

Informationen würden bei der Bewertung der Kreditwürdigkeit der betroffenen Person stets als negativer Faktor verwendet. Der deutsche Gesetzgeber hat die zu respektierende Regelung getroffen, dass nach Ablauf der sechs Monate die Rechte und Interessen der betroffenen Person diejenigen der Öffentlichkeit überwiegen, über diese Information zu verfügen.

Ausblick: Wesentliche Rechtsgrundlage des Scoring in Deutschland bildet bislang § 31 BDSG, der regelt, unter welchen Voraussetzungen ein Scoring möglich ist. Die Berücksichtigung der Interessen oder Grundrechte und Grundfreiheiten der betroffenen Person, wie es Art 6 Abs 1 lit f DSGVO fordert, werden im Rahmen der nach § 31 BDSG geregelten Voraussetzungen nicht berücksichtigt. Das VG Wiesbaden hat nunmehr näher zu prüfen, ob § 31 BDSG mit dem Unionsrecht in Einklang gebracht werden kann. Der EuGH hat daran bereits erhebliche Zweifel angemeldet (Rz 72 des Urteils).

Gänzlich vorbei dürfte es mit der über die nach § 9 Abs 1 InsO iVm § 3 Abs 1 InsoBekV hinausgehenden Speicherdauer für Informationen zur Restschuldbefreiung durch private Wirtschaftsauskunfteien sein. Die strenge Linie des EuGH wird auch Auswirkungen auf die österreichische Spruchpraxis zur Löschfrist für Bonitätsdaten haben (vgl zuletzt Thiele, Nicht sofort, aber gleich – Anmerkung zu den Löschkriterien für Zahlungserfahrungsdaten [OGH 6 Ob 102/22a – Creditscoring II], JBl 2023, 262 mwN).

Zusammenfassend hat der EuGH entschieden, dass sowohl das „Scoring“ von Wirtschaftsauskunfteien in der Form von automatisierten Entscheidungen im Einzelfall (ohne menschliche Korrekturmöglichkeiten) als auch die über die insolvenzrechtliche Löschungspflicht hinausgehende Speicherung von Informationen über die Erteilung einer Restschuldbefreiung gegen die DSGVO verstoßen.

Bearbeiter: Clemens Thiele

EuGH: Fahrzeug-Identifizierungsnummer als personenbezogenes Datum

» jusIT 2024/19

- § VO (EU) 2016/679: Art 4 Z 7, Art 6 Abs 1 lit c, Abs 3
VO (EU) 2018/858: Art 61 Abs 1 und Abs 4, Anhang X Nr 6.1.
- # EuGH 9. 11. 2023, C-319/22 (Gesamtverband Autoteile-Handel)

1. Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) ist der alphanumerische Code, den der Hersteller einem Fahrzeug zu dem Zweck zuweist, dass jedes Fahrzeug einwandfrei identifiziert werden kann. Es kann sich auch bei diesem sachbezogenen Datum um ein personenbezogenes Datum iSv Art 4 Z 1 DSGVO handeln, wenn die

vorhersehbare Möglichkeit besteht, dieses Sachdatum einer Person (hier: dem Fahrzeughalter) zuzuordnen.

2. Art 61 Abs 1 und Abs 4 iVm Anhang X Nr 6.1 der VO 2018/858 (über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, ABl L 2018/151, 1) begründet für die Fahrzeughersteller eine „*rechtliche Verpflichtung*“ iSv Art 6 Abs 1 lit c DSGVO, die FIN der von ihnen hergestellten Fahrzeuge unabhängigen Wirtschaftsakteuren als Verantwortlichen iSv Art 4 Z 7 DSGVO bereitzustellen.
3. Die Fahrzeughersteller sind nicht verpflichtet, Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen über eine direkte Datenbankschnittstelle zugänglich zu machen, die eine automationsgesteuerte Abfrage und den Download der Ergebnisse ermöglicht. Sie sind jedoch verpflichtet, diese Informationen unabhängigen Wirtschaftsakteuren in Dateien bereitzustellen, deren Format der unmittelbaren elektronischen Weiterverarbeitung der in diesen Dateien enthaltenen Datensätze dient.

