

An das Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie

Per E-Mail:  
st1@bmvit.gv.at

### **Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (36. KFG-Novelle)**

Der Datenschutzrat hat in seiner **242. Sitzung am 26. November 2018 einstimmig** beschlossen, zu der im Betreff genannten Thematik folgende Stellungnahme abzugeben:

#### **I. Allgemeines**

Laut den Erläuterungen enthält der Entwurf der 36. KFG-Novelle folgende Schwerpunkte:

1. Da auf Verkehrskontrollplätzen die Verwiegung der Achslasten und des Gesamtgewichtes von Fahrzeugen auch dynamisch erfolgt, soll in den Begriffsbestimmungen des Gesamtgewichtes, der Achslast und der höchsten zulässigen Achslast nicht mehr auf ein stillstehendes bzw. stehendes Fahrzeug abgestellt werden.
2. Leider häufen sich Betrugsfälle durch Mehrfachbelegungen von Fahrzeugen bzw. unzulässige Veräußerungen. Daher soll vor der Ausstellung eines Duplikates eines Fahrzeug-Genehmigungsdokuments bzw. des Datenauszugs aus der Genehmigungsdatenbank zwingend eine Abfrage über eine dafür vorgesehene Datenbank durchgeführt werden, um zu klären, ob die Originaldokumente allenfalls bei einer anderen Stelle hinterlegt sind. Ist das Fahrzeug in der Datenbank eingemeldet, wird kein Duplikat ausgestellt.
3. Fahrzeugänderungen, die eine Verschlechterung des Emissionsverhaltens des Fahrzeuges zur Folge haben, werden ausdrücklich für unzulässig erklärt. Weiters soll auch das Inverkehrbringen oder die Bereitstellung auf dem Markt von Abschaltvorrichtungen oder von Gegenständen zum Deaktivieren oder Manipulieren der emissionsmindernden Einrichtungen für unzulässig erklärt werden. Manipulationen oder Deaktivierungen von Abgasnachbehandlungssystemen oder von Partikelfiltern sollen dadurch verboten werden. Dieses Verbot soll auch das Anbieten oder Bewerben der Durchführung solcher Änderungen umfassen, ebenso wie das Anbieten oder Bewerben von nicht genehmigungsfähigem Chip-Tuning.
4. Die bisherige Beschränkung auf nur eine Fahrschule pro Person wird aufgegeben und es sind in Zukunft mehrere Fahrschulbewilligungen für eine Person möglich. Dafür entfallen die sog. Außenkursbewilligungen

## II. Datenschutzrechtliche Bemerkungen

### Zu Z 32 (§ 57c Abs. 10):

Zufolge § 57c Abs. 10 kann für Verrechnungszwecke bezüglich der Datenbankabfrage eine personenbezogene Datenerhebung der Abfragenden vorgesehen werden (Registrierung). An personenbezogenen Daten sollen solche „wie Vorname, Nachname und Adresse der Person“ gespeichert werden dürfen. Anstelle der vage gehaltenen demonstrativen Auflistung sollte im Lichte des der stRsp zu entnehmenden Gebots der Vorhersehbarkeit für die Betroffenen eine abschließende Aufzählung der Datenkategorien erfolgen. Zu verweisen ist auch auf Art. 5 Abs. 1 lit. c) DSGVO, wonach verarbeitete personenbezogene Daten dem Zweck angemessen und erheblich sowie auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß beschränkt sein müssen („Datenminimierung“). Die Grenze der zulässigen Erhebung bleibt angesichts des vorgeschlagenen Gesetzestextes unklar (etwa hinsichtlich von Standortdaten von Mobilgeräten). Ebenfalls unklar bleibt die erlaubte Speicherdauer.

### Zu Z 37:

#### Zu § 101b Abs. 1:

Zu dieser Bestimmung ist zunächst anzumerken, dass den Erläuterungen keine näheren Angaben über die eingesetzte Sensorik zu entnehmen sind. Erschließbar ist nur, dass offenbar insbesondere Videoüberwachung zum Einsatz kommen soll. Eine solche geht – so kann aus dem System des § 101b erschlossen werden – mit der Ermittlung personenbezogener Daten wie Kfz-Kennzeichen und Gesichtsbildern der Fahrzeuginsassen einher.

