

Zeitschrift für

VERKEHRS- RECHT

ZVR

Reiserecht

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

Juli/August 2012

217 – 272

07
08

Schwerpunktbeiträge

Reiserecht

Wiener Liste – Update 2012 *Eike Lindinger* ➔ 220

Wasser-, Regatta- und Yachtsport im Binnenschiffahrts- und Seerecht
Dominik Kocholl ➔ 228

Verkehrssicherungspflicht versus allgemeines Lebensrisiko
Eike Lindinger ➔ 234

Rechtsprechung

Reisegutschein: Formularmäßige Verkürzung
der Verjährungsfrist zulässig *Monika Hinteregger* ➔ 247

Beitrag

Zivilcourage – hilft da niemand?
Andreas AchRAINER und Marion Seidenberger ➔ 243

Judikaturübersicht Verwaltung

Ausrüstungsvorschriften für Fahrräder: § 66 Abs 1 StVO entspricht
Legalitätsprinzip und fällt unter den Kompetenztatbestand
Straßenpolizei ➔ 265

Anstiftung erfordert bewusstes Einwirken auf den Täter ➔ 267

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Ergebnisse des ersten Alkohol-Inter- lock-Pilotprojekts in Österreich

Nikolaus Authried und Alexandra Kühnelt-Leddihn ➔ 268

Ergebnisse des ersten Alkohol-Interlock-Pilotprojekts in Österreich

Handhabung und Akzeptanz von Alkohol-Interlocks im Transportbereich

Alkohol-Interlocks sind zurzeit in aller Munde. Ein erstes Pilotprojekt beleuchtete den möglichen Einsatz dieser Geräte im Bereich des kommerziellen Straßentransports, insb des Gütertransports. Die dabei gewonnenen Ergebnisse sind in diesem Artikel dargestellt.

Von Nikolaus Authried und Alexandra Kühnelt-Leddihn

ZVR 2012/139

§ 16 ABGB;
§ 96 Abs 1 Z 3
ArbVG;
§ 17 Abs 2 Z 6
DSG 2000

Alkohol-Interlock;
Führerschein;
Arbeitnehmer;
Datenschutz

Inhaltsübersicht:

- A. Zum Pilotprojekt „Alkohol-Interlock zur Qualitätssicherung“
 - 1. Projektanlass
 - 2. Status quo
 - a) Alkohol-Interlocks in der EU
 - b) Alkohol-Interlocks außerhalb der EU
 - 3. Projektbeschreibung
 - 4. Ergebnisse des Pilotprojekts
- B. Rahmenbedingungen
 - 1. Allgemeine Rahmenbedingungen
 - 2. Rechtliche Rahmenbedingungen
 - a) Alkoholgrenzen und Rechtsfolgen
 - b) Was war bzw ist arbeitsrechtlich zu beachten?
 - c) Datenschutzrechtliche Fragen
- C. Empfehlungen

A. Zum Pilotprojekt „Alkohol-Interlock zur Qualitätssicherung“

1. Projektanlass

In den Jahren 2001 bis 2010 verunglückten in Österreich pro Jahr durchschnittlich über 1.550 Personen bei Unfällen mit alkoholisierten Lenkern.¹⁾ Da bei tödlichen Unfällen der Blutalkoholgehalt der Verstorbenen nicht erhoben wird, ist die tatsächliche Anzahl vermutlich noch höher anzusetzen. Daher wurden im Maßnahmenkatalog des aktuellen Verkehrssicherheitsprogramms²⁾ Pilotprojekte zum Einsatz von Alkohol-Interlocks angeführt.

1) Statistik Austria, Bearbeitung Unfalldatenbank des KFV 2001 – 2010.
2) *bmvit*, Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 (2011).

Alkohol-Interlocks sind Vorrichtungen (vergleichbar mit einem Alkomat), welche die Inbetriebnahme von Geräten bzw Maschinen unter Alkoholeinfluss verhindern. Sie werden dem Startvorgang vorgeschaltet und erfordern eine Atemluftabgabe vor der Inbetriebnahme. Bei der Abgabe einer Atemprobe mit einem Alkoholgehalt über dem eingestellten Grenzwert wird zB der Start eines Fahrzeugs verhindert. Je nach Ausführung des Geräts werden auch Manipulationsversuche (zB die Verwendung einer Pumpe oder das Abklemmen des Geräts) erkannt und aufgezeichnet.

