

**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
E-Mail: pr3@bmvit.gv.at  
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.  
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-17.002/0006-I/PR3/2018 DVR:0000175



An die  
Parlamentsdirektion

Email: Stellungnahmen.Innenausschuss@parlament.gv.at

Wien, am 30.03.2018

**Regierungsvorlage: Bundesgesetz, mit dem das Sicherheitspolizeigesetz, die Straßenverkehrsordnung 1960 und das Telekommunikationsgesetz 2003 geändert werden (15 der Beilagen), do. GZ. 13260.0060/1-L1.3/2018**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nimmt zum gegenständlichen Entwurf wie folgt Stellung:

**Zu Artikel 1:**

Nach diversen Bundes- und Landesgesetzen ist die Speicherung von personenbezogenen Daten mittels Bild- oder Tonaufzeichnungsgeräten nicht oder nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig. In diesem Zusammenhang wird für den Bundesbereich etwa auf die Bestimmungen des § 19a BStMG, des § 98f StVO und des § 4 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz verwiesen.

Es wird daher vorgeschlagen durch Ergänzungen in § 53 Abs. 5 und § 93a Abs. 2 SPG klarzustellen, dass die durch diese Bestimmungen betroffenen Rechtsträger nur insoweit Daten speichern dürfen, als dies nach Materiengesetzen überhaupt zulässig ist. Dadurch könnte in der Verwaltungspraxis erhebliche Rechtsunsicherheit durch widersprechende gesetzliche Anordnungen vermieden werden.

Zusätzlich sollte auch die Regelung über die Festlegung einer vier Wochen nicht überschreitenden Aufbewahrungsverpflichtung durch Bescheid in § 93a Abs. 2 SPG dahingehend ergänzt werden, dass einerseits eine Aufbewahrungsverpflichtung nur unter Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten der von den Verpflichteten verwendeten Bildaufzeichnungsgeräte festgelegt werden darf und andererseits analog zur Bestimmung des § 57 Telekommunikationsgesetz 2003 bei Erlassung

des Bescheides die Verhältnismäßigkeit der Festlegung einer verlängerten Aufbewahrungsverpflichtung und die wirtschaftlichen Auswirkungen für die Verpflichteten zu berücksichtigen sind.

In diesem Sinne ergehen folgende Vorschläge zu Abänderungen im Text des SPG:

In § 53 Abs. 5 sollte der vierte Satz wie folgt lauten:

„Ab dem Zeitpunkt der Kenntnis von einem solchen Verlangen darf der verpflichtete Rechtsträger die verlangten Ton- und Bilddaten nicht löschen, sofern sie nach anderen Bundes- oder Landesgesetzen in zulässiger Weise gespeichert wurden.“

§ 93a Abs. 2 sollte wie folgt lauten:

„(2a) Soweit dies auf Grundlage einer ortsbezogenen Risikoanalyse aus Gründen der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit oder der Strafverfolgung erforderlich ist, hat die Sicherheitsbehörde unter Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten der vom Rechtsträger verwendeten Bildaufzeichnungsgeräte, der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme und der wirtschaftlichen Auswirkungen für den Rechtsträger mit Bescheid eine vier Wochen nicht überschreitende Aufbewahrungsverpflichtung festzulegen, sofern die Bilddaten beim Rechtsträger nach anderen Bundes- oder Landesgesetzen in zulässiger Weise gespeichert werden.“

## **Zu Artikel 2:**

Eingangs darf auf eine bereits zu einem praktisch wortgleichen Gesetzesentwurf abgegebene ho. Stellungnahme hingewiesen werden (siehe Beilage).

## **Zu Z 1:**

Abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachungen (Section Control) sind grundsätzlich unabhängig davon, ob es sich um hochrangiges oder niederrangiges Straßennetz handelt, einsetzbar, praktisch erfolgt der Einsatz jedoch (bisher) nur auf Autobahnen. Die Anordnung erfolgt in solchen Fällen durch die Landesregierung als für die Verkehrspolizei auf Autobahnen zuständige Behörde, die Messstrecke wird durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt und im Bundesgesetzblatt kundgemacht (im theoretischen Anwendungsfall einer abschnittsbezogenen Geschwindigkeitsüberwachung auf Landesstraßen müsste eine Kundmachung im Landesgesetzblatt erfolgen).

