

LANDESGESETZBLATT

FÜR WIEN

Jahrgang 2024

Ausgegeben am xx. xxxx 2024

XX. Gesetz: Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Kraftfahrzeuge (Parkometergesetz 2006); Änderung

Gesetz, mit dem das Parkometergesetz 2006 geändert wird

Der Wiener Landtag hat beschlossen:

Das Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Kraftfahrzeuge (Parkometergesetz 2006), LGBl. für Wien Nr. 9/2006, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl. für Wien Nr. 36/2023, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 2 tritt an die Stelle des Verweises „§ 15 Abs. 3 Z 5 des Finanzausgleichsgesetzes 2005 (FAG 2005), BGBl. I Nr. 156/2004, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2005,“ der Verweis „§ 17 Abs. 3 Z 5 des Finanzausgleichsgesetzes 2024 (FAG 2024), BGBl. I Nr. 168/2023, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 128/2024,“.

2. Nach § 5 wird folgender § 5a eingefügt:

„§ 5a. (1) Die Überwachung der Abgabentrachtung in den gebührenpflichtigen Kurzparkzonen gemäß § 25 der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 99/2005, kann durch Erfassen der behördlichen Kennzeichen der abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge durch technische Einrichtungen (beispielsweise Bildsensoren, Einrichtungen zur Bildverarbeitung und Einrichtungen zur Texterkennung) und deren automatisierten Abgleich mit den bei der Behörde gespeicherten Daten erfolgen.

(2) Das Erfassen der Kennzeichen im Sinne des Abs. 1 kann durch den Abgleich des Kennzeichens des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges mittels automatisierter Textinterpretierung erfolgen. Dabei erfassen die an einem Kontrollfahrzeug angebrachten Bildsensoren den das Kontrollfahrzeug umgebenden Raum eingeschränkt. Der Erfassungswinkel der Bildsensoren wird auf das erforderliche Ausmaß begrenzt. Aus den derart erfassten Bilddaten wird unverzüglich ein auf das Kennzeichen eingeschränktes Bild automatisiert gefiltert und verarbeitet.

(3) Die aufgenommenen Bilddaten, aus denen das auf das Kennzeichen eingeschränkte Bild automatisiert gefiltert wird, sind unmittelbar nach dem Filtervorgang zu löschen. Die sonstigen zum Kennzeichenabgleich erhobenen Daten dürfen, mit Ausnahme der Datenübermittlungen nach Abs. 5 und Abs. 6, ausschließlich lokal in den technischen Einrichtungen zum Zweck der Überprüfung der ordnungsgemäßen Einrichtung der Parkometerabgabe verarbeitet werden und sind nach erfolgter Überprüfung durch einen Datenabgleich (Abs. 5) unverzüglich in nicht rückführbarer Weise zu löschen.

(4) Die Erfassung der Daten darf nur in gebührenpflichtigen Kurzparkzonen gemäß § 25 StVO 1960, zu den Zeiten ihrer Geltung erfolgen. Der jeweilige Betriebszustand (aktiv/inaktiv/Testbetrieb) der zum Erfassen der behördlichen Kennzeichen der abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge verwendeten technischen Einrichtungen ist von außen gut ersichtlich am Kontrollfahrzeug kenntlich zu machen.

(5) Eine Datenübermittlung des automatisiert erhobenen Kennzeichens aus den technischen Einrichtungen zur Abfrage in dem bei der Behörde gespeicherten Datenbestand darf ausschließlich verschlüsselt erfolgen und über den Zeichensatz des erkannten Kennzeichens hinaus keine personenbezogenen Daten enthalten. Neben dem erkannten Kennzeichen enthält die Datenübermittlung auch den Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das erkannte Kennzeichen angebracht ist.

Als Ergebnis dürfen nur nach dem Stand der Technik sicher verschlüsselte Informationen zurück übermittelt werden. Dabei können folgende Daten übermittelt werden:

- a) Eine Referenznummer des Vorgangs des automatisierten Datenabgleichs,
- b) der örtliche Geltungsbereich einer zum abgefragten Kennzeichen gespeicherten Pauschalierungsvereinbarungen sowie
- c) der zeitliche Geltungsbereich eines zum abgefragten Kennzeichen gespeicherten elektronischen Parkscheins.

(6) Liegt zu einem automatisiert erhobenen Kennzeichen weder eine Pauschalierungsvereinbarung noch ein elektronischer Parkschein vor, kann vom Bedienpersonal des Kontrollfahrzeugs ein Kontrollauftrag an ein Kontrollorgan erteilt werden. Dazu werden folgende Daten vom Kontrollfahrzeug an das Kontrollorgan übermittelt:

- a) Das automatisiert erhobene Kennzeichen sowie
- b) der Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das zu kontrollierende Kennzeichen angebracht ist.

Die Datenübermittlung an das Kontrollorgan darf ausschließlich verschlüsselt erfolgen. Nach erfolgter Kontrolle des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges sind die dem Kontrollorgan übermittelten Daten unmittelbar zu löschen.

(7) Das Durchführen einer automatisierten Einzelentscheidung im Sinne des Art. 22 Abs. 1 Datenschutz-Grundverordnung, welche unmittelbar zur Einleitung einer verwaltungsstrafrechtlichen Verfolgung führt, ist untersagt.

(8) Die Anzahl der eindeutig und nicht eindeutig erkannten behördlichen Kennzeichen der abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge kann zu statistischen Zwecken numerisch gespeichert werden.

(9) Die jeweils zum Einsatz kommenden Technologien müssen dem Grundsatz „Datenschutz durch Technikgestaltung“ (Art. 25 Datenschutz-Grundverordnung) entsprechend ausgewählt und gestaltet sein. Die Einhaltung dieses Grundsatzes ist im Rahmen der Rechenschaftspflicht (Art. 5 Abs. 2 Datenschutz-Grundverordnung) zu dokumentieren. Eine Evaluierung über die Folgen der Technikanwendung hat unter sachkundiger Mitwirkung

- a) bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 35 Abs. 1 Datenschutz-Grundverordnung in Verbindung mit der Verordnung der Datenschutzbehörde über Verarbeitungsvorgänge, für die eine Datenschutz-Folgenabschätzung durchzuführen ist (DSFA-V), BGBl. II Nr. 278/2018, vor der ersten Inbetriebnahme der Technikanwendung, sowie
- b) periodisch spätestens alle 5 Jahre oder wenn Technologie zum Einsatz gelangen soll, die voraussichtlich wesentliche Änderungen auf die Risiken für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen im Vergleich zum laufenden System bewirkt,

zu erfolgen. Andere Verpflichtungen zur Durchführung von Evaluierungen oder Folgenabschätzungen werden hiervon nicht berührt.

(10) Für das Testen der technischen Einrichtungen gilt:

1. Die technischen Einrichtungen dürfen zur Überprüfung und Weiterentwicklung ihrer Zuverlässigkeit (qualitätssichernde Maßnahmen) im Hinblick auf den Einsatzzweck grundsätzlich nur in nicht-produktiver Umgebung mit anonymisierten Daten getestet werden. Die Durchführung und Ergebnisse solcher Testungen sind nachvollziehbar in der Systemdokumentation zu erfassen.

2. Ein Testbetrieb der technischen Einrichtungen in einer Echt-Umgebung und die kurzzeitige Verarbeitung von Echtdateien ist im unumgänglichen örtlichen, zeitlichen und inhaltlichen Ausmaß ausnahmsweise zulässig, wenn eine Testung nach Ziffer 1 im Hinblick auf den legitimen und erforderlichen Testzweck nicht geeignet ist, den Testzweck zu erreichen. Im Testbetrieb dürfen ausschließlich Datenverarbeitungen im Sinne des Abs. 1 bis Abs. 4 vorgenommen werden.

(11) Der Verantwortliche hat die Testung mit Echt-Daten und/oder in einer Echt-Umgebung (Abs. 10Z 2) unter sachkundiger Mitwirkung und Beratung schriftlich zu beauftragen. Voraussetzung hierfür ist die schriftliche Ausarbeitung eines Testkonzepts. Das Testkonzept hat jedenfalls folgende Angaben zu enthalten:

- a) Das Ziel der Testung,
- b) die Kategorien der Daten und der betroffenen Personen,
- c) eine Begründung, weshalb eine Testung nach Abs. 10Z 2 notwendig ist,
- d) Angaben zur zeitlichen und örtlichen Ausgestaltung der Testung,
- e) Löschfristen für die in der Testung verwendeten Daten,
- f) die in der Testung verwendeten Mittel,
- g) die möglichen Risiken der Testung sowie
- h) Maßnahmen zur Reduktion der in lit. g genannten Risiken.