Einsatzgebiete für Alkohol-Interlocks sind in erster Linie in der Qualitätssicherung, insb des Personen- und Güterverkehrs sowie bei den alkoholauffälligen Risikolenkern, zu finden. In diesem Artikel wird speziell auf die Ergebnisse des vom bmvit beauftragten und aus den Mitteln des VSF finanzierten Pilotversuchs zum Einsatz von Alkohol-Interlocks im Rahmen der Qualitätssicherung im Bereich des kommerziellen Transports eingegangen. Die gesamten Ergebnisse des Pilotprojekts werden durch das bmvit veröffentlicht.

2. Status quo

a) Alkohol-Interlocks in der EU

Alkohol-Interlocks werden in einigen Ländern der EU bereits seit mehreren Jahren in der Qualitätssicherung eingesetzt. Als Vorreiter gelten hierbei die skandinavischen Länder, allen voran Schweden und Finnland. In Schweden wurde im Jahr 1999 der Einsatz von Alkohol-Interlocks im Rahmen eines Feldversuchs getestet. Seither werden diese Geräte – obgleich noch nicht gesetzlich vorgeschrieben – vor allem im Bereich des öffentlichen Personentransports (Busse, Schulbusse und Taxis) und des Gütertransports eingesetzt. Dazu tragen Ausschreibungen bei, die den Einsatz dieser Geräte als wesentliches Kriterium bei der Auftragsvergabe vorsehen.

Im Dezember 2011 waren in Frankreich und in Finnland Alkohol-Interlocks für den Schülertransport bereits gesetzlich vorgeschrieben. Im Bereich des sonstigen kommerziellen Transports war der freiwillige Einsatz dieser Geräte in Belgien, Slowenien, Großbritannien, Schweden sowie in Finnland bereits umgesetzt. Zu dieser Zeit wurde ein Pilotversuch zum Einsatz von Alkohol-Interlocks zur Qualitätssicherung in Österreich noch durchgeführt.³⁾

Die generelle Tendenz in der EU geht dahin, Alkohol-Interlocks im Transportsektor auf freiwilliger Basis einzusetzen. In besonders sensiblen Bereichen (Schülertransport) wurde jedoch in einigen Ländern sogar der Schritt zur gesetzlichen Verankerung gemacht.

b) Alkohol-Interlocks außerhalb der EU

Traditionell werden Alkohol-Interlocks in den USA⁴⁾ und in Kanada⁵⁾ im Bereich der auffällig gewordenen Alkohollenker eingesetzt. IZm dem kommerziellen Transport spielen diese Geräte bisher jedoch eine sehr untergeordnete Rolle.

Auch in Australien werden Alkohol-Interlocks in erster Linie im Bereich der alkoholauffälligen Lenker eingesetzt.

3. Projektbeschreibung

Im Rahmen des Pilotprojekts „Alkohol-Interlocks zur Qualitätssicherung“ wurden in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer Österreich (Branche Transport und Verkehr) in 31 Lkw von 23 Unternehmen solche Geräte eingebaut und deren Einsatz über mehrere Monate getestet. Zusätzlich wurden Befragungen der am Pilotprojekt teilnehmenden Fahrer und Unternehmer durchgeführt. Ergänzend wurden die Unternehmer des Transportsektors insgesamt eingeladen, an einer Befragung teilzunehmen.

