

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Sonderheft

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Dezember 2018

12a

421 – 512

ZVR-Verkehrsrechtstag 2018

Themen

Reiserecht

Daten im Verkehr

Straßenverkehrsrecht

Haftungsfragen im Eisenbahnrecht



Schöne neue Logistik-Welt – die Digitalisierung einer Branche

Chancen und Risiken für den Datenschutz

Die Logistik mit ihren zahlreichen Aufgaben bietet einen hervorragenden Nährboden für die Transformation in das digitale Zeitalter der Industrie 4.0. Für die Umsetzung bedarf es der Verarbeitung zahlreicher Daten. Wo natürliche Personen betroffen sind, gilt es, die neue Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)¹⁾ zu beachten. Der Vortrag stellt ausgewählte Technologien in der Transportlogistik vor, impliziert deren Berührungspunkte mit dem Datenschutz und beleuchtet Chancen und Risiken für die Logistikunternehmen im Lichte der neuen Datenschutzregelungen.

Von Daphne Frankl-Templ und Heinz Templ

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
 - 1. Die Entwicklung der Logistik
 - 2. Was bedeutet Digitalisierung und worin besteht ihr Nutzen?
- B. Die Datenverarbeitung in der Logistik im Licht der DSGVO
- C. Neue Technologien in der Transportlogistik und ihre Berührungspunkte mit dem europäischen Datenschutz

- 1. Der E-Frachtbrief
 - a) Einleitung
 - b) Datenschutzrechtliche Implikation
- 2. Die Distributed-Ledger-Technologie
 - a) Einleitung



1) VO (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates v. 27. 4. 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl L 2016/119, 1.

ZVR 2018/238

DSGVO

E-Frachtbrief;
Telematik;
Transportlogistik

- b) Datenschutzrechtliche Implikation
- 3. Telematik im Verkehr
 - a) Einleitung
 - b) Datenschutzrechtliche Implikation
- 4. Empfängergesteuerte Logistik
 - a) Einleitung
 - b) Datenschutzrechtliche Implikation
- D. Chancen und Risiken für den Datenschutz

A. Einleitung

Die Logistik – kurz, die integrierte Planung, Koordination, Durchführung und Kontrolle von Güterflüssen von ihrer Entstehung bis zum Verbrauch (Gabler Wirtschaftslexikon) – bietet einerseits zahlreiche komplexe Prozesse, um Güter von A nach B zu transportieren, und andererseits zahlreiche Teilnehmer, die sich diese Aufgaben aufteilen. Ein reibungsloses internationales Zusammenspiel bedarf zahlreicher Ressourcen und einer aufwendigen Verwaltung, die bisher größtenteils abseits der digitalisierten Möglichkeiten umgesetzt wird.

1. Die Entwicklung der Logistik

Die Logistik, wie wir sie heute kennen, nahm ihren Ursprung in der Materialbeschaffung für militärische Zwecke. Die Sicherstellung des Nachschubs, der leichtere Transport durch gut ausgebaute Straßen und die Versorgung der Truppen wurden erstmals von den Römern auf professionelle Weise organisiert. Das Militärwesen war es freilich auch bis in die jüngere Geschichte hinein, das die Professionalisierung (und Industrialisierung) der Logistik vorantrieb. Nach dem Zweiten Weltkrieg verließen die ersten Militärlogistiker die Streitkräfte und wechselten in der anziehenden Weltwirtschaft in die oft besser bezahlte zivile Logistikbranche und revolutionierten diese.

Bereits im Jahr 1956 wurde dann auch das Übk über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) geschlossen, welches in Österreich mit BGBl 1961/138 ratifiziert wurde.

Die Regelungen der CMR stellen im Verhältnis zu nationalem Recht – UGB (Frachtrecht) und ABGB (Werkvertrag) – Spezialnormen dar. Die Bestimmungen der CMR gehen daher den Bestimmungen des ABGB und UGB vor.

Mit der voranschreitenden Mobilitätsentwicklung in der zweiten Hälfte des 20. Jhd, dem Trend zur Globalisierung und der damit weitestgehend zeitlich einhergehenden Entwicklung der technischen Möglichkeiten waren der modernen Logistik beinahe keine Grenzen mehr gesetzt.

