

LANDESGESETZBLATT

FÜR WIEN

Jahrgang 2025	Ausgegeben am xx. xxxx 2025
XX. Gesetz:	Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Kraftfahrzeuge (Parkomtergesetz 2006); Änderung

Gesetz, mit dem das Parkomtergesetz 2006 geändert wird

Der Wiener Landtag hat beschlossen:

Das Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Kraftfahrzeuge (Parkomtergesetz 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 Abgabenerichtung 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 und deren automatisierten Abgleich mit den bei der Behörde gespeicherten Daten (Abs. 5) erfolgen. Datenschutzrechtlich verantwortlich für die Datenverarbeitungen gemäß § 5a ist der Magistrat.

(2) Das Erfassen der Kennzeichen im Sinne des Abs. 1 kann durch den Abgleich der Kennzeichen der abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge mittels automatisierter Textinterpretierung erfolgen. Dabei erfassen die am Dach des Kontrollfahrzeuges angebrachten Bildsensoren den das Kontrollfahrzeug umgebenden Raum. Der Erfassungswinkel der Bildsensoren ist auf das erforderliche Ausmaß zu begrenzen. Aus den derart erfassten Bilddaten wird unverzüglich ein auf das Kennzeichen eingeschränktes Bild automatisiert gefiltert und verarbeitet. Aus diesem, auf das Kennzeichen eingeschränkte, Bild wird mit Textinterpretierung die Zeichenfolge des Kennzeichens automatisiert erhoben. Neben dem erkannten Kennzeichen wird auch der Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das Kennzeichen angebracht ist, erfasst.

(3) Alle Bilddaten, die im Zuge des Erfassens der Kennzeichen erhoben und verarbeitet werden, sind nach automatisierter Erhebung der Zeichenfolgen der Kennzeichen unverzüglich und in nicht rückführbarer Weise zu löschen. Diese Verarbeitung hat lokal in den technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges zu erfolgen. Die Zeichenfolge des erkannten Kennzeichens sowie der Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das erkannte Kennzeichen angebracht ist, sind, abhängig vom Ergebnis der Abfrage gemäß Abs. 6, zu folgenden Zeitpunkten unverzüglich und in nicht rückführbarer Weise zu löschen:

- a) Ist zu dem abgefragten Kennzeichen eine für den Standort des Kraftfahrzeuges gültige Pauschalierungsvereinbarung oder ein gültiger elektronischer Parkschein im Datenbestand der Behörde (Abs. 5) gespeichert, erfolgt die Löschung der Daten unmittelbar nach Durchführung der Abfrage gemäß Abs. 6.
- b) Ist zu dem abgefragten Kennzeichen weder eine für den Standort des Kraftfahrzeuges gültige Pauschalierungsvereinbarung noch ein gültiger elektronischer Parkschein im Datenbestand der Behörde (Abs. 5) gespeichert, erfolgt die Löschung der Daten unmittelbar nach Übermittlung des

Kontrollauftrages gemäß Abs. 7 an die Kontrollorgane. Die Daten zu den Kontrollaufträgen sind spätestens mit Ablauf des Tages, an dem die Daten erhoben wurden, zu löschen (Abs. 7).

(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) Das automatisiert erhobene Kennzeichen wird bei der Behörde automatisiert mit den Datenbeständen „elektronische Parkscheine“ und „Pauschalierungsvereinbarungen“ abgeglichen.

1. Der Datenbestand „elektronische Parkscheine“ enthält die folgenden Daten:

- a) Das Kennzeichen des mehrspurigen Kraftfahrzeuges, für das ein elektronischer Parkschein gebucht wurde;
- b) Daten zu Art und Gültigkeit des elektronischen Parkscheins sowie
- c) System- und Protokolldaten.

2. Der Datenbestand „Pauschalierungsvereinbarungen“ enthält die folgenden Daten:

- a) Das Kennzeichen des mehrspurigen Kraftfahrzeuges, für das eine Pauschalierungsvereinbarung abgeschlossen wurde;
- b) Daten zu Art und Gültigkeit der Pauschalierungsvereinbarung;
- c) die Geschäftszahl einer mit der Pauschalierungsvereinbarung verbundenen Ausnahmegewilligung nach der StVO 1960 sowie
- d) System- und Protokolldaten.

(6) Für die automatisierte Abfrage des automatisiert erhobenen Kennzeichens in dem bei der Behörde gespeicherten Datenbestand (Abs. 5) gilt Folgendes:

1. Jede Datenübermittlung zwischen den technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges und der Behörde darf ausschließlich sicher verschlüsselt erfolgen.

2. Bei einer Abfrage dürfen folgende personenbezogenen Daten an die Behörde übermittelt werden:

- a) Die Zeichenfolge des erkannten Kennzeichens sowie
- b) der Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das erkannte Kennzeichen angebracht ist.