4. Ergebnisse des Pilotprojekts

Die Ergebnisse des Pilotversuchs sowie der unterschiedlichen Befragungen sind vielversprechend:

- **Auswertung der Gerätedaten:** Während der Testphase wurden mehr als 6.000 Starts registriert. Davon traten bei 0,54% Überschreitungen des eingestellten Grenzwerts auf. Bei 6,35% der Initialtests (Test bei Inbetriebnahme eines Fahrzeugs) wurde von der Überbrückungsmöglichkeit (Start ohne Abgabe einer Atemprobe mittels Überbrückungsschalter) Gebrauch gemacht. Ursachen für dieses Verhalten wurden nicht angegeben.
- **Auswertung der Befragung der Fahrer:** Von den befragten Fahrern gab der Großteil an, dass die Handhabbarkeit der Geräte sehr gut war und Alkohol-Interlocks zur Verkehrssicherheit beitragen können.
- **Auswertung der Befragung der Unternehmen, die am Pilotprojekt teilgenommen hatten:** Die Hälfte der Unternehmen, die bei der Befragung teilgenommen hatten, gab an, dass sie eine gesetzliche Vorschrift für den Einsatz von Alkohol-Interlocks im Transportsektor als sinnvoll erachten würden. Ein Drittel befürwortete die Einführung auf freiwilliger Basis.
- **Auswertung der Befragung der Unternehmen des Transportsektors:** Hier befürwortete etwas weniger als die Hälfte der Unternehmen den Einsatz auf freiwilliger Basis und beinahe ein Drittel sprach sich für die Einführung gesetzlicher Vorschriften für den Einsatz von Alkohol-Interlocks aus. Etwas mehr als ein Drittel der Unternehmen gab an, sich vorstellen zu können, in Zukunft Alkohol-Interlocks einzusetzen.

B. Rahmenbedingungen

1. Allgemeine Rahmenbedingungen

Im aktuellen Verkehrssicherheitsprogramm⁶⁾ wird die Testung des Einsatzes von Alkohol-Interlocks für die „Qualitätssicherung in Flotten (Taxis, Busse, Güterverkehr)“ als Maßnahme angeführt. →

3) ETSC, Drink Driving Monitor 15 (December 2011).

4) Vgl NHTSA – National Highway Traffic Safety Administration.

5) Vgl TIRF – Traffic Injury Research Foundation.

6) bmvit, Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 (2011).

Klassen C 1 und C mit den Strafrahmen und Maßnahmen bei Alkoholisierung

		Promillegrenze Blutalkoholwert				
		> 0,1‰	≥ 0,5‰	≥ 0,8‰	≥ 1,2‰	≥ 1,6‰
Führerscheinklasse	C 1 (≤ 7,5t)		→ € 300–3.700 → Vormerkung	→ € 800–3.700 → Entzug: 1 Monat bzw mind 3 Monate bei Unfall oder Wh → Verkehrerscoaching (bei Wh: Nachschulung)	→ € 1.200–4.400 → Entzug: mind 4 Monate → Nachschulung	→ € 1.600–5.900 → Entzug: mind 6 Monate → Amtsärztliche Untersuchung → Verkehrspsy- chologische Untersuchung → Nachschulung
	C (> 7,5t)	→ € 36–2.180 → Vormerkung	→ € 300–3.700 → Vormerkung	→ € 800–3.700 → Entzug: mind 3 Monate → Verkehrerscoaching (bei Wh: Nachschulung)	→ € 1.200–4.400 → Entzug: mind 4 Monate → Nachschulung	→ € 1.600–5.900 → Entzug: mind 6 Monate → Amtsärztliche Untersuchung → Verkehrspsy- chologische Untersuchung → Nachschulung

Tabelle: Promillegrenzen und Rechtsfolgen bei den betreffenden Führerscheinklassen

Achtung: Für **Wiederholungstäter** gelten längere Entziehungszeiten: 1,6‰ + 1,6‰ mind 12 Monate; 1,6‰ + 0,8‰ mind 8 Monate; 1,2‰ + 1,6‰ mind 10 Monate; 1,2‰ + 0,8‰ mind 6 Monate; 0,8‰ + 0,8‰ mind 3 Monate; 1,6‰ + 1,2‰ mind 8 Monate; 1,2‰ + 1,2‰ mind 8 Monate.

Auch auf europäischer Ebene wird im Rahmen der „Policy Orientations on Rad Safety 2011 – 2020“⁷⁾ empfohlen, den Einsatz von „alkoholsensitiven Wegfahrsperrern“ auf ihre Tauglichkeit für den Einsatz im kommerziellen Transport zu testen.