(12) Die Durchführung einer Testung nach Abs. 10Z 2 ist zu dokumentieren, wobei jedenfalls festzuhalten ist, welche technischen und organisatorischen Maßnahmen ergriffen wurden, um negative Folgen für betroffene Personen auszuschließen sowie sicherzustellen, dass die zu Testzwecken verarbeiteten Echtdaten ausschließlich für die konkreten, im Testkonzept beschriebenen qualitätssichernden Maßnahmen verwendet und nicht zweckentfremdet werden können.

(13) Eine Testung nach Abs. 10Z 2 ist in angemessenem zeitlichem Abstand vorab öffentlich im Hinblick auf den zeitlichen und örtlichen Bereich des Testbetriebs auf der Website www.wien.gv.at bekannt zu machen. Bei Umsetzung der Informationspflichten gemäß Art. 13 Datenschutz-Grundverordnung ist auch auf eine nachvollziehbare Unterscheidung der verschiedenen Betriebsarten (aktiv/inaktiv/Testbetrieb) Bedacht zu nehmen. Die konkrete Ausgestaltung ist im Rahmen der Technikgestaltung im Sinne des Abs. 9 einer Folgenabschätzung zu unterziehen und schriftlich zu dokumentieren.

(14) Hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß § 5a besteht kein Widerspruchsrecht gemäß Art. 21 Datenschutz-Grundverordnung sowie kein Recht auf Einschränkung der Verarbeitung gemäß Art. 18 Datenschutz-Grundverordnung. Darüber sind die Betroffenen in geeigneter Weise zu informieren.“

3. In § 7 tritt an die Stelle des Verweises „§ 15 Abs. 3 Z 5 des FAG 2005, BGBl. I Nr. 156/2004, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2005“ der Verweis „§ 17 Abs. 3 Z 5 des FAG 2024, BGBl. I Nr. 168/2023, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 128/2024,“.

4. Der bisherige Text des § 9 erhält die Bezeichnung § 10 Abs. 1 und es wird folgender Abs. 2 angefügt:
„(2) Das Landesgesetz LGBl. für Wien Nr. XX/2024 tritt mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.“

5. § 9 lautet:

„§ 9. Dieses Gesetz verweist auf die Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. Nr. L 119 vom 4. Mai 2016, S. 1.“

Der Landeshauptmann:

Der Landesamtsdirektor:

Vorblatt

Zur Änderung des Parkometergesetzes 2006 (Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Kraftfahrzeuge)

Ziele und wesentlicher Inhalt:

Mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2022 wurde die Überwachung des Parkraums auf alle Gemeindebezirke ausgeweitet. Die 23 Gemeindebezirke sind derzeit in insgesamt 564 Kontrollgebiete (Rayone) unterteilt. Nicht jeder Rayon weist eine dichte Verparkung auf, sodass teilweise lange Wegstrecken zu Fuß (Leerstrecken) zurückgelegt werden müssen, um geparkte Fahrzeuge zu kontrollieren. Hinzu kommt, dass die Anfahrt zu den Kontrollgebieten in den Außenbezirken mehr Zeit in Anspruch nimmt.

Nach der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über die Parkraumüberwachung in Wien, LGBl. für Wien Nr. 15/2013, besteht die Verpflichtung, jeden in einer Kurzparkzone gelegenen Stellplatz täglich etwa 1,5-mal zu kontrollieren. Um dieses Niveau der Überwachungseffizienz nicht zu unterschreiten, ist es notwendig, die Überwachung effizient zu gestalten.

Die vorliegende Änderung des Parkometergesetzes 2006 schafft die Möglichkeit, das parkraumbewirtschaftete Gebiet mit Hilfe von Kamerafahrzeugen zu befahren und elektronische Abgabennachweise (elektronischer Parkschein oder Pauschalierungsvereinbarung) zu überprüfen. Mit Kamerafahrzeugen erfasste Bilddaten der Umgebung des Kontrollfahrzeuges sollen automatisiert ausgewertet und mit den vorhandenen Daten über bestehende Parknachweise abgeglichen werden.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

Die kameragestützte Überwachung ermöglicht das parkraumbewirtschaftete Gebiet um ein Vielfaches effizienter zu kontrollieren und das erforderliche Niveau der Überwachungseffizienz zu gewährleisten.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die sensorgestützte Überwachung der weitläufigen, parkraumbewirtschafteten Gebiete kann die Kontrolldichte dieser Gebiete an das innerstädtische Niveau angepasst werden, da eine Kontrolle mittels Fahrzeugen schneller und häufiger stattfinden kann. Auch können die dadurch entlasteten Überwachungsorgane vermehrt an der Kontrolle von dichter verparkten, innerstädtischen Gebieten mitwirken. Dadurch ergibt sich eine engmaschigere und häufigere Kontrolle des gesamten parkraumbewirtschafteten Stadtgebietes, was wiederum – wie der Erfahrungswert anderer europäischer Städte (bspw. Amsterdam) gezeigt hat – zu einer Erhöhung der Bereitschaft zur Abgabentrachtung seitens der Lenker*innen führen kann.

Die Beschaffung der Hard- und Software für die Kamerafahrzeuge wird durch eine europaweite Ausschreibung erfolgen. Je nach Anbieter*innen und Durchführungsrunden variieren die tatsächlichen Projektkosten, welche derzeit für das Konzeptionsprojekt auf EUR 440.000,- geschätzt werden. Diese umfassen die Projektleitung, die Abwicklung des Vergabeverfahrens und andere direkte Kosten im Zusammenhang mit der Durchführung des Projekts (ua. Anforderungserhebung, Erstellung des Leistungskatalogs, rechtliche Abklärung, Aufwendung von bestehenden Personalressourcen, etc.). Weitere einmalige Anschaffungskosten entfallen auf vorerst vier Fahrzeuge. Die Anschaffungskosten werden auf EUR 125.000 EUR geschätzt.

Laufende Betriebskosten werden die Wartung der implementierten Systeme (Hard- und Software) sowie jene der Fahrzeuge beinhalten. Personalkosten werden für die Bereitstellung von Lenker*innen der vier Fahrzeuge anfallen. Für die nächsten fünf Jahre werden somit Kosten in der Höhe von EUR 1,4 bis 1,8 Millionen geschätzt.

Dem Bund entstehen keine Mehrkosten.

– Auswirkungen auf die Bezirke:

Keine

Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich, sonstige wirtschaftspolitische Auswirkungen und Auswirkungen in umweltpolitischer, konsumentenschutz-politischer sowie sozialer Hinsicht:

Das Gesetzesvorhaben hat keine wirtschaftspolitischen Auswirkungen.

Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Die vorliegende Novelle entfaltet keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen stehen nicht im Widerspruch zu unionsrechtlichen Bestimmungen.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Da Abgabenvorschriften vom Gesetzesvorhaben betroffen sind, ist das Verfahren nach § 9 F-VG 1948 einzuhalten. Gemäß dem Erlass des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 17. August 2012, GZ. BKA-601.920/0005-V/2/2012, Punkt 7, sind auch Zweifelsfälle bezüglich der Anwendbarkeit des § 9 F-VG 1948 diesem Verfahren zu unterziehen (siehe auch Schreiben des BMF vom 22. Jänner 2016, GZ. BMF-111200/0041-II/3/2014).

Demnach sind Gesetzesbeschlüsse der Landtage, die Landes(Gemeinde)abgaben zum Gegenstand haben, unmittelbar nach der Beschlussfassung des Landtages vor ihrer Kundmachung vom Landeshauptmann dem Bundeskanzleramt bekanntzugeben.

Erläuterungen

Zur Änderung des Parkometergesetzes 2006 (Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Kraftfahrzeuge)

I. Allgemeiner Teil

A. Allgemein

Hauptgesichtspunkte der Novelle:

Mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2022 wurde die Überwachung des Parkraums auf alle Gemeindebezirke ausgeweitet. Die 23 Gemeindebezirke sind derzeit in insgesamt 564 Kontrollgebiete (Rayone) unterteilt. Nicht jeder Rayon weist eine dichte Verparkung auf, sodass teilweise lange Wegstrecken zu Fuß (Leerstrecken) zurückgelegt werden müssen, um geparkte Fahrzeuge zu kontrollieren. Hinzu kommt, dass die Anfahrt zu den Kontrollgebieten in den Außenbezirken mehr Zeit in Anspruch nimmt.

Nach der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über die Parkraumüberwachung in Wien, LGBl. für Wien Nr. 15/2013, besteht die Verpflichtung, jeden in einer Kurzparkzone gelegenen Stellplatz täglich etwa 1,5-mal zu kontrollieren. Um dieses Niveau der Überwachungseffizienz nicht zu unterschreiten, ist es notwendig, die Überwachung effizient zu gestalten.