Anmerkung des Bearbeiters:

Im aus Deutschland stammenden Ausgangsfall klagte der Gesamtverband Autoteile e.V., ein Branchenverband des Kfz-Teilehandels, gegen einen schwedischen Lkw-Hersteller, gestützt auf Art 61 VO (EU) 2018/858 zur Durchsetzung eines elektronischen Zugangs auf verschiedene Fahrzeuginformationen, ua auf Bereitstellung der Fahrzeug-Identifizierungsnummern (FIN). Die sog „FIN“ ist ein alphanumerischer Code, den der Hersteller einem Fahrzeug zu dem Zweck zuweist, dass es einwandfrei identifiziert werden kann. In den Zulassungsbescheinigungen sind aber – neben der FIN – auch Anschrift und Name des Inhabers der Zulassungsbescheinigung enthalten. Dieser Zulassungsbesitzer oder Halter des Kfz kann eine natürliche oder eine juristische Person sein. Im vor den Kölner Gerichten geführten Rechtsstreit hatte bereits die I. Instanz unionsrechtliche Bedenken, ob es sich bei der FIN um ein personenbezogenes Datum iSv Art 4 Z 1 DSGVO handelt, und wenn ja, wodurch deren Bereitstellung datenschutzrechtlich zu rechtfertigen wäre.

Der damit befasste EuGH entschied, dass die FIN für die unabhängigen Wirtschaftsakteure ein personenbezogenes Datum sein könnte, wenn diese als Empfänger der Informationen bei vernünftiger Betrachtung über Mittel verfügten, die FIN einer identifizierten oder identifizierbaren natürlichen Person zuzuordnen. Der Personenbezug für die FIN könnte auch schon durch den herausgebenden Hersteller begründet werden. Die Sachverhaltsfeststellung bezüglich des Tatbestandsmerkmals der unmittelbaren oder mittelbaren Identifizierbarkeit ist nun Aufgabe des vorliegenden Gerichts.

Die vorliegende Entscheidung der Dritten Kammer ist gut begründet und mag hierzulande wohl nur diejenigen übererra-

schen, die apodiktisch festgehalten haben, dass etwa die Fahrgestellnummer eines Kfz nicht personenbezogen sei (OGH 13. 8. 2018, 14 Os 103/02 [Fahrgestellnummer-Anonymisierung], Dako 2019/14, 18 [zust Haidinger/Weiss]). Demgegenüber hat ein Teil der Lehre bereits vertreten, dass „es daher im Gegensatz zur OGH-E naheliegend [ist], die Fahrgestellnummer auch als zur Identifizierung geeignete Kennung zu qualifizieren“ (Ciarnau, Ausnahmen vom Anwendungsbereich der DSGVO. Erste Einzelfallentscheidungen zum Lösungsrecht, ecolex 2019, 11 [12]) und ähnlich den amtlichen Kfz-Kennzeichen als personenbezogene Daten einzuordnen (Thiele, Entscheidungsanmerkung, jusIT 2019/7, 15 [16]). Diese Ansicht fußt auf der bisherigen Unions-Rsp (EuGH 19. 10. 2016, C-582/14 [Breyer], jusIT 2016/105, 252 [Jahnel] zu dynamischen IP-Adressen; EuGH 5. 10. 2023, C-659/22 [Ministerstvo zradotnictví], jusIT 2023/122, 250, zu einer COVID-19-App). Dieser zufolge sollten zur Beurteilung des Personenbezugs alle Mittel berücksichtigt werden, die vernünftigerweise entweder von dem Verantwortlichen iSv Art 4 Z 7 DSGVO oder von einem Dritten eingesetzt werden könnten, um die betreffende Person zu bestimmen, ohne dass es jedoch erforderlich sei, dass sich alle zur Identifizierung dieser Person erforderlichen Informationen in den Händen einer einzigen Einrichtung befänden (vgl Rz 45 des Urteils).

Der EuGH festigt im Ergebnis die eigene Rsp, erzeugt aber ein gewisses Spannungsfeld zum jüngst vom Unionsgericht betonten Ansatz des relativen Personenbezugs (EuG 26. 4. 2023, T-557/20 [SRB/EDSB], ecolex 2023/392, 628 [Böszörményi] = jusIT 2023/65, 151 [Thiele]). Da im dortigen Verfahren Rechtsmittelklage erhoben wurde (Rs C-413/23 P [EDSB/SRB]), hat auch insofern der EuGH das letzte Wort.

