

Digitaler Tachograph: Betriebs-/Dienstvereinbarung

Anja Stass // BTQ Kassel

Seit dem 1. Mai 2006 ist der digitale Tachograph Pflicht. Durch ihn werden personenbezogene Daten erhoben, die letztlich beliebig ausgewertet, analysiert und weiterverarbeitet werden könnten. Für die Ausarbeitung einer Betriebs- oder Dienstvereinbarung hat die BTQ-Kassel eine Hilfe erarbeitet.

Die im Folgenden vorgeschlagenen Regelungen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sollen lediglich als Anregung und Diskussionsgrundlage für die Erarbeitung einer eigenen Vereinbarung zum Einsatz digitaler Tachographen dienen. Die Besonderheiten des jeweils zum Einsatz kommenden Systems sowie der betrieblichen Organisation müssen selbstverständlich – oft wohl mit Unterstützung durch einen externen Sachverständigen – berücksichtigt werden:

Die Präambel

In der Präambel könnte z.B. die grundsätzliche Einigung zwischen Arbeitgeber und Belegschaftsvertretung über den Einsatz des digitalen Tachographen sowie über die Erhebung, Speicherung und Nutzung der dadurch gewonnenen personenbezogenen Daten niedergeschrieben werden. Auch ließe sich festlegen, dass der Arbeitgeber zwar seinen gesetzlichen Vorgaben nachkommen kann, gleichzeitig aber eine Behandlung der personenbezogenen Daten entsprechend den datenschutzrechtlichen Regelungen zu erfolgen hat.

Geltungsbereich und Gegenstand der Vereinbarung

Hier geht es darum, für welchen Betrieb(steil) die Vereinbarung abgeschlossen wird (räumlicher Geltungsbereich) und für welche Arbeitnehmer sie zur Anwendung kommt (persönlicher Geltungsbereich). Außerdem wird beschrieben, um welchen „Gegenstand“ es in der Verein-

barung gehen soll, also z.B. um die Einführung und Nutzung des digitalen Tachographen und der dadurch gewonnenen personenbezogenen Daten.

Zweckbestimmung

Hier ist festzulegen, zu welchem Zweck genau der digitale Tachograph zum Einsatz kommt und wofür die mit Hilfe des Fahrtenschreibers erfassten Daten genutzt werden dürfen.

Die Besonderheit in diesem Fall ist, dass der Einsatz des digitalen Tachographen nicht freiwillig ist. Die EG-Verordnung 561/2006 muss umgesetzt werden (siehe den Artikel ab Seite 13).

Da der digitale Fahrtenschreiber zum Einsatz kommt, um die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zu überwachen und bei Kontrollen durch die Aufsichtsbehörden deren Einhaltung darlegen zu können, ist das der eigentliche Zweck des Tachographeneinsatzes und sollte so auch festgeschrieben werden.

Denn darüber hinaus könnten die personenbezogenen Daten noch anderweitig genutzt werden. Ob und in welchem Umfang das zulässig sein soll, wird detailliert unter dem Regelungspunkt „Auswertungen“ festgelegt.

Erhebung und Speicherung personenbezogener Daten

Die Erhebung und Speicherung personenbezogener Daten hat den Prinzipien der „Datensparsamkeit“ sowie der „Datenvermeidung“ zu folgen. Das bedeutet, dass

nur die Daten erhoben und gespeichert werden dürfen, die notwendig sind, um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen.

Leistungs- und Verhaltenskontrolle

Eine Leistungs- und Verhaltenskontrolle mit Hilfe der über den digitalen Fahrtenschreiber gewonnenen personenbezogenen Daten sollte ausgeschlossen werden.