Für Geräte, die im Bereich der allgemeinen Prävention eingesetzt werden, wurde die EN 50436–2 Alkohol-Interlocks – Prüfverfahren und Anforderungen an das Betriebsverhalten – Teil 2: Geräte mit Mundstück zur Messung des Atemalkohols für den allgemein-präventiven Einsatz entwickelt, die in Österreich als ÖVE/ÖNORM EN 50436–2 am 1.12.2009 veröffentlicht wurde. Diese Norm beinhaltet ua eine beispielhafte Aufzählung der Daten, die vom Gerät aufgezeichnet werden können, sowie detaillierte Anforderungen an die Messgenauigkeit, Testgase und Vorgaben betreffend Wiederholungstests. Damit wird auch festgelegt, unter welchen Bedingungen ein Startvorgang durchgeführt werden kann bzw wann der Start des nachgeschalteten Geräts unterbleibt.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen

a) Alkoholgrenzen und Rechtsfolgen

Am Projekt nahmen Lenker von Lkw unterschiedlicher Klassen teil, in welche die Alkohol-Interlock-Systeme eingebaut wurden.

Das FSG⁸⁾ sieht für das Lenken von derartigen Fahrzeugen mit einer Lenkberechtigung der Klasse C im gewerblichen Straßengüterverkehr, also von Kraftwagen mit max acht Plätzen außer dem Lenkerplatz und einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg folgende Alkoholgrenzen vor:

- **max 0,1 Promille**, wenn die höchstzulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs mehr als 7,5 t beträgt (Klasse C),⁹⁾
- **weniger als 0,5 Promille**, wenn die höchstzulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs weniger als 7,5 t beträgt (Unterklasse C 1)¹⁰⁾ (s Tabelle).

b) Was war bzw ist arbeitsrechtlich zu beachten?

Die Alkohol-Interlock-Geräte wurden in Flottenfahrzeuge von Transportunternehmen eingebaut, nachdem sich sowohl Unternehmer als auch deren Arbeitnehmer dem KFV gegenüber verpflichtet hatten, diesem die im Zuge des Projekts ermittelten Daten zu überlassen. Zu prüfen war daher, ob und inwieweit durch die Aufzeichnung der Daten der in die Fahrzeuge eingebauten Geräte in Rechte von Arbeitnehmern eingegriffen wird und ob es dabei zu einer Verletzung der Persönlichkeitsrechte oder der Menschenwürde kommt.

Eine umfassende Überwachung des Arbeitnehmers durch den Arbeitgeber stellt eine (unzulässige) Verletzung seiner Persönlichkeitsrechte dar (§ 16 ABGB¹¹⁾ iVm Art 8 EMRK¹²⁾). Eingriffe minderer Intensität betreffen die Menschenwürde iSd § 96 Abs 1 Z 3

7) Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020, KOM(2010) 389 final (20. 7. 2010).

8) Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheinggesetz – FSG) BGBl I 1997/120 idF BGBl I 2011/61.

9) § 20 Abs 5 und § 21 Abs 3 FSG.

10) Allgemeiner Wert gem § 14 Abs 8 FSG.

11) Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch für die gesamten deutschen Erbländer der Österreichischen Monarchie (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch – ABGB), JGS 1811/946 idF BGBl I 2010/58.

12) Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten, BGBl 1958/210 idF BGBl III 2010/47.

ArbVG¹³⁾ und erfordern eine Zustimmung des Betriebsrats (Betriebsvereinbarung).¹⁴⁾ Zu solchen Maßnahmen zählt gem § 96 Abs 1 Z 3 ArbVG auch die „Einführung von Kontrollmaßnahmen und technischen Systemen zur Kontrolle der Arbeitnehmer, sofern diese Maßnahmen (Systeme) die Menschenwürde berühren“.¹⁵⁾ Für Betriebe ohne Betriebsrat sieht § 10 AVRAG,¹⁶⁾ welcher gem § 1 Abs 1 AVRAG grundsätzlich für auf privatrechtlichen Verträgen beruhende Arbeitsverhältnisse gilt,¹⁷⁾ die schriftliche Zustimmung des Arbeitnehmers vor.