Die vorliegende Novelle schafft die Möglichkeit, das parkraumbewirtschaftete Gebiet mit Hilfe von Kamerafahrzeugen zu befahren und elektronische Abgabennachweise (elektronischer Parkschein oder Pauschalierungsvereinbarung) zu überprüfen. Mit Kamerafahrzeugen erfasste Bilddaten der Umgebung des Kontrollfahrzeuges sollen automatisiert ausgewertet und mit den vorhandenen Daten über bestehende Parknachweise abgeglichen werden. Dadurch kann die Überwachung gerade in den weitläufigen Gebieten um ein Vielfaches effizienter erfolgen.

Da eine kameraunterstützte Überwachung der parkraumbewirtschafteten Gebiete in der Stadt Wien potentiell die Persönlichkeitsrechte von Dritten berührt, enthält der Entwurf detaillierte Bestimmungen über die Verarbeitung von personenbezogenen Daten im Rahmen der Parkraumüberwachung.

Kompetenzrechtliche Grundlagen

Die Parkometerabgabe ist seit dem FAG 2005 eine vom Bund gemäß § 7 Abs. 5 F-VG in das freie Beschlussrecht der Gemeinden übertragene Abgabe. Dem Landesgesetzgeber steht es jedoch offen, die bundesgesetzliche Ermächtigung auf Basis des § 8 Abs. 1 F-VG zu konkretisieren oder auf Basis des § 8 Abs. 5 F-VG eine weitergehende Ermächtigung der Gemeinde vorzusehen, nicht jedoch, sie einzuschränken (vgl. Kofler § 7 F-VG, in Kneihls/Lienbacher (Hg), Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht [25. Lfg. 2020] Rz 39 ff.). Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf soll eine gesetzliche Grundlage für die Datenschutzbestimmungen für die kameraunterstützte Überwachung der parkraumbewirtschafteten Gebiete in der Stadt Wien geschaffen werden.

Unionsrechtlicher Hintergrund

Die Novelle steht im Einklang mit den unionsrechtlichen Vorschriften.

B. Finanzielle Auswirkungen

Durch die sensorgestützte Überwachung der weitläufigen, parkraumbewirtschafteten Gebiete kann die Kontrollichte dieser Gebiete an das innerstädtische Niveau angepasst werden, da eine Kontrolle mittels Fahrzeugen schneller und häufiger stattfinden kann. Auch können die dadurch entlasteten

Überwachungsorgane vermehrt an der Kontrolle von dichter verparkten, innerstädtischen Gebieten mitwirken. Dadurch ergibt sich eine engmaschigere und häufigere Kontrolle des gesamten parkraumbewirtschafteten Stadtgebietes, was wiederum – wie der Erfahrungswert anderer europäischer Städte (bspw. Amsterdam) gezeigt hat – zu einer Erhöhung der Bereitschaft zur Abgabentrachtung seitens der Lenker*innen führen kann.

Die Beschaffung der Hard- und Software für die Kamerafahrzeuge wird durch eine europaweite Ausschreibung erfolgen. Je nach Anbieter*innen und Durchführungsrunden variieren die tatsächlichen Projektkosten, welche derzeit für das Konzeptionsprojekt auf EUR 440.000,- geschätzt werden. Diese umfassen die Projektleitung, die Abwicklung des Vergabeverfahrens und andere direkte Kosten im Zusammenhang mit der Durchführung des Projekts (ua. Anforderungserhebung, Erstellung des Leistungskatalogs, rechtliche Abklärung, Aufwendung von bestehenden Personalressourcen, etc.). Weitere einmalige Anschaffungskosten entfallen auf vorerst vier Fahrzeuge. Die Anschaffungskosten werden auf EUR 125.000 EUR geschätzt.

Laufende Betriebskosten werden die Wartung der implementierten Systeme (Hard- und Software) sowie jene der Fahrzeuge beinhalten. Personalkosten werden für die Bereitstellung von Lenker*innen der vier Fahrzeuge anfallen. Für die nächsten fünf Jahre werden somit Kosten in der Höhe von EUR 1,4 bis 1,8 Millionen geschätzt.

Dem Bund entstehen keine Mehrkosten.

II. Besonderer Teil

Zu Z 1 und Z 3 (§ 1 Abs. 2 und § 7):

Es werden die Verweise auf das Finanzausgleichsgesetz 2024 aktualisiert.

Zu Z 2 (§ 5a):

Abs. 1:

Im Abs. 1 des neuen § 5a des Parkometergesetzes wird zunächst klargestellt, dass zur Überwachung der ordnungsgemäßen Entrichtung der Parkometerabgabe bildverarbeitende und sonstige technische Einrichtungen eingesetzt werden dürfen. Nach § 1 Abs. 2 Datenschutzgesetz (DSG) sind Eingriffe einer staatlichen Behörde nur „auf Grund von Gesetzen, die aus den in Art. 8 Abs. 2 der Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK), BGBl. Nr. 210/1958, genannten Gründen notwendig sind“, zulässig. Für die Verarbeitung der KFZ-Kennzeichen, die jedenfalls als personenbezogene Daten zu qualifizieren sind, wird hiermit eine landesgesetzliche Grundlage geschaffen.

Verantwortlich für die Datenverarbeitung im Zuge dieser technischen Überwachungsmaßnahmen ist der Magistrat der Stadt Wien (in der Folge „der Verantwortliche“ genannt).

Abs. 2:

Der Verantwortliche verarbeitet Daten zu Zwecken der Parkraumüberwachung nur insoweit dies hierfür notwendig ist. Dieses Gebot ist bereits bei der Erhebung von Daten (z.B. bei der Einstellung von Erfassungswinkeln) zu beachten.

Die Anbringung des Kennzeichens ist in § 26c Abs. 1 Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399/1967 idF BGBl. II Nr. 91/2024, geregelt. Dieser verweist wiederum auf den Anhang der Richtlinie 70/222/EWG, ABl. Nr. L 076 vom 6. April 1970. Laut dem Anhang der Richtlinie darf der Abstand zwischen dem oberen Rand des Kennzeichens und der Fahrbahn nicht mehr als 1,20 Meter betragen. Dieser Wert darf jedoch, bis zu einer Höhe von 2 Meter überschritten werden. Somit ist ein Erfassungswinkel der Bildsensoren notwendig, der Kennzeichen im jeweiligen Straßenraum auf Höhen von bis zu 2 Meter berücksichtigt.

Der Hinweis, dass auch der Straßenraum nur im „erforderlichen Ausmaß“ erfasst werden soll, bringt zum Ausdruck, dass schon die Erfassungswinkel der Bildsensoren nicht beliebig weit sein dürfen, sondern zweckbezogen einzuschränken sind, allerdings mit dem notwendigen Spielraum aus folgenden Gründen. Eine exakte Einschränkung auf eine Höhe von maximal 2 Meter wäre technisch praktisch kaum umsetzbar, weil beispielsweise bei Fahrbahnkuppen im Zuge der Messung in die Tiefe des Raums schon eine kleine Abweichung des Winkels kurzfristig mehr als einen Meter zusätzliche Höhe bewirken kann. Daher ist es praktisch nicht möglich, bei der ersten Erfassung durch den Sensor den Winkel auf diese konkrete Höhe

von 2 Meter exakt einzuschränken. Außerdem würde eine solche gesetzliche Anforderung sogar die technische Lösung unnötigerweise beeinflussen und zusätzliche Messsensoren verlangen, nur um die 2 Meter bei der Aufnahme sicherzustellen. Durch die Erfassung mit den Bildsensoren wird daher ein umfassender Teil des öffentlichen und – soweit technisch nicht ausschließbar – des privaten Raums betroffen sein.

Die tatsächliche Einschränkung erfolgt allerdings dadurch, dass das Bild des Kennzeichens als Ziel der automatisierten Datenverarbeitung strukturiert erfasst und nur dieses weiterverarbeitet wird. Im Zuge dessen ist eine kurzzeitige technische Erfassung der gesamten Umwelt im bereits beschriebenen Erfassungsbereich der Bildsensoren gegeben. Dementsprechend werden im Zuge dessen auch Menschen und deren Aussehen automatisiert erfasst. Die Bilddaten der Menschen werden jedoch durch die automatisierte Einschränkung der erfassten Bilddaten auf das Kennzeichen unmittelbar wieder gelöscht. Diese werden daher nur „flüchtig“ gespeichert.

Die automatisierte Überwachung der Abgabentrachtung erfolgt in zwei Schritten:

1. Kennzeichenerfassung
2. Abgleich des Kennzeichens mit dem Datenbestand der Behörde

Zur Erfassung der Kennzeichen wird durch am Kontrollfahrzeug angebrachte Bildsensoren ein Bild der Umgebung aufgenommen. Anschließend werden Methoden der Objekterkennung eingesetzt, um mehrspurige Kraftfahrzeuge auf dem Umgebungsbild zu erkennen. Dabei werden aus den Bilddaten automatisch mehrspurige Kraftfahrzeuge erkannt.

