

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie

Per Mail:
k2@bmvit.gv.at

Betrifft: Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird
Stellungnahme des Datenschutzrates

Der **Datenschutzrat** hat in seiner **233. Sitzung am 6. März 2017 einstimmig** beschlossen, zu der im Betreff genannten Thematik folgende Stellungnahme abzugeben:

1) Allgemeines

Gemäß den Erläuterungen soll nach Ansicht des BMVIT das geltende System zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut auf zeitgemäße Weise weiterentwickelt werden. Derzeit ist vor der Benützung von Bundesstraßen mit einspurigen Kraftfahrzeugen sowie mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, eine Mautvignette zu erwerben und am Fahrzeug anzubringen. **Künftig soll den Mautschuldern auch die Möglichkeit eröffnet werden, für ihr Fahrzeug eine digitale Vignette zu erwerben, indem sie dessen Kennzeichen im Mautsystem registrieren lassen.** Um die beiden Vignettentypen begrifflich besser voneinander unterscheiden zu können, soll bei dieser Gelegenheit der für die derzeitige Mautvignette allgemein geläufige Begriff „Klebevignette“ im Gesetzestext verankert werden.

Herkömmliche Klebevignetten und neu eingeführte digitale Vignetten haben dieselbe Gültigkeitsdauer, sie kosten denselben Preis und sind jeweils als Jahresvignette, als Zweimonatsvignette und als Zehntagesvignette verfügbar. **Sie unterscheiden sich voneinander aber dadurch, dass die Klebevignette am Fahrzeug haftet, während die digitale Vignette an das Kennzeichen gebunden ist. Fahrzeuglenker und Zulassungsbesitzer haben die Wahl, sich für jene Variante der Mautentrichtung zu entscheiden, die für sie mehr Vorteile bietet.** Für Wechselkennzeichenbesitzer wird regelmäßig die digitale Vignette attraktiver sein, weil sie es ermöglicht, mehrere Fahrzeuge – wenn auch nicht gleichzeitig – auf Bundesstraßen zu verwenden. Probe- und Überstellungskennzeichenbesitzer werden fortan, sofern sie die digitale Vignette wählen, auch eine Jahresvignette erwerben können. Wer mit der Nutzung elektronischer Medien nicht vertraut ist oder wer die mit der digitalen Vignette zwingend verbundene Verarbeitung personenbezogener Daten vermeiden will, wird der Klebevignette den Vorzug geben.

Die Einführung der digitalen Vignette setzt ein Mautsystem voraus, in dem die Kennzeichendaten von Fahrzeugen mit einer solchen Vignette gespeichert werden. Dieses Mautsystem wird im Hinblick auf digitale Vignetten als öffentliches Register konzipiert, in das jede Person Einsicht nehmen kann, um zu eruieren, ob für ein bestimmtes Fahrzeug (Kennzeichen) eine digitale Vignette mit einem bestimmten Gültigkeitszeitraum erworben wurde und dieses Fahrzeug somit auf Bundesstraßen verwendet werden darf. Diese Verifikationsmöglichkeit entspricht der Sichtprüfung der Nutzungsberechtigung am Fahrzeug bei der Klebevignette. Sie erleichtert nicht nur die Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut, sondern dient auch den Interessen der Bundesstraßennutzer. Ohne sie könnten Lenker, die nicht Zulassungsbesitzer des von ihnen verwendeten Fahrzeuges sind, nicht verlässlich beurteilen, ob sie mit dem Fahrzeug Bundesstraßen benützen dürfen.

Aus Anlass der Einführung der digitalen Vignette soll die schon bisher praktizierte automatische Überwachung der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut auf eine klarere, die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes nachvollziehende rechtliche Grundlage gestellt werden

2) Datenschutzrechtlich relevante Bestimmungen

Zu Z 11 und 13 (§ 16a und § 19a) des Entwurfes:

Aus Rechtsprechung und Literatur zu Art. 8 EMRK ist erschießbar, dass es einen Anspruch des Menschen auf Bewegung im öffentlichen Raum ohne systematische Beobachtung gibt (vgl. etwa EGMR 4.5.2000, 28341/95, Rotaru, Rn. 43 f). Konkreter kann insofern von einem „Recht auf anonyme Nutzung von Verkehrsinfrastruktur“ oder von einem Recht auf eine „spurenfreie Mobilität“ gesprochen (vgl. idS etwa die deutsche Datenschutzkonferenz, Entschließung vom 9./10.3.1995 [„Straßenbenutzungsgebühren“]). Auch einschlägige EU-Rechtsgrundlagen zum „Intelligenten Straßenverkehr“ betonen das Prinzip der anonymen Nutzung (vgl. idS etwa ErwGr. 13 und Art. 10 Abs. 3 der Richtlinie 2010/40/EU).

Nach Ansicht des Datenschutzrates, müssen daher Systeme zur automatisierten Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren um datenschutzkonform sein, technisch so ausgestaltet werden, dass bei rechtskonformer Nutzung im Mautsystem entweder überhaupt keine personenbezogenen Daten anfallen oder aber die Erhebung bzw. Verarbeitung personenbezogener Daten derart begrenzt wird, dass im Gesamtergebnis eine annähernd anonyme Nutzung gewährleistet ist. In letzterem Fall muss vor allem die Entstehung von Bewegungsprofilen schon auf technischer Ebene ausgeschlossen werden.

Anzumerken ist in diesem Kontext, dass die vom Gesetzgeber im BStMG seit jeher praktizierte, sehr allgemeine Bezugnahme auf ein nicht näher beschriebenes „Mautsystem“ für den Laien idR zu wenig Aussagekraft entfalten dürfte, um ihm die grundrechtliche Dimension ausreichend bewusst zu machen.

Positiv hervorzuheben ist, dass die Autoren des Entwurfes durchaus ein hohes Bewusstsein für die oben skizzierte Datenschutzproblematik erkennen lassen. **In den Erläuterungen zu § 19a BStMG ist nämlich in Bezug auf die künftigen digitalen Vignetten ausdrücklich davon die Rede, dass bei regelkonformer Nutzung keine Bewegungsprofile anfallen sollen, weshalb eine unverzügliche Löschung der bei der automatischen Kontrolle der Vignetten anfallenden Daten vorgesehen ist.** Auch wird dort ausdrücklich von einer Methode des „dezentralen“ **Abgleichs** von für die digitale Vignette registrierten Kennzeichen gesprochen.

Zudem wird betont, dass die digitale und herkömmliche Vignette nur stichprobenartig automatisiert kontrolliert werden sollen, um auch für Mautpreller zu gewährleisten, dass keine Bewegungsprofile entstehen. Schließlich wird in den Erläuterungen („Zu Z 5“) die Möglichkeit des anonymen Erwerbs der digitalen Vignette erwähnt.

Bedauerlicherweise hat von den vorgenannten, das Risiko der Gewinnung von Bewegungsprofilen begrenzenden, „**Garantien**“ nur die Löschanordnung Eingang in den für die datenschutzrechtliche Beurteilung entscheidenden Normtext gefunden (vgl. § 19a Abs 2). Unbeantwortet bleibt zudem die Frage, ob beim automatisierten Abgleich zwischen Vignettenvidenz und mittels automatisierter Überwachung erhobener Kennzeichen Protokolldaten anfallen und wie mit diesen verfahren wird.

Im Ergebnis ist somit nach Ansicht des Datenschutzrates festzuhalten, dass es dem Normtext in wesentlichen Aspekten an der nötigen Steuerungswirkung in Bezug auf den Vollzug bzw. hinsichtlich der Ausgestaltungen in der Mautordnung fehlt.

Aus sprachlicher bzw. sachlich-logischer Sicht ist ergänzend anzumerken, dass § 19a Abs. 1 der technisch-funktionellen Realität der bereits bestehenden automatisierten Überwachung insofern unzureichend Rechnung trägt, als der Fall der Kontrolle der LKW-Maut nicht adäquat berücksichtigt wurde (auch andere als bildverarbeitende Techniken werden verwendet).

8. März 2017
Für den Datenschutzrat
Der Vorsitzende:
MAIER

Elektronisch gefertigt