Die vierte industrielle Revolution – die Industrie 4.0 –, in deren Frühstadium wir uns derzeit befinden, besteht in ihrem Kern in der immer weiter voranschreitenden und immer mehr Lebensbereiche umfassenden Digitalisierung. Der Begriff Digitalisierung wird heute schon inflationär verwendet und oft mit anderen technologischen Begriffen verwechselt. Wir wollen uns daher dem Begriff der Digitalisierung näher widmen, um ihn in weiterer Folge den verschiedenen Technologien besser zuordnen zu können.

2. Was bedeutet Digitalisierung und worin besteht ihr Nutzen?

Die Digitalisierung bedeutet in ihrem Kern das Erheben, Speichern, Erfassen, Verarbeiten, Verknüpfen, Überwachen und nicht zuletzt das Archivieren von zunächst lebensbezogenen, also im weitesten Sinn analogen (nicht digitalen), Sachverhalten mit automationsunterstützten Systemen.

Im modernen Datenschutzrecht der EU hat man sich hinsichtlich der Begriffsbestimmungen dahingehend verständigt, dass der Terminus „Verarbeitung“ von Daten als Überbegriff für deren Handhabung und den rechtlichen Rahmen dafür gelten soll. Im postindustriellen Zeitalter geht man freilich weiter, in dem mit der Digitalisierung eine weitestgehend automationsgesteuerte Produktion möglich werden soll; Menschen, Maschinen, Anlagen, Logistik und Produkte sollen in der Industrie 4.0 miteinander effizient interagieren, was eine „Datenverarbeitung“ bedingt, konzeptionell aber wohl weit darüber hinausgeht. Basis ist die Verfügbarkeit aller relevanten Informationen in Echtzeit durch Vernetzung aller an der Wertschöpfung beteiligten Instanzen sowie die Fähigkeit, aus den Daten den zu jedem Zeitpunkt optimalen Wertschöpfungsfluss abzuleiten. Durch die Verbindung von Menschen, Objekten und Systemen entstehen dynamische, echtzeitoptimierte und selbst organisierende, unternehmensübergreifende Wertschöpfungsnetzwerke, die sich nach unterschiedlichen Kriterien, wie bspw Kosten, Verfügbarkeit und Ressourcenverbrauch, optimieren lassen.²⁾

Egal ob im staatlichen Bereich oder im privatwirtschaftlichen Bereich eingesetzt, ist der augenscheinliche Hauptnutzen der Digitalisierung eine Steigerung der Effizienz von Prozessen. Sie führt zur Entwicklung neuer Geschäftsmodelle, ja sie eröffnet „Räume“ für Produkte und Dienstleistungen, die es bislang nicht gegeben hat. Diese neuen Entwicklungen stellen unser Rechtssystem immer wieder vor Herausforderungen, weshalb sich eine moderne Gesellschaft naturgemäß auch immer die Frage nach dem Preis, den wir für die Vorteile, die die Digitalisierung zweifellos mit sich bringt, bereit sind zu zahlen, stellen muss. Was kostet uns die Digitalisierung?

Spätestens mit den ersten großen Datenscandalen rund um die Internetgiganten Facebook und Co ist auch die Sensibilität der Bevölkerung für die Schattenseiten der digitalen Welt gestiegen. Die Digitalisierung bedeutet auf der einen Seite häufig auch die Beschneidung von Grund- und Freiheitsrechten unter dem Deckmantel der Verbrechensbekämpfung und auf der anderen Seite den Kontrollverlust von staatlicher Hoheitsmacht in selbstorganisierten digitalen Systemen.

2) *BMVIT*, Industrie 4.0 und ihre Auswirkungen auf die Transportwirtschaft und Logistik, 2015/12, 6, www.bmvit.gv.at/innovation/publikationen/verkehrstechnologie/downloads/industrie_4_0.pdf (Stand 20. 9. 2018).

B. Die Datenverarbeitung in der Logistik im Licht der DSGVO

Die DSGVO gilt seit 25. 5. 2018 in der EU und in Österreich. Sie dient dem Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch Verantwortliche. Dazu gehören Angaben wie der Name, Adresse, Kfz-Kennzeichen, aber auch besondere Kategorien von Daten, wie etwa Gesundheitsdaten etc, die es – auch in Kombination – ermöglichen, eine Person zu identifizieren. Verantwortliche – und damit häufig Unternehmen – müssen eine Reihe von Grundsätzen bei der Verarbeitung beachten. Es muss ua entweder die Einwilligung der natürlichen Person eingeholt werden, deren Daten verarbeitet werden, oder die Datenverarbeitung zwecks Vertragserfüllung oder einer anderen rechtlichen Verpflichtung bzw der Wahrnehmung lebenswichtiger Interessen erfolgen – kurzum eine Rechtsgrundlage haben. Es gilt ua, die Prinzipien der „Datensparsamkeit“, der Integrität und der Vertraulichkeit zu wahren, und es besteht eine Rechenschaftspflicht gegenüber der Person, dessen personenbezogene Daten verarbeitet werden.

Die Bestimmungen der DSGVO im Detail zu erläutern, würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen, daher widmen wir uns vor allem den personenbezogenen Daten, die typischerweise in der Logistik verarbeitet werden. Diese können vorab in zwei Gruppen eingeteilt werden: erstens Daten von Kunden, welche im B2C-Bereich verarbeitet werden. Dazu gehören Name, Adresse, Geburtsdatum, Kontonummer, Bonität, Warenbestellungen, die möglicherweise auch die Verarbeitung besonderer Datenkategorien (Gesundheitsdaten etc) ermöglichen, sowie Informationen über Gewohnheiten der Kunden, zB wann ist dieser zuhause, wohin bekommt er das Paket zugestellt, Zugangsinformationen etc.

Die zweite für den Datenschutz relevante Gruppe sind die Mitarbeiter des Logistik- und Transportunternehmens. Neben den, für jeden Mitarbeiter unabhängig davon, in welcher Branche er tätig ist, relevanten persönlichen Daten sind in der Transportlogistikbranche die Informationen, die zB mittels Telematikdiensten erhoben werden, besonders interessant. Dazu gehören Standort- und Fahrdynamikdaten, die einerseits ein sog Tracking der Waren ermöglichen, aber andererseits ein detailliertes Fahrprofil des Fahrers erstellen können. Auch die Datenverarbeitung für nicht betriebsnotwendige, vertragsbasierte Dienste,³⁾ zB zwecks Unterhaltung und Infotainment, könnte in Zukunft interessant werden, wenn der Arbeitgeber darin Einblick bekommt.

C. Neue Technologien in der Transportlogistik und ihre Berührungspunkte mit dem europäischen Datenschutz

Die für diesen Beitrag ausgewählten Technologien bieten keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Spannende Themen wie Physical Internet, das „analog“ dem digitalen Internet in Zukunft eine grenzenlose standardisierte Transportleistung, jederzeit für jeden verfügbar, effizient und kostensparend, ermöglichen wird, oder

Tracking im Warenverkehr, also der Einsatz einer intelligenten Software, um Produkte im Warenverkehr nachverfolgen zu können, um ua Konsumenten Informationen über Provenienz, Umwelt- und Arbeitsbedingungen liefern zu können, werden hier nur am Rande beleuchtet.

1. Der E-Frachtbrief

Der elektronische Frachtbrief („E-Frachtbrief“) ist keine besonders neue Technologie, er vermittelt ein wenig den Status quo in der Logistik- und Transportbranche.

