten zu erhalten, die mit automatisierten Mitteln von oder im Auftrag von Tesla gesendet werden können. Ihre Zustimmung, diese Nachrichten zu erhalten, stellt keine Voraussetzung für einen Kauf dar. Wenn Sie keine werbebezogenen oder automatisierten Textnachrichten mehr von uns erhalten möchten, befolgen Sie einfach die Anweisungen in der Textnachricht, die Sie erhalten haben. Lassen Sie sich bitte auf die „Nicht anrufen“-Liste setzen, wenn Sie von uns einen Marketinganruf erhalten haben und in Zukunft keine derartigen Anrufe und keine automatisierten Anrufe mehr erhalten möchten. Bitte beachten Sie, dass Sie in Bezug auf administrative, sicherheitsrelevante oder auf den Produktservice bezogene Fragen weiterhin manuell versendete Textnachrichten erhalten können, auch wenn Sie den Erhalt von Marketing- bzw. automatisierten Nachrichten abgewählt haben.<sup>101</sup>*

Tesla eröffnet dem Halter ein Widerspruchsrecht bzgl. der Kfz-Daten:

**Option für Datenweitergabe abwählen:** *Wenn Sie nicht mehr möchten, dass wir Telematikprotokoll- oder andere Daten von Ihrem Tesla-Fahrzeug erfassen, kontaktieren Sie uns bitte wie im Abschnitt „Wie Sie uns erreichen“ unten beschrieben. Bitte beachten Sie: Wenn Sie der Erfassung von Telematikprotokoll- oder anderen Daten von Ihrem Tesla Fahrzeug widersprechen (mit Ausnahme der oben angeführten Einstellungen für die Datenfreigabe), sind wir nicht in der Lage, Sie in Echtzeit über Probleme im Zusammenhang mit Ihrem Fahrzeug zu informieren. Dies kann dazu führen, dass bei Ihrem Fahrzeug eine lediglich eingeschränkte Funktionalität, ernsthafte Schäden oder Funktionsunfähigkeit eintreten. Es können dadurch auch zahlreiche Funktionen Ihres Fahrzeugs wie regelmäßige Software- und Firmwareaktualisierungen, Fernwartungen und die Interaktion mit mobilen Anwendungen und im Auto installierten Funktionen, beispielsweise Standortsuche, Internetradio, Sprachsteuerung und Webbrowser-Funktionalität, außer Betrieb gesetzt werden.<sup>102</sup>*

---

<sup>99</sup> Brink (Landesbeauftragter für Datenschutz und Informationsfreiheit Baden-Württemberg) zit. in Humbs/Weller, Kontraste; Wyler (Sprecher des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten) zit. in Schurter; zu weiteren Bewertungen des Wächtermodus durch Aufsichtsbehörden Büring.

<sup>100</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal).

<sup>101</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#choice-transparency](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#choice-transparency).

<sup>102</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#collect](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#collect).

Die Wahrnehmung des Widerspruchsrechts muss freiwillig und informiert sein. Voraussetzung dafür ist, dass dem Betroffenen klar ist, welche Folgen die Umsetzung seines Widerspruchs hat. Durch die pauschale Ankündigung **eingeschränkter Funktionalität, ernsthafter Schäden und Funktionsunfähigkeit**, wird dem nicht genügt.<sup>103</sup>

## 5.6 Automatisierte Entscheidungen

Gemäß Art. 22 Abs. 1 DSGVO sind automatisierte Entscheidungen verboten, die gegenüber den Betroffenen rechtliche Wirkungen entfalten oder diese **erheblich beeinträchtigen**. Dies gilt nicht, wenn die Verarbeitungen zur Erfüllung eines Vertrags erforderlich sind, durch Rechtsvorschriften zulässig sind oder diese mit ausdrücklicher Einwilligung des Betroffenen erfolgen (Art. 22 Abs. 2 DSGVO). In Tesla-Autos erfolgt eine Vielzahl solcher Entscheidungen. Dies gilt für die Assistenzsysteme oder für das Auslösen des Airbags. Derartige Prozesse haben eine faktische Wirkung und sind in der Lage, bei Fehlfunktion des Betroffenen erheblich zu beeinträchtigen.

Die genannten Systeme finden ihren Einsatz in **Erfüllung des Vertrags** zwischen Tesla und dem Halter. Beim eCall-System besteht eine explizite gesetzliche Grundlage.<sup>104</sup> Sie zielen darauf ab, Beeinträchtigungen für die Betroffenen sowie für weitere Verkehrsteilnehmer zu verhindern. Deren Funktionsweise wird in groben Zügen für die Halter erläutert.<sup>105</sup> Diese Informationen beschreiben die „involvierte Logik sowie die Tragweite und die angestrebten Auswirkungen“ und entsprechen insofern den Anforderungen des Art. 13 Abs. 2 lit. f DSGVO.