Vor diesem Hintergrund ist daran zu erinnern, dass aus § 1 Abs. 1 DSG iVm Art. 8 EMRK und der hierzu ergangenen Rechtsprechung, aber auch einschlägigem unionalem Sekundärrecht im Kontext intelligenter Verkehrssysteme, ein Recht entnommen werden kann, bei der Nutzung von öffentlicher Straßenverkehrsinfrastruktur keiner breitflächigen systematischen Überwachung in personenbezogener Form unterworfen zu werden. Folgerichtig knüpft der Gesetzgeber bspw. die Zulässigkeit der in den Erläuterungen als Vorbildregelung genannten stationären „Section-Control“ (§ 98a StVO) an das Kriterium der dringenden Erforderlichkeit für Zwecke der Erhöhung oder Gewährleistung der Verkehrssicherheit oder zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe und zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt. Zudem ist die jeweilige Messstrecke im Vorhinein durch Verordnung festzulegen. Auch für punktuelle mobile Kontrollen (§ 98b StVO) gibt es eine Schranke („Einsatz, wo aus Gründen der Erhöhung oder Gewährleistung der Verkehrssicherheit oder zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe und zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich“).

Demgegenüber enthält § 101b Abs. 1 eine Einschränkung nur insofern, als von einer „jeweils räumlich begrenzten“ Verwendung solcher Einrichtungen die Rede ist. Dieses Kriterium bedeutet allerdings insofern keine effektive Restriktion, als jede technische Einrichtung für sich genommen nur einen räumlich begrenzten Bereich überwachen kann. Viele solche einzelnen Einrichtungen können aber in Summe eine flächendeckende Überwachung ergeben. Es sollte daher durch eine alternative

Formulierung gewährleistet werden, dass besagte Kontrollen – bezogen auf das Staatsgebiet und auch zeitlich – nur stichprobenartig erfolgen dürfen. Davon abgesehen stellt sich die Frage der Erforderlichkeit einer Datenschutz-Folgenabschätzung nach Art. 35 DSGVO iVm der Verordnung BGBl. II Nr. 278/2018 der Datenschutzbehörde über Verarbeitungsvorgänge, für die eine Datenschutz-Folgenabschätzung durchzuführen ist (DSFA-V).

Zu § 101b Abs. 2:

Hier ist unklar, warum eine Alternative zwischen Identifizierung des Kfz oder des Fahrers oder Zulassungsbesitzers bestehen soll.

Zu § 101b Abs. 3:

Der zweite Satz wirft etwa die Frage auf, warum zwischen kontrollierten und nicht kontrollierten Kfz unterschieden wird. Entweder die Technik erfasst grundsätzlich alle den Kontrollpunkt passierenden Kfz; diesfalls wäre die Unterscheidung unschlüssig. Oder aber es werden nur von bestimmten Kfz personenbezogene Daten erfasst. In letzterem Fall bedarf es der Anordnung der Unkenntlichmachung nicht.

Zu § 101b Abs. 4:

Diese Bestimmung scheint in einem Widerspruch zum Gebot der Datenminimierung (§ 1 Abs. 2 DSG und Art. 5 Abs. 1 lit. c DSGVO) zu stehen. Es ist nämlich nicht ersichtlich, ob alle von automatisierten Kontrolleinrichtungen überhaupt erfassten Kfz oder nur die Übertretungsfälle betroffen sind. Grundsätzlich wäre davon auszugehen, dass alle Nichtübertretungsfälle unverzüglich gelöscht oder vollständig anonymisiert werden müssen. Insofern würden sich die „pseudonymisierten Ergebnisse“ nur auf Übertretungsfälle beziehen. Sollen die insgesamt kontrollierten Kfz in Relation zu Übertretungsfällen gesetzt werden, wäre die Formulierung „pseudonymisierte Ergebnisse“ nicht zutreffend, da zu undifferenziert. Generell fehlen Garantien für eine Nichtrückführbarkeit der für statistische Zwecke genutzten pseudonymisierten Daten zu direkt personenbezogenen Daten.

27. November 2018  
Für den Datenschutzrat  
Der Vorsitzende:  
OFENAUER

***Elektronisch gefertigt***