Anschließend wird kontrolliert ob das erkannte mehrspurige Kraftfahrzeug auf einer dafür vorgesehenen Fläche hält oder parkt. Wie diese Überprüfung genau funktioniert ist abhängig davon, welche technische Lösung zur Umsetzung gelangt. In anderen Städten (z.B. Amsterdam, Warschau) erfolgt die Überprüfung mittels Geo-Daten. Dazu werden alle Parkflächen digital erfasst und mit Standortdaten gespeichert. Auch in Wien würde sich eine derartige Nutzung von Geo-Daten anbieten, da alle Parkflächen bereits digital erfasst sind. Nähere Informationen zur Verwendung von Geo-Daten im Zuge der Kontrolle finden sich in den Erläuterungen zu Abs.6. Die genaue Umsetzung ist gemäß Abs.9 in der Datenschutzfolgenabschätzung zu dokumentieren.

Das System extrahiert daraufhin die Kennzeichen der erkannten, auf den dafür vorgesehenen Flächen haltenden oder parkenden mehrspurigen Kraftfahrzeuge aus dem Bildmaterial und speichert diese als Zeichenfolge. In weiterer Folge wird jedes Kennzeichen als Zeichenfolge an den Server der Behörde übermittelt. Der Server gleicht das Kennzeichen mit den bei der Behörde gespeicherten Daten ab und übermittelt sein Ergebnis zurück an das Kontrollfahrzeug. Die Übermittlung an den Server und dessen Antwort an das Kontrollfahrzeug sind in Abs. 5 näher geregelt.

Falls das zurück übermittelte Ergebnis ergibt, dass kein elektronischer Abgabennachweis (elektronischer Parkschein oder Pauschalierungsvereinbarung) vorliegt, erfolgt eine manuelle Kontrolle des mehrspurigen Kraftfahrzeugs.

Abs. 3:

In diesem Absatz wird klargestellt, dass die Bilddaten unmittelbar nach dem im vorherigen Absatz beschriebenen Filtervorgang zu löschen sind. Alle anderen Daten sind unmittelbar nach dem Vorgang des automatisierten Abgleichs des Kennzeichens zu löschen. Etwaige Datenverarbeitungen, die nach dem automatisierten Abgleich erfolgen (z.B. Beanstandung im Zuge einer nach einer manuellen Nachkontrolle festgestellten Übertretung) sind von § 5a und der in diesem Absatz festgelegten Löschfristen nicht umfasst.

Der Verantwortliche hat nach diesem Absatz weiters sicherzustellen, dass die Kennzeichenerfassung nur lokal auf dem im Kontrollfahrzeug zum Einsatz kommenden System erfolgt. Dementsprechend ist sicherzustellen, dass personenbezogene Daten (mit Ausnahme des Kennzeichens sowie der Standortdaten nach Abs. 5 und 6) nicht an eine anderswo angesiedelte IT-Infrastruktur abfließen können. Das bedeutet, dass diese Daten insbesondere nicht in öffentliche Kommunikationsnetze im Sinne der Definition des § 4 Z 9 Telekommunikationsgesetz 2021 BGBl I Nr. 190/2021 idF BGBl I Nr. 75/2024, aber auch nicht in andere Fernkommunikationsnetze (z.B. Richtfunknetze) zu leiten sind. Ziel dieser Maßnahme ist es, zweckwidrige Datenverarbeitungen durch Systemanbieter und andere Dritte effektiv zu verhindern.

Abs. 4:

Der Einsatz des Systems zur Überwachung des Parkraumes ist örtlich und zeitlich vom Bestehen einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone abhängig. Das System darf daher außerhalb einer gebührenpflichtigen

Kurzparkzone (z. B. bei der Anfahrt zum Kontrolleinsatz) nicht aktiv sein. Befindet sich das System in einem inaktiven Betriebszustand, erfolgt weder eine Bilderfassung noch ein Abgleich mit dem Datenbestand der Behörde. Auch vor dem täglichen Gültigkeitsbeginn oder nach dem täglichen Gültigkeitsende ist ein Einsatz des Systems zur Überwachung des Parkraumes nicht zulässig. Dies hat zur Folge, dass das Durchqueren eines nicht von der gebührenpflichtigen Kurzparkzone umfassten Bereichs nur mit inaktivem System zulässig ist.

Der Betriebszustand des Systems (aktiv, inaktiv) muss außerhalb des Kontrollfahrzeuges erkennbar sein. Relevante besondere Betriebssituationen, wie der Testbetrieb, sind durch geeignete Mittel am Kontrollfahrzeug ersichtlich zu machen. Die Umsetzung dieser Erfordernisse ist gemäß Abs. 9 in der Datenschutzfolgenabschätzung zu dokumentieren.

Abs. 5:

Die Übermittlung des Kennzeichens an den bei der Behörde gespeicherten Datenbestand der aufrechten Abgabennachweise hat nach dem Stand der Technik sicher verschlüsselt zu erfolgen. Die Verschlüsselung ist mittels geeigneter technischer Maßnahmen als Ende zu Ende Verschlüsselung durchzuführen, um ein angemessenes Schutzniveau zu gewährleisten. Im Zuge der Übermittlung des Kennzeichens nach Abs. 5 wird auch der Standort des mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das zu kontrollierende Kennzeichen angebracht ist, an den Server der Behörde übermittelt. Dabei wird als Standort lediglich die Information übertragen, in welchem Bereich der Kurzparkzone (z.B. 23 Bezirk, Überlappungszone 1./8. Bezirk) sich das Fahrzeug befindet.

Als Ergebnis eines der Kennzeichenerkennung nachgelagerten Kennzeichenabgleichs darf vom Datenbestand der Behörde nur die Information übermittelt werden, ob ein elektronischer Abgabennachweis (gültiger elektronischer Parkschein oder aufrechte Pauschalierungsvereinbarung) im Datenbestand der Behörde gespeichert ist. Damit wird ein „hit/no-hit“-Verfahren beschrieben, in dem eine externe Abfrage an die Kontaktstelle einer Datenbank nur mit Treffer (hit) oder kein Treffer (no hit) beantwortet wird. Damit wird insbesondere dem Grundsatz der Datenminimierung (Art. 5 Abs. 1 lit. c DSGVO) Rechnung getragen, da die beim Abgleich verarbeiteten Daten auf das unbedingt Notwendige beschränkt sind. Neben dem Ergebnis der Abfrage wird eine Referenznummer übermittelt, damit die Abfrage eindeutig identifiziert werden kann.

Der in Abs. 5 und Abs. 6 verwendete Begriff „Pauschalierungsvereinbarung“ meint eine Vereinbarung nach § 7 Abs. 1 der Verordnung des Wiener Gemeinderates über die pauschale Entrichtung der Parkmeterabgabe (Pauschalierungsverordnung – Parkmeterabgabe). Im allgemeinen Sprachgebrauch hat sich für die Pauschalierungsvereinbarung der Begriff „Parkpickerl“ durchgesetzt. Bei der Abfrage wird zunächst überprüft, ob zum übermittelten Kennzeichen eine Pauschalierungsvereinbarung gespeichert ist, die das vom Kontrollfahrzeug im Zeitpunkt der Abfrage kontrollierte Gebiet umfasst. Ist das der Fall, wird die Tatsache, dass eine gültige Pauschalierungsvereinbarung vorliegt sowie deren örtlichen Geltungsbereich an das Kontrollfahrzeug übermittelt.

Ist keine für das Kontrollgebiet passende Pauschalierungsvereinbarung gespeichert, wird anschließend überprüft, ob zum übermittelten Kennzeichen ein gültiger elektronischer Parkschein gespeichert ist. Ist das der Fall, wird die Tatsache, dass ein gültiger Parkschein vorliegt sowie der zeitliche Geltungsbereich des Parkscheins an das Kontrollfahrzeug übermittelt.

Die Übermittlung der Gültigkeitsdaten der gespeicherten Pauschalierungsvereinbarungen oder des gespeicherten Parkscheins ist notwendig damit die Ergebnisse des Systems zur Überwachung des Parkraums vom Bedienpersonal des Kontrollfahrzeuges überprüft werden können.

Abs. 6:

Ist das Ergebnis des Kennzeichenabgleichs nach Abs. 5 negativ, kann das Bedienpersonal des Kontrollfahrzeuges einen Kontrollauftrag an ein Kontrollorgan erteilen.

Die Erteilung eines Kontrollauftrags kann an ein Kontrollorgan erfolgen, dass dem Kontrollfahrzeug direkt zugeordnet ist. Alternativ kann ein Kontrollauftrag auch einem Kontrollorgan erteilt werden, dass sich im gleichen Kontrollgebiet wie das Kontrollfahrzeug befindet.