Befindet sich ein Fahrzeug im „**Wächtermodus**“, so entscheidet ein Algorithmus, ob eine Aufzeichnung stattfindet und weitere voreingestellte Reaktionen erfolgen.<sup>106</sup> Betroffene sind insofern aber nicht der Fahrer und nur indirekt der Halter; betroffen sind bei der Nutzung des Wächtermodus dritte Verkehrsteilnehmer. Deren Betroffenheit besteht darin, dass sie erfasst werden. Ob in einer derartigen informationellen Betroffenheit eine erhebliche Beeinträchtigung i.S.v. Art. 22 Abs. 1 DSGVO zu sehen ist, ist umstritten. Davon ist aber auszugehen, wenn eine Identifizierung stattfindet oder eine direkte Veröffentlichung im Internet erfolgt.<sup>107</sup> Ist im konkreten Einzelfall beim Einsatz des Wächtermodus eine automatisierte Entscheidung anzunehmen, so gibt es hierfür keine in Art. 22 Abs. 2 DSGVO genannte Legitimation. Zudem fehlt es an der in Art. 13 Abs. 2 lit. f DSGVO geforderten Transparenz.<sup>108</sup>

## 5.7 Datenübermittlung ins Drittausland

Hinsichtlich des **internationalen Datenverkehrs** macht Tesla folgende Aussagen:

*Mit der Nutzung unserer Produkte oder Dienstleistungen ... erklären Sie sich mit der Übermittlung von Informationen von Ihnen, über Sie oder über Ihre Nutzung ... in Länder außerhalb Ihres Wohnsitzlandes, einschließlich der USA, einverstanden.*<sup>109</sup>

---

<sup>103</sup> Herbst in Kühling/Buchner, Art. 21 Rn. 39.

<sup>104</sup> Verordnung (EU) 2015/758 v. 29.04.2015, ABl. v. 19.05.2015, L 123/77, Weichert SVR 2014, 245.

<sup>105</sup> Tesla Benutzerhandbuch S. 100 ff., 211, 232.

<sup>106</sup> Humbs/Weller.

<sup>107</sup> Weichert in Däubler u.a., Art. 22 Rn. 25.

<sup>108</sup> Kumkar JZ 2020, 277,

<sup>109</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#privacy-shield](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#privacy-shield).

*Unsere Produkte und Dienstleistungen werden von den Vereinigten Staaten aus kontrolliert und betrieben. Informationen von Ihnen, über Sie oder über Ihre Nutzung unserer Produkte oder der Dienstleistungen können in jedem Land, in dem wir Standorte haben oder wo wir Dienstleister beauftragen, gespeichert und verarbeitet werden. In diesen Ländern bestehen möglicherweise nicht die gleichen Datenschutzgesetze wie in dem Land, in dem Sie diese Informationen erstmalig mitgeteilt haben.*

*Falls Sie im EWR, in Großbritannien oder in der Schweiz ansässig sind, befolgen wir maßgebliche Rechtsvorschriften für die Übermittlung von personenbezogenen Informationen in Länder außerhalb des EWR, von Großbritannien oder der Schweiz. Insbesondere ist Tesla zertifiziert und befolgt das EU-U.S. Privacy Shield Programm und das Swiss-U.S. Privacy Shield Programm, wie jeweils vom U.S.-Handelsministerium und von der Europäischen Kommission sowie dem Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten verfügbar gemacht, in Bezug auf die Verarbeitung von bestimmten personenbezogenen Informationen, die aus dem EWR und der Schweiz zu Tesla und zu ihren hundertprozentigen U.S. Tochtergesellschaften übertragen werden. Teslas EU-U.S. Privacy Shield Datenschutzrichtlinie ist hier verfügbar. Darüber hinaus nutzt Tesla gegebenenfalls die Standardvertragsklauseln, die von der Europäischen Kommission herausgegeben wurden.<sup>110</sup>*

Was mit „EWR“ gemeint wird, erschließt sich für den Normalbürger nicht eindeutig. An einer Stelle ist vom „**Europäischen Wirtschaftsraum**“ die Rede. Die Kenntnis, dass hierzu die gesamte Europäische Union und damit auch Deutschland gehören, setzt die AGB als bekannt voraus. Dies ist intransparent und verstößt gegen das Transparenzgebot (Art. 5 Abs. 1 lit. a DSGVO).

Es werden dann in den AGB allgemeine Aussagen zum Privacy Shield gemacht. Mit Urteil vom 16.07.2020 hat der EuGH festgestellt, dass ab sofort das **Privacy Shield** keine Rechtsgrundlage für eine Datenübermittlung in die USA ist.<sup>111</sup> Soweit sich Tesla auf **Standarddatenschutzklauseln** beruft, wird im gleichen Urteil festgestellt, dass diese allein eine Datenübermittlung z.B. in die USA nicht legitimieren können. Vielmehr ist es nötig, dass der Verantwortliche zusätzliche Maßnahmen ergreift, um die Einhaltung eines angemessenen Schutzniveaus zu gewährleisten. Dieses insbesondere bei Übermittlungen in die USA erforderlich, da dort Regelungen gelten, die eine Massenüberwachung zulassen und es dort weder eine unabhängige Datenschutzaufsicht noch einen hinreichenden Rechtsschutz gibt.<sup>112</sup> Derart zwingend geforderte Schutzmaßnahmen hat Tesla nicht vorgesehen.

Tesla beruft sich zudem für die Datenübermittlung in Drittländer ohne angemessenes Datenschutzniveau auf die **Einwilligung der Betroffenen**. Dies wäre nach Art. 49 Abs. 1 lit. a DSGVO nur möglich, wenn „die betroffene Person ... in die vorgeschlagene Datenübermittlung ausdrücklich eingewilligt (hat), nachdem sie über die für sie bestehenden möglichen Risiken derartiger Datenübermittlungen ohne Vorliegen eines Angemessenheitsbeschlusses und ohne geeignete Garantien unterrichtet wurde“. Dem genügt die allgemeine Klausel in den AGB nicht.

---

<sup>110</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#choice-transparency](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#choice-transparency).

<sup>111</sup> EuGH 16.07.2020 – C-311/18, Rn. 201, NJW 2020, 2613 = WM 2020, 1495 = DuD 2020, 685.

<sup>112</sup> EuGH 16.07.2020 – C-311/18, Rn. 121, 133, 150 ff, 179, 182, 196, 201, Golland NJW 2020, 2593 ff.; Voigt CR 2020, 513 ff.

## 6 Datenschutzmanagement

Zwar kennt die DSGVO den Begriff des Datenschutzmanagements nicht, doch enthält sie mehrere Regelungen, die unter diesem Begriff zusammengefasst werden können. Zweck des Datenschutzmanagements ist es, die **datenschutzrelevanten Prozesse** so zu organisieren und zu dokumentieren (Art. 5 Abs. 2 DSGVO), dass sämtlichen Datenschutz-Anforderungen zu jeder Zeit genügt werden kann.<sup>113</sup> Das Datenschutzmanagement obliegt dem Verantwortlichen. Damit ist es letztlich die Aufgabe der jeweiligen Stellenleitung, darauf zu achten; dass alle datenschutzrechtlich geforderten Maßnahmen umgesetzt werden. Dem Datenschutzbeauftragten sind insofern spezielle Aufgaben übertragen (Art. 39 DSGVO). Dies ändert aber an der Letztverantwortung der Stellenleitung nichts. Zum Datenschutzmanagement gehört es, dass Vorkehrungen für die Wahrnehmung von Betroffenenrechten getroffen werden.<sup>114</sup>

### 6.1 Datenschutzbeauftragter

Gemäß den AGB hat Tesla einen Datenschutzbeauftragten:

*Wir haben einen Datenschutzbeauftragten benannt, den Sie kontaktieren können: Schicken Sie uns eine E-Mail an [DPO@tesla.com](mailto:DPO@tesla.com). Per Post an Tesla International B.V., Attn: DPO, 122 Burgmeester Stramanweg, 1101 EN Amsterdam, Niederlande.<sup>115</sup>*

### 6.2 Verarbeitungsverzeichnis

Art. 30 DSGVO verpflichtet verarbeitende Stellen zum Führen eines Verzeichnisses von Verarbeitungstätigkeiten, in dem Angaben zu **Verantwortlichen und Auftragsverarbeitern**, zu den Zwecken, Datenkategorien, Empfängern und – wenn möglich – zu Löschfristen und technisch-organisatorischen Maßnahmen aufzunehmen sind.<sup>116</sup> Dies ist Teil der Dokumentationspflichten gemäß Art. 5 Abs. 2, 24 DSGVO. Das Verzeichnis soll den Aufsichtsbehörden bei Kontrollen dienlich sein, es dient aber auch der jeweiligen Stelle selbst zur Wahrnehmung von deren datenschutzrechtlichen Pflichten. Es ist zudem geeignet als Grundlage für die Erarbeitung einer Datenschutz-Folgenabschätzung (s.u. 6.3) und eines projektbezogenen Datenschutzkonzepts.

Zentrales Ordnungskriterium des Verarbeitungsverzeichnisses sind die jeweiligen **Zwecke der Datenverarbeitung**. Diese sind so präzise wie möglich zu benennen, sie müssen eindeutig und aussagekräftig sein.<sup>117</sup> Das Verzeichnis ist laufend auf dem aktuellen Stand zu halten.<sup>118</sup> Bei einer Änderung der Zwecke, der Rechtsgrundlagen und bei wesentlichen Modifikationen in Bezug auf die Verarbeitung muss sich dies im Verzeichnis ebenso widerspiegeln wie Änderungen beim Datenumfang, bei den Betroffenen oder den Empfängern.

---

<sup>113</sup> Roßnagel in Simitis/Hornung/Spiecker, Datenschutzrecht, 2019, Art. 5 Rn. 101, 176.

<sup>114</sup> Weichert SVR 2014, 244.

<sup>115</sup> [https://www.tesla.com/de\\_DE/about/legal#choice-transparency](https://www.tesla.com/de_DE/about/legal#choice-transparency).