Es stellt sich daher in diesem Zusammenhang die Frage, weshalb bei der Anordnung einer Section Control überhaupt die Landespolizeidirektion zu informieren sein soll, da mit der Kundmachung der Messstreckenverordnung im Bundesgesetzblatt (bzw. Landesgesetzblatt) dem Publizitätserfordernis jedenfalls ausreichend Rechnung getragen sein sollte.

Genau genommen bleibt offen, *durch welche Behörde* eine Meldung an die Landespolizeidirektion erfolgen sollte. Es wäre am zweckmäßigsten, wenn dies durch die die abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung anordnende Behörde erfolgen würde, dies sollte nicht nur in den Erläuternden Bemerkungen klargestellt werden.

## **Zu Z 2:**

Grundsätzlich wäre zur Funktionsweise einer abschnittsbezogenen Geschwindigkeitsüberwachung zu bemerken, dass es nur in jenen Fällen zu einer Datenspeicherung kommt, in denen tatsächlich eine Geschwindigkeitsübertretung im betreffenden Abschnitt begangen wurde, sodass sich durch die vorhandenen Aufzeichnungen kein vollständiges Bild gewinnen lässt, welche Fahrzeuge den betreffenden Abschnitt passiert haben. Die so gewonnenen Daten werden an die zuständige Straßenpolizeibehörde weitergeleitet und für Verwaltungsstrafverfahren weiterverwendet.

Dass aus technischen Gründen von jedem in den überwachten Bereich einfahrenden Fahrzeug ein Bild gemacht wird, trifft zwar zu, jedoch verlassen diese „Daten“ das geschlossene System Section Control ausschließlich, wenn sich eine Geschwindigkeitsübertretung ergibt. Von diesem Fall abgesehen erhält die Behörde niemals irgendwelche „Daten“, die sie an die Landespolizeidirektion weitergeben könnte. De facto entstehen solche Daten also gar nicht, die erzeugten Bilddokumente existieren ausschließlich virtuell und das nur für kurze Zeiträume, in der Regel Sekundenbruchteile. Diese Funktionsweise war essenziell für eine Genehmigung des Systems „Section Control“ durch die Datenschutzkommission und lag auch dem „Section Control – Erkenntnis“ des Verfassungsgerichtshofes (G147/06 u.a.) zugrunde. Ebenfalls von ausschlaggebender Bedeutung im erwähnten VfGH-Verfahren war auch die Tatsache, dass eine flächendeckende Überwachung des Verkehrsraums mittels Section Control ausgeschlossen ist.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Erfassung von geschwindigkeitsübertretenden Fahrzeugen in **Echtzeit** nicht möglich ist, sondern eine allfällige Anforderung des Datenmaterials durch Sicherheitsbehörden nur eine nachträgliche Betrachtung ermöglicht. Eine Erfassung von Fahrzeugen, die keine Geschwindigkeitsübertretung begangen haben, ist nicht zulässig und erfolgt nicht; derartige Daten können von den Straßenpolizeibehörden – auch auf die nunmehr festgelegte Anforderung hin – überhaupt nicht übermittelt werden, da sie gar nicht darüber verfügen. Wenn durch den neugefassten § 98a Abs. 2 StVO die aus Sicht des Datenschutzes erforderliche rechtliche Grundlage für die Erfassung dieser Daten geschaffen werden soll, geht diese Absicht aus ho. Sicht ins Leere: es wird lediglich angeordnet, dass – de facto nicht vorhandene – Daten übermittelt werden müssen; dies kann nicht ausreichen, unter einem die Erfassung dieser Daten zu legalisieren.

**Zu Artikel 3:**

In diesem Vorschlag sind unter anderem die Einführung einer neuen Ermittlungsmaßnahme zur Überwachung verschlüsselter Nachrichten und die Einführung einer neuen Ermittlungsmaßnahme der Anlassdatenspeicherung (§ 138 Abs 2 StPO, sog. Quickfreeze) enthalten. Grundsätzlich kann das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Ausweitung bzw. Anpassung der Ermittlungsmaßnahmen auf neue Entwicklungen in der Kommunikation nachvollziehen, ohne dass dabei die Verfassungskonformität dieser Maßnahme vor dem Hintergrund der Judikatur des VfGH zur Vorratsdatenspeicherung beurteilt werden kann.

Hinsichtlich Quickfreeze wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Umsetzungsfrist zu kurz bemessen ist. Nach den Erfahrungen mit der Vorratsdatenspeicherung ist eine mindestens einjährige Umsetzungsfrist erforderlich, um den Unternehmen die notwendigen Investitionen zu ermöglichen. Von der Speicherpflicht kann jedes Unternehmen betroffen sein, dadurch wird auch jedes Unternehmen Investitionen vorzunehmen haben, deren Kosten vom Staat zu ersetzen sind. Ebenfalls aus der Erfahrung mit der Vorratsdatenspeicherung ist davon auszugehen, dass der finanzielle Aufwand mehrere Millionen Euro betragen wird und der Personalaufwand für die Administrierung des Kostenersatzes mindestens ein Vollzeitäquivalent beträgt. Die Erläuterungen und die Wirkungsorientierte Folgenabschätzung sind daher entsprechend anzupassen.

Um verfassungsrechtlichen Bedenken zu entsprechen ist klarzustellen, dass die auf Aufforderung gespeicherten Daten ausschließlich für die in der Speicheranordnung genannten Zwecke verwendet werden dürfen.

Zudem bestehen auch hinsichtlich der Ermittlungsmaßnahme zur Überwachung verschlüsselter Nachrichten (§ 135a StPO) ernsthafte Zweifel, nämlich

- aus verfassungsrechtlicher Sicht in Hinblick auf die Frage der Verhältnismäßigkeit und
- ob nach Verwendung der auf dem Gerät installierten Schadsoftware deren Deaktivierung sichergestellt ist und darüber hinaus garantiert ist, dass eine Reaktivierung dieser Schadsoftware durch Hackerangriffe jedweder Art ausgeschlossen ist.

**Beilage****Für den Bundesminister:**

Dr. Brigitte Raicher, LL.M.

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Eva Sedlak

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7403

E-Mail: eva.sedlak@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-17.002/0006-I/PR3/2018




**BMVIT - I/PR3 (Recht und Koordination)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
 Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
 E-Mail: pr3@bmvit.gv.at  
 Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.  
 an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-17.958/0007-I/PR3/2017 DVR:0000175



An das  
 Bundesministerium für Inneres  
 Abteilung III/1- Legistik  
 Herrngasse 7,  
 1010 Wien  
 per email: bmi-III-1@bmi.gv.at

Wien, am 14.08.2017

**Betreff: Bundesgesetz, mit dem das Sicherheitspolizeigesetz, das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, die Straßenverkehrsordnung 1960 und das Telekommunikationsgesetz 2003 geändert werden; Begutachtungsverfahren**  
**do GZ: BMI-LR1340/0019-III/1/2017**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nimmt zu ob. Betreff wie folgt Stellung:

Vorab darf darauf hingewiesen werden, dass sowohl ÖBB als auch ASFINAG mit dem Begutachtungsentwurf direkt befasst wurden, diese Stellungnahmen wurden direkt an das do. Ressort und das Parlament übermittelt.

**Zu Erläuterungen, Allgemeiner Teil, Kompetenzgrundlage:**

Da der Entwurf auch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung beinhaltet, ist die vorliegende Aufzählung der verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlage nicht vollständig; diese Aufzählung wäre um „Straßenpolizei“ Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG zu ergänzen.

**Zu Art. 2 – Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002:**

1. Zur generellen datenschutzrechtlichen Problemstellung ist auszuführen, dass aus Rechtsprechung und Literatur zu Art. 8 EMRK erschließbar ist, 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 werden (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 Erwägungsgrund 13 und Art. 10 Abs. 3 der Richtlinie 2010/40/EU). Die mit der Novelle BGBl. I Nr. 65/2017 in das Bun-

desstraßen-Mautgesetz 2002 eingefügten Bestimmungen des § 16a über die Datenverwendung, des § 16b über die Vignettenevidenz und des § 19a über die automatische Überwachung haben daher der Wichtigkeit von Garantien, die das Risiko der Gewinnung von Bewegungsprofilen begrenzen, Rechnung getragen. Es erscheint fraglich, ob der in dem Gesetzesvorhaben vorgesehene Regelungskomplex über die Weitergabe von im Zuge der automatischen Überwachung der Mautpflicht auf Bundesstraßen gewonnenen Daten an Sicherheitsbehörden den oben angeführten Anforderungen noch Genüge tut, indem die bisherigen Datenschutzbestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 aufgeweicht werden.

2. Darüber hinaus ist die ASFINAG technisch gar nicht in der Lage Daten in jenem Umfang an Sicherheitsbehörden zu übermitteln, der für deren Tätigkeit sinnvoll wäre. So handelt es sich auch nach der Einführung der digitalen Vignette bei der Kontrolle der Vignettenepflicht nicht um eine flächendeckende Kontrolle, sondern um eine Kontrolle mit lediglich neun, zukünftig mit bis zu ca. 20 Kontrollanlagen, die regelmäßig abwechselnd auf den 938 richtungsbezogenen Mautabschnitten eingesetzt werden. Die Erfassung der Fahrzeuge erfolgt dabei jeweils nur auf einer Spur des kontrollierten Abschnittes. Die Kontrollanlagen sind so konzipiert, dass im erfassten Bild eines Fahrzeugs zuerst nach einer gültigen Vignette gesucht wird. Ist dies der Fall, wird das Bild aus dem flüchtigen Speicher gelöscht. Nur in den Fällen, in denen keine gültige Vignette am Fahrzeug erkannt wird, wird das Fahrzeugkennzeichen mit der Kennzeichenliste der für die digitale Vignette registrierten Fahrzeuge abgeglichen. Wird das Kennzeichen dann auf der Kennzeichenliste gefunden, so wird der Datensatz ebenfalls aus dem flüchtigen Speicher gelöscht.

Im Anwendungsbereich der fahrleistungsabhängigen Maut wird die Mautentrichtung mittels Kontrolleinrichtungen auf Mautportalen überprüft. Verfügt ein Kraftfahrzeug über eine gültige GO-Box, wird von diesem Fahrzeug gar kein Bild angefertigt. Nur sofern ein Fahrzeug über keine gültige GO-Box verfügt und somit der Verdacht auf Mautprellerei besteht, wird automatisiert ein Bild hergestellt. Danach wird im Rahmen einer manuellen Nachkontrolle der gewonnenen Bilder das Delikt der Mautprellerei verifiziert. Auch bei der fahrleistungsabhängigen Maut wird somit entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des BStMG überhaupt nur von jenen Fahrzeugen ein Bild erzeugt, bei denen der Verdacht auf Mautprellerei besteht.

Die ASFINAG speichert gemäß § 19a Abs. 2 BStMG mit Ausnahme von Daten der Mautprellerei, die aber nur einen verschwindend kleinen Anteil an allen Fahrtbewegungen im Mautstraßennetz betreffen, dauerhaft keine aus der Mautkontrolle entstehenden Daten, die den Sicherheitsbehörden auf Aufforderung zur Verwendung übermittelt werden könnten. Die in § 19a Abs. 1 BStMG vorgesehene Ankündigung der Kontrolle eines bestimmten Mautabschnittes erweist sich somit ebenso sinnlos wie die in § 53 Abs. 5 vierter Satz SPG vorgesehene Anordnung, dass im Falle eines Verlangens auf Weitergabe von Bilddaten ab dem Zeitpunkt der Kenntnis von einem solchen Verlangen die verlangten Bilddaten nicht gelöscht werden dürfen.

3. Da das Gesetzesvorhaben somit hinsichtlich der Verwendung von Bilddaten und von daraus gewonnenen Kennzeichen- und Kontrolldaten, die im Zuge der automatischen Überwachung der Einhaltung der Mautpflicht auf Bundesstraßen anfallen, weitestgehend ins Leere läuft, sollten Artikel 2 über die Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 und die dazu korrespondierenden Bestimmungen des § 57 Abs. 2a SPG und § 53 Abs. 5 vierter Satz SPG im Sinne der obigen Ausführungen überprüft werden. Ebenso sollte überlegt werden, in § 53 Abs. 5 dritter Satz SPG und in § 93a erster Satz SPG klarzustellen, dass es sich bei der von der ASFINAG durchgeführten automatischen Überwachung der Mautpflicht nicht um eine Überwachung des öffentlichen Raums handelt.

