



universität
wien

Exposé zum Dissertationsvorhaben

Vorläufiger Arbeitstitel

Grundrechtliche Probleme der Strategie „Europa in Bewegung
„Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und
umweltfreundlich“ aus Sicht des österreichischen Autofahrers

Dissertationsfach:

Öffentliches Recht

Verfasser:

Mag. iur. Adrian Korbil

angestrebter akademischer Grad:

Doktor der Rechtswissenschaften (Dr. iur.)

Wien, Dezember 2020

Matrikelnummer: 00701447

Studienkennzahl: A 783 101

Studienrichtung: Rechtswissenschaften

Betreuer: ao. Univ.-Prof. Dr. Christian M. Piska

1. Inhaltsverzeichnis

1. INHALTSVERZEICHNIS	2
2. PROBLEMAUFRISS DER DISSERTATION	3
3. FORSCHUNGSFRAGE UND FORSCHUNGSMETHODE	5
3.1. FORSCHUNGSFRAGE.....	5
3.2. FORSCHUNGSMETHODE.....	5
4. VORLÄUFIGES INHALTSVERZEICHNIS DER DISSERTATION.....	5
5. VORLÄUFIGES LITERATUR UND QUELLENVERZEICHNIS	7

2. Problemaufriss der Dissertation

Das Autofahren erfüllt mehrere Zwecke, einerseits dient es der Fortbewegung zur Arbeit oder anderen Erledigungen des täglichen Lebens, andererseits dient es dem Hobby oder dem Sport. Für viele ist das Autofahren ein Symbol der Freiheit, die Möglichkeit unabhängig zu entscheiden wohin und wann man hinfährt, ohne von Fahrplänen der öffentlichen Verkehrsmittel abhängig zu sein. Autofahren hat für viele Menschen auch die Funktion der Entspannung und des Auslebens des eigenen Fahrstils, manche befolgen die Regeln des Ecodriving¹ andere wiederum nicht, wiederum andere fahren gerne schneller als erlaubt, andere halten sich an die Geschwindigkeitsbeschränkungen. Das ist der Stand für Ende 2020, die technische und rechtliche Entwicklung bleibt nicht stehen, es stellt daher die Frage wie das Autofahren in Zukunft aussehen wird?

Aus Sicht des österreichischen Autofahrers sind die in den drei Mobilitätspaketen Europa in Bewegung² zusammengefassten Visionen der Europäischen Kommission relevant. Demnach soll das das Verkehrssystem sicher, umweltfreundlich, sowie vernetzt und automatisiert sein.

Die Kommission verweist darauf, dass die sich die Straßenverkehrssicherheit in den letzten Jahrzehnten dank gezielter Maßnahmen auf EU-, nationaler, regionaler und lokaler Ebene in den letzten Jahren erheblich verbessert hat, jedoch im Jahr 2017 noch immer 25.300 Menschen auf den Straßen der EU ihr Leben verloren haben. Vom Ziel der Vision Zero³ bis 2050 die Zahl der Verkehrstoten auf nahe Null zu senken ist man noch immer weit entfernt.

Geschwindigkeit, Fahren unter Einfluss von Alkohol oder Drogen bzw die Ablenkung durch Handys werden in den Mobilitätspaketen von der Kommission als wichtige Faktoren bei Straßenverkehrsunfällen genannt. Die Kommission sieht daher in im technologischen Fortschritt neue Möglichkeiten und dabei vor allem in der Automatisierung menschliches Versagen zu kompensieren oder zu beseitigen. Nach Ansicht der Kommission wird der

¹ Ecodriving steht für umweltbewusstes Fahren, dabei wird das Fahrzeug so gefahren, dass der Kraftstoffverbrauch optimiert wird.

² Vgl Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Europa in Bewegung- Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle, COM(2017) 283 final vom 31.5.2017; Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen- Verwirklichung emissionsarmer Mobilität- Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt, COM(2017) 675 final vom 8.11.2017; Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen- Europa in Bewegung- Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher vernetzt und umweltfreundlich, COM(2018) 293 final vom 17.5.2018.

³ Vision Zero steht für das langfristige Ziel der EU die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2050 auf nahe Null zu senken.