Da im konkreten Projekt bereits aufrechte Arbeitsverhältnisse bestanden, erfolgte die Zustimmung der Arbeitnehmer mittels einer entsprechenden Zustimmungserklärung. Andernfalls wären derartige Alkoholkontrollen seitens des Arbeitgebers unzulässig gewesen.¹⁸⁾

Unbedingt zu bedenken ist, dass eine Zustimmung bzw Betriebsvereinbarung die Einführung und generelle Anwendbarkeit von Alkoholkontrollen zwar ermöglicht, zusätzlich jedoch die Zustimmung des Arbeitnehmers in jedem konkreten Fall nötig ist. Ein allfälliger Zwang zu einem Alkomattest ist unzulässig.¹⁹⁾

c) Datenschutzrechtliche Fragen

Im Projekt Alkohol-Interlock zur Qualitätssicherung wurden **personenbezogene Daten** (§ 4 Z 1 DSGVO 2000)²⁰⁾ der teilnehmenden Lenker verwendet (§ 4 Z 8 DSGVO 2000), wie zB Name, Datum und Uhrzeit der Fahrten, sowie **sensible Daten** iS von § 4 Z 2 DSGVO 2000. Zu diesen besonders schutzwürdigen Daten zählen ua Informationen über die Gesundheit von Personen, ohne dass im Gesetz eine nähere Definition des Begriffs „Gesundheit“ vorgenommen wird. Dieser Begriff wird weit ausgelegt; darunter fallen auch Informationen über Drogen- und Alkoholmissbrauch, was der Begründung des geänderten Richtlinienvorschlages der Kommission entnommen werden kann.²¹⁾ Daten über Alkoholkonsum – wie im gegebenen Fall – sind somit unter den Begriff „Gesundheit“ zu subsumieren; somit wurden im Projekt auch sensible Daten verwendet.

Eine der materiellen Voraussetzungen für die Verwendung von sensiblen Daten ist die freiwillige Zustimmung der betroffenen Person. Diese Zustimmung hat ausdrücklich zu erfolgen, „(...) wobei ein Widerruf jederzeit möglich ist und die Unzulässigkeit der weiteren Verwendung der Daten bewirkt (...)“.²²⁾

Abgesehen von den arbeitsrechtlichen Besonderheiten mussten die teilnehmenden Arbeitnehmer daher der Verwendung ihrer Daten nach einer erfolgten Aufklärung ausdrücklich zustimmen. Obwohl gesetzlich nicht zwingend,²³⁾ wurde die Zustimmung aus Beweisgründen²⁴⁾ zudem schriftlich erteilt.

Schließlich erfolgte eine Meldung der Datenanwendung (§ 4 Z 7 DSGVO 2000) an die Datenschutzkommission, damit diese geprüft und registriert werden konnte.²⁵⁾ Aufgrund des Vorliegens sensibler Daten wurde die Meldung einer Vorabkontrolle durch die Datenschutzkommission unterzogen, im Zuge dessen die Meldung auf Mangelhaftigkeit iSd § 19 Abs 4 DSGVO 2000 geprüft wurde.²⁶⁾ Erst danach (bis zu zwei Monate gem § 20 Abs 4 DSGVO 2000) konnte aufgrund des Vorliegens sensibler Daten mit der Aufnahme der Datenverarbeitung begonnen werden.²⁷⁾

Die gesetzlich vorgesehenen Verfahren und Voraussetzungen für Datenanwendungen mit sensiblen Daten stellten im Projekt ein Problem für dessen Durchführung dar, so wie dies auch für einen regulären Einsatz von Alkohol-Interlocks in Flottenfahrzeugen der Fall wäre. Die für die Meldung zu verwendenden Meldefomulare²⁸⁾ sind zwar auch für juristische Laien verständlich gehalten, jedoch fordert das gesamte Verfahren gewisse Kenntnisse des Datenschutzrechts. Darüber hinaus ist der Zeitraum für die Durchführung der Meldung (bis zu zwei Monate) recht lang. Kommt es zu einem Verbesserungsauftrag, gilt sogar die allgemeine Frist von sechs Monaten.²⁹⁾