Mit dem Kontrollauftrag werden das zu kontrollierende Kennzeichen sowie der Standort des mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das zu kontrollierende Kennzeichen angebracht ist, über den Server der Behörde an das Smartphone des Kontrollorgans übermittelt. Im Unterschied zur Übermittlung des Standorts nach Abs. 5 werden hier die genauen Standortdaten des Fahrzeuges an das Kontrollorgan weitergegeben. Dies ist notwendig, um das Kontrollorgan rasch an den relevanten Ort zu führen.

Die Übermittlung des Kontrollauftrags an das Kontrollorgan hat nach dem Stand der Technik sicher verschlüsselt zu erfolgen. Die Verschlüsselung ist mittels geeigneter technischer Maßnahmen als Ende zu Ende Verschlüsselung durchzuführen, um ein angemessenes Schutzniveau zu gewährleisten.

Nachdem der Kontrollauftrag abgearbeitet wurde, werden die damit zusammenhängenden Daten (Standort und Kennzeichen des zu kontrollierenden Fahrzeuges) automatisch sowohl vom Smartphone des Kontrollorgans als auch vom Server der Behörde gelöscht.

Verwendung von Geo-Daten im Zuge der Kontrolle

Zur Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe „Parkraumüberwachung“ ist die Verarbeitung von Geo-Daten erforderlich, konkret der GPS-Koordinaten des mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das zu kontrollierende Kennzeichen angebracht ist, sofern das Fahrzeug auf einer digital erfassten Parkfläche der Stadt Wien abgestellt ist. Dem Grundsatz der Datenminimierung und des Datenschutzes durch Technikgestaltung gemäß Art. 25 DSGVO wird hierbei durch mehrere Vorkehrungen Rechnung getragen. So erfolgt die Erfassung und Verarbeitung der Geo-Daten zunächst nur lokal im Kontrollfahrzeug. Allerdings wird hier der Standort des Fahrzeuges in Verbindung mit dem erfassten Kennzeichen gespeichert, sodass auch die Geo-Daten als personenbezogen zu qualifizieren sind.

Eine Verarbeitung von Geo-Daten findet im Zuge des Kennzeichenabgleichs (Abs. 5) und im Falle eines Kontrollauftrags (Abs. 6) statt. In beiden Fällen beschränkt sich die Verarbeitung von Standortdaten auf das zur Erfüllung der jeweiligen Aufgabe notwendige Maß. Im Zuge des Kennzeichenabgleichs (Abs. 5) wird ausschließlich der Bereich der Kurzparkzone (z.B. 23 Bezirk, Überlappungszone 1./8. Bezirk), in der das mehrspurige Kraftfahrzeug abgestellt wurde, und nicht der exakte Standort des Fahrzeuges an den Server der Behörde übermittelt. Nur im Falle eines Kontrollauftrags (Abs. 6) wird der exakte Standort des abgestellten Fahrzeuges an das Kontrollorgan übermittelt. Dies ist notwendig, um das Kontrollorgan rasch zum zu kontrollierenden Fahrzeug zu führen, damit die manuelle Nachkontrolle in zeitlicher Nähe zur Kontrolle durch das Kontrollfahrzeug erfolgt.

Abgesehen von den in den Absätzen 5 und 6 angeführten Standortübermittlungen findet keine weitere Verarbeitung von Standortdaten statt. Eine Speicherung der Standortdaten erfolgt nur solange dies für die Überprüfung nach Abs. 5 und Abs. 6 erforderlich ist. Spätestens mit der Erledigung des Kontrollauftrags durch das Kontrollorgan werden die Geo-Daten dazu gelöscht. Es ist daher technisch ausgeschlossen, dass mit diesen Daten beispielsweise ein Geo-Profiling zu bestimmten Fahrzeugen erstellt werden könnte.

Abs. 7:

Das System soll explizit keine automatisierten Entscheidungen im Sinne von Art. 22 DSGVO treffen, welche unmittelbar zur Einleitung einer verwaltungsstrafrechtlichen Verfolgung führen. Das Durchführen einer automatisierten Einzelentscheidung, somit einer Entscheidung, bei der die Technik ohne Zutun und Überprüfung durch den Menschen vorgeht, und welche unmittelbar zur Einleitung einer verwaltungsstrafrechtlichen Verfolgung führt, ist untersagt. Vielmehr soll das System als bloßes Hilfsmittel zur Parkraumüberwachung Anwendung finden. Nach Vorauswahl der zu überprüfenden mehrspurigen Kraftfahrzeuge durch das System in Form des Ausscheidens jener mehrspurigen Kraftfahrzeuge, für die ein elektronischer Abgabennachweis ermittelt werden konnte, erfolgt die Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Parkmeterabgabe durch ein Organ der Parkraumüberwachung.

Abs. 8:

Die Speicherung der Trefferrate der Kennzeichenerkennung erfolgt zu Zwecken der Qualitätssicherung des Systems und erfordert keine weitere Verarbeitung personenbezogener Daten. Hierzu werden folgende Werte gespeichert:

- Anzahl der vom System erkannten haltenden oder parkenden mehrspurigen Kraftfahrzeugen,
- Anzahl der haltenden oder parkenden mehrspurigen Kraftfahrzeugen, bei denen ein Kennzeichen erkannt wurde,
- Anzahl der bei diesen mehrspurigen Kraftfahrzeugen korrekt erkannten Kennzeichen.

Ein Kennzeichen gilt in diesem Zusammenhang als korrekt erkannt, wenn der dem System zugrundeliegende Algorithmus die Kennzeichenerkennung mit einem ausreichend hohen Konfidenzwert durchgeführt hat.

Abs. 9:

Die Maßnahmen zur Verwirklichung des Grundsatzes „Datenschutz durch Technikgestaltung“ sind im Rahmen einer Datenschutzfolgenabschätzung zu dokumentieren. Die Datenschutzfolgenabschätzung ist

vor der ersten Inbetriebnahme des Systems durchzuführen. Die Datenschutzfolgenabschätzung ist periodisch alle 5 Jahre zu aktualisieren.

In die Evaluierung der Folgen der Technikanwendung sind sachkundige Personen miteinzubeziehen. Dies erscheint im Hinblick auf die Komplexität der technischen Ausgestaltung und auf die möglichen Risiken beim Einsatz des Systems erforderlich.

Eine erneute Datenschutzfolgenabschätzung ist ebenfalls notwendig, wenn sich im Zuge einer Technologieänderung die Risiken für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen wesentlich ändern. Das Gebot, eine neuerliche Datenschutzfolgenabschätzung im Fall einer Risikoänderung durchzuführen, ergibt sich bereits aus Art. 35 Abs. 11 DSGVO. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird das Gebot hier wiederholt.

Der Hinweis darauf, dass „Andere Verpflichtungen zur Durchführung von Evaluierungen oder Folgenabschätzungen“ unberührt bleiben, zielt insbesondere darauf ab, dass im Zuge der Folgenabschätzungen nach diesem Absatz auch konkret zu prüfen bleibt, ob sich solche Verpflichtungen aus anderen normativen Vorgaben (zusätzlich) ergeben. Die wichtigste Prüfung bezieht sich dabei auf Art. 27 KI-VO¹, der eine grundrechtliche Folgenabschätzung für hochriskante KI-Systeme vorsieht. Diese Folgenabschätzung ist abhängig von der im System nach Abs. 1 eingesetzten Technologie gegebenenfalls vorzunehmen.

Abs. 10:

Das Datenschutzrecht verpflichtet zum Schutz personenbezogener Daten vor einem unbeabsichtigten Verlust, vor unbeabsichtigter Zerstörung oder vor unbeabsichtigter Schädigung (vgl. Art. 5 Abs. 1 lit. f DSGVO, Wahrung der „Integrität und Vertraulichkeit“). Weiters müssen die Systeme und Dienste, die zur Verarbeitung personenbezogener Daten herangezogen werden, so robust sein, dass die Verarbeitung, wie vorgesehen, auf Dauer möglich ist (vgl. Art. 32 Abs. 1 lit. b DSGVO). Daher müssen Verantwortliche bzw. Auftragsverarbeiter die zur Verarbeitung personenbezogener Daten verwendeten Systeme – solange diese Systeme verwendet werden – in regelmäßigen Abständen testen, um rechtlichen Anforderungen gerecht zu werden.

