

NET WORK#10

22.10.2014, Wirtschaftskammer Österreich



Telematik & Co versus Datenschutz

Thomas Riesenecker-Caba

Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt (FORBA)

Standortbestimmung



Report | Datenschutz im Auto

Schädliche Daten-Emissionen
Wem Ihr Auto was über Sie verrät

Das Auto ist ein mobiles Rechenzentrum voller Computer. Deren Speicherflächen sind beständig mit den verschiedensten Daten gefüllt. Nur wenn ein bestimmtes Fahrzeug vermisst wird, können Daten im Hintergrund übertragen. Wir haben bei Herstellern nachgehört, wie sie damit umgehen.

Die Automobilindustrie setzt das Konzept „Internet der Dinge“ um wie kaum eine andere Branche. Die Hersteller sind sich der damit verbundenen Probleme durchaus bewusst. „Jüngere Autos sind heute schon röhrende Rechenzentren mit 1,5 Kilometern Kabeln, mehr als 50 Sensoren und der Rechenleistung von 20 modernen PCs“, sagt VW-Chef Martin Weisskopf und fordert: Das Auto der Zukunft darf kein Daten-Massaker werden.

Werkern schlägt vor, dass die Automobilindustrie eine Selbstverpflichtung zum Datenschutz eingeht. Gute Gewissens, denn Volkswagen steht bei datenschutzrechtlichen Dienstleistungen nach am Anfang. Audi, BMW und Daimler sind da schon weiter. Doch ganz so einfach wird es nicht gehen, schließlich steckt auch die IT-Industrie mit drin. Eines der Chip-Hersteller Nvidia, über unter anderem ein Ausmaß zusammenarbeitet und Prozessen für Infotainment und für visuelle Tachos liefert. Und Google als größter Datensammler, der mit Android Auto zum Ritz-Zulieferer werden möchte – oder die Ritz-Hersteller zu Datenzettelern machen will.

Arbeit im Kreis
Die staatlichen Datenschützer erklären in einem Arbeitskreis, wo bei bestehenden rechtlichen Regelungen für Auto-Besitzer und Fahrer Nachbedarf besteht. Auf der anderen Seite, beim Verband der Automobilindustrie (VDI), bleibt ein weiterer Arbeitskreis über einheitliche Standards.

VDA-Sprecher Eckhart Rottler sagt dazu: „Es geht um Zukunftsthemen wie Vernetzung [...] wobei die Vorgaben aus datenschutzrechtlicher Sicht ganz vorne auf der Agenda stehen.“ Nachfragen zum Datenschutz blühen er aber ab.

Wir haben Audi, BMW und Daimler zum Thema Datenschutz befragt, da diese Premiumhersteller bereits Datensensoren einbauen. Außerdem haben wir uns beim größten europäischen Hersteller Volkswagen erkundigt. Dabei stellen wir fest, dass die Firmenmacher auf das Thema offenbar nicht vorbereitet waren. Auf unsere einfache Frage „Was geschieht mit den Daten?“ lieferten sie nur rudimentäre Antworten, die weiter Fragen aufwarfen. Die mussten sie unterschiedlichen Fachzeitschriften (Denn DatenschützerInnen sind die journalistischen) stellen geworden. Er will erst in Tagung im September darüber über die Hersteller aus Daimler speziell zum Thema veranlassen. Anders ist die Position Mercedes mit-ConnectiveDrive von BMW das heißt datensensoren Sensoren ist.

Unabhängig von solchen Sprechern heute in jedem einzelnen Daten zu Systemzustand und Temperatur sendet und zu überwachbare Anzeigesysteme wie ABS oder ebenfalls vernetzt.

Moderne Fahrzeuge über den Systemzustand den Fahrer heißt das Attention Assist. C-Argentinens das Lenkwheel zur zum Schluß, dass die Fahrer machen, wird ein eine Kofferbasis einlegen

derStandard.at > Wirtschaft > Big Data

International Inland Wirtschaft Web Sport Panorama Etat Kultur Wissenschaft Gesundheit Bildung
Unternehmen Finanzen & Börse Geld ATX Indizes Aktien Fonds Währungen Rohstoffe Zinsen Wato

Wenn das Auto zur Datenkrake wird
REGINA BRÜCKNER
6. Oktober 2014, 14:32

Hersteller arbeiten auf Hochtouren am vernetzten Auto. Ob der Besitzer nur Datenmelkkuh ist oder bei der Verwertung mitreden kann, ist offen

Wien – Moderne Autos können viel. Vor allem jene der Oberklasse. Fahrzeuge, die plötzlich auftauchenden Hindernissen automatisch ausweichen, die einen darauf aufmerksam machen, dass man seinen Mitmenschen zu dicht auf die Fersen rückt, Fahrzeuge, die ohne Zutun des Fahrers einparken. Was elektronische Helferlein heute bieten, ist erst der Anfang, schließlich ist die Autoindustrie eine innovative Branche. Car-to-Car-Kommunikation meint etwa untereinander kommunizierende und sich gegenseitig vor Unfällen oder Staus warnende Autos.



vergrößern (600x495)
Foto: spaci/shigler
Autofahrer unterwegs - na ja, fast. Auch wenn die Antennen an den Helmen anders suggerieren: Datensammelnde Sensoren sind in diesen Seitenkissen nicht eingebaut.



DMTC auto touring sep/14
Das Mobilitätsmagazin des DMTC

Auto & Zweirad im Test
Mazda MX-5, BMW E-Roller, ein Jahr mit dem VW Golf

Leichte Nutzfahrzeuge
Am wichtigsten ist Sicherheit

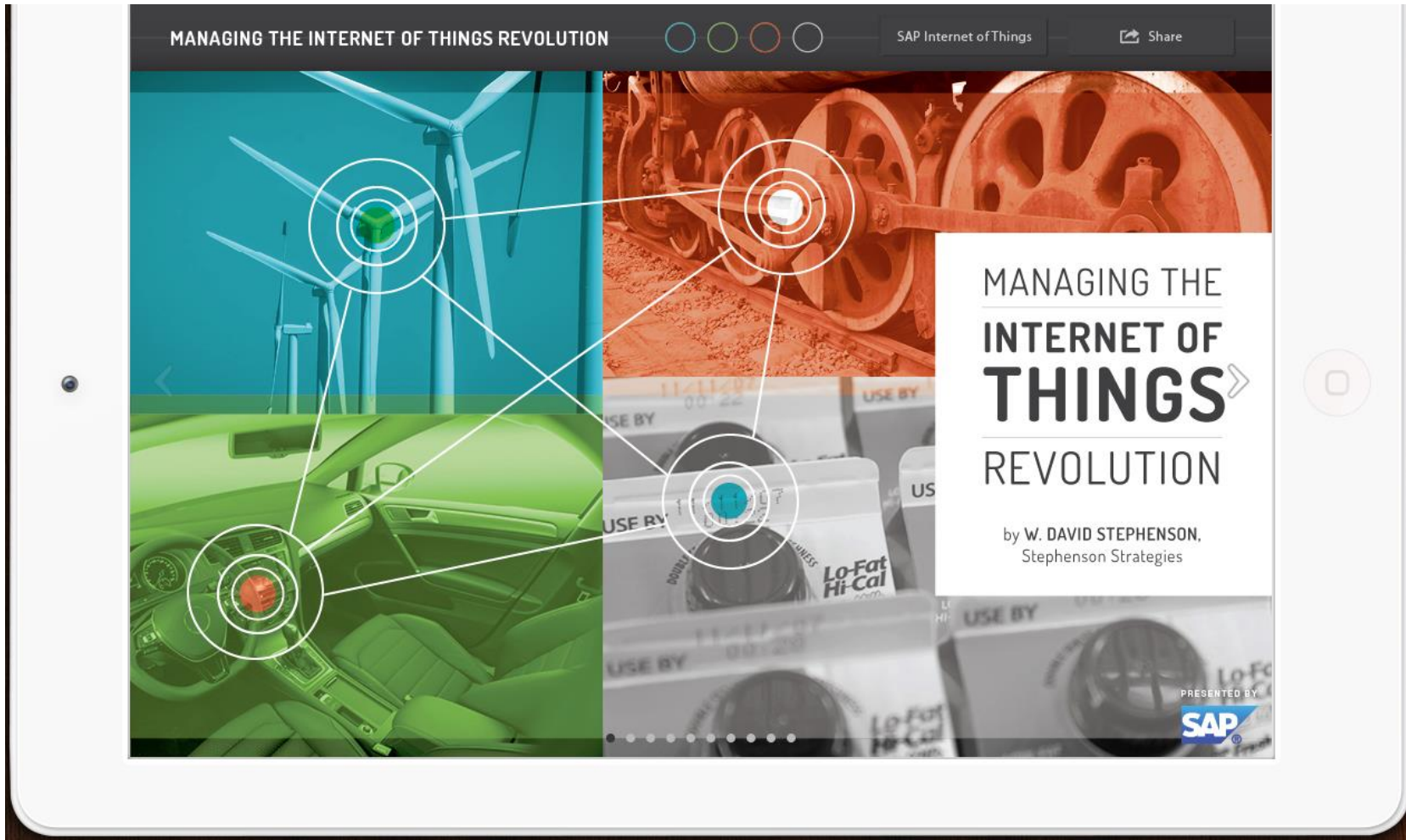
Interview Lewis Hamilton
Der Showstar der Formel 1: Was er mag, was ihn bewegt

Mein Auto. Meine Daten!
Das vernetzte Auto wird Realität. Doch wer all die Informationen nützen darf, die es sammelt und verschickt, ist ungeklärt.

Im Club im Einsatz
Rund um die Uhr
Der DMTC hilft
Seite 67

Seite 14

Standortbestimmung



Standortbestimmung

- Informatisierung der Gesellschaft
 - Informations- und Kommunikationstechnik in allen Lebens- und Arbeitsbereichen
 - Permanente Erreichbarkeit und Zugang zu Information
- ⇒ welche Daten werden von Einzelnen („Betroffenen“) verwendet, welche rechtlichen Bestimmungen liegen zugrunde?