Aufgrund der Erfahrungen aus dem Projekt bedürfte es daher Erleichterungen für derartige Unterfangen. Vorgeschlagen wird die Aufnahme von Alkohol-Interlocks in die StMV 2004.³⁰⁾ Gem § 17 Abs 2 Z 6 DSGVO 2000 kann der Bundeskanzler „(...) durch Verordnung Typen von Datenanwendungen und Übermittlungen aus diesen zu Standardanwendungen erklären, wenn sie von einer großen Anzahl von Auftraggebern in gleichartiger Weise vorgenommen werden und angesichts des Verwendungszwecks und der verarbeiteten Datenarten die Gefährdung schutzwürdiger Geheimhaltungsinteressen der Betroffenen unwahrscheinlich ist.“ Gemäß dem Wortlaut bedarf es einer „großen Anzahl von Auftraggebern“. Der bloß vereinzelte Einsatz von Alkohol-Interlocks in Fahrzeugen entspricht diesem Erfordernis gewiss nicht. Eine gesetzliche Verschreibung solcher Geräte für sämtliche im gewerblichen Güterverkehr eingesetzte Flotten-Lkw hingegen schon. Derartige Datenanwendungen würden bei Aufnahme in die StMV nicht der Meldepflicht unterliegen, und damit wäre auch kein Vorabkontrollverfahren mehr durchzuführen.³¹⁾ Die gesetzlichen Erleichterungen gel-

13) Bundesgesetz v 14. 12. 1973 betreffend die Arbeitsverfassung (Arbeitsverfassungsgesetz – ArbVG) BGBl 1974/22 idF BGBl I 2010/111.

14) Aicher in Rummel, ABGB³ § 16 Rz 26.

15) Diese Bestimmung des ArbVG gilt gem § 33 Abs 1 für Betriebe aller Art.

16) Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz – AVRAG BGBl 1993/459 idF BGBl I 2011/152.

17) Ausgenommen sind vor allem Arbeitsverhältnisse zu Gebietskörperschaften, s § 1 Abs 2 AVRAG.

18) Firlei, Alkohol am Arbeitsplatz: Fragerecht, Verbote, Kontrollen, ZAS 2009/35 (220 f).

19) Knallnig, Suchtmittel im Arbeitsalltag: Alkohol, Suchtgifte, Medikamentenmissbrauch, ASoK 2010, 82 (85).

20) Bundesgesetz über den Schutz personenbezogener Daten (Datenschutzgesetz 2000 – DSGVO 2000) BGBl I 1999/165 idF BGBl I 2011/112.

21) Dammann/Simitis, EG-Datenschutzrichtlinie (1997) 156.

22) § 9 Z 6 DSGVO 2000.

23) § 4 Z 14 DSGVO 2000.

24) Dohr/Pollirer/Weiss/Knyrim, DSGVO² § 4 Anm 14 und § 9 Anm 9.

25) § 17 Abs 1 DSGVO 2000.

26) § 20 Abs 3 DSGVO 2000.

27) § 18 Abs 2 Z 1 DSGVO 2000.

28) Zukünftig soll stattdessen ein elektronisches Meldeverfahren eingeführt werden, wozu es gem § 61 Abs 8 DSGVO 2000 einer neuen V nach § 16 Abs 3 DSGVO 2000 bedarf. Diese hätte bis 1. 1. 2012 erlassen werden müssen, was jedoch bis heute nicht erfolgt ist (vgl Dohr/Pollirer/Weiss/Knyrim, DSGVO² § 17 Anm 8).

29) § 73 Abs 1 AVG, Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 BGBl 1991/51 idF BGBl I 2011/100.

30) Verordnung des Bundeskanzlers über Standard- und Musteranwendungen nach dem Datenschutzgesetz 2000 (Standard- und Muster-Verordnung 2004 – StMV 2004) BGBl II 2004/312 idF BGBl II 2011/105.

31) § 17 Abs 2 Z 6 iVm § 18 Abs 2 DSGVO 2000.

ten ebenso für den Fall von sensiblen Daten, auch wenn dies kritisch zu sehen ist.³²⁾

Im Fall der Alkohol-Interlocks müssten sodann – wie dies bei bereits existierenden Standardanwendungen der Fall ist – die für die konkrete Standardanwendung in der Verordnung genannten näheren Bestimmungen³³⁾ eingehalten werden.