<sup>116</sup> DSK, Hinweise zum Verzeichnis von Verarbeitungstätigkeiten, Art. 30 DS-GVO, Stand Februar 2018, <https://www.datenschutzzentrum.de/uploads/dsgvo/Hinweise-zum-Verzeichnis-von-Verarbeitungstaetigkeiten.pdf>.

<sup>117</sup> Hartung in Kühling/Buchner, Art. 30 Rn. 18.

<sup>118</sup> Hartung in Kühling/Buchner, Art. 30 Rn. 31.

Es ist nicht bekannt, dass Tesla ein Verarbeitungsverzeichnis für seine Modelle erstellt hat. Dieses Verarbeitungsverzeichnis ist eine zentrale Grundlage für die Erstellung der Vereinbarung im Fall einer **gemeinsamen Verarbeitung**. Da diese im Verhältnis zu den Haltern besteht (s.o. 4.3), haben diese einen Anspruch auf Vorlage des jeweiligen Verarbeitungsverzeichnisses sowie der Datenschutz-Folgenabschätzung.

### 6.3 Datenschutz-Folgenabschätzung

Gemäß Art. 35 DSGVO muss der Verantwortliche, wenn „eine Form der Verarbeitung, insbesondere bei Verwendung neuer Technologien, aufgrund der Art, des Umfangs, der Umstände und der Zwecke der Verarbeitung ein besonders hohes Risiko für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen zur Folge“ hat, eine Datenschutz-Folgenabschätzung durchgeführt werden. Gemäß Art. 35 Abs. 3 DSGVO ist ein **besonders hohes Risiko** insbesondere anzunehmen bei einer systematischen und umfassenden Bewertung persönlicher Aspekte natürlicher Personen, wenn automatisierte Entscheidungen (Art. 22 DSGVO) erfolgen sollen (lit. a), bei einer umfangreichen Verarbeitung besonderer Kategorien personenbezogener Daten gemäß Art. 9 Abs. 1 DSGVO (lit. b) sowie bei einer systematischen umfangreichen Überwachung öffentlich zugänglicher Räume (lit. c). Mit der Regelung zur Datenschutz-Folgenabschätzung wird der Risikoansatz konkretisiert, der der gesamten DSGVO zugrunde liegt.

Die Voraussetzungen für die Notwendigkeit einer Folgenabschätzung sind bei Fahrzeugen von Tesla schon allein gegeben, weil deren **Video-, Radar- und Ultraschallsensoren** eine systematische umfangreiche Überwachung im öffentlichen Straßenraum vornehmen (lit. c). Es ist davon auszugehen, dass auch umfassende Fahrerbewertungen (lit. a) erfolgen und automatisiert sensitive Daten generiert werden (lit. b). Es ist nicht erkennbar, dass eine Datenschutz-Folgenabschätzung von Tesla durchgeführt wurde.

### 6.4 Betroffenenrechte

Betroffene haben gegenüber Verantwortlichen datenschutzrechtliche Betroffenenrechte. Dies sind insbesondere die in den Art. 12 ff. DSGVO aufgeführten Ansprüche. Halter sind im Verhältnis zu Tesla Betroffene (oder „betroffene Person“, Art. 4 Nr. 1 DSGVO), auch soweit sie selbst Verantwortliche i.S.v. Art. 4 Nr. 7 DSGVO sind. Den **Informationsrechten** (Art. 13, 14 DSGVO) wird das Unternehmen nicht gerecht (s.o. 5.4). Da weitgehend eine rein automatisierte Verarbeitung (von der Erhebung bis zur Auswertung) erfolgt, dürfte das Recht auf Berichtigung (Art. 16 DSGVO) in der Praxis eine eher untergeordnete Rolle spielen. Von großer praktischer Relevanz ist dagegen der Auskunftsanspruch nach Art. 15 DSGVO.

Tesla informiert in seinen AGB über die **Betroffenenrechte** unter der Hauptüberschrift „Auswahl und Transparenz“ sowie der Unterüberschrift „Datenschutzanfragen“ mit folgendem Text:

*Vorbehaltlich Ihres geltenden Rechts haben Sie in manchen Ländern womöglich das Recht, Zugang zu bestimmten Daten, die wir über Sie speichern, oder Informationen über diese zu erhalten; diese zu aktualisieren und Fehler in diesen Informationen zu korrigieren; diese Informationen zu beschränken oder löschen zu lassen; Ihre Einwilligung in bestimmte Arten der Nutzung von Informationen zu widerrufen; und eine Beschwerde bei der zuständigen Aufsichtsbehörde einzulegen. Sie haben womöglich auch das Recht auf Übertragbarkeit der Daten, die Sie uns zur Verfügung gestellt haben. Diese Rechte können unter bestimmten Umständen durch örtliche Gesetze eingeschränkt sein. Sie*