a) Einleitung

Wie bereits oben angedeutet, finden sich sowohl im supranationalen als auch im nationalen Recht Regelungen über das Frachtgeschäft. IWR regeln dabei das UGB, das AGBG und in Spezialnormen des CMR das Frachtgeschäft an sich. Der Frachtführer kann zunächst nach § 426 UGB die Ausstellung eines Frachtbriefs verlangen. Dieser muss nicht in Papierform ausgestellt werden. Vom Zustandekommen eines Frachtvertrags hängt die Ausstellung eines Frachtbriefs aber nicht ab. Dieser kann auch konsensual geschlossen werden. Wird aber ein Frachtbrief ausgestellt, muss er den Inhaltserfordernissen der CMR entsprechen. Er hat Inhalts-, Quittungs- und Beweisfunktion und ist vom Frachtführer in drei Originalausfertigungen mitzuführen. Der Frachtbrief muss vom Absender und vom Frachtführer unterzeichnet werden. Die erste Ausfertigung erhält der Absender, die zweite begleitet das Gut, die dritte behält der Frachtführer (Art 5 Z 1 CMR).

Der E-Frachtbrief ist im Zusatzprotokoll v 20. 2. 2008 umgesetzt worden. Die Umsetzung bzw die Ratifikation des Protokolls von wesentlichen Staaten steht aber aus. Deutschland und Österreich sind etwa nicht Teil des Zusatzprotokolls. Die erste Fahrt mit dem E-Frachtbrief im europäischen Raum fand überhaupt erst im Jahr 2017 zwischen Spanien und Frankreich statt. Die Umsetzung soll auf Basis von verschiedenen Signaturverfahren geschehen.

Durch die zögerliche Umsetzung des Protokolls ist es nicht verwunderlich, dass zahlreiche Unternehmen auf eigene Lösungen setzen und sich ua der Blockchain-Technologie (s dazu unten) bedienen, um entsprechende effiziente Lösungen evaluieren und einführen zu können. Hervorzuheben ist hier in den letzten Jahren vor allem die Fa *Bosch*, die mit zahlreichen weiteren Unternehmen die Trusted-IoT-Alliance ua zum Einsatz in der Lieferkettenlogistik gegründet hat, und der Logistikkonzern *Maersk*, der schon testweise auf die Blockchain-Technologie setzt. Zukünftig sollen die Frachtpapiere in einer gemeinsamen Blockchain für Spediteure, Reedereien, Häfen und Zollbehörden verwaltet werden.⁴⁾ →

3) *Kunnert*, Die datenschutzkonforme Vernetzung des Automobils, CR 2016, 509.

4) *Die Presse*, Big Business kapert die Blockchain, 14. 7. 2016 (Premium-Artikel).

b) Datenschutzrechtliche Implikation

Der Umstand, dass Frachtbriefe im internationalen Güterverkehr eingesetzt und hauptsächlich von großen Speditionen und Frächtern verwendet werden, lässt den Rückschluss zu, dass in datenschutzrechtlicher Hinsicht wenig bis keine Regelungen für die Akteure zu beachten sind. Gilt doch das neu gefasste europäische Datenschutzrecht für den Schutz der Daten natürlicher Personen. Daten juristischer Personen unterliegen nicht dem Regelungsregime der DSGVO bzw. des österr. DSG 2018. Das österr. Recht hat bis zur Neufassung des DSG 2000 auch noch die Daten juristischer Personen der Anwendung der DSG unterworfen; diese Hürde ist aber mit Inkrafttreten der DSGVO mit 25. 5. 2018 gefallen.

2. Die Distributed-Ledger-Technologie

a) Einleitung

Die Distributed-Ledger-Technologie beschreibt im weitesten Sinn eine Technologie, die sich dezentrale – dh über das gesamte Netz verstreute – Transaktionsdatenbanken zu Nutze macht, um über speziell dafür geschaffene Protokolle zu bestimmten Ergebnissen zu kommen. Die Blockchain als Teil eines Distributed-Ledger-Netzwerks verhilft dem Datenstand zu seiner Fälschungssicherheit und Vertrauenswürdigkeit unter den Teilnehmern.