3. Als Ergebnis der Abfrage dürfen folgende personenbezogenen Daten an die technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges automatisiert übermittelt werden:

- a) Der örtliche Geltungsbereich einer zum abgefragten Kennzeichen gespeicherten Pauschalierungsvereinbarung sowie
- b) der zeitliche Geltungsbereich eines zum abgefragten Kennzeichen gespeicherten elektronischen Parkscheins.

(7) Liegt zu einem automatisiert erhobenen Kennzeichen weder eine für den Standort des Kraftfahrzeuges gültige Pauschalierungsvereinbarung noch ein gültiger elektronischer Parkschein vor, kann vom Bedienpersonal des Kontrollfahrzeuges ein Kontrollauftrag an Kontrollorgane übermittelt werden. Dazu werden folgende personenbezogene Daten aus den technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges an die Kontrollorgane übermittelt:

- a) Die Zeichenfolge des automatisiert erhobenen Kennzeichens sowie
- b) der Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das zu kontrollierende Kennzeichen angebracht ist.

Die Datenübermittlung an Kontrollorgane darf ausschließlich sicher verschlüsselt erfolgen. Ein Kontrollorgan hat daraufhin eine manuelle Überprüfung des im Kontrollauftrag genannten abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges vor Ort durchzuführen. Nach erfolgter manueller Überprüfung sind die zur Kontrolle übermittelten Daten unverzüglich zu löschen. Die Daten zu nicht abgeschlossenen Kontrollaufträgen sind spätestens mit Ablauf des Tages, an dem die Daten erhoben wurden, zu löschen.

(8) Die Anzahl der eindeutig und nicht eindeutig erkannten behördlichen Kennzeichen der abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge kann zum Zweck der laufenden Qualitätssicherung der technischen Einrichtungen gespeichert werden.

(9) Eine Evaluierung über die Folgen der Technikanwendung hat unter sachkundiger Mitwirkung periodisch spätestens alle 5 Jahre zu erfolgen. Weiters hat eine Evaluierung zu erfolgen, wenn Technologie

zum Einsatz gelangen soll, die im Vergleich zum laufenden System voraussichtlich wesentliche Änderungen auf die Risiken für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen bewirkt. 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 Echt Daten 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 der Abs. 1 bis Abs. 4 vorgenommen werden. Die Bilddaten aus dem Testbetrieb unterliegen nicht den Beschränkungen des Abs. 3. Soweit die bildgebende Erfassung von Personen oder nicht für den Testbetrieb unbedingt erforderlichen personenbezogenen Daten technisch nicht ausgeschlossen werden kann, sind diese Personen unverzüglich automatisiert und in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen bzw. die personenbezogenen Daten unverzüglich und in nicht rückführbarer Weise zu löschen oder unkenntlich zu machen. Die für den Testbetrieb benötigten personenbezogenen Daten sind spätestens binnen eines Jahres nach dem Ende des Testbetriebs zu löschen.

(11) Der Verantwortliche hat die Testung mit Echt-Daten bzw. 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,
- 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.“

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 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/2025 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 Parkomtergesetzes 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 Parkomtergesetzes 2006 schafft die Möglichkeit, das parkraumbewirtschaftete Gebiet mit Hilfe von Kontrollfahrzeugen zu befahren und elektronische Abgabennachweise (elektronischer Parkschein nach der Kontrolleinrichtungenverordnung, Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 33/2008, in der geltenden Fassung, oder Pauschalierungsvereinbarung nach der Pauschalierungsverordnung – Parkometerabgabe, Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 29/2007, in der geltenden Fassung) durch am Kontrollfahrzeug angebrachte technische Einrichtungen zu überprüfen. Dabei sollen Bilddaten der Umgebung des Kontrollfahrzeuges 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 kameraunterstützte 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 Kontrollorgane vermehrt an der Überwachung 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 Kontrollfahrzeuge 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 (u.a. Anforderungserhebung, Erstellung des Leistungskatalogs, rechtliche Abklärung, Aufwendung von bestehenden Personalressourcen, etc.). Weitere einmalige Anschaffungskosten entfallen auf die Anschaffung von vorerst vier Fahrzeugen. Die Anschaffungskosten werden auf EUR 200.000 geschätzt. Um ein subjektives Überwachungsempfinden bei den Bewohner*innen hintanzuhalten, richtet sich die Anschaffung weiterer Kontrollfahrzeuge nach den Ergebnissen einer durchzuführenden Evaluierung des bisherigen Einsatzes sowie der Entwicklung der Digitalisierung im Bereich der Parkraumbewirtschaftung. Einmalige Kosten fallen auch für die Anschaffung und Implementierung des Kamerasystems im Zuge eines Umsetzungsprojekts an (Anschaffung Hard- und Software, Projektleitung, direkte Kosten im Zusammenhang mit der Durchführung des Projekts, Schulungen, etc.). Hierfür werden Kosten in der Höhe von EUR 570.000 bis EUR 810.000 geschätzt. Insgesamt fallen somit einmalige Kosten in der Höhe von EUR 1.210.000 bis EUR 1.450.000 an.

Laufende Betriebskosten werden die Wartung der implementierten Systeme (Hard- und Software) sowie jene der Fahrzeuge beinhalten. Hierfür werden auf fünf Jahre Kosten in der Höhe von EUR 700.000 bis EUR 930.000 kalkuliert.

Für die nächsten fünf Jahre werden somit Gesamtkosten in der Höhe von EUR 1,9 bis EUR 2,4 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.

Erläuternde Bemerkungen

zur Änderung des Parkomtergesetzes 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 Kontrollfahrzeugen zu befahren und elektronische Abgabennachweise (elektronischer Parkschein nach der Kontrolleinrichtungsverordnung, Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 33/2008, in der geltenden Fassung, oder Pauschalierungsvereinbarung nach der Pauschalierungsverordnung – Parkometerabgabe, Amtsblatt der Stadt Wien Nr. 29/2007, in der geltenden Fassung) durch am Kontrollfahrzeug angebrachte technische Einrichtungen zu überprüfen. Dabei sollen Bilddaten der Umgebung des Kontrollfahrzeuges automatisiert ausgewertet und mit den vorhandenen Daten über bestehende Parknachweise abgeglichen werden. Dadurch kann die Überwachung gerade in den weitläufigen Gebieten Wiens um ein Vielfaches effizienter erfolgen als ausschließlich durch eine Kontrolle zu Fuß. Aufgrund der geringeren Parkplatzdichte und der niedrigeren Auslastung der Parkplätze in solchen Gebieten wird ein beträchtlicher Teil des Weges ohne Kontrolltätigkeit zurückgelegt. Zudem ist die Anreise in entlegene Kontrollgebiete mitunter zeitaufwendig.

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.

Die vorliegende Novelle schafft den gesetzlichen Rahmen für den Einsatz der im Zuge eines technologieoffenen Vergabeverfahrens zu beschaffenden Kontrollfahrzeuge. Das Vergabeverfahren ist zum Zeitpunkt des Beschlusses der vorliegenden Novelle im Landtag noch nicht abgeschlossen, weshalb die konkret zum Einsatz kommende Technologie noch nicht bekannt ist. Eine detaillierte Beschreibung der zum Einsatz kommenden Technik erfolgt in der Datenschutz-Folgenabschätzung, welche vor Inbetriebnahme der Kontrollfahrzeuge durchzuführen ist (nähere Ausführungen dazu finden sich in den Erläuterungen zu Abs. 9).

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 vorgesehenen Regelungen stehen nicht im Widerspruch zu unionsrechtlichen Bestimmungen.

B. Finanzielle Auswirkungen

Durch die kameraunterstützte 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 Kontrollorgane vermehrt an der Überwachung 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 Kontrollfahrzeuge 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 (u.a. Anforderungserhebung, Erstellung des Leistungskatalogs, rechtliche Abklärung, Aufwendung von bestehenden Personalressourcen, etc.). Weitere einmalige Anschaffungskosten entfallen auf die Anschaffung von vorerst vier Fahrzeugen. Die Anschaffungskosten werden auf EUR 200.000 geschätzt. Um ein subjektives Überwachungsempfinden bei den Bewohner*innen hintanzuhalten, richtet sich die Anschaffung weiterer Kontrollfahrzeuge nach den Ergebnissen einer durchzuführenden Evaluierung des bisherigen Einsatzes sowie der Entwicklung der Digitalisierung im Bereich der Parkraumbewirtschaftung. Einmalige Kosten fallen auch für die Anschaffung und Implementierung des Kamerasystems im Zuge eines Umsetzungsprojekts an (Anschaffung Hard- und Software, Projektleitung, direkte Kosten im Zusammenhang mit der Durchführung des Projekts, Schulungen, etc.). Hierfür werden Kosten in der Höhe von EUR 570.000 bis EUR 810.000 geschätzt. Insgesamt fallen somit einmalige Kosten in der Höhe von EUR 1.210.000 bis EUR 1.450.000 an.

Laufende Betriebskosten werden die Wartung der implementierten Systeme (Hard- und Software) sowie jene der Fahrzeuge beinhalten. Hierfür werden auf fünf Jahre Kosten in der Höhe von EUR 700.000 bis EUR 930.000 kalkuliert.

Für die nächsten fünf Jahre werden somit Gesamtkosten in der Höhe von EUR 1,9 bis EUR 2,4 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 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 Kennzeichen und des Standortes der kontrollierten mehrspurigen Kraftfahrzeuge, die jedenfalls als personenbezogene Daten zu qualifizieren sind, wird hiermit eine landesgesetzliche Grundlage geschaffen.

Datenschutzrechtlich verantwortlich für die Datenverarbeitung im Zuge dieser technischen Überwachungsmaßnahmen ist der Magistrat der Stadt Wien (in der Folge „der Verantwortliche“ genannt). Die Verantwortlichkeit wird konkret von der nach der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien (GEM) für diese Aufgaben zuständigen Dienststelle wahrgenommen.

Abs. 2:

Der Verantwortliche verarbeitet personenbezogene Daten zu Zwecken der Parkraumüberwachung nur insoweit dies hierfür unbedingt 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. 384/2024, 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 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. Eine exakte Einschränkung auf eine Höhe von maximal 2 Meter ist aufgrund der optischen Eigenschaften von Bildsensoren nicht möglich. 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 auch Menschen und deren Aussehen automatisiert erfasst. Die Bilddaten werden jedoch durch die umgehende automatisierte Einschränkung der erfassten Bilddaten auf lediglich die Zeichenfolge des Kennzeichens unverzüglich in nicht rückführbarer Weise gelöscht. Die gesamte Bearbeitung der Bilddaten von deren Erfassung bis zu deren nicht rückführbaren Löschung ist so rasch wie möglich durchzuführen, wobei eine obere Grenze von höchstens 30 Sekunden vorgesehen ist.

Die automatisierte Überwachung der Abgabentrachtung erfolgt in zwei Schritten:

1. Kennzeichenerfassung
2. Abfrage des Kennzeichens in dem Datenbestand der Behörde (Abs. 6)

Zur Erfassung der Kennzeichen wird durch die am Dach des Kontrollfahrzeuges angebrachten 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 automatisiert mehrspurige Kraftfahrzeuge erkannt.

Anschließend wird kontrolliert, ob das erkannte mehrspurige Kraftfahrzeug auf einer parkraumbewirtschafteten 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. Die genaue Umsetzung ist in der Datenschutz-Folgenabschätzung zu dokumentieren.

Daraufhin werden Kennzeichen der erkannten, auf parkraumbewirtschafteten Flächen haltenden oder parkenden mehrspurigen Kraftfahrzeuge aus dem Bildmaterial extrahiert und diese als Zeichenfolge gespeichert. Diese Verarbeitung erfolgt automatisiert lokal in den technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges, ohne dass ein Mensch Zugriff auf das Bildmaterial erhält. In weiterer Folge wird jedes erkannte Kennzeichen als Zeichenfolge an den Server der Behörde übermittelt. Der Server gleicht die bei der Behörde gespeicherten Daten zum Kennzeichen ab und übermittelt ausschließlich relevante Ergebnisdaten (Abs. 5 und 6) zurück an die technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges. Die Übermittlung an den Server und dessen Antwort an das Kontrollfahrzeug sind in Abs. 6 näher geregelt.

Falls das zurück übermittelte Ergebnis ergibt, dass kein gültiger elektronischer Abgabennachweis (elektronischer Parkschein oder Pauschalierungsvereinbarung) vorliegt, erfolgt eine manuelle Kontrolle des mehrspurigen Kraftfahrzeuges vor Ort (Abs. 7).

Die technischen Einrichtungen sollen explizit keine automatisierten Entscheidungen im Sinne von Art. 22 DSGVO treffen, welche unmittelbar zur Einleitung einer verwaltungsstrafrechtlichen Verfolgung führen. Vielmehr sollen die technischen Einrichtungen als bloße Hilfsmittel zur Parkraumüberwachung Anwendung finden. Nach Vorauswahl der zu überprüfenden mehrspurigen Kraftfahrzeuge durch die technischen Einrichtungen in Form des Ausscheidens jener mehrspurigen Kraftfahrzeuge, für die ein gültiger elektronischer Abgabennachweis ermittelt werden konnte, erfolgt die Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Parkometerabgabe durch ein Kontrollorgan. Eine manuelle Kontrolle ist erforderlich, da weiterhin Abgabennachweise und Hinweise auf eine Abgabenbefreiung in Verwendung stehen, welche nicht elektronisch erfasst sind (z.B. Papierparkscheine oder Ausweise nach § 29b StVO 1960). Darüber hinaus soll durch diese Maßnahme auch sichergestellt werden, dass es im Hinblick auf die Einleitung einer verwaltungsstrafrechtlichen Verfolgung wegen Verkürzung der Parkometerabgabe nicht zu einer automatisierten Entscheidungsfindung kommen kann.

Verwendung von Geo-Daten im Zuge der Kontrolle

Zur Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe „Parkraumüberwachung“ ist die Verarbeitung von Geo-Daten erforderlich; konkret der Geopositionskoordinaten des mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das zu kontrollierende Kennzeichen angebracht ist, sofