RA Dr. Rainer Knyrim/Mag. Lisa-Maria Fidesser
Preslmayr Rechtsanwälte, Wien

■ jusIT 2008/65, 139

Flottenmanagement und Datenschutz

Immer mehr Unternehmen verwenden moderne Flottenmanagement-Systeme. Hintergrund ist die bessere Möglichkeit, die Mitarbeiter zu überwachen und die leichtere und bessere Kontrolle und Koordinierung der Wartung ihrer LKW. Die datenschutzrechtlichen Besonderheiten von Flottenmanagementsystemen werden in der Praxis oft völlig übersehen.

Deskriptoren: Flottenmanagement, Fahrzeugdaten, personenbezogene Daten, Standortdaten.

Normen: DSG 2000: §§ 4, 6, 8, 9, 17, 18, 32, 51, 52; ArbVG: §§ 96, 96a

1. Beschreibung der Systeme

Es gibt verschiedene Flottenmanagementsysteme. Manche ermöglichen mehr Kontrolle, andere weniger. Einfachere Systeme ermöglichen das Lokalisieren der Fahrzeuge mittels Logfiles oder in Echtzeit auf digitalen Karten. Dadurch kann herausgefunden werden, ob Fahrzeuge außerhalb der planmäßigen Strecke fahren bzw kann das sich örtlich am nächsten befindende Fahrzeug rasch zu einer neuen Fahrt eingeteilt werden.

Komplexere Systeme bieten mehr Möglichkeiten: Neben der „Live"-Übersicht der aktuellen Fahrzeugpositionen der gesamten Flotte auf einer digitalen Karte per GSM- oder Satellitenverbindung und der Ermittlung der gefahrenen Route von Fahrzeug oder Mitarbeiter in der Zentrale ermöglichen solche Systeme auch die permanente Arbeitszeiterfassung (dh die Fahrzeiten) der Fahrer, deren Fahrverhalten (etwa Beschleunigungs- und Bremsverhalten), den Tour- und Routenstatus, den Auftrags- und Ladestatus sowie die Fahrzeugposition. Außerdem werden zeitnah Alarm- und Ereignismeldungen an die Disposition übermittelt. Zur Abrundung wird noch die Möglichkeit der Fernwartung geboten. Das System zeigt an, wann eine Wartung erforderlich ist und speichert nach durchgeführter Wartung die entsprechenden Wartungsdaten. Weiters werden diverseste technische Fahrzeugdaten, wie etwa der Tachometerstand, Öl- und Bremsdruck sowie Kraftstoffverbrauch aufgezeichnet und gespeichert oder sogar laufend übermittelt.

Die Daten können bei diesen Systemen in Berichtsform meist über ein Internet-Portal abgerufen werden. Einige Systeme ermöglichen auch die direkte Integration

dieser Daten in die Lohn- und Gehaltssysteme des Unternehmers.

Je nach Wunsch des Besitzers der Maschine bzw des Fahrzeuges können also unterschiedliche Daten erhoben, gespeichert und anschließend von den Fuhrparkinhabern eingesehen werden.

Flottenmanagementsysteme können auch über ihren Kernbereich hinaus Wirkungen zeigen. Hier einige Beispiele:

Ein Eventausstatter brachte einen seiner LKW in eine Werkstatt. Durch die Standortlokalisierung entdeckte er ihn zu seiner Überraschung in einer viele Kilometer entfernten Stadt. Letztlich stellte sich heraus, dass die Autowerkstatt den in Reparatur befindlichen LKW unzulässigerweise selbst für die Lieferung von Ersatzteilen verwendete.

In einem anderen Fall hatte ein Klein-LKW nach den Wochenenden häufig mehrere 100 km mehr auf dem Tachometer. Mithilfe der Routenauswertung des Flottenmanagementsystems stellte sich heraus, dass ein Mitarbeiter des Unternehmens den LKW an den Wochenenden für ein anderes Unternehmen verwendete.