C. Empfehlungen

Aus der Recherche internationaler Erfahrungen, den Ergebnissen des Pilotprojekts und den Befragungen wurden die folgenden Empfehlungen zusammengestellt:

- **Förderung der Social Responsibility:** Der Einsatz von Alkohol-Interlocks kann im Rahmen der CSR(Corporate Social Responsibility)-Politik der Unternehmen im Güterbeförderungsgewerbe umgesetzt werden.
- **Einführung von Förderungen bzw Anreizsystemen:** Die Anschaffung von Alkohol-Interlocks ist für die betroffenen Unternehmen mit einem Aufwand verbunden, welcher der gesamten Verkehrssicherheit zu Gute kommt. Ein Anreizsystem, zB eine Förderung bei der Anschaffung, Unterstützungen bei Imagekampagnen etc, kann eine rasche Verbreitung der Geräte fördern.

- **Anforderung bei der Ausschreibung von Transportdienstleistungen:** Wenn kein umfassender gesetzlicher Rahmen für den verpflichtenden Einsatz von Alkohol-Interlocks im Transportsektor geschaffen werden kann, können Gebietskörperschaften im Rahmen von Ausschreibungen den Einsatz dieser Geräte im Zuge von Vorgaben bei Ausschreibungen fordern.
- **Mittelfristiges Obligatorium für Schülertransport und Gefahrguttransport:** Nach einer Geräteevaluation sind Alkohol-Interlocks besonders im Bereich von höchster Lenkerverantwortung (zB Schüler- und Gefahrguttransporten) mittelfristig als Obligatorium einzuführen. Dies soll zu einer Erhöhung der Sicherheit in diesen besonders sensiblen Bereichen beitragen.
- **Erweiterung der Standard- und Muster-Verordnung:** Eine datenschutzrechtliche Meldung des Einsatzes von Alkohol-Interlocks stellt zurzeit einen erheblichen Aufwand dar. Wenn der Einsatz dieser Geräte in Hinkunft vermehrt gewünscht bzw gefordert wird, so ist eine entsprechende Aufnahme in die Standard- und Musterverordnung 2004 dringend zu empfehlen.

32) *Jahnel*, Datenschutzrecht (2010) 326 f.

33) ZB die Höchstdauer der zulässigen Datenaufbewahrung, § 17 Abs 2 Z 6 letzter Satz DSGVO 2000.

→ In Kürze

Im Zuge des Projekts „Alkohol-Interlock zur Qualitätssicherung“ des KFV wurden Alkohol-Interlock-Geräte in insgesamt 31 Lkw von 23 Transportunternehmen eingebaut. Dazu waren umfangreiche Vorarbeiten, insb im rechtl Bereich erforderlich. Während des Pilotzeitraums von mehreren Monaten konnten wertvolle Erfahrungen im praktischen Einsatz gesammelt werden. Darüber hinaus wurde auch der Einsatz von Alkohol-Interlocks in anderen Ländern betrachtet. In der Folge konnten Empfehlungen für eine zukünftige Handhabung formuliert werden.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Mag. Nikolaus Authried ist Verkehrsjurist im KFV.
Tel: 05 77077-1204, E-Mail: nikolaus.authried@kfv.at

DI Alexandra Kühnelt-Leddihn ist Projektleiterin für Präventionsprojekte im KFV. Tel: 05 77077-1322,
E-Mail: alexandra.kuehnelt-leddihn@kfv.at

Kontaktadresse: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien.

Von denselben Autoren erschienen:

Authried/Pilgerstorfer, Verkehrszeichen in Österreich, ZVR 2011, 410.

Literatur:

Firlei, Alkohol am Arbeitsplatz, ZAS 2009/35; *Knallnig*, Suchtmittel im Arbeitsalltag, ASoK 2010, 82; *Dammann/Simitis*, EG-Datenschutzrichtlinie (1997); *Jahnel*, Datenschutzrecht (2010).

→ Literatur-Tipp



Dohr/Pollirer/Weiss/Knyrim, **DSG² Kommentar Datenschutzrecht inkl 12. Erg.-Lfg.** (2011)

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