Ungeachtet der Einordnung der FIN hält die Dritte Kammer „jedenfalls“ in systematischer Prüfung (Rz 52–61 des Urteils) fest, dass Art 61 Abs 1 und 4 iVm Anhang X Z 6.1 der VO (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (in der konsolidierten und berichtigten Fassung ABL L 2022/304, 103) dahin auszulegen ist, dass er für die Fahrzeughersteller eine „rechtliche Verpflichtung“ iSv Art 6 Abs 1 lit c und Abs 3 DSGVO begründet, die FIN der von ihnen hergestellten Fahrzeuge unabhängigen Wirtschaftsakteuren als „Verantwortlichen“ iSv Art 4 Z 7 DSGVO bereitzustellen (vgl Rz 62 des Urteils).

Die Verarbeitung von FIN spielt beim teil- und vollautonomen Fahren eine bedeutende Rolle. Denn die FIN ermöglicht eine exakte Identifizierung der Connected-car-Anwendungen in der Kommunikation mit den Servern des Herstellers (vgl Haselbacher, Rechts überholt? – Zum aktuellen Stand des Rechtsrahmens „Automatisiertes Fahren“, jusIT 2020/46, 127 mwN). Zudem werden die im Fahrzeug erhobenen Daten mit der FIN verknüpft, wodurch eine klare Zuordnung zu einem Nutzungsaccount gewährleistet ist. Für das österreichische Datenschutzrecht ist zu beachten, dass es sich bei diesem Nutzer auch um eine juristische Person handeln kann, wodurch der Anwendungsbereich

des § 1 DSG eröffnet ist (vgl Thiele/Wagner, DSG² § 1 Rz 12, 13 und 26).

Ausblick: Umfang und Art der Informationsverpflichtung betreffend die FIN hat nunmehr das LG Köln zu klären. Entscheidend dürfte auf Tatsachenebene sein, ob der Verarbeiter, der Zugang zur FIN hat, tatsächlich über Mittel verfügt, die es ihm ermöglichen, die FIN zur Identifizierung des Halters des Fahrzeugs, auf das sich die FIN bezieht, zu nutzen. Wäre dies im Fall der unabhängigen Wirtschaftsakteure zu bejahen, wäre die FIN unmittelbar und mittelbar auch für die Hersteller ein personenbezogenes Datum.

Zusammenfassend hat der EuGH entschieden, dass Fahrzeughersteller unabhängigen Wirtschaftsakteuren die Fahrzeug-Identifizierungsnummern (FIN) zur Verfügung stellen müssen. In der (regelmäßig vorliegenden) Kombination der FIN mit Halterdaten handelt es sich dabei um personenbezogene Daten. Die verpflichtende Zurverfügungstellung ist diesfalls nach Art 6 Abs 1 lit c DSGVO zulässig.

Bearbeiter: Clemens Thiele

EuGH: Haftung des Verantwortlichen für App-Entwickler und Auftragsverarbeiter

» jusIT 2024/20

§ VO (EU) 2016/679: Art 4 Z 2, Art 4 Z 7, Art 26, 83

EuGH 5. 12. 2023, C-683/21 (Nacionalinis visuomenės sveikatos centras)

1. Eine Einrichtung, die ein Unternehmen mit der Entwicklung einer App beauftragt und in diesem Zusammenhang an der Entscheidung über die Zwecke und Mittel der dadurch vorgenommenen Verarbeitung mitgewirkt hat, ist Verantwortlicher, sofern sie nicht, bevor die Anwendung der Öffentlichkeit bereitgestellt wird, dieser Bereitstellung und der sich daraus ergebenden Verarbeitung ausdrücklich widerspricht. Hierbei ist irrelevant, ob die Einrichtung selbst Verarbeitungsvorgänge durchgeführt oder ihre ausdrückliche Einwilligung zur entsprechenden Durchführung oder zur Bereitstellung der mobilen Anwendung für die Öffentlichkeit gegeben oder die mobile Anwendung erworben hat.
2. Gemeinsame Verantwortlichkeit setzt nicht voraus, dass zwischen den Einrichtungen eine Vereinbarung über die Festlegung der Zwecke und Mittel der fraglichen Verarbeitung oder eine Vereinbarung besteht, in der die Bedingungen der gemeinsamen Verantwortlichkeit für die Verarbeitung festgelegt sind.