Übergang zu selbstfahrenden Fahrzeugen zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr führen, wobei ein Parallelbetrieb in der Übergangsphase neue Risiken auf Grund der komplexen Interaktion zwischen Mensch und Maschine schaffen wird. Die ersten Elemente dieses Fortschritts, wie Spurhalteassistenten, Notbremsassistentensystemen finden sich in den heutigen Autos wieder. Die Verordnung (EU) 2019/2144, welche Teil des Dritten Mobilitätspakets ist, schreibt weitere Assistenzsysteme und Überwachungssysteme vor. Darunter finden sich folgende Systeme:

- intelligenter Geschwindigkeitsassistent,
- Fahrer-Müdigkeitserkennung und -Aufmerksamkeitswarnsystem,
- fortgeschrittene Ablenkungserkennung,
- Notbremslichter,
- Systeme für die Erkennung beim Rückwärtsfahren,
- Unfalldatenspeicher,
- präzise Reifendrucküberwachung.

Hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit von Fahrzeugen ist das Ziel der Kommission die Dekarbonisierung des Verkehrs zu erreichen, die Kommission sieht auch da eine große Chance in vernetzten und automatisierten Fahrzeugen, die durch ihre Effizienz die Verkehrsbelastung verringern und dadurch auch die CO₂ Emissionen senken werden.⁴

Die Kommission bezeichnet die die vernetzte und automatisierte Mobilität als nächste Etappe auf dem Weg in Zukunft, dabei sollen sie nicht nur die Mobilität sicherer machen sondern das Car-Sharing erleichtern und Nutzern, die auf Grund des Alters oder Gesundheitlichen Einschränkungen nicht nutzen können die Nutzung von Mobilitätsdiensten mittels selbstfahrenden Autos ermöglichen.

In Anbetracht der Entwicklungen in Zeiten des COVID-19 Lockdowns im 2. Quartal des Jahres 2020 und der Tatsache, dass in letzter Zeit Politiker die Mathematik über Freiheitsbeschränkungen entscheiden lassen, stellt sich folgende Fragen:⁵ Ist ein Mensch hinter dem Steuer eines Autos nicht für sich oder andere Menschen zu gefährlich, dass man ihm Autofahren künftig noch erlauben soll? Ist der Mensch als Autofahrer nicht zu wenig effizient und sein Umgang mit der Energie nicht zu verschwenderisch, dass man es ihm erlauben soll das Auto selbst zu lenken? Wird das Auto künftig den Fahrer selbst anzeigen müssen?

⁴ Vgl COM 2018 675 final.

⁵ Vgl *Piska/Neulinger*, „Covid-19: Wenn Politiker die Mathematik über Freiheitsbeschränkungen entscheiden lassen.“

3. Forschungsfrage und Forschungsmethode

3.1. Forschungsfrage

In der Dissertation möchte ich de lege lata aufzeigen welche Eingriffe sich insbesondere im Bereich des Grundrechtes auf Datenschutz und sowie Eigentum und der persönlichen Handlungsfreiheit im Falle der Anwendung von den in der VERORDNUNG (EU) 2019/2144⁶ vorgeschriebenen Fahrassistenzsystemen ergeben. De lege ferenda möchte ich folgende Aspekte analysieren:

- Welche grundrechtlichen Probleme können sich beim Einbau von Fahrassistenzsysteme in Kraftfahrzeugen, die das Übertreten von Verkehrsvorschriften unmöglich machen, mit dem Ziel das Ziel der Vision Zero zu erreichen, ergeben?
- Ist es aus grundrechtlicher Sicht erlaubt, sofern die Systeme zum Autonomen Fahren soweit ausgereift sein werden, zu verbieten ein Auto selbst zu lenken, um das Ziel der Vision Zero zu erreichen?
- Ist es aus grundrechtlicher Sicht erlaubt, sofern die Systeme zum Autonomen Fahren soweit ausgereift sein werden, zu verbieten ein Auto selbst zu lenken, um das Ziel der Senkung des Energieverbrauchs des Verkehrs zu erreichen?
- Kann der Eigentümer eines Kraftfahrzeuges dazu verpflichtet werden es auf einer Carsharing Plattform anzubieten, damit das Ziel weniger KFZ in einem Gebiet zu haben, erreicht werden kann?
- Können Hersteller von Kraftfahrzeugen dazu verpflichtet werden, dass die Autos Gesetzesübertretungen des Fahrers automatisch an die Behörden melden?