4. Schließlich dürfen in diesem Zusammenhang noch kurz auf weitere offene Fragen des Gesetzesvorhabens erwähnt werden: a) die fehlende Regelung, die den Ersatz der im Zusammenhang mit der Datenübermittlung anfallenden Kosten an die ASFINAG vorsieht, b) das Versäumnis, ausschließlich die Sicherheitsbehörden für die rechtliche Zulässigkeit von Übermittlungsverlangen verantwortlich zu machen, c) die Verwendung der nicht näher bestimmten Begriffe „Sicherheitsbehörde(n)“, „Einzelfall“ und „Verlangen“ im SPG und „Sicherheitsbehörde“ und „Ersuchen“ im BStMG im Zusammenhang mit der Weitergabe von im Zuge der automatischen Überwachung der Mautpflicht auf Bundesstraßen gewonnenen Daten und d) das Unterlassen einer Regelung über das Verhältnis des § 93a SPG zu den Bestimmungen des BStMG über die automatische Überwachung der Mautpflicht.

### **Zu Art. 3 - Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960**

#### **Art.3 Z 1:**

Abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachungen (Section Control) sind grundsätzlich unabhängig davon, ob es sich um hochrangiges oder niederrangiges Straßennetz handelt, einsetzbar, praktisch erfolgt der Einsatz jedoch (bisher) nur auf Autobahnen. Die Anordnung erfolgt in solchen Fällen durch die Landesregierung als für die Verkehrspolizei auf Autobahnen zuständige Behörde, die Messstrecke wird durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt und im Bundesgesetzblatt kundgemacht (im theoretischen Anwendungsfall einer abschnittsbezogenen Geschwindigkeitsüberwachung auf Landesstraßen müsste eine Kundmachung im Landesgesetzblatt erfolgen).

Es stellt sich daher in diesem Zusammenhang die Frage, weshalb bei der Anordnung einer Section Control überhaupt die Sicherheitsbehörde zu informieren sein soll, da mit der Kundmachung der Messstreckenverordnung im Bundesgesetzblatt (bzw. Landesgesetzblatt) dem Publizitätserfordernis jedenfalls ausreichend Rechnung getragen sein sollte.

Unabhängig davon bleibt durch die Formulierung offen, an welche Sicherheitsbehörde eine Meldung erfolgen müsste. Erstreckt sich eine Messstrecke auf Autobahnen auf den örtlichen Zustän-

digkeitsbereich von mehr als einer Bezirksverwaltungsbehörde (dies ist eher der Regelfall), müssten alle Bezirksverwaltungsbehörden als Sicherheitsbehörden erster Instanz informiert werden; dies erscheint nicht zweckmäßig. Es sollte daher jedenfalls eine diesbezügliche Klarstellung erfolgen.

Weiters bleibt offen, durch welche Behörde eine Meldung an die Sicherheitsbehörde erfolgen sollte. Es wäre am zweckmäßigsten, wenn dies durch die abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung anordnende Behörde erfolgen würde, dies sollte jedoch ebenfalls klargestellt werden.

**Art. 3 Z 2:**

Grundsätzlich wäre zur Funktionsweise einer abschnittsbezogenen Geschwindigkeitsüberwachung zu bemerken, dass es nur in jenen Fällen zu einer Datenspeicherung kommt, in denen tatsächlich eine Geschwindigkeitsübertretung im betreffenden Abschnitt begangen wurde, sodass sich durch die vorhandenen Aufzeichnungen kein vollständiges Bild gewinnen lässt, welche Fahrzeuge den betreffenden Abschnitt passiert haben. Die so gewonnenen Daten werden an die zuständige Straßenpolizeibehörde weitergeleitet und für Verwaltungsstrafverfahren weiterverwendet.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass eine Erfassung von geschwindigkeitsübertretenden Fahrzeugen in Echtzeit nicht möglich ist, sondern eine allfällige Anforderung des Datenmaterials durch Sicherheitsbehörden nur eine nachträgliche Betrachtung ermöglicht.