Weiters wurde aufgrund eines Navigationssystems in Großbritannien ein Gelegenheitsdieb überführt. Der Dieb stieg in einem unbeobachteten Moment in das Fahrzeug und fuhr damit weg. Das Fahrzeug konnte aufgrund des integrierten Navigations- und Lokalisationssystems geortet werden. Die Daten wurden der Polizei weitergeleitet, die den Dieb stellig machte[1].

Diese Beispiele zeigen deutlich, dass mit den heute schon üblichen Flottenmanagementsystemen eine erhebliche Überwachung natürlicher Personen verbunden ist, die wiederum eine klare rechtliche Regelung erfordert.

2. Datenschutzrechtliche Implikationen

Die erste Frage, die sich aus datenschutzrechtlicher Sicht stellt, ist, ob im Rahmen solcher Flottenmanagementsysteme personenbezogene Daten[2] verarbeitet werden; für den Fall der Bejahung stellt sich weiters die Frage, wer Auftraggeber der Datenanwendung ist.

2.1. Fahrzeugdaten werden zu personenbezogenen Daten

„Personenbezogene Daten" sind Angaben über Betroffene, deren Identität bestimmt oder bestimmbar ist; „nur indirekt personenbezogen" sind Daten für einen Auftraggeber, Dienstleister oder Empfänger einer Übermittlung dann, wenn der Personenbezug der Daten derart ist, dass dieser Auftraggeber, Dienstleister oder Übermittlungsempfänger die Identität des Betroffenen mit rechtlich zulässigen Mitteln nicht bestimmen kann[3].

Der europarechtliche Begriff ist enger definiert: Demnach sind „personenbezogene Daten" alle Informationen über eine bestimmte oder bestimmbare natürliche Person[4]. Es sind somit von der Datenschutz-RL juristische Personen nicht erfasst.

Handelt es sich bei dem Käufer des Managementsystems um einen Einzelunternehmer, sind die ihn betreffenden gespeicherten Daten jedenfalls – auch europarechtlich – personenbezogene Daten. Fahrzeugdaten von Fahrzeugen juristischer Personen (etwa einer AG oder GmbH) fallen im Hinblick auf das Unternehmen nur in jenen Ländern unter das Datenschutzrecht, in denen juristische Personen von diesem – wie in Österreich[5] – erfasst sind.

Zu beachten ist aber, dass die reinen Fahrzeugdaten durch Verknüpfung zu personenbezogenen Daten werden können: Zunächst handelt es sich bei den für dieses System benötigten Daten um Daten über Fahrzeuge, nicht um personenbezogene Daten über die Fahrer. Dies etwa, solange lediglich die schnellste Route gewählt und so Treibstoff eingespart werden soll, ohne dass die Route oder der Treibstoffverbrauch fahrerbezogen gespeichert werden. Werden die Fahrzeugdaten aber – etwa über die Dienstpläne oder Fahrzeugzuteilungen – mit bestimmten Fahrern verknüpft, so werden die Fahrzeugdaten zu personenbezogenen Daten der Fahrer. Dies, wenn die Verknüpfung auch die Möglichkeit bietet, die Leistung der Fahrer zu überwachen und etwa zu kontrollieren, ob sie Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten, die geeignetste Fahrstrecken auswählen, ob sie das Fahrzeug „schonend" und ökonomisch verwenden etc. Durch eine solche Datenverknüpfung kann so ein System erhebliche Auswirkungen auf den betroffenen Fahrer haben. Letztlich können regelrechte „Fahrerprofile" erstellt werden, die Fahrer untereinander verglichen und in „Rankings" nach verschiedensten Kriterien ausgewertet werden. Die Fahrer, die sich in den Rankings am unteren Ende befinden, sehen unter Umständen dienstrechtlichen Konsequenzen entgegen, etwa Verwarnungen, Ausfall von Gehaltssteigerungen oder sogar Gehaltseinbußen bis hin zur Kündigung.