Hierfür kann es – sofern und soweit mit Tests mit nicht personenbezogenen Daten nicht das Auslangen gefunden werden kann – notwendig sein, die erwartete Funktionstüchtigkeit der technischen Systeme im Sinne des Abs. 1 mit jenen Daten zu prüfen („Echtdateien“), die tatsächlich von diesen verarbeitet werden sollen. Dies insbesondere dann, wenn nur so überprüft bzw. sichergestellt werden kann, dass personenbezogene Daten auch im Echtbetrieb nicht unbeabsichtigt verändert oder zerstört werden bzw. die Systeme auch die für den Echtbetrieb geforderte Belastbarkeit aufweisen.

Die Testungen sind nicht nur einmalig notwendig, sondern müssten ggf. wiederholt werden, z.B. wenn Qualitätsprobleme untersucht werden müssen, oder neue Versionen z.B. der Kameras getestet werden müssen und diese Testungen nicht in einer Laborumgebung durchgeführt werden können.

Absatz 10 regelt zwei verschiedene Arten von Testungen der technischen Einrichtung. Ziffer 1 regelt das Testen der Systeme in nicht produktiver Umgebung. Dieses darf nur mit anonymisierten Daten erfolgen. Die Durchführung der Testung sowie deren Ergebnisse sind nachvollziehbar in der Systemdokumentation zu erfassen.

Abs. 10 Z 2 regelt hingegen das Testen der Systeme im Echtbetrieb. Der Zweck dieses Testbetriebs besteht darin, einen zuverlässigen Echtbetrieb zu gewährleisten. Daher ist das Testen der Systeme Teil des Zwecks der Verarbeitung der Daten im Echtbetrieb. Nichtsdestotrotz erfordert dies eine sorgfältige Vorgehensweise, eine gute Begründung und eine nachvollziehbare Dokumentation der wesentlichen Umstände. Der Verantwortliche hat dabei zugleich die erforderliche Dokumentation sicherzustellen. Diese Anforderung bezieht sich auch auf Schnittstellen und etwaige Teilsysteme, wie beispielsweise die Technologie zur Objekterkennung, auch wenn eine Testung auf solche Komponenten reduziert ist und separat von der Integration des Gesamtsystems erfolgt.

Eine klare Einschränkung auf das unumgängliche örtliche, zeitliche und inhaltliche Ausmaß soll sicherstellen, dass die Testung im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit notwendig ist. In diesem Lichte ist

¹ Verordnung (EU) 2024/1689 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 zur Festlegung harmonisierter Vorschriften für künstliche Intelligenz und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 300/2008, (EU) Nr. 167/2013, (EU) Nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1139 und (EU) 2019/2144 sowie der Richtlinien 2014/90/EU, (EU) 2016/797 und (EU) 2020/1828 (Verordnung über künstliche Intelligenz), ABl. Nr. L 1689 vom 12. Juli 2024, S. 1.

auch die Einschränkung zu verstehen, wonach ein „Testbetrieb in einer Echt-Umgebung und die kurzzeitige Verarbeitung von Echt Daten“ ausschließlich „im unumgänglichen örtlichen, zeitlichen und inhaltlichen Ausmaß ausnahmsweise zulässig“ ist. Die Notwendigkeit der Testung ist nachvollziehbar im Testkonzept darzulegen.

Keinesfalls zulässig ist jedoch ein Testen in einer Echt-Umgebung mit Echt-Daten im Echt-Betrieb des Systems. Daher sind im Testbetrieb ausschließlich die in Abs.1 bis Abs.4 beschriebenen Datenverarbeitungen zulässig, insbesondere darf im Testbetrieb kein Datenabgleich im Sinne des Abs. 5 erfolgen.

Abs. 11 und Abs. 12:

Grundsätzlich wird die Nutzung von Echt Daten zum Testen der Funktionsweise technischer Systeme kritisch gesehen, vor allem wenn das Testen über die Identifikation von Fehlern (Bugfixing) und die zur Wartung des Systems unbedingt notwendigen Tests hinausgeht. Dies könnte nämlich dazu führen, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten zu einem anderen Zweck erfolgt als zu demjenigen, zu dem die personenbezogenen Daten (ursprünglich) erhoben wurden. Eine solche Überschreitung der ursprünglichen Zweckbindung wird durch Abs. 10 Z 2 nicht erlaubt – auch wenn die Rechtsprechung dies unter strengen Voraussetzungen ausnahmsweise erlauben würde (EuGH 20.10.2022 Rs C-77/21 - Digi). Daraus ergibt sich ein enger Korridor der Zulässigkeit, etwa wenn ein Test mit personenbezogenen (nicht sensiblen) Echt Daten als präventive technische/organisatorische Sicherheitsmaßnahme im Sinne von Art. 25 DSGVO bzw. Art. 32 DSGVO erforderlich ist, weil anders z.B. eine Verfügbarkeitskontrolle oder eine Zugriffs- und Auftragskontrolle nicht vor Inbetriebnahme des IT-Systems sichergestellt werden kann. Aus diesem Grund ist verpflichtend zu dokumentieren, welche technischen und organisatorischen Maßnahmen ergriffen wurden, um negative Folgen für betroffene Personen auszuschließen sowie sicherzustellen, dass die zu Testzwecken verarbeiteten Echt Daten ausschließlich für die konkreten, im Testkonzept beschriebenen qualitätssichernden Maßnahmen verwendet und nicht zweckentfremdet werden „können“ – wobei diese Formulierung bewusst auf eine technische (und nicht nur normative) Lösung abstellt, die eine Verletzung der Zweckbindung möglichst effektiv auf einer technisch-organisatorischen Ebene faktisch ausschließt.

Der in Abs. 11 und Abs. 12 verwendete Begriff „betroffene Personen“, umfasst jedenfalls Personen, die im Zuge des Testbetriebs kurzfristig von den Bildsensoren - unabhängig davon, ob auf öffentlichem oder privatem Grund - erfasst und „flüchtig“ gespeichert werden.

Abs. 13:

Zur Wahrung des Grundsatzes der Transparenz sind solche (nur ausnahmsweise zulässigen) Testungen in angemessenem zeitlichem Abstand vorab öffentlich im Hinblick auf den zeitlichen und örtlichen Bereich des Testbetriebs auf der Website www.wien.gv.at bekannt zu machen.

Der Betriebszustand des Systems („Testfahrt“) muss außerhalb des Kontrollfahrzeuges erkennbar sein. Wie die Umsetzung dieser besonderen Informationspflicht konkret erfolgt, ist ebenfalls im Sinne der Vorschrift des Art. 25 DSGVO (Datenschutz durch Technikgestaltung und Voreinstellungen) festzulegen. Die konkrete Ausgestaltung ist abhängig davon, welche technische Lösung eingesetzt wird. Die Umsetzung dieses Erfordernisses ist daher gemäß Abs. 9 in der Datenschutzfolgenabschätzung zu dokumentieren und in die Testdokumentation gemäß Abs. 12 aufzunehmen.

Abs. 14:

Für einen geordneten Vollzug der Parkometerabgabe ist die Verarbeitung personenbezogener Daten von Abgabepflichtigen in dem gesetzlich vorgesehenen Maße unerlässlich und liegt in diesem Sinne immer ein überwiegendes schutzwürdiges, öffentliches Interesse an der Datenverarbeitung vor. Es ist daher erforderlich und sachgerecht, den Ausschluss des Widerspruchsrechts gemäß Art. 21 DSGVO sowie des Rechts auf Einschränkung der Verarbeitung gemäß Art. 18 DSGVO für alle nach diesem Landesgesetz verarbeiteten personenbezogenen Daten vorzusehen. Eine Einzelfallabwägung, wie sie in Art. 21 Abs. 1 DSGVO vorgesehen ist, hätte überdies zur Folge, dass im Falle eines Widerspruchs durch die betroffene Person eine weitere Datenverarbeitung mit Ausnahme der Speicherung der Daten bis zum Nachweis zwingender schutzwürdiger Gründe für die Verarbeitung nicht mehr vorgenommen werden dürfte, sofern der Betroffene die Einschränkung der Verarbeitung verlangt (Art. 18 Abs. 1 lit. d DSGVO). Zur Sicherstellung der mit der Verarbeitung personenbezogener Daten von Abgabepflichtigen verbundenen Sicherung des Abgabeananspruches ist die gesetzlich vorgesehene Verarbeitung der betreffenden Daten zur Erfüllung der dem Verantwortlichen übertragenen Aufgaben jedoch – bis zu deren gesetzlich vorgesehenen Löschung – zu jedem Zeitpunkt erforderlich. Weiters wäre im Falle eines Widerspruchs nach Art. 21 DSGVO sowie bei einem Verlangen auf Einschränkung der Verarbeitung nach Art. 18 DSGVO und der –

wenn auch nur vorübergehenden – Unzulässigkeit der Weiterverarbeitung die Besorgung der Aufgaben nach diesem Landesgesetz von vornherein wesentlich beeinträchtigt und ein geordneter, sparsamer und effizienter Vollzug der Parkometerabgabe nicht möglich. Die Ausübung der Rechte gemäß Art. 18 und 21 DSGVO würde zudem einen beträchtlichen Verwaltungsaufwand verursachen, da täglich tausende Stellplätze kontrolliert werden.