**Zu Art 4 – Änderung des Telekommunikationsgesetzes 2003:****Art 4 Z. 1** Ergänzung des § 17 TKG 2003 durch einen weiteren Abs. 1a betreffend Verkehrsmanagementmaßnahmen

Durch Betreiber selbst initiierte Verkehrsmanagementmaßnahmen sind grundsätzlich nicht mit der VO 2015/2120 kompatibel. Art. 3 Abs. 3 der VO sieht vor, dass Verkehrsmanagementmaßnahmen nur dann zulässig sind, wenn dies erforderlich ist um

- Gesetzgebungsakten der Union oder mit dem Unionsrecht im Einklang stehenden nationalen Rechtsvorschriften, denen der Internetzugangsanbieter unterliegt, oder mit dem Unionsrecht im Einklang stehende Maßnahmen zur Umsetzung dieser Gesetzgebungsakte der Union oder dieser nationalen Rechtsvorschriften zu entsprechen, einschließlich Verfügungen von Gerichten oder Behörden, die über die entsprechenden Befugnisse verfügen
- die Integrität und Sicherheit des Netzes, der über dieses Netz erbrachten Dienste und der Endgeräte der Endnutzer zu wahren
- eine drohende Netzüberlastung zu verhindern oder die Auswirkungen einer außergewöhnlichen oder vorübergehenden Netzüberlastung abzumildern, sofern gleichwertige Verkehrsarten gleich behandelt werden

Verkehrsmanagementmaßnahmen sind daher zulässig in Situationen, in denen Internetzugangsanbieter Gesetzgebungsakten der Union oder nationalen Rechtsvorschriften unterliegen, die mit dem Unionsrecht im Einklang stehen (beispielsweise die Rechtmäßigkeit von Inhalten, Anwendungen oder Diensten, oder die öffentliche Sicherheit betreffend), einschließlich strafrechtlicher Vorschriften, die beispielsweise die Blockierung bestimmter Inhalte vorschreiben (vgl. insb. die Erwägungsgründe 8 – 15 zur VO 2015/2120). Die Vermeidung von strafrechtlich relevanten Handlungen, wie zB Datenbeschädigung durch Viren, Computerkriminalität, ist daher grundsätzlich von der VO gedeckt.

Internetzugangsanbieter dürfen auch zur Optimierung der Gesamtübermittlungsqualität Verkehrsmanagementmaßnahmen anwenden, bei denen zwischen objektiv verschiedenen Verkehrskategorien unterschieden wird. Um die Gesamtqualität und das Nutzererlebnis zu optimieren, sollte jede derartige Differenzierung nur auf der Grundlage objektiv verschiedener Anforderungen an die technische Qualität der Dienste (beispielsweise in Bezug auf Verzögerung, Verzögerungsschwankung, Paketverlust und Bandbreite) bei bestimmten Verkehrskategorien, nicht aber auf Grundlage kommerzieller Erwägungen zulässig sein.

Zulässig sind Verkehrsmanagementmaßnahmen iSd Art 3 der VO 2015/2120 auch, wenn es darum geht, die Integrität und Sicherheit des Netzes, beispielsweise zur Vorbeugung gegen Cyberangriffe durch Verbreitung von Schadsoftware oder gegen Identitätsdiebstahl von Endnutzern durch Spähsoftware, zu schützen.

Jede Verkehrsmanagementpraxis, die über solche angemessenen Verkehrsmanagementmaßnahmen hinausgeht, indem sie eine Blockierung, Verlangsamung, Veränderung, Beschränkung, Störung, Schädigung oder Diskriminierung je nach spezifischen Inhalten, Anwendungen oder Diensten oder spezifischen Kategorien derselben vornimmt, ist hingegen grundsätzlich unzulässig.

### **Zu Vorblatt und WFA:**

Von Seiten des bmvit wird zu den beabsichtigten Änderungen festgehalten, dass diese zu außерordentlich finanziellen Mehraufwendungen in Millionenhöhe für private Rechtsträger wie der ASFINAG oder ÖBB führen könnten.

Insofern wäre in den Entwürfen jedenfalls die Abgeltung von Mehraufwendungen für betroffene Unternehmen vorzusehen. Die zusätzliche Bereitstellung von Budgetmittel für diesen Zweck beziehungsweise die finanzielle Bedeckung wäre im Rahmen der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA) abzubilden.

Eine Ausfertigung der Stellungnahme ergeht an das Präsidium des Nationalrates (begutachtungsverfahren@parament.gv.at)

GZ. BMVIT-17.958/0007-I/PR3/2017



**Für den Bundesminister:**

Mag. Christa Wahrmann

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Mag. Christa Wahrmann

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 7414

E-Mail: christa.wahrmann@bmvit.gv.at