



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt II/INFRA4 (Gesamtverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 323.903/0001- II/INFRA4/2011	UV/GSt/FG/Gm	Franz Greil	DW 2262 DW 2105	4.1.2012

Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G), Umsetzung der RL 2010/40/EU

Mit gegenständlichem Gesetzesentwurf werden die Bestimmungen der EU-Rahmenrichtlinie 2010/40/EG über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr (IVS) und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern in nationales Recht umgesetzt. Diese Richtlinie ermächtigt die Kommission in Form delegierter Rechtsakte zur Festlegung von Spezifikationen für IVS-basierte Anwendungen und Dienste. Vorrangige Anwendungsgebiete für IVS sind die Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten, das Verkehrs- und Frachtmanagement, die Straßenverkehrssicherheit sowie die Verbindung zwischen Fahrzeug und Infrastruktur. Für EU-Mitgliedstaaten besteht rechtlich keine Übernahmeverpflichtung von Spezifikationen. Mit vorliegendem Gesetzesentwurf werden die Bedingungen für eine Verordnungsermächtigung festgelegt, wonach Spezifikationen mit österreichischem Recht verbindlich erklärt und die Verwaltung von verschiedenen Verkehrsdaten (= Graphen-integrationsplattform) geregelt werden.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt grundsätzlich die Einführung von IVS-Anwendungen, da sie das Potential für eine bessere Umweltverträglichkeit, Kapazitätsauslastung der Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrssicherheit aufweisen. Einzelne IVS-Anwendungen (va Lkw-Parkplatzmanagement) werden besonders unterstützt, da sie konkrete Verbesserungen der Arbeitsplatzqualität für ArbeitnehmerInnen bedeuten. Die IVS-bedingte Zunahme bei der Generierung von Daten wirft jedoch datenschutzrechtliche Probleme auf, die gerade für den Arbeitsplatz Straße (Kontrollierbarkeit) einen massiven Eingriff nach sich ziehen können. Aus Sicht der BAK müssen daher im Gesetzesentwurf vor allem datenschutzrechtliche Vorkehrungen getroffen werden.

Die Stellungnahme im Einzelnen:

§ 2 Begriffsbestimmungen

Die BAK geht davon aus, dass aufgrund der Interpretation des Begriffes „IVS-Nutzer“ betroffene ArbeitnehmerInnen (va BerufskraftfahrerInnen) subsumiert sind und ihnen auch dadurch die Rechte gegenüber IVS-Diensteanbietern zuteilwerden.

§ 3 Grundsätze für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme

Die Generierung von Daten berührt allgemein den Datenschutz, insbesondere aber aufgrund der IVS-bedingten Kontrollmöglichkeit (va Verfolgbarkeit durch GPS) die Arbeitswelt von ArbeitnehmerInnen. Mit Hinweis auf das Arbeitsverfassungsgesetzes (ArbvG), insbesondere § 96 und 96a, und die einschlägige Judikatur (zB OGH-Entscheidung 90bA109/06d) sollte unter diesem Paragraphen auch aus Gründen der Rechtssicherheit festgehalten werden, dass die Anwendung von IVS der Zustimmung von betroffenen ArbeitnehmerInnen bzw der Zustimmung von BetriebsrätInnen bedürfen sowie der Grundsatz der Menschenwürde gewahrt bleiben muss. Aufgrund bereits vorliegender Fälle aus der Arbeitswelt ist diese Klarstellung im vorliegenden Entwurf unabdingbare Voraussetzung für die Zustimmung der BAK.

§ 8 Datenschutz

Die BAK begrüßt den Bezug auf das Datenschutzgesetz und die damit einhergehenden Pflichten von IVS-Diensteanbietern ua zur Meldepflicht beim Datenverarbeitungsregister und zum Grundsatz der Zulässigkeit von Eingriffen in das Grundrecht auf Datenschutz nur im erforderlichen Ausmaß und mit den gelindesten Mitteln. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die in § 8.3 angestrebte Anonymisierung von Daten durch die Formulierung „soweit angemessen“ in der Praxis starke Einschränkungen befürchten lässt.

§ 12 Verkehrstelematikbericht

Ein verpflichtender Inhaltspunkt im alljährlichen Telematikbericht an den Nationalrat sollte auch eine Einbeziehung von Folgenabschätzungen und möglichen negativen Auswirkungen auf Beschäftigung, Beschäftigungsbedingungen und ArbeitnehmerInnenschutz bei Planung und Implementierung von IVS sein.

§ 13 IVS-Beirat

Die nicht-explizite Anführung von DatenschutzexpertInnen als mögliche Mitglieder des IVS-Beirats ist unverständlich, da der Datenschutz ein materieller Schwerpunkt des IVS-Aktionsprogramms der Kommission ist und bei allen IVS-Anwendungen einen relevanten

Seite 3

BUNDESARBEITSKAMMER

Sachverhalt darstellt. Mit Hinweis auf die IVS-Richtlinie (Erwägungsgrund 18) sollten auch die Sozialpartner in dem Beirat vertreten sein und daher gemeinsam mit Datenschutzexperten dezidiert unter diesem Paragraphen angeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident
F.d.R.d.A.

Günther Chaloupek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.