Auswertung der Daten

Nach dem Auslesen und Übertragen (Archivieren) auf einem zentralen Rechner steht der Datenbestand im Prinzip für detaillierteste Auswertungen und Analysen zur Verfügung. Dafür gibt es spezielle Software (siehe z.B. www.tachodaten.de), in der auch die Daten der alten Fahrtenschreiberscheiben verarbeitet werden können. Benötigt wird dafür lediglich ein Scanner und die entsprechende Software. Damit ist eine lückenlose Auswertung sämtlicher Fuhrparkdaten auch dann möglich, wenn nur ein Teil der Fahrzeuge mit einem digitalen Tachographen ausgestattet ist. Auch ein Export der Daten in eine Tabellenkalkulation (z.B. „Excel“) sowie die Erstellung von Diagrammen ist möglich.

In der Betriebs-/Dienstvereinbarung sollte deshalb genau festgelegt werden, ob und welche Auswertungen des Datenbestands (in Form von Listen oder Schaubildern), neben den gesetzlich vorgeschriebenen, zulässig sein sollen und zu welchem Zweck die Auswertungen erstellt werden (siehe Regelungspunkt „Zweckbe-

stimmung“). Hierbei ist zu unterscheiden zwischen Auswertungen, die jederzeit durch die Zugriffsberechtigten durchgeführt werden dürfen, und Auswertungen, die nur in Anwesenheit eines Betriebsratsmitglieds zulässig sein sollen (dies sollte z.B. bei einem dringenden Verdacht auf Fehlverhalten immer der Fall sein).

Zugriffsberechtigungen

Hier geht es um die Berechtigung, auf die über den digitalen Fahrtenschreiber gewonnenen personenbezogenen (oder -beziehbaren) Daten zugreifen zu können und zu dürfen. Dabei ist zu differenzieren zwischen dem Zugriff auf die Daten im Massenspeicher und auf der Fahrerkarte einerseits und den bereits ausgelesenen sowie archivierten Daten andererseits.

Zugriff auf die Daten im Massenspeicher, sowie auf die Daten der Fahrerkarte soll grundsätzlich nur der Fahrer selbst haben. Davon ausgenommen ist die Verpflichtung, die fahrerbezogenen Daten zu Archivierungszwecken regelmäßig auslesen zu lassen und der Zugriff staatlicher Kontrollbehörden sowie autorisierter Werkstätten.

Für die archivierten Daten muss detailliert geregelt werden, wer in welcher Form Zugriff darauf haben soll, ebenso wie die Berechtigung für das Übertragen der Daten in andere Programme (z.B. „Excel“).

Datenschutz

Unbedingt ist sicherzustellen, dass die gewonnenen personenbezogenen Daten nur für die konkret vereinbarten Zwecke (siehe die Regelungspunkte „Zweckbestimmung“ und „Auswertung“) erhoben, verarbeitet und genutzt werden dürfen. Auch ist der Weg zu beachten, den die Daten aus Fahrerkarte und Massenspeicher zurücklegen, bis sie im zentralen Rechner angekommen sind. Denkbar ist z.B., dass die Daten via E-Mail oder Internet übertragen werden sollen, was besondere Probleme bei der Datensicherheit aufwirft.

In jedem Fall hat der Arbeitgeber dafür Sorge zu tragen, dass Verschlüsselungsverfahren oder andere Sicherungsverfahren installiert werden, die einen unberechtigten Zugriff auf die erfassten Daten verhindern.

Übermittlung und Weitergabe

Ergänzend ist zu regeln, welche Schnittstellen (Verbindungsstellen zwischen Rechnern und Systemen) es für welche Übertragungsrichtungen gibt. Hilfreich ist dabei ein grafischer „Datenflussplan“, der zeigt, von wo nach wo welche personenbezogenen Daten übergeben werden dürfen.

Schulung

Die Einführung des digitalen Tachographen bringt für die betroffenen Beschäftigten nicht nur eine neue Technik, die erlernt werden will, sondern auch Behöringgänge mit sich, um überhaupt an die Fahrerkarte sowie den EU-Führerschein zu gelangen. Selbstverständlich sollte sein, dass die Beschaffung der Fahrerkarte und des EU-Führerscheins während der Arbeitszeit erfolgen kann. Das Gleiche gilt für die nötigen Schulungen.