2.2. Wer ist für die Verarbeitung der Daten verantwortlich?

Ein „Auftraggeber"[6] ist eine natürliche oder juristische Person, Personengemeinschaft oder Organ einer Gebietskörperschaft beziehungsweise die Geschäftsapparate solcher Organe, wenn sie allein oder gemeinsam mit anderen die Entscheidung getroffen haben, Daten für einen bestimmten Zweck zu verarbeiten, und zwar unabhängig davon, ob sie die Verarbeitung selbst durchführen oder hiezu einen anderen heranziehen[7].

Bei Fahrzeugdatensystemen ist Auftraggeber der Datenanwendung daher jeweils der, der über die Daten „bestimmen" kann, dh anweist, wie und welche Daten verarbeitet werden. Dies kann, wenn das System zur Diebstahlsprävention etwa durch ein Leasingunternehmen eingesetzt wird, das Leasingunternehmen sein. Verwenden der Hersteller, der Händler, die Werkstatt oder der Kunde ein Wartungssystem für Wartungszwecke, so werden diese uU auch parallel Auftraggeber der diesbezüglichen Datenverarbeitung.

Verknüpft der Flottenmanager eines Unternehmens die Fahrzeugdaten mit seinen Fahrern, so wird das Unternehmen zum datenschutzrechtlichen Auftraggeber und ist für die Einhaltung der jeweiligen datenschutzrechtlichen Bestimmungen verantwortlich[8].

1) TomTom Work, Newsletter vom 6. 4. 2008. http://www.tomtomwork.com/de/press/news/2008/2008-04-06.

2) § 4 Z 1 Bundesgesetz über den Schutz personenbezogener Daten, BGBl I 1999/165 (DSG 2000).

3) Näheres siehe *Knyrim*, Datenschutzrecht 14 ff; *König*, Videoüberwachung und Datenschutz – Ein Kräftemessen, in *Jahnel/Siegwart/Fercher*, Aktuelle Fragen des Datenschutzrechts 111 ff.

4) Art 2 lit a der Datenschutzrichtlinie, RL 95/46/EG vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl [1995] L 281).

5) § 4 Z 3 DSG 2000.

6) Näheres bei *Stärker*, Datenschutzrecht (2008) 52 f.

7) § 4 Z 4 DSG 2000.

8) Siehe näher *König*, Videoüberwachung und Datenschutz – Ein Kräftemessen in *Jahnel/Siegwart/Fercher*, Aktuelle Fragen des Datenschutzrechts 120 f.

2.3. Wann ist die Verarbeitung der Fahrzeugdaten zulässig[9]?

Solange die Fahrzeugdaten in nichtpersonenbezogener Form verarbeitet werden, dürfen diese, obwohl sie unter das DSG 2000 fallen[10] – in den Grenzen des allgemeinen Geschäfts- und Betriebsgeheimnisses –, vom Unternehmen, dem das Fahrzeug gehört, selbst, aber uU auch von Dritten verarbeitet werden. Ein Fall wäre die Lokalisierung eines „verschollenen" Fahrzeuges durch den Leasinggeber im Einzelfall. Dies müsste unserer Meinung nach aufgrund der überwiegenden berechtigten Interessen[11] des Leasinggebers auch ohne vorherige Zustimmung des Unternehmens zulässig sein, da im Fall der Einholung der Zustimmung der Leasingnehmer über das System „vorgewarnt" wäre und es, bevor das Fahrzeug „verschwindet", vorsorglich deaktivieren oder demontieren würde[12]. Es ist allerdings darauf zu achten, dass das System nur für solche Fälle aktiviert wird und nicht permanent Daten an den Hersteller ohne das Wissen des Unternehmens sendet. Ein permanenter Datenfluss an den Hersteller, Generalimporteur, Händler oder die Werkstatt, der mit manchen Systemen möglich ist, sollte nur mit Wissen und Zustimmung des betroffenen Unternehmens und zu einem vordefinierten Zweck stattfinden. Dies, damit sich die jeweiligen datenschutzrechtlichen Verantwortlichen nicht dem Vorwurf des mangelnden Schutzes der Daten der juristischen Personen aussetzen.

Mit den Fahrern verknüpfte und somit personenbezogene Fahrzeugdaten dürfen nur für festgelegte, eindeutige und rechtmäßige Zwecke erhoben und nicht in einer mit diesen Zweckbestimmungen nicht zu vereinbarenden Weise weiterverarbeitet werden[13]. Sie müssen auch den Zwecken entsprechen, für die sie erhoben und/oder weiterverarbeitet werden, dafür erheblich sein und nicht darüber hinausgehen[14]. Es muss also von vornherein klar definiert sein, zu welchen Zwecken und auf welche Art die Daten verarbeitet werden und davon darf später nicht ohne Weiteres abgegangen werden[15].

Die Verarbeitung personenbezogener Fahrzeugdaten bedarf weiters eines datenschutzrechtlichen Rechtfertigungsgrundes[16]. Bei Flottenmanagementsystemen kommt dafür idR nur eine freiwillige, ohne jeden Zweifel gegebene Zustimmung[17] der betroffenen Personen in Betracht[18], sofern nicht vom Unternehmen glaubwürdig argumentiert werden kann, dass das System für den Betrieb des Fuhrparks unerlässlich ist und die Interessen des Unternehmens den datenschutzrechtlichen Interessen der einzelnen Mitarbeiter vorgehen. Eine solche Zustimmung kann allerdings jederzeit widerrufen werden, wobei die Daten danach nicht mehr verarbeitet werden dürfen.

Zu beachten ist weiters, dass uU auch strafrechtlich relevante Daten verarbeitet werden, nämlich dann, wenn Missbrauchsfälle dokumentiert werden[19]. Es handelt sich um eine „besondere Kategorie personenbezogener Daten", sodass die Daten besonders geschützt sind und nur unter besonderen Voraussetzungen verarbeitet werden dürfen[20]. Es bedarf in diesem Fall der Vorabkontrolle und -genehmigung der Datenanwendung durch die Datenschutzkommission[21]. Weiters ist für personenbezogene Daten zu beachten, dass das österreichische Datenschutzgesetz verschiedene formelle Registrierungs- und Genehmigungspflichten für die Datenverarbeitung durch den jeweiligen datenschutzrechtlichen Auftraggeber vorsieht. Dies sind vor allem die Pflicht zur Meldung einer Datenanwendung beim Datenverarbeitungsregister[22] sowie etwaige Genehmigungen durch die Datenschutzkommission[23]. Überdies dürfen jegliche Datenübermittlungen (es genügt schon die Zwischenspeicherung auf einem Server) über die EU-Grenzen hinaus (mit einigen Ausnahmen) nur unter besonderen Voraussetzungen durchgeführt werden, etwa nach Abschluss von Datenschutz-Verträgen, die in Österreich vorab bei der Datenschutzkommission zur Genehmigung einzureichen sind[24].

Bei der Einführung von Flottenmanagementsystemen, die eine Verlinkung zu einzelnen Mitarbeitern ermöglichen, sollte auch nicht auf mögliche arbeitsrechtliche Verpflichtungen, wie zB erforderliche Betriebsvereinbarungen, vergessen werden[25]. Eine Betriebsvereinbarung ist vor allem dann erforderlich, wenn die Mitarbeiter mit Hilfe der Software einer ständigen Überwachung und Kontrolle ausgesetzt sind[26].

Die Hersteller und Händler solcher Flottenmanagementsysteme – seien es die LKW-Hersteller selbst, die solche Systeme einbauen, oder Soft- und Hardwarehersteller, die diese als Zusatzsysteme anbieten, sollten daher ihre Kunden beim Verkauf auf die datenschutzrechtlichen Erfordernisse, die beim Betrieb derartiger Systeme bestehen, aufmerksam machen, dh entsprechend informieren. Andernfalls kommt es uU zu einer Haftung der Hersteller und Händler wegen Verletzung vorvertraglicher Aufklärungspflichten, da sich bei Nichtwissen und daraus resultierender Nichtbeachtung von datenschutzrechtlichen oder auch arbeitsrechtlichen Erfordernissen für den Nutzer des Systems erhebliche Konsequenzen ergeben können. Diese reichen vom Verbot der Nutzung des Systems[27] über zivilrechtliche Schadenersatzklagen[28] bis zu empfindlichen Geld- und Haftstrafen, ganz abgesehen von negativen Medienberichten (Stichwort: „Mitarbeiterüberwachungsskandal"). Konkret drohen Verwaltungsstrafen bis zu 18.890 €[29] oder – bei Datenverwendung in Gewinn- oder Schädigungsabsicht – sogar Freiheitsstrafe bis zu einem

9) Näher siehe *Dohr/Pollirer/Weiss*, DSG² zu § 6 DSG; *Knyrim*, Datenschutzrecht 81 ff.
10) Siehe bereits oben: Nach § 4 Z 3 DSG 2000 fallen auch Firmendaten unter das Datenschutzrecht.
11) § 8 Abs 1 Z 4 DSG 2000.
12) Weiters dazu *Knyrim*, Datenschutzrecht 99 f.
13) § 6 Abs 1 Z 2 DSG 2000.
14) § 6 Abs 1 Z 3 DSG 2000.
15) Siehe *König*, Videoüberwachung und Datenschutz – Ein Kräftemessen in *Jahnel/Siegwart/Fercher*, Aktuelle Fragen des Datenschutzrechts 125 ff; *Knyrim*, Datenschutzrecht 81 ff.
16) § 8 und § 9 DSG 2000.
17) Weiters zur Zustimmung *Knyrim*, Datenschutzrecht 159 ff; *Reimer*, Verfassungs- und europarechtliche Überlegungen zur datenschutzrechtlichen Zustimmung in *Jahnel/Siegwart/Fercher*, Aktuelle Fragen des Datenschutzrechts 183 ff; *Dohr/Pollirer/Weiss*, DSG Anm 15 zu § 4.
18) § 9 Z 6 DSG 2000.
19) Weiters *Knyrim*, Datenschutzrecht 105.
20) § 8 Abs 4 DSG 2000.
21) § 18 Abs 2 Z 2 DSG 2000.
22) § 17 DSG 2000.
23) Siehe zu den Formalitäten weiters *Knyrim*, Datenschutzrecht 25 ff.
24) Siehe *Knyrim*, Datenschutzrecht 126 ff, sowie *Knyrim*, Checkliste Zulässigkeit eines internationalen Datenverkehrs nach DSG 2000, ecolex 2002, 470.
25) Siehe bei *Knyrim/Bartlmä*, Big Brother im Unternehmen, ecolex 2007, 740.
26) § 96 Abs 1 Z 3 ArbVG.
27) § 32 Abs 2 DSG 2000.
28) § 33 DSG 2000.
29) § 52 Abs 4 DSG 2000; „Verfall" der Datenanwendung.

Jahr[30]. Die direkte und primäre Haftung trifft aber jedenfalls die jeweiligen datenschutzrechtlichen Auftraggeber, die die Daten verarbeiten, selbst.

Die Betreiber der Flottenmanagementsysteme sollten die datenschutzrechtlichen Verpflichtungen einhalten und ihre „Hausaufgaben" daher nicht übersehen und etwa entsprechende Zustimmungserklärungen ihrer Mitarbeiter zur Verarbeitung der Daten einholen[31] oder die entsprechenden Formalitäten (etwa Meldungen an das Datenverarbeitungsregister und/oder Genehmigungen durch die Datenschutzkommission) einhalten.

30) § 51 DSG 2000.

31) Ebenso ist die mögliche Betriebsvereinbarungspflicht nach §§ 96, 96a ArbVG zu beachten.

Der Autor:

Dr. Rainer Knyrim ist Rechtsanwalt und Partner bei Preslmayr Rechtsanwälte, Wien, wo er Mandanten in den Schwerpunkten Datenschutzrecht und Informationsweiterverwendungsrecht berät und regelmäßig Vorträge zu diesen Themen hält.

Die Autorin:

Mag. Lisa-Maria Fidesser ist Rechtsanwaltsanwärterin bei Preslmayr Rechtsanwälte.