*haben mehrere Möglichkeiten, Ihre Rechte auszuüben, z.B. in folgenden Fällen:*

- *Wenn Sie Ihre Rechte in Bezug auf Informationen von Ihnen oder über Sie ausüben möchten, können Sie entweder eine Datenschutzanfrage stellen oder sich wie unten im Abschnitt „Wie Sie uns erreichen“ beschrieben an uns wenden.*
- *Sie können auf Ihr Tesla-Konto jederzeit zugreifen um die Informationen von Ihnen oder über Sie in diesem Konto zu aktualisieren.*

Gemäß Art. 13 Abs. 2 lit. b, c, d, 14 Abs. 2 lit. c, d, e DSGVO hat der Verantwortliche den Betroffenen über das Bestehen seiner Betroffenenrechte zu informieren. Diesen Anforderungen genügt die Information in den AGB nicht. Es ist für den Betroffenen regelmäßig nicht bekannt, ob das für ihn geltende Recht „womöglich“ die genannten Ansprüche vorsieht. Es handelt sich insofern nicht um eine Information „in präziser, transparenter, verständlicher und leicht zugänglicher Form in einer klaren und einfachen Sprache“ (Art. 12 Abs. 1 S. 1 DSGVO). Der Betroffene müsste in jedem Fall ohne die Bedingungseinschränkung über die **tatsächliche geltende Rechtslage** in der EU informiert werden.<sup>119</sup>

Der **Informationspflicht über das Beschwerderecht** (Art. 13 Abs. 2 lit. d, 14 Abs. 2 lit. e DSGVO) wird durch Tesla nicht ausreichend genügt, da den Betroffenen nicht mitgeteilt wird, welche Aufsichtsbehörde für die Behandlung der Beschwerde zuständig ist.<sup>120</sup>

## 7 Ergebnis

Aus dem vorliegenden Gutachten ergibt sich, dass die Datenverarbeitung durch Tesla, etwa dessen Modell 3, in vieler Hinsicht gegen die **europäischen Vorgaben des Datenschutzes** und des Verbraucherschutzes verstößt:

- Tesla benennt für die jeweilige Datenverarbeitung keine präzisen Zwecke und verstößt damit gegen Art. 5 Abs. 1 lit. b DSGVO (2.2).
- Tesla gibt nicht an, auf welcher Rechtsgrundlage gemäß Art. 6 Abs. 1 UAbs. 1 DSGVO die jeweils von ihr vorgenommene Datenverarbeitung basiert (5.1).
- Tesla genügt nicht den Anforderungen an die Datenminimierung und die Erforderlichkeit bei der Datenverarbeitung gemäß Art. 5 Abs. 1 lit. c, 6 Abs. 1, 25, 32 DSGVO (5.4).
- Tesla ist insbesondere mitverantwortlich für die nicht erforderliche, umfassende, uneingeschränkte Videoüberwachung und die darauffolgende Verarbeitung sowohl im Fahr- wie auch im Parkmodus, wenn der Wächtermodus eingeschaltet ist (4.1, 4.3).
- Tesla benennt nicht die von ihr vorgenommene Datenverarbeitung und über die Betroffenenrechte in einer hinreichend „präzisen, transparenten, verständlichen und leicht zugänglichen Form in einer klaren und einfachen Sprache und verstößt damit gegen Art. 12 Abs. 1 DSGVO (2.2, 3, 6.4).
- Tesla genügt nicht seiner Informationspflicht nach den Art. 13, 14 DSGVO, indem es unterlässt, über folgende Angaben präzise Informationen zu geben: Zwecke, Rechtsgrundlage, berechtigtes Interesse, fehlende Angemessenheit im Empfängerland, Speicherdauer (2.4, 2.6, 5.1, 5.3, 5.7).

---

<sup>119</sup> Däubler in Däubler u.a. Art. 13 Rn. 19.

<sup>120</sup> Bäcker in Kühling/Buchner, Art. 13 Rn. 39; Däubler in Däubler u.a., Art. 13 Rn. 21.

- Tesla übermittelt unter Verstoß gegen die Art. 44 ff. DSGVO Daten in die USA sowie evtl. in weitere Staaten ohne angemessenes Datenschutzniveau (5.7).
- Tesla ignoriert die eigene datenschutzrechtliche Verantwortlichkeit beim „Wächtermodus“ und schließt mit den Haltern keine nach Art. 26 DSGVO geforderte Vereinbarung ab (4.3).
- Die AGB von Tesla verstoßen sowohl in formeller wie in inhaltlicher Hinsicht gegen die Vorgaben der §§ 305 ff. BGB (3).

Das vorliegende Gutachten befasst sich ausschließlich mit den datenschutzrechtlichen Fragestellungen, die sich mit dem Verkauf und der Nutzung von Tesla-Fahrzeugen ergeben. Es geht **nicht auf Folgeprobleme** ein, die mit der Automation beim Führen mit Tesla-Kfz verbunden sein können, etwa fehlerhafte Updates, generell Folgen des Einsatzes von sog. künstlicher Intelligenz im Straßenverkehr, durch die Automation verursachte Unfälle, Schadenersatzansprüche. Nicht speziell behandelt sind Fragestellungen, die sich bei der Nutzung von Tesla-Kfz im Arbeitsverhältnissen ergeben. Entsprechendes gilt für den Einsatz von Tesla-Kfz als Miet- oder als Leasing-Fahrzeuge. Auch nicht eingegangen wird auf absehbare vom Unternehmen angedachte Datennutzungen, insbesondere im kommerziellen Bereich, etwa für Werbezwecke. Ob solche Nutzungen heute erfolgen, ist bisher nicht bekannt.

Weitergehende datenschutzrechtliche Bewertungen sind auf der bestehenden Informationsgrundlage nicht möglich. Es bestehen Zweifel, dass Angaben von Tesla zur Anonymisierung, zur Datenweitergabe oder zur Verarbeitung von Lokalisierungsdaten zutreffen (2.3, 2.7, 5.1 am Ende, 5.4).

## 8 Konsequenzen

Die Analyse der Tesla-Datenverarbeitung ist **beispielhaft** für die Datenverarbeitung von Kfz-Herstellern. Es muss vermutet werden, dass nicht nur dieses US-Unternehmen, sondern andere und insbesondere auch deutsche und europäische Kfz-Hersteller bei der Digitalisierung ihrer Fahrzeuge gegen Datenschutzvorschriften verstoßen. Insofern ist die vorliegende Untersuchung nur exemplarisch. Angesichts der hervorgehobenen Marktposition von Tesla bei der Kfz-Digitalisierung ist hier eine detaillierte Hinterfragung besonders dringend. Dies darf und soll aber nicht davon abhalten, auch die Angebote der anderen Marktteilnehmer zu hinterfragen.

### 8.1 Behandlung durch die Datenschutzaufsicht

Es ist dringend geboten, dass sich die zuständige Datenschutzaufsicht um den „**Fall Tesla**“ kümmert, indem sie zeitnah die nötigen Informationen einholt und eine detaillierte Bewertung vornimmt. Sollte es nicht kurzfristig zu wesentlichen Änderungen bei Tesla kommen, muss es angesichts des Ausmaßes der Datenschutzverstöße zur Verhängung eines Bußgeldes und zu einer sofortig vollziehbaren Verfügung hinsichtlich offensichtlich unzulässiger Verarbeitungsvorgänge kommen. So ist ein Verbot des „Wächtermodus“ nach Art. 58 Abs. 2 lit. f DSGVO ohne vertiefte Ermittlungen schon heute unabdingbar, da diesem die Rechtswidrigkeit „auf der Stirn steht“.

Zuständig ist in **Deutschland** wohl derzeit das

Bayerische Landesamt für Datenschutzaufsicht (Promenade 27, 91522 Ansbach; 0981/531 300, [poststelle@lda.bayern.de](mailto:poststelle@lda.bayern.de)).

Wegen der europaweiten Präsenz des Tesla-Angebots kommt die Anwendung des Kohärenzverfahrens nach Art. 60 ff. DSGVO in Betracht. **Federführende Aufsichtsbehörde** dürfte dann sein:

Autoriteit Persoonsgegevens (Bezuidenhoutseweg 30, 2594 AV Den Haag, + 31-70-88 88 500, [pers@autoriteitpersoonsgegevens.nl](mailto:pers@autoriteitpersoonsgegevens.nl)).

Die Aufsichtsbehörden haben umfassende Ermittlungs- und Sanktionierungsbefugnisse (Art. 58 DSGVO).

## 8.2 Verbraucherzentralen

Von hoher Wirksamkeit zur Verhinderung weiterer Datenschutzverstöße können die Aktivitäten von Verbraucherschutzorganisationen sein. Gerade beim Vorgehen gegen Verstöße durch US-Unternehmen konnten vor Gericht schon viele Erfolge erzielt werden. Gegen unwirksame AGB können Verbraucherverbände gemäß § 1 UKlaG vorgehen. Seit 2016 ist in § 2 Abs. 2 Nr. 1 UKlaG klargestellt, dass dem Datenschutzrecht eine verbraucherschützende Zielsetzung zukommt, so dass zugelassene Verbraucherschutzorganisationen Unterlassungs- und Beseitigungsansprüche generell bei datenschutzwidrigen Praktiken geltend machen können.<sup>121</sup> Die **Verbandsklagebefugnis** findet ihre europarechtliche Grundlage in Art. 80 Abs. 2 DSGVO.<sup>122</sup>

## 8.3 Betroffene - Halter

Betroffenen steht ein umfangreiches Instrumentarium von **Betroffenenrechten** zu. Die können ihre Ansprüche auf Auskunft (Art. 15 DSGVO), auf Löschung (Art. 17), auf Einschränkung der Verarbeitung (Art. 18 DSGVO) sowie ihr Widerspruchsrecht gegenüber Tesla geltend (Art. 21) machen. Sie können sich mit einer Beschwerde an die Aufsichtsbehörde wenden (Art. 77 DSGVO) und sowohl gegenüber der Aufsichtsbehörde (Art. 78 DSGVO) wie auch gegenüber dem Verantwortlichen Tesla (Art. 79 DSGVO) gerichtlichen Rechtsbehelf suchen.