Zu regeln ist ebenfalls, dass die Schulungen durch Fachpersonal vorgenommen werden und nicht etwa nur über eine Schulungs-CD. In der Schulung darf der Bereich „Recht“ nicht ausgespart werden. Dabei ist auch die Frage zu behandeln, welche rechtlichen Verpflichtungen sich aus dem Einsatz des digitalen Tachographen für die Fahrer ergeben (siehe Artikel ab Seite 8).

Information an die Beschäftigten

Die Beschäftigten sind schriftlich auf ihre Rechte und Pflichten im Zusammenhang mit dem Einsatz des digitalen Tachographen hinzuweisen. Das kann z.B. über eine Informationsmappe erfolgen, die sowohl über die Verpflichtungen im Umgang mit dem Tachographen und der Fahrerkarte informiert als auch auf die rechtlichen Verpflichtungen eingeht. In der Mappe kann z.B. angesprochen werden, was bei Verlust oder Beschädigung der Fahrerkarte zu geschehen hat, wie die Thermoausdrucke aufzubewahren sind und so weiter.

Kostenübernahme

Durch die Einführung des digitalen Tachographen entstehen für die Fahrerkarte, den EU-Führerschein, aber auch für Schulungen Kosten. Zu regeln ist, dass diese Kosten komplett vom Arbeitgeber getragen werden.

Rechte der Belegschaftsvertretung

Mitgestaltenden Einfluss kann die Belegschaftsvertretung nur nehmen, wenn sie auch nach der Einführung der digitalen Tachographen rechtzeitig und umfassend vom Arbeitgeber über alle Maßnahmen informiert wird, die zu einer Änderung der in der Betriebsvereinbarung getroffenen Regelungen führen muss. Daneben sollte sicherheitshalber auch noch festgeschrieben werden, dass jegliche Änderung am System nur mit vorheriger Zustimmung des Betriebs-/Personalrats erfolgen darf.

Zu regeln ist ebenfalls, dass die Belegschaftsvertretung – unter Wahrung der Persönlichkeitsrechte der Beschäftigten – Zugriff auf alle wichtigen Daten des Systems bekommt. Weiterhin kann eine Auskunft- oder Erläuterungspflicht hinsichtlich der Unterlagen und des Systems festgelegt werden. Auch die Verpflichtung zur Unterstützung bei Überprüfungsaufgaben, sowie die Beauftragung eines externen Sachverständigen können festgeschrieben werden.

Autorin

Anja Stass ist Juristin und arbeitet bei der BTQ in Kassel als Technologieberaterin; sie ist außerdem Datenschutzbeauftragte; btq@btq-kassel.de

Seminar zum Thema

Zum Thema digitaler Tachograph und GPS veranstaltet die BTQ-Kassel am 7. und 8.11.2007 in Kassel ein Seminar; Informationen unter www.btq-kassel.de oder bei BTQ-Kassel, Angersbachstraße 2-4, 34127 Kassel, fon 0561 776004

Internet

www.siemensvdo.de
www.deldhigrundig.com
www.smartach.de
www.digitaler-tachograph.com
www.digiko.nrw.de
www.kienzle.de
www.tue-hessen.de
<http://www.fes-online.com>
www.tachodaten.de
www.braunschweig.ihk.de/standortpolitik/verkehr/digitaler_tachograph/
www.arbeitsschutz.nrw.de/staefa/coesfeld/news/Digitaler_Fahrtenschreiber.html
www.dekra.net/dekra_net/live/content_net/show.php3?id=1606&nodeid=370
www.damstadt.ihk24.de/produktmarken/standortpolitik/Verkehr/Digitaler_Fahrtenschreiber_und_neues_Fahrpersonalrecht_/index.jsp