Die Idee der Blockchain-Technologie ist es, die Rolle von Intermediären im Geschäftsleben überflüssig zu machen. Dazu muss man sich die Blockchain wie ein digitales Register vorstellen, das sämtliche Transaktionen in einem Protokoll (sprich: der Blockchain) dezentral speichert. Dieses Register ermöglicht es allen Vertragspartnern, direkt miteinander zu interagieren, ohne dabei auf eine zwischengeschaltete Instanz angewiesen zu sein. Jede einzelne Transaktion erhält dabei einen Zeitstempel und wird mit der vorangegangenen verknüpft. Damit entsteht letztlich eine zusammenhängende Kette aller durchgeführten Geschäftsvorfälle. Durch den Wegfall der Intermediärfunktion sinken die Transaktionskosten radikal. Zudem sind Manipulationen praktisch unmöglich.⁵⁾ Das macht die Blockchain zu einem Tool, mit dem sowohl die Wege von Gütern als auch die immateriellen Werte (wie Verträge, digitales Geld oder Rechte) jederzeit nachvollziehbar sind, sodass sie sicher gehandelt werden können.

Bekannt geworden ist die Anwendung von Blockchain-Technologie im Finanzwesen und in der Energiewirtschaft, doch gerade in der Logistik bietet sie den idealen Anwendungsfall.

b) Datenschutzrechtliche Implikation

Auf den ersten Blick betrachtet ist die Distributed-Ledger-Technologie geradezu ein Paradebeispiel für die gelungene Umsetzung von zahlreichen datenschutzrechtlichen Grundprinzipien, wie sie die DSGVO vorsieht.

Derartig aufgebaute dezentrale Transaktionsnetze und Datenbanken sind meist nach dem Peer-to-peer-Prinzip aufgebaut. Diese besondere Art der Vernetzung bietet gegenüber herkömmlichen Übermittlungs-

protokollen den Vorteil, dass die Kommunikation von außen nicht einsehbar ist.

Überdies findet sich in der Blockchain meist auch eine Zweckbindung für einzelne Transaktionen, ohne die eine Konsensbildung zwischen den Teilnehmern des Netzes nicht möglich wäre.

Schließlich geht die Nutzung der Blockchain häufig auch mit einer Pseudonymisierung der einzelnen Transaktionen und Teilnehmer einher, die – was den Finanzsektor betrifft – etwa erst dann aufgehoben wird, wenn ein Teilnehmer einen Bestandteil seiner Kryptowährung versilbern möchte und damit aus der Anonymität heraustritt.

Damit wären die Prinzipien der Vertraulichkeit, der Datenintegrität, der Zweckgebundenheit, der Richtigkeit und nicht zuletzt der Rechtmäßigkeit – und damit auch eine Mehrheit der in der DSGVO festgelegten Grundsätze der Datenverarbeitung – gewahrt.

Die Kehrseite der Medaille bedeutet aber, dass Individualrechte in einer auf kumulierten Konsens basierenden Technologie meist wenig durchsetzungsstark sind.

Wesensimmanent ist der Distributed-Ledger-Technologie nämlich, dass Änderungen im gemeinsamen Datenstand nur gemeinsam herbeigeführt werden können. Infolge der dezentralen, speicher- und rechenintensiven Datenbanken ist etwa die Löschung von Daten oder deren Übertragbarkeit mit einem erheblichen Aufwand verbunden. Die Durchsetzung von Betroffenenrechten – sei es das Recht auf Auskunft, Löschung, Datenübertragbarkeit, Widerspruch gegen die Datenverarbeitung etc – bedarf zu ihrer Wirksamkeit einer technologischen Anpassung. Das dürfte auch den Umstand erklären, dass sich branchenintern immer mehr Unternehmen auf eigens entwickelte „private“ Lösungen stützen. Da die Blockchain-Technologie auch in Open Source erhältlich ist, unterstützt sie derartige eigene Entwicklungen.

Durch die Einschränkung der Bestimmungen der Datenverarbeitung auf natürliche Personen lässt sich aber diese Technologie besonders gut in Branchen mit einem geringen Aufkommen von personenbezogenen Daten – und damit auch in der Logistikbranche – nutzen.

3. Telematik im Verkehr

a) Einleitung

Ein weiterer Anwendungsfall der Digitalisierung in der Logistik ist wohl der Bereich, der am augenscheinlichsten mit der Logistik in Verbindung gebracht wird – der Straßenverkehr. Die Digitalisierung des Straßenverkehrs ist mit der Umsetzung von intelligenten Verkehrssystemen zwischenzeitig weit vorangeschritten.

Die beiden großen Bereiche in der Telematik sind heutzutage die straßenbasierte Telematik und die fahrzeugbasierte Telematik.

Während die straßenbasierte Telematik hauptsächlich von zentralen Steuerungseinheiten und Kontroll-

5) *PwC Deutschland*, Warum Blockchain auch die Logistik revolutionieren wird, 23. 5. 2017, www.pwc.de/de/transport-und-logistik/warum-blockchain-auch-die-logistik-revolutionieren-wird.html (Stand 20. 9. 2018).

instanzen abgeleitet wird, ist die fahrzeugbasierte Telematik dezentral auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer und deren Kooperation untereinander und jener mit der straßenbasierten Telematik ausgerichtet.

Beiden gemeinsam ist das Ziel der Steigerung des Verkehrsflusses, der Sicherheit und der Unfallvermeidung. Die Liste der Systeme ist lang und reicht straßenseitig von Mautverrechnungssystemen bis zur flächendeckenden Überwachung des höherrangigen Straßenverkehrsnetzes und fahrzeugseitig von der individuellen Unfallprävention durch Fahrerassistenzsysteme (FAS) über den E-Call bis hin zur Kommunikation der Fahrzeuge mit der Verkehrsinfrastruktur (V2I) sowie mit anderen Fahrzeugen (V2V). Auch sei hier in diesem Zusammenhang auf automatisierte/autonome Fahrzeuge verwiesen, welche auf Grundlage der so gesammelten Daten eingesetzt werden können und in der Logistik auch in Form des „Lkw-Platooning“ (mehrere Lkw sind elektronisch miteinander „gekoppelt“ und fahren teilweise autonomisiert in einem „Platoon“⁶⁾ ein sehr spannendes Zukunftsszenario darstellen.

b) Datenschutzrechtliche Implikation

Generell kann festgehalten werden, dass Telematikdienste, solange sie anonyme Daten verarbeiten, keinerlei Grund zur datenschutzrechtlichen Besorgnis bieten. Finden sich aber Berührungspunkte mit der Verarbeitung von personenbezogenen Daten natürlicher Personen, ist von Seiten der Betreiber und Fahrzeughersteller der korrekte Umgang mit den auf diese Art erhobenen Daten einzufordern.

Datenschutzrechtlich von Interesse wird bei der straßenseitigen Telematik sein, dass Einwegkommunikationssysteme, die etwa Informationen über Unfall, Stau, Fahrbahnzustand etc an Endgeräte liefern, keine Datenschutzprobleme bereiten. Bei der Nutzung solcher Dienste im Wege der Datenübertragung und einer möglichen Weiterverarbeitung in Endgeräten (etwa Navigationsgeräte) ist die datenschutzrechtliche Relevanz von der Kombination des Dienstes mit personenbezogenen Daten abhängig (Registrierung).

Bei der Kommunikation V2V oder V2I ist aber darauf zu achten, dass Empfang bzw Übermittlung von Daten möglichst auf der Nutzereinstimmung und auf einer Technik beruhen, die die Identifizierbarkeit einer Person ausschließt. Dies kann etwa unter Zuhilfenahme von wechselnden Pseudonymisierungen geschehen, damit die Verkettung von Informationen nicht zu einer Identifizierbarkeit von Individuen führt.

Das mittlerweile fast zur Standardausstattung eines jeden Frachtführers gehörige GPS-Tracking von Mitarbeitern löst für den verantwortlichen Unternehmer die Verpflichtung der Datenverarbeitung nach der DSGVO aus. Bei Kontrollmaßnahmen, die die Menschenwürde berühren, ist in Betrieben mit einem Betriebsrat eine Betriebsvereinbarung abzuschließen. Zumindest im schweren Güterverkehr ist diese Maßnahme aber nicht notwendig, zumal Lkw kaum zu Freizeitfahrten verwendet werden.

4. Empfänger gesteuerte Logistik

a) Einleitung

Unternehmen in der Logistik und Transportwirtschaft (vA Paketdienste etc) sammeln immer mehr private Daten ihrer Empfänger, um flexible maßgeschneiderte Services anbieten zu können. Der Empfänger soll nahtlos iZm einem Online-Bestellvorgang bestimmen können, wann er/sie, auf welche Weise, wohin seine Sendung geliefert bekommen möchte. Eine der bekanntesten Projekte in diesem Zusammenhang sind die des Online-Händlers *Amazon* mit Zustellrobotern.

Mit von Kunden gesammelten Daten bauen Logistikdienstleister Datenbanken auf, welche in der Lage sein sollen, detaillierte Nutzerprofile zu erstellen. Neben Informationen über die Bonität des Kunden und seine Vorlieben erhalten die Unternehmen auch umfangreiche Angaben über seine Gewohnheiten und Zugangsmodalitäten. Wann ist der Empfänger zu Hause, wo muss geläutet werden, um ins Haus zu kommen, wie kann sein Auto/Briefkasten geöffnet werden, um etwas zu hinterlegen usw.

b) Datenschutzrechtliche Implikation

Die informationelle Trennung von vertraglich notwendigen oder auf Einwilligung basierenden Verarbeitungstätigkeiten von allen nicht im engsten zweckmäßigen Zusammenhang mit dem ursprünglichen Zweck der Datenverarbeitung stehenden Verarbeitungstätigkeiten bei Vertragserfüllung ist für Unternehmen wichtig. Den datenschutzrechtlichen Vorgaben des Art 32 DSGVO (vor allem der Vertraulichkeit) kann so leichter entsprochen werden. Die Einwilligung des Empfängers zur Verarbeitung seiner Daten muss in nachvollziehbarer Weise für jeden einzelnen Verarbeitungszweck getrennt erteilbar und jederzeit zurückziehbar sein. Dies erfordern die Prinzipien der Transparenz und der Zweckbindung. Einwilligungen, die generell eine Vielzahl von Datenübermittlungen und Verarbeitungszwecken abdecken oder in AGB versteckt sind, genügen den Transparenzanforderungen nicht. Wesentlich ist die Beachtung datenschutzrechtlich gebotener Informationspflichten der Unternehmen gegenüber den Betroffenen. Der Empfänger sollte möglichst über den Umfang der Verarbeitung der Daten, die Speicherdauer, die Übermittlungsempfänger etc informiert werden.

Das Prinzip der Zweckgebundenheit der Datenverarbeitung hat zur Folge, dass die Nutzung von Dienstleistungen eines Vertragspartners keinesfalls als Einwilligung gelten, bei einem Subdienstleister persönlichkeitsbezogene Profile anzufertigen und so die einmal gewonnenen Daten mit allfälligen Auftragsverarbeitern zu teilen und so weiterzuverarbeiten. Die immer wieder kolportierten Blacklists von Unternehmern, die am Markt kursieren sollen und wenig solvente Privatkunden katalogisieren, sind hier ein hervorragendes Negativbeispiel. Freilich wird die Existenz dieser Blacklists

6) *Golem.de*, Daimler fährt in den USA mit Lkw im autonomen Konvoi, 26. 9. 2017, www.golem.de/news/platooning-daimler-faehrt-in-den-usa-mit-lkw-im-autonomen-konvoi-1709-130252.html (Stand 20. 9. 2018).

von den Industriegrößten immer wieder verneint. Die Gerüchte darüber halten sich aber hartnäckig.

Die allg. Gefahr einer ungehemmten Datensammlung über Betroffene sollte zumindest innerhalb der EU-Mitgliedsstaaten durch die datenschutzrechtlich konforme Verarbeitung iS der DSGVO gebannt sein. Dies gilt natürlich nicht für die Übermittlung von Daten an Drittländer mit geringem Datenschutzniveau. Hier kann ein Missbrauch wohl auch mit den derzeitigen gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht ausgeschlossen werden.

D. Chancen und Risiken für den Datenschutz

Die rasche Entwicklung der Logistikbranche hin zu immer mehr digitalisierten Einsatzgebieten zeigt, dass ein sensibler Umgang mit den enormen Datenmengen, die von den Marktteilnehmern verarbeitet werden, notwendig ist. Dort, wo es Berührungspunkte mit personenbezogenen Daten gibt, ist aufgrund der gesetzlichen Vorgaben der Aufwand von der Erfassung über die Verarbeitung bis hin zur Archivierung der Daten – wie in beinahe allen anderen Wirtschaftszweigen auch – enorm gestiegen. Dieser Umstand hat nicht zuletzt auch zu zahlreicher Kritik von Unternehmen geführt. Generell herrscht Einigkeit, dass kein Weg an einer Di-

gitalisierung der Aufgabenbereiche vorbeiführt. Experten sind überzeugt, dass für Unternehmen in der Transport- und Logistikbranche die Umsetzung der Entwicklungen im Rahmen von Industrie 4.0 grundsätzlich eine Frage des wirtschaftlichen Überlebens sein werden. Als zentrale Herausforderung für Logistikunternehmen wird vor allem die Schaffung ausreichender und qualifizierter IT-Kapazitäten in den jeweiligen Unternehmen gesehen. Entsprechende Fachkräfte und Systeme zu akquirieren, gestaltet sich schon jetzt eher problematisch bzw. sehr kostenintensiv.⁷⁾

In jenen Bereichen aber, die für die Logistik in der Digitalisierung die größten Potentiale hins. Effizienz und Wertsteigerung bieten (Stichwort distributed ledger etc) und die großteils losgelöst vom Regime des Schutzes personenbezogener Daten funktionieren, kann die Digitalisierung ungeahnte Potentiale freisetzen. Diese Potentiale werden wohl in naher Zukunft auch den Kern der logistischen Tätigkeit – die Koordination des Güterflusses – revolutionieren und Logistiker zu den wichtigsten Playern in den Supply Chains machen. Um zum Ausgangspunkt des Vortrags zurückzukehren, bleibt idS nur noch zu sagen „Schöne neue (digitalisierte Logistik-) Welt.“

7) *BMVIT*, Industrie 4.0, 2015/12, 13.

→ In Kürze

Eine der spannendsten Entwicklungen in der Logistik stellt die fortschreitende Digitalisierung dar. Sie kann dazu beitragen, Geschäftsprozesse effizienter, ressourcensparender und damit auch im Interesse des Endkunden günstiger zu gestalten. Der Vortrag gibt einen Überblick über die neuesten technologischen Entwicklungen wie die empfangergesteuerte Logistik oder die Blockchain-Technologie und beleuchtet die Vereinbarkeit mit dem neu gefassten Datenschutzrecht in der EU.

→ Zum Thema

Über die AutorInnen:

Dr. Daphne Frankl-Templ, MA, ist RAA in der Anwaltskanzlei Templ. Sie war vier Jahre Koordinatorin für Elektromobilität im BMVIT und lehrt am FH Campus Wien die Rechtsgrundlagen der Elektromobilität.

Mag. Heinz Templ, LL.M., ist Rechtsanwalt in Wien. Kontaktadresse: Anwaltskanzlei Templ, Taborstraße 24 a, 1020 Wien. Tel: +43 (0)1 958 46 19, E-Mail: office@templ.com, Internet: <http://templ.com> und <http://mobilitylaw.at>

Von denselben AutorInnen erschienen:

Frankl-Templ, Das Elektromobilitätspaket 2017, ZVR 2017, 156; *Templ*, Über „die Haftungsfrage“ von selbsttätig am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeugen, ZVR 2016, 10.

Link:

BMVIT, Industrie 4.0 und ihre Auswirkungen auf die Transportwirtschaft und Logistik, 2015/12 www.bmvit.gv.at/innovation/publikationen/verkehrstechnologie/downloads/industrie_4_0.pdf (Stand 20. 9. 2018).

→ Literatur-Tipp



Frankl-Templ, Elektromobilität und Recht (2018)

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100

Fax: (01) 531 61-455

E-Mail: bestellen@manz.at

Besuchen Sie unseren Webshop unter www.manz.at