3.2. Forschungsmethode

Als Untersuchungsmaterial dienen technische Dokumentationen von Kraftfahrzeugen und den betreffenden Fahrassistenzsystemen und einschlägige unionsrechtliche und nationale Regelungen.

4. Vorläufiges Inhaltsverzeichnis der Dissertation

Einleitung

Technische Grundlagen

Grundlegendes zu Fahrassistenzsystemen

⁶ Die dazugehörigen Delegierten Verordnungen muss die Kommission noch erlassen.

Grundlegendes zum automatisierten und autonomen Fahren

Grundlegendes zur vernetzten Mobilität

Betroffene Grundrechte:

Grundrecht auf Datenschutz

Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens

Recht auf Unverletzlichkeit des Eigentums

VERORDNUNG (EU) 2019/2144 und die neuen Assistenzsysteme

Vorstellung des jeweiligen Systems

Eingriffe in Grundrecht auf Datenschutz

Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens

Eingriff in das Recht auf die Unverletzlichkeit des Eigentums

Autofahren der Zukunft:

Können Hersteller von Kraftfahrzeugen dazu verpflichtet werden, dass Autos selbst Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung an die Behörden melden?

Können Menschen dazu verpflichtet werden Ihr Auto auf einer Carsharing Plattform anzubieten, um das Ziel die Zahl der Autos zu verringern zu erreichen?

Kann der Gesetzgeber Menschen verbieten ihre Autos selbst zu lenken, um das Ziel der Vision Zero zu erreichen?

Eingriff in die Unverletzlichkeit des Eigentums

Eingriff in das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens

Können wir den Menschen verbieten ihre Autos selbst zu lenken, um die Umwelt zu schützen?

Eingriff in die Unverletzlichkeit des Eigentums

Eingriff in das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens

Conclusio

5. Vorläufiges Literatur und Quellenverzeichnis

Bücher:

Berka/Binder/Kneihls, Die Grundrechte²

E. Hilgendorf. "Automatisiertes Fahren Als Herausforderung Für Ethik Und Rechtswissenschaft." Handbuch Maschinenethik

I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger (Hrsg), Autonomes Fahren und Recht (2017)

Maurer, Markus (Hg). *Autonomes Fahren : Technische, Rechtliche Und Gesellschaftliche Aspekte*.

On the Road to VISION ZERO, vision- DAS-ZF-MAGAZIN, 1/2017

Reith, Das vernetzte Automobil Im Konflikt zwischen Datenschutz und Beweisführung

Roßnagel/Hornung (Hg) Grundrechtsschutz im Smart Car Kommunikation, Sicherheit und Datenschutz im vernetzten Fahrzeug

Schwichtenberg, Datenschutz in drei Stufen Ein Auslegungsmodell am Beispiel des vernetzten Automobils, DuD Fachbeiträge (2018),

Windsteiger, Autonomes Fahren, materiellrechtliche Haftung nach ABGB, EKHG und PHG und versicherungsrechtliche Deckung nach KHVG und AKHB

Kommentare

Bresich/Dopplinger/Dörnhöfer/Kunnert/Riedl, DSG

Feiler/Forgo, EU-DSGVO EU-Datenschutz-Grundverordnung: Kurzkomentar,
Grabenwarter/Frank, B-VG – Bundes-Verfassungsgesetz und Grundrechte

Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar²

Knyrim (Hrsg), Der DatKomm – Praxiskommentar zum Datenschutzrecht – DSGVO und DSG

Marzi, Pallwein-Prettner, Datenschutzrecht

Pollirer/Weiss/Knyrim/Haidinger, DSG⁴

Artikel:

ALJ 2/2016, 109–121

Bezemek, Allgemeine Handlungsfreiheit im System der österreichischen Bundesverfassung,