Das Fahrzeug: ein Smartphone auf vier Rädern?

- Sensordaten, Fahrzeugelektronik
 - GPS, Standort
 - Fahrzeug-Apps
-
- Erfassung durch Dritte (GO-Box, Videoerfassung, Dashcam)
 - Daten mitgeführter Produkte (Internet der Dinge, IPv6)

Treibstoffverbrauch
Leerlaufzeiten
Fahrverhalten
Geschwindigkeiten
Km-Stand - Wartungsintervall
Batteriespannung
Ölstand (Motor, Getriebe)
Motoröltemperatur
Motoröldruck
Getriebeöltemperatur
Differenzialöltemperatur
Kühlwasserstand
Kühlwassertemperatur
Gangstellung
Kupplungspedalstellung
Bremsverschleiß
Beleuchtung
Innentemperatur
Außentemperatur
Aktueller Stand Treibstofftank
getankte Menge
Drehzahlwert/Gangstellung
Drehzahlüberschreitungen
Bremspedalbetätigung
....
....

Datenschutzgesetz

§ 4 DSG 2000: „Daten“ („personenbezogene Daten“): Angaben über Betroffene, deren Identität bestimmt oder bestimmbar ist.

DSK Empfehlung: Wenn zu einer Gruppen mehr als fünf Personen zu zählen sind, gewährleistet dies, dass ein Rückschluss auf bestimmte Arbeitnehmer/innen nicht möglich ist.

§ 6 DSG 2000: Daten dürfen nur für festgelegte, eindeutige und rechtmäßige Zwecke ermittelt und nicht in einer mit diesen Zwecken unvereinbaren Weise weiterverwendet werden.

§ 7 DSG 2000: Die Zulässigkeit einer Datenverwendung setzt voraus, dass die dadurch verursachten Eingriffe in das Grundrecht auf Datenschutz nur im erforderlichen Ausmaß und mit den gelindesten zur Verfügung stehenden Mitteln erfolgen.

Arbeitsverfassungsgesetz

§ 91 ArbVG: Der Betriebsinhaber hat dem Betriebsrat Mitteilung zu machen, welche Arten von personenbezogenen Arbeitnehmerdaten er automationsunterstützt aufzeichnet und welche Verarbeitungen und Übermittlungen er vorsieht.

§ 96 ArbVG: Einführung von Kontrollmaßnahmen und technischen Systemen zur Kontrolle der Arbeitnehmer, sofern diese Maßnahmen (Systeme) die **Menschenwürde** berühren.

OGH: Es kommt also auf die **Intensität der Kontrolle** an. Dabei sind die Art der Kontrolle (durch Menschen oder durch Technik), die zeitliche Dauer (Stichproben oder permanente Kontrolle), der Umfang der Kontrolle (Verknüpfung verschiedener Daten) und die dabei erfassten Datenarten (Sensibilität) ausschlaggebend.

Arbeitsverfassungsgesetz

§ 96a ArbVG: Die Einführung von Systemen zur automationsunterstützten Ermittlung, Verarbeitung und Übermittlung von personenbezogenen Daten des Arbeitnehmers, die über die Ermittlung von allgemeinen Angaben zur Person und fachlichen Voraussetzungen hinausgehen. Eine Zustimmung ist nicht erforderlich, soweit die **tatsächliche oder vorgesehene Verwendung** dieser Daten über die Erfüllung von Verpflichtungen nicht hinausgeht, die sich aus Gesetz, Normen der kollektiven Rechtsgestaltung oder Arbeitsvertrag ergeben.

OGH: Für die Frage der "vorgesehenen Verwendung" ist der Leistungsumfang des konkret eingesetzten Programmpakets entscheidend. Die Beurteilung hat daher anhand des gesamten installierten Systems zu erfolgen, dessen Grundlagen dem Betriebsrat offenzulegen sind.

Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz

§ 10 AVRAG: Die Einführung und Verwendung von Kontrollmaßnahmen und technischen Systemen, welche die Menschenwürde berühren, ist unzulässig, es sei denn, diese Maßnahmen werden durch eine Betriebsvereinbarung im Sinne des § 96 Abs. 1 Z 3 ArbVG geregelt oder erfolgen in Betrieben, in denen kein Betriebsrat eingerichtet ist, mit Zustimmung des Arbeitnehmers.

Handlungsfelder in Gesellschaft und Betrieb

- *eCall*: von der Europäischen Union geplantes automatisches Notrufsystem für Kraftfahrzeuge
- *pay as you drive*: Prämienberechnung aufgrund Fahrverhalten
- Ressourcenschonendes Fahren im Güterverkehr

Telematik & Co versus Datenschutz?

DANKE FÜR DAS INTERESSE!

Thomas Riesenecker-Caba

Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt (FORBA)

riesenecker@forba.at

<http://www.forba.at>