Überdies wäre im Falle der Geltendmachung des Widerspruchsrechts bzw. des Rechts auf Einschränkung der Verarbeitung nicht mehr gewährleistet, dass die ordnungsgemäße Entrichtung der Parkometerabgabe für ein in einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone abgestelltes mehrspuriges Kraftfahrzeug überprüft werden kann. Dies würde den Zweck der Parkraumbewirtschaftung konterkarieren.

Ist die Verarbeitung unrechtmäßig bzw. benötigt der Verantwortliche die Daten nicht länger, sind die personenbezogenen Daten angesichts der strengen Zweckbindung ihrer Verarbeitung, umgehend zu löschen und soll es nicht möglich sein, dass der Betroffene lediglich die Einschränkung der Verarbeitung gemäß Art. 18 Abs. 1 lit. b und lit. c DSGVO verlangt.

Den für den Ausschluss des Widerspruchsrechts bzw. des Rechts auf Einschränkung der Verarbeitung einschlägigen Vorgaben des Art. 23 Abs. 2 DSGVO wird entsprechend Rechnung getragen. So ergeben sich aus den gesetzlichen Vorgaben zur Verarbeitung von personenbezogenen Daten nach diesem Landesgesetz für den Ausschluss der Rechte gemäß Art. 18 und 21 DSGVO insbesondere sowohl der Umfang der vorgenommenen Beschränkung und die Kategorien der betreffenden personenbezogenen Daten als auch die für deren Verarbeitung Verantwortlichen und Zwecke sowie die jeweiligen Speicherfristen. Durch die gesetzlich normierten Datensicherheitsmaßnahmen sollen Missbrauch, unrechtmäßige Zugänge und unrechtmäßige Übermittlungen hintangehalten werden.

Der Ausschluss des Rechts auf Widerspruch gegen die Verarbeitung von personenbezogenen Daten bezieht sich überdies ausschließlich auf jene Daten, die in Übereinstimmung mit den gesetzlichen und unionsrechtlichen Vorgaben in rechtskonformer Weise verarbeitet werden. Den Betroffenen bleibt es zudem auch bei Ausschluss des Widerspruchsrechts sowie des Rechts auf Einschränkung der Verarbeitung unbenommen, hinsichtlich der Verarbeitung von sie betreffenden unrichtigen personenbezogenen Daten, unrechtmäßig verarbeiteten personenbezogenen Daten oder personenbezogenen Daten, deren Verarbeitung für die Zwecke, für die sie erhoben oder auf sonstige Weise verarbeitet wurden, nicht mehr notwendig ist, von ihrem Recht auf Berichtigung und Löschung gemäß den Art. 16 und 17 DSGVO Gebrauch zu machen. Durch den Ausschluss der Rechte gemäß Art. 18 und 21 DSGVO entsteht für den Betroffenen daher auch kein Rechtschutzdefizit.

Als grundrechtsschützende Maßnahme und in Umsetzung des Art. 23 Abs. 2 lit. h DSGVO ist im letzten Satz vorgesehen, dass die Betroffenen in geeigneter Weise hierüber zu informieren sind. Ausdrücklich steht es dem Verantwortlichen dabei frei, diese Information nicht an jeden einzelnen Betroffenen individuell, sondern an „die Betroffenen“ in deren Gesamtheit zu richten. Die Information kann daher auch in allgemeiner Weise erteilt werden (z.B. auf der Website der Stadt Wien).

Die Ausführungen lassen erkennen, dass das in der DSGVO vorgesehene Recht auf Widerspruch sowie das Recht auf Einschränkung der Verarbeitung in einem Spannungsverhältnis zur gesetzlich angeordneten Datenverarbeitung stehen. Die Bestimmung stellt demzufolge eine ausgewogene Abwägung zwischen den administrativen Interessen sowie dem Schutz der Betroffenen vor der Verarbeitung unrichtiger und unrechtmäßig verarbeiteter Daten dar und soll den ordnungsgemäßen Vollzug der Parkometerabgabe gewährleisten.

Zu Z 4 (§ 10):

Der bisherige Inhalt von § 9 wird nun in § 10 Abs. 1 geregelt. Absatz 2 regelt das Inkrafttreten der gegenständlichen Novelle.

Zu Z 5 (§ 9):

§ 9 enthält einen Verweis auf das Unionsrecht.

Textgegenüberstellung

Zum Gesetz, mit dem das Parkometergesetz 2006 geändert wird

Geltende Fassung

(entfallende Textstellen sind fett gekennzeichnet)

§ 1.

(1) und (1a) ...

(2) Die übrigen Bestimmungen des **§ 15 Abs. 3 Z 5 des Finanzausgleichsgesetzes 2005 (FAG 2005)**, BGBl. I Nr. 156/2004, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2005, bleiben unberührt.

Vorgeschlagene Fassung

(neu hinzukommende und innerhalb eines Satzes geänderte Textstellen sind fett gekennzeichnet)

§ 1.

(1) und (1a) ...

(2) Die übrigen Bestimmungen des **§ 17 Abs. 3 Z 5 des Finanzausgleichsgesetzes 2024 (FAG 2024)**, BGBl. I Nr. 168/2023, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 128/2024, bleiben unberührt.

§ 5a.

(1) Die Überwachung der Abgabentrachtung in den gebührenpflichtigen Kurzparkzonen gemäß § 25 der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 99/2005, kann durch Erfassen der behördlichen Kennzeichen der abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge durch technische Einrichtungen (beispielsweise Bildsensoren, Einrichtungen zur Bildverarbeitung, Einrichtungen zur Texterkennung) und deren automatisierten Abgleich mit den bei der Behörde gespeicherten Daten erfolgen.

(2) Das Erfassen der Kennzeichen im Sinne des Abs. 1 kann durch den Abgleich des Kennzeichens des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges mittels automatisierter Textinterpretierung erfolgen. Dabei erfassen die an einem Kontrollfahrzeug angebrachten Bildsensoren den das Kontrollfahrzeug umgebenden Raum eingeschränkt. Der Erfassungswinkel der Bildsensoren wird auf das erforderliche Ausmaß begrenzt. Aus den derart erfassten Bilddaten wird unverzüglich ein auf das Kennzeichen eingeschränktes Bild automatisiert gefiltert und verarbeitet.

Geltende Fassung
(entfallende Textstellen sind fett gekennzeichnet)

Vorgeschlagene Fassung
(neu hinzukommende und innerhalb eines Satzes geänderte Textstellen sind fett gekennzeichnet)

(3) Die aufgenommenen Bilddaten, aus denen das auf das Kennzeichen eingeschränkte Bild automatisiert gefiltert wird, sind unmittelbar nach dem Filtervorgang zu löschen. Die sonstigen zum Kennzeichenabgleich erhobenen Daten dürfen, mit Ausnahme der Datenübermittlungen nach Abs. 5 und Abs. 6, ausschließlich lokal in den technischen Einrichtungen zum Zweck der Überprüfung der ordnungsgemäßen Einrichtung der Parkmeterabgabe verarbeitet werden und sind nach erfolgter Überprüfung durch einen Datenabgleich (Abs. 5) unverzüglich in nicht rückführbarer Weise zu löschen.

(4) Die Erfassung der Daten darf nur in gebührenpflichtigen Kurzparkzonen gemäß § 25 StVO 1960 zu den Zeiten ihrer Geltung erfolgen. Der jeweilige Betriebszustand (aktiv/inaktiv/Testbetrieb) der zum Erfassen der behördlichen Kennzeichen der abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge verwendeten technischen Einrichtungen ist von außen gut ersichtlich am Kontrollfahrzeug kenntlich zu machen.

(5) Eine Datenübermittlung des automatisiert erhobenen Kennzeichens aus den technischen Einrichtungen zur Abfrage in dem bei der Behörde gespeicherten Datenbestand darf ausschließlich verschlüsselt erfolgen und über den Zeichensatz des erkannten Kennzeichens hinaus keine personenbezogenen Daten enthalten. Neben dem erkannten Kennzeichen enthält die Datenübermittlung auch den Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das erkannte Kennzeichen angebracht ist.