Eckstein, Der Schutz des Menschen vor sich selbst als Eingriffslegitimation?, *juridikum* 2017, 429

Kaltenegger, Zehn Grundsätze zur Entwicklung des autonomen Fahrens, *ZVR* 2018/232

Leisner-Egensperger, Verwaltungsrechtliche Alkoholverbote im Spiegel der Rechtsprechung, *RFG* 2018[02]

Merli, Die allgemeine Handlungsfreiheit, *JBL* 1994, 233

Mielchen, Verrat durch den eigenen PKW- wie kann man sich schützen?, *SVR* 2014, 81

Molavi Vasse'i, Erwartungen an den Rechtsstaat in der digitalen Transformation, *JRP* 2020, 38

Petit, Artificial intelligence and automated law enforcement – A review paper

Stingl, "Smart Cars und der Datenschutz". Datenschleuder oder sinnvolle Datenverwendung?,
Jahrbuch Datenschutzrecht 2016, 163 (163)

Online (Datum letzter Abfrage:28.11.2020):

https://staatsrecht.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/i_staatsrecht/Piska/Veranstaltungen/covid19_gem_Anton_Neulinger.pdf

<https://www.welt.de/wirtschaft/article191108975/Automatische-Tempobeschaerung-EU-bremst-ab-2022-alle-Neuwagen-aus.html>

https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-01/autonomes-fahren-selbstfahrende-autos-sicherheit-deutschland-autofahrer?utm_referrer=https%3A%2F%25%2E2%80%A6

<https://www.zeit.de/kultur/2020-02/verkehrssicherheit-automatisierung-kuenstliche-intelligenz-auto-strafvollzug/komplettansicht?print>

<https://www.derstandard.at/story/2000112313614/autonome-autos-langsam-abschluss-vom-sicherheitsrisiko-mensch>

<https://kurier.at/meinung/das-juristische-totschlagargument-vom-menschenleben/400814570>

<https://www.heise.de/news/Missing-Link-Wie-KI-das-menschliche-Handlungsvermoegen-untergraebt-4726359.html?view=print>

Strategiedokumente /Gutachten:

Alonso Raposo, M. (Ed.), et al. The future of road transport - Implications of automated, connected, low-carbon and shared mobility,

Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen - EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 –

EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“

Horizon 2020 Commission Expert Group to advise on specific ethical issues raised by driverless mobility (E03659). Ethics of Connected and Automated Vehicles: recommendations on road safety, privacy, fairness, explainability and responsibility. 2020. Publication Office of the European Union: Luxembourg

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Europa in Bewegung-

Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle, COM(2017) 283 final vom 31.5.2017

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen- Verwirklichung emissionsarmer Mobilität- Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt, COM(2017) 675 final vom 8.11.2017

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen- Europa in Bewegung- Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher vernetzt und umweltfreundlich, COM(2018) 293 final vom 17.5.2018.

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen- Der europäische Grüne Deal-, COM(2019) 640 final vom 11.12.2019

Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“ SWD(2019) 283 final vom 19.6.2019

Schlussfolgerungen des Rates zur Straßenverkehrssicherheit - zur Unterstützung der Erklärung von Valletta vom März 2017 - Schlussfolgerungen des Rates (8. Juni 2017)

The Report of the High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union (GEAR 2030)

Weichert, Datenverarbeitung und Datenschutz bei Tesla-Fahrzeugen -Kfz-Automation und informationelle Selbstbestimmung

Rechtsgrundlagen:

Bundesgesetz zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten (Datenschutzgesetz – DSGVO)StF: BGBl. I Nr. 165/1999

Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 – KFG. 1967) StF: BGBl. Nr. 267/1967

Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG ("Datenschutz-Grundverordnung", DSGVO)

KONVENTION ZUM SCHUTZE DER MENSCHENRECHTE UND GRUNDFREIHEITEN
StF: BGBl. Nr. 210/1958

CHARTA DER GRUNDRECHTE DER EUROPÄISCHEN UNION (2000/C 364/01)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge

VERORDNUNG (EU) 2018/858 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG

VERORDNUNG (EU) 2019/2144 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission