

REPUBLIK ÖSTERREICH ■ DATENSCHUTZRAT

BALLHAUSPLATZ 2, A-1014 WIEN

GZ • BKA-817.252/0002-DSR/2015

TELEFON • (+43 1) 53115/2527

FAX • (+43 1) 53115/2702

E-MAIL • DSRPOST@BKA.GV.AT

DVR: 0000019

An das
**Fehler! Hyperlink-Referenz
ungültig.**

Per Mail:
st4@bmvit.gv.at

Betrifft: Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird
(32. KFG-Novelle)

Stellungnahme des Datenschutzrates

Der **Datenschutzrat** hat in seiner **226. Sitzung am 18. September 2015 einstimmig** beschlossen, zu der im Betreff genannten Thematik folgende Stellungnahme abzugeben:

1) Allgemeines

Gemäß den Erläuterungen des BMVIT zur 32. KFG-Novelle enthält der gegenständliche Gesetzesentwurf folgende Schwerpunkte:

1. Das Verändern des Kilometerstandes eines Fahrzeuges („Tachomanipulation“) wird unter Sanktion gestellt.
2. Wenn Fälschungen bzw. Verfälschungen von Sondertransportbewilligungen festgestellt werden, soll der Antragsteller eine bestimmte Zeit lang keine Bewilligungen erhalten bzw. bestehende Dauerbewilligungen sollen aufgehoben werden.
3. Klarere Vorschriften, um gegen missbräuchliche Verwendung von Probefahrtkennzeichen und Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen besser vorgehen zu können.

4. Schaffung einer sog. Deckungsevidenz, die der Zulassungsevidenz vorgeschaltet wird und in der als Clearingstelle nach definierten Regeln die Handhabung der Haftungs- und Nichthaftungserklärungen der Versicherungsunternehmen geregelt wird. Der Behörde gegenüber soll immer nur genau ein haftender Versicherer mitgeteilt werden und in der Zulassungsevidenz eingetragen sein. Nur für den Fall, dass kein haftender Versicherer besteht, erfolgt eine Mitteilung an die Behörde zwecks Einleitung eines Zulassungs-Aufhebungsverfahrens. Dadurch können sehr viele Anzeigen nach dem bisherigen § 61 Abs. 3 KFG an die Behörden entfallen.
5. Daneben werden noch einige Vereinfachungen bei der Ausstellung von Zulassungsscheinen vorgenommen. Auf der Chipkartenzulassungsbescheinigung soll kein Vermerk betreffend Wechselkennzeichen angebracht werden und die Ausgabe von roten Kennzeichentafeln soll im Zulassungsschein nicht mehr vermerkt werden. Daneben wird noch eine Reihe von redaktionellen Anpassungen vorgenommen.

2) Datenschutzrechtliche Anmerkungen

Zu Zahl 29 (§ 47 Abs. 1 dritter Satz KFG):

Nach aktueller Rechtslage (§ 47 Abs. 1 3. Satz KFG) sind die Daten in der Zulassungsevidenz nach sieben Jahren ab Abmeldung, Aufhebung oder Erlöschen der Zulassung des Fahrzeuges zu löschen. Diese Anordnung dient nicht nur der Verwaltungsökonomie, sondern entspricht auch dem allgemeinen Grundsatz der begrenzten Speicherdauer personenbezogener Daten nach § 6 Abs. 1 Z 5 DSG 2000. Demnach **dürfen** Daten nur solange **in personenbezogener Form aufbewahrt werden** als dies **für die Erreichung der Zwecke**, für die sie ermittelt wurden, **erforderlich ist**.

Zufolge der in Aussicht genommenen künftigen Fassung des § 47 Abs. 1 3. Satz KFG soll die Löschungspflicht nicht schon mit Ablauf der „7-Jahresfrist“ eingreifen, sondern nur unter der **zusätzlichen Voraussetzung** der Vorlage eines „Verwertungsnachweises“ („Verschrottungsbetätigung“). Begründet wird dies in den

Erläuterungen damit, dass dies in letzter Zeit zunehmend Probleme bereite, da verstärkt alte Fahrzeuge, die bereits länger als sieben Jahre abgemeldet waren, ins Ausland verkauft werden, oder Duplikate des Typenscheines benötigt werden. Um Probleme bei Bestätigungen für die Erstellung eines Typenscheinduplikates oder bei der Rückfrage einer ausländischen Zulassungsbehörde zu vermeiden, solle die Löschung an das Vorliegen einer Verschrottungsbestätigung gebunden werden.

Die Plausibilität der Argumentation rein in Bezug auf fahrzeugtechnische Daten und Bedürfnisse im Hinblick auf Typenscheinduplikate kann ho. nicht abschließend beurteilt werden. **Aus Sicht des Datenschutzrates können technische Fahrzeugdaten gespeichert werden. Es ist jedoch keine Erforderlichkeit gegeben, personenbezogene Halter/Mieter-Daten bis zur Verschrottung eines Kfz zu speichern.** Im Übrigen ist in diesem Kontext auf § 30 KFG, insbesondere auf die in Abs. 4 normierte Verpflichtung der zur Ausstellung von Typenscheinen Verpflichteten zur Führung eines Verzeichnisses über die ausgestellten Typenscheine zu verweisen. Dieses Verzeichnis ist zehn Jahre, gerechnet vom Tage der Ausstellung des letzten darin angeführten Typenscheines, aufzubewahren und den mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befassten Behörden auf Verlangen vorzulegen.

Eine Verlängerung der Speicherungsdauer von Kfz-Daten der Zulassungsevidenz über den bisherigen 7-Jahreszeitraum nach Abmeldung etc. hinaus, wäre daher datenschutzrechtlich zu befürworten, **wenn die damit verknüpften personenbezogenen Daten gelöscht würden.**

Zu Zahl 32 (§ 47 Abs. 4c KFG):

Gemäß dieser Bestimmung soll „bundesweit organisierten Pannenhilfsdiensten“ nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten und auf Veranlassung des Zulassungsbesitzers oder des Lenkers als Vertreter des Zulassungsbesitzers mittels Kennzeichen, Online-Abfragen in der zentralen Zulassungsevidenz vornehmen können, um fahrzeugspezifische Daten für die Durchführung der Pannenhilfe im konkreten Anlassfall zu verwenden. Begründet wird dieser Vorschlag mit einer

dadurch möglichen Beschleunigung der Abwicklung von Panneneinsätzen. Abgewickelt werden soll dies über eine nicht näher definierte Web-Service-Abfrage.

Diese Regelung wirft eine Reihe von datenschutzrechtlichen Fragen auf. Aus Sicht des Datenschutzrates würde die bislang gesetzlich definierte **Zweckbindung** der für Zwecke der **Hoheitsverwaltung** eingerichteten zentralen Kfz-Zulassungsevidenz verändert und die Zwecke um einen **privaten Zweck** erweitert. Hier stellen sich Grundsatzfragen hinsichtlich der Öffnung staatlicher Datenbanken für iWirtschaftliche Zwecke. So könnte sich ein Druck in Richtung der Öffnung der Zulassungsevidenz für weitere private Nutzerkreise bzw. weitere private Zwecke ergeben, die den Charakter der Evidenz und des damit verbundenen Grundrechtseingriffs verändern.

Weiters stellen sich insbesondere Fragen der Gewährleistung der **Datenintegrität** bzw. **Datensicherheit der Zulassungsevidenz**. Diese Aspekte können abschließend nur bei Kenntnis der genauen technischen Form der Anbindung beurteilt werden. Generell kann nur angemerkt werden, dass eine **direkte Anbindung der gesamten Zulassungsevidenz an eine Art Webportal** andere Risiken mit sich brächte als bspw. eine Zugänglichmachung einer davon abgesonderten Datei, welche „nur“ fahrzeugtechnische und Kennzeichendaten enthielte. Das Missbrauchsrisiko (Stichwort „Einbruch durch Hacking“ und bspw. Suche im Gesamtbestand anhand von Namen) wäre in letzterem Falle wesentlich geringer, als wenn bspw. über eine allgemein zugängliche Website eine direkte Anbindung zum Gesamtdatenbestand der Zulassungsevidenz (inkl. Namens- und Adressdaten der Halter) gegeben wäre.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass auch der Frage der Suchkriterien bzw. Suchbegriffe, mit denen Abfragen in der Zulassungsevidenz oder einer davon abgeleiteten Datei vorgenommen werden, eine wichtige Rolle bei der Beurteilung der Datensicherheit spielen. Die bloße Heranziehung des Kennzeichens erscheint in diesem Lichte als unzureichend (leichte Verfügbarkeit) und es sollte daher ein zusätzliches Kriterium herangezogen werden.

Im Übrigen sei angemerkt, dass die vorgeschlagene Einholung von Zustimmungserklärungen der betroffenen Fahrzeughalter in schriftlicher Form zwar auf den ersten Blick der Transparenz dient, die Praktikabilität aber mit gewissen Fragezeichen zu versehen ist.

Im Gesamtzusammenhang der Thematik des Zugriffs auf Zulassungsdaten ist im Übrigen aufgefallen, dass derzeit eine allgemein zugängliche Website besteht, die es ermöglicht, mittels Kennzeichen und Nummer des Scheckkarten-Zulassungsscheins korrespondierende fahrzeugtechnische Daten aus der Zulassungsevidenz abzufragen (vgl. <http://www.scheckkartenzulassungsschein.at/abfrage.html>). Dazu ist festzuhalten, dass für diese Anwendung **keine Rechtsgrundlage im KFG zu ersehen ist.**

Der Datenschutzrat hat in seiner Sitzung die Zusage des informierten Vertreters des BMVIT zur Kenntnis genommen, dass aus Gründen der Datensicherheit weitere technische Zugriffsbeschränkungen festgelegt werden.

Der Datenschutzrat empfiehlt weiters, insbesondere unter Verweis auf den Gleichheitsgrundsatz zu prüfen, ob der Zugriff auf die Zulassungsevidenz durch zwei bundesweit organisierte Pannenhilfsdienste-Anbieter aus verfassungsrechtlichen Gründen gerechtfertigt ist.

Zu Zahl 52 (§ 82 Abs. 9 KFG):

Aus § 82 Abs. 8 KFG ergibt sich die Verpflichtung von Besitzern von Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen, die einen Hauptwohnsitz oder Sitz im Inland haben, und solche Kfz in das Bundesgebiet eingebracht haben oder in diesem verwenden, für diese Kfz binnen eines Monats ab der erstmaligen Einbringung nach Ablauf eines Monats in das Bundesgebiet, Zulassungsschein und ausländische Kennzeichentafeln der örtlich zuständigen Behörde abzuliefern. Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht, die eine Übertretung dieser Verpflichtung feststellen, haben hievon das Daten-, Informations- und Aufbereitungscenter des Bundesministeriums für Finanzen zur abgaberechtlichen Überprüfung zu verständigen. In der Verständigung sind der Name und die Adresse

des Lenkers und des Zulassungsbesitzers, das Kennzeichen des Fahrzeuges sowie Zeit und Ort der Tatbegehung anzugeben.

Zufolge der in Aussicht genommenen Neufassung des § 82 Abs. 9 KFG soll künftig schon die „Vermutung“ einer solchen Übertretung reichen, um die Mitteilungspflicht der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht im vorstehenden Sinne auszulösen. **Aus datenschutzrechtlicher Sicht handelt es sich bei einer solchen Mitteilung um einen Eingriff in das Grundrecht der Kfz-Halter, der einer gesetzlichen Deckung bedarf. Diese muss zufolge der Rechtsprechung des VfGH ausreichend bestimmt sein und den Eingriff für Betroffene vorhersehbar machen.** Übertragen auf den vorliegenden Fall hieße dies, dass der **Gesetzgeber Anhaltspunkte festzulegen hätte**, wie die hier angesprochenen Organe zur Vermutung gelangen sollen/können, dass eine Übertretung des § 82 Abs. 8 KFG vorliegt. Nur so könnte willkürlichen Meldungen bzw. Datenübermittlungen vorgebeugt werden. Tatsächlich **fehlen solche Hinweise in der vorgeschlagenen Norm** und es sprechen die Erläuterungen bloß davon, dass es den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes „erleichtert“ werden solle, Kontrollmitteilungen zu erstatten. Gleichzeitig soll aber am bisherigen Erfordernis festgehalten werden, in einer solchen Verständigung Name und die Adresse des Lenkers und des Zulassungsbesitzers, das Kennzeichen des Fahrzeuges sowie Zeit, Ort und Umstände der Tatbegehung anzugeben. Um solche Angaben tätigen zu können, wird es freilich nicht einfach reichen, dass einem Organ der öffentlichen Aufsicht einmalig ein Kfz mit ausländischem Kennzeichen auffällt. Vielmehr müsste ein solches Kfz mehr als einen Monat lang demselben Organ „auffallen“, um einen tatsächlichen Anhaltspunkt für eine Übertretung zu gewinnen. Zutreffenderfalls hätte das Organ freilich den Tatbestand bereits „festgestellt“. Insofern ist der in Aussicht genommene Regelungsansatz auch unter dem Gesichtspunkt der Verwaltungsökonomie wenig plausibel.

28. September 2015
Für den Datenschutzrat
Der Vorsitzende:
MAIER

Elektronisch gefertigt