**Tesla-Halter** sind nicht nur Betroffene, sondern auch Verantwortliche, soweit über ihr Tesla-Auto Daten über Dritte, etwa über Fahrer oder über andere Verkehrsteilnehmer erfasst werden. Soweit daher eine gemeinsame Verantwortlichkeit gemäß Art. 26 DSGVO begründet ist, haben sie Anspruch auf Information gegenüber Tesla als Mitverantwortlichen (s.o. 4.3). Sie können sich aus diesem Grund die relevanten Verzeichnisse (Art. 30 DSGVO) sowie die Datenschutz-Folgenabschätzung (Art. 35 DSGVO) vorlegen lassen.

## 9 Abschließende Bemerkungen

Das Netzwerk Datenschutzexpertise hat nichts gegen Kfz-Assistenzsysteme, auch nichts gegen halbautomatisiertes Fahren. Dafür sind Sensoren und sog. künstliche Intelligenz nötig. Damit können die **Sicherheit im Straßenverkehr** und der **Komfort für die Verkehrsteilnehmer** erhöht werden. Unabdingbar ist aber, dass den eingesetzten Systemen von allen Beteiligten Vertrauen entgegengebracht werden kann. Vertrauen ist nur bei größtmöglicher Transparenz und bei fairem Vorgehen möglich. Davon kann derzeit bei Tesla und bei der Kfz-Automation generell (noch) keine

---

<sup>121</sup> Weichert in Däubler u.a., § 1 u. § 2 UKlaG.

<sup>122</sup> Weichert in Däubler u.a., Art. 80 Rn. 12.

Rede sein. Vertrauen bedingt die Beachtung des Grundsatzes der Datensparsamkeit. Hierzu gehört, dass Daten nur zweckgebunden genutzt werden und so weit, wie dies möglich ist, im Auto verbleiben. Eine Datenweitergabe und eine externe Speicherung müssen auf definierte Situationen, z.B. auf das Auslösen des Airbags, beschränkt werden. Tesla-Fahrzeuge dagegen sind dauernd aktive Datenschleudern mit Langzeitgedächtnis.

In dem Fernsehbericht zum Datenschutz bei Tesla haben die Aufsichtsbehörden von Baden-Württemberg und Brandenburg zum Ausdruck gebracht, dass sie der Arbeitsbelastung, die mit der Digitalisierung des Straßenverkehrs generell und einer Zuständigkeit für Tesla speziell einhergeht, ohne massive Verbesserung der Ressourcen nicht gewachsen wären. Es verstößt gegen die **staatliche Pflicht zur Daseinsvorsorge**, wenn von der Politik einerseits die Digitalisierung vorangetrieben wird, um damit positive ökonomische und finanzielle Wirkungen zu erreichen, zugleich aber nicht die notwendigen Maßnahmen ergriffen werden, um die negativen Nebenwirkungen – etwa für den Datenschutz – in den Griff zu bekommen.

Gefordert ist die Politik generell: Diese hat bei ihrer Wirtschafts-, Technik-, Umwelt- und Sozialpolitik eine **ganzheitliche Beurteilung** vorzunehmen. Es ist unlauter, die Segnungen der Digitalisierung im Bereich der Mobilität und damit verbundene ökonomische Vorteile zu preisen und zugleich z.B. Fragen des Datenschutzes und des Verbraucherschutzes auszublenden. Gemeinwohlorientierte Politik setzt voraus, dass diese von Anfang an von den Kfz-Herstellern die Beachtung von Grundrechts- und Verbraucherschutzstandards einfordert.

Vorrangig gefordert sind die **Kfz-Hersteller**. Es liegt zunächst in deren Verantwortung zu verhindern, dass sich bei der Kfz-Datenverarbeitung eine ähnliche Überwachungsorgie entwickelt, wie sie heute im Bereich der Internetdatenverarbeitung stattfindet.

Es liegt zugleich in der Verantwortung der **Verbraucher**, durch bewusste Konsumententscheidungen dafür zu sorgen, dass auf unseren Straßen keine Überwachungsmaschinen unterwegs sind. Der Markt ist – anders als in vielen Bereichen der Internetökonomie – (noch) offen; es bestehen überwachungsfreie Alternativen. Dass diese sich im Wettbewerb behaupten können, setzt eine kritische öffentliche Auseinandersetzung mit den Gefahren der Kfz-Überwachung voraus. Das vorliegende Gutachten soll hierfür einen Beitrag leisten.

## Literatur/Quellen

Albrecht, Franziska, Hacker baut Tesla Model 3 um: Das sind die krassesten Features, [efahrer.chip.de](https://efahrer.chip.de/news/hacker-baut-tesla-model-3-um-das-sind-die-krassesten-features_101138) 21.08.2019, [https://efahrer.chip.de/news/hacker-baut-tesla-model-3-um-das-sind-die-krassesten-features\\_101138](https://efahrer.chip.de/news/hacker-baut-tesla-model-3-um-das-sind-die-krassesten-features_101138).