Als Ergebnis dürfen nur nach dem Stand der Technik sicher verschlüsselte Informationen zurück übermittelt werden. Dabei können folgende Daten übermittelt werden:

- a) Eine Referenznummer des Vorgangs des automatisierten Datenabgleichs,**
- b) der örtliche Geltungsbereich einer zum abgefragten Kennzeichen gespeicherten Pauschalierungsvereinbarung sowie**
- c) der zeitliche Geltungsbereich eines zum abgefragten Kennzeichen gespeicherten elektronischen Parkscheins.**

Geltende Fassung
(entfallende Textstellen sind fett gekennzeichnet)

Vorgeschlagene Fassung
(neu hinzukommende und innerhalb eines Satzes geänderte Textstellen sind fett gekennzeichnet)

(6) Liegt zu einem automatisch erhobenen Kennzeichen weder eine Pauschalierungsvereinbarung noch ein elektronischer Parkschein vor, kann vom Bedienpersonal des Kontrollfahrzeugs ein Kontrollauftrag an ein Kontrollorgan erteilt werden. Dazu werden folgende Daten vom Kontrollfahrzeug an das Kontrollorgan übermittelt:

- a) **Das automatisch erhobene Kennzeichen sowie**
- b) **der Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das zu kontrollierende Kennzeichen angebracht ist.**

Die Datenübermittlung an das Kontrollorgan darf ausschließlich verschlüsselt erfolgen. Nach erfolgter Kontrolle des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges sind die dem Kontrollorgan übermittelten Daten unmittelbar zu löschen.

(7) Das Durchführen einer automatisierten Einzelentscheidung im Sinne des Art. 22 Abs. 1 Datenschutz-Grundverordnung, welche unmittelbar zur Einleitung einer verwaltungsstrafrechtlichen Verfolgung führt, ist untersagt.

(8) Die Anzahl der eindeutig und nicht eindeutig erkannten behördlichen Kennzeichen der abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge kann zu statistischen Zwecken numerisch gespeichert werden.

(9) Die jeweils zum Einsatz kommenden Technologien müssen dem Grundsatz „Datenschutz durch Technikgestaltung“ (Art 25 Datenschutz-Grundverordnung) entsprechend ausgewählt und gestaltet sein. Die Einhaltung dieses Grundsatzes ist im Rahmen der Rechenschaftspflicht (Art 5 Abs. 2 Datenschutz-Grundverordnung) zu dokumentieren. Eine Evaluierung über die Folgen der Technikanwendung hat unter sachkundiger Mitwirkung

- a) **bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art 35 Abs. 1 Datenschutz-Grundverordnung in Verbindung mit der Verordnung der Datenschutzbehörde über Verarbeitungsvorgänge, für die eine Datenschutz-Folgenabschätzung durchzuführen ist (DSFA-V), BGBl. II**

Geltende Fassung
(entfallende Textstellen sind fett gekennzeichnet)

Vorgeschlagene Fassung
(neu hinzukommende und innerhalb eines Satzes geänderte Textstellen sind fett gekennzeichnet)
Nr. 278/2018, vor der ersten Inbetriebnahme der Technikanwendung, sowie

- b) **periodisch spätestens alle 5 Jahre oder wenn Technologie zum Einsatz gelangen soll, die voraussichtlich wesentliche Änderungen auf die Risiken für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen im Vergleich zum laufenden System bewirkt,**

zu erfolgen. Andere Verpflichtungen zur Durchführung von Evaluierungen oder Folgenabschätzungen werden hiervon nicht berührt.

(10) Für das Testen der technischen Einrichtungen gilt:

1. Die technischen Einrichtungen dürfen zur Überprüfung und Weiterentwicklung ihrer Zuverlässigkeit (qualitätssichernde Maßnahmen) im Hinblick auf den Einsatzzweck grundsätzlich nur in nicht-produktiver Umgebung mit anonymisierten Daten getestet werden. Die Durchführung und Ergebnisse solcher Testungen sind nachvollziehbar in der Systemdokumentation zu erfassen.

2. Ein Testbetrieb der technischen Einrichtungen in einer Echt-Umgebung und die kurzzeitige Verarbeitung von Echtdaten ist im unumgänglichen örtlichen, zeitlichen und inhaltlichen Ausmaß ausnahmsweise zulässig, wenn eine Testung nach Ziffer 1 im Hinblick auf den legitimen und erforderlichen Testzweck nicht geeignet ist, den Testzweck zu erreichen. Im Testbetrieb dürfen ausschließlich Datenverarbeitungen im Sinne des Abs. 1 bis Abs. 4 vorgenommen werden.

(11) Der Verantwortliche hat die Testung mit Echt-Daten und/oder in einer Echt-Umgebung (Abs. 10 Z 2) unter sachkundiger Mitwirkung und Beratung schriftlich zu beauftragen. Voraussetzung hierfür ist die schriftliche Ausarbeitung eines Testkonzepts. Das Testkonzept hat jedenfalls folgende Angaben zu enthalten:

- a) **Das Ziel der Testung,**
- b) **die Kategorien der Daten und der betroffenen Personen,**

Geltende Fassung
(entfallende Textstellen sind fett gekennzeichnet)

- Vorgeschlagene Fassung**
(neu hinzukommende und innerhalb eines Satzes geänderte Textstellen sind fett gekennzeichnet)
- c) eine Begründung, weshalb eine Testung nach Abs. 10 Z 2 notwendig ist,
 - d) Angaben zur zeitlichen und örtlichen Ausgestaltung der Testung,
 - e) Löschfristen für die in der Testung verwendeten Daten,
 - f) die in der Testung verwendeten Mittel,
 - g) die möglichen Risiken der Testung sowie
 - h) Maßnahmen zur Reduktion der in lit. g genannten Risiken.

(12) Die Durchführung einer Testung nach Abs. 10 Z 2 ist zu dokumentieren, wobei jedenfalls festzuhalten ist, welche technischen und organisatorischen Maßnahmen ergriffen wurden, um negative Folgen für betroffene Personen auszuschließen sowie sicherzustellen, dass die zu Testzwecken verarbeiteten Echt Daten ausschließlich für die konkreten, im Testkonzept beschriebenen qualitätssichernden Maßnahmen verwendet und nicht zweckentfremdet werden können.

(13) Eine Testung nach Abs. 10 Z 2 ist in angemessenem zeitlichem Abstand vorab öffentlich im Hinblick auf den zeitlichen und örtlichen Bereich des Testbetriebs auf der Website www.wien.gv.at bekannt zu machen. Bei Umsetzung der Informationspflichten gemäß Art 13 Datenschutz-Grundverordnung ist auch auf eine nachvollziehbare Unterscheidung der verschiedenen Betriebsarten (aktiv/inaktiv/Testbetrieb) Bedacht zu nehmen. Die konkrete Ausgestaltung ist im Rahmen der Technikgestaltung im Sinne des Abs. 9 einer Folgenabschätzung zu unterziehen und schriftlich zu dokumentieren.

(14) Hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß § 5a besteht kein Widerspruchsrecht gemäß Art. 21 Datenschutz-Grundverordnung sowie kein Recht auf Einschränkung der Verarbeitung gemäß Art. 18 Datenschutz-Grundverordnung. Darüber sind die Betroffenen in geeigneter Weise zu informieren.

Geltende Fassung
(entfallende Textstellen sind fett gekennzeichnet)

§ 7.

Die Gemeinde hat die in **§ 15 Abs. 3 Z 5 des FAG 2005, BGBl. I Nr. 156/2004 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2005** und die in diesem Gesetz geregelten Aufgaben mit Ausnahme der Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens im eigenen Wirkungsbereich zu besorgen.

§ 9.

Dieses Gesetz tritt mit dem seiner Kundmachung folgenden Tag, frühestens jedoch am 1. Jänner 2006, in Kraft. Gleichzeitig treten das Parkometergesetz, LGBl. für Wien Nr. 47/1974, zuletzt geändert durch LGBl. für Wien Nr. 28/2000, sowie die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen der Wiener Landesregierung außer Kraft.

Vorgeschlagene Fassung
(neu hinzukommende und innerhalb eines Satzes geänderte Textstellen sind fett gekennzeichnet)

§ 7.

Die Gemeinde hat die in **§ 17 Abs. 3 Z 5 des FAG 2024, BGBl. I Nr. 168/2023, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 128/2024**, und die in diesem Gesetz geregelten Aufgaben mit Ausnahme der Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens im eigenen Wirkungsbereich zu besorgen.

§ 9.

Dieses Gesetz verweist auf die Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. Nr. L 119 vom 4. Mai 2016, S. 1.

§ 10.

(1) Dieses Gesetz tritt mit dem seiner Kundmachung folgenden Tag, frühestens jedoch am 1. Jänner 2006, in Kraft. Gleichzeitig treten das Parkometergesetz, LGBl. für Wien Nr. 47/1974, zuletzt geändert durch LGBl. für Wien Nr. 28/2000, sowie die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen der Wiener Landesregierung außer Kraft.

(2) Das Landesgesetz LGBl. für Wien Nr. XX/2024 tritt mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.