Büring, Harald, Ist Teslas Wächtermodus illegal?, [www.golem.de](http://www.golem.de) 28.01.2020, <https://www.golem.de/news/sentry-mode-ist-teslas-waechtermodus-illegal-2001-146183.html>.

Christof, Florian, Warum der Tesla-Überwachungsmodus in Österreich nicht legal ist, [futurezone.at](http://futurezone.at) 18.08.2019, <https://futurezone.at/produkte/warum-der-tesla-ueberwachungsmodus-in-oesterreich-nicht-legal-ist/400522801>.

Däubler, Wolfgang/Wedde, Peter/Weichert, Thilo/Sommer, Imke, DSGVO und BDSG, 2. Aufl. 2020 (Däubler u.a.).

Deutscher Verkehrsgerichtstag (VGT), 52. VGT 2014, 2014.

Humbs, Chris/Weller, Marcus, Gläserner Autofahrer – Verstößt Tesla gegen Datenschutzregeln? <https://www.tagesschau.de/investigativ/kontraste/tesla-datenschutz-101.html>.

Kontraste, ARD 17.09.2020, Autoren: Humbs, Chris/Weller, Marcus, Fernseh-Beitrag zu Tesla.

Kühling, Jürgen/Buchner, Benedikt (Hrsg.), DS-GVO – BDSG, 3. Aufl. 2020.

Rudin, Beat/Gysin, Katja (Hrsg. Datenschutzbeauftragter des Kantons Basel-Stadt), Vorabkontrolle: Schlussbericht Alarmpikettfahrzeuge der Kantonspolizei, 26.04.2019, [https://www.dsb.bs.ch/dam/jcr:be059e63-d032-4817-9381-5227de60c7f3/Schlussbericht\\_Vorabkontrolle\\_Intelligente\\_Fahrzeuge\\_final\\_20190426\\_\(Web\).pdf](https://www.dsb.bs.ch/dam/jcr:be059e63-d032-4817-9381-5227de60c7f3/Schlussbericht_Vorabkontrolle_Intelligente_Fahrzeuge_final_20190426_(Web).pdf).

Schurter, Daniel, Warum Teslas „Wächtermodus“ auch jeden Fußgänger betrifft, [www.watson.ch](http://www.watson.ch) 24.09.2019, <https://www.watson.ch/digital/tesla/337037325-videoueberwachung-durch-tesla-fahrzeuge-was-man-wissen-sollte>.

Tesla, Model 3 Benutzerhandbuch, Software-Version 2020.20 Europe.

Weichert, Thilo, Personenbezug von Kfz-Daten, NZV 2017, 507-513.

Weichert, Thilo, Datenschutz im Auto, SVR 2014, 201-207, 241-247.

Sämtliche Internetquellen waren am 29.09.2020 abrufbar.

## Abkürzungen

a.A.	andere Ansicht
ABl.	Amtsblatt der Europäischen Union
Abs.	Absatz
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
ARD	Arbeitsgemeinschaft der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten in der Bundesrepublik Deutschland
Art.	Artikel
BB	Betriebsberater (Zeitschrift)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGH	Bundesgerichtshof
bspw.	beispielsweise
bzgl.	bezüglich
ca.	circa
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschland
CR	Computer und Recht (Zeitschrift)
DANA	DatenschutzNachrichten (Zeitschrift)
DAR	Deutsches Autorecht (Zeitschrift)
DB	Der Betrieb (Zeitschrift)
DSGVO	Europäische Datenschutz-Grundverordnung
DSK	Datenschutzkonferenz/Konferenz der Datenschutzaufsichtsbehörden in Deutschland
DuD	Datenschutz und Datensicherheit (Zeitschrift)
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
f/f.	fort-/folgende
FIN	Fahrzeugidentifikationsnummer
h	Stunde
Hrsg.	Herausgeber
ID	Identifizierungsnummer
i.d.R.	in der Regel
inkl.	Inklusive
i.S.v./d.	im Sinne von/des
IT	Informationstechnik
JZ	Juristenzeitung
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
K&R	Kommunikation und Recht (Zeitschrift)
lit.	Buchstabe
MMR	Multimedia und Recht (Zeitschrift)
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Nr.	Nummer
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NZA	Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
Rn.	Randnummer
S.	Seite
SMS	Short Message Service
s.o.	siehe oben
sog.	so genannte/r
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands

---

StGB	Strafgesetzbuch
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
s.u.	siehe unten
SVR	Straßenverkehrsrecht (Zeitschrift)
SZ	Süddeutsche Zeitung
u.a.	und andere/unter anderem
UAbs.	Unterabsatz
UKlaG	Unterlassungsklagegesetz
US/A	United States/of America
USB	Universal Serial Bus (elektronische Schnittstelle)
VersR	Versicherungsrecht (Zeitschrift)
WM	Wertpapiermitteilungen (Zeitschrift)
z.B.	zum Beispiel
ZD	Zeitschrift für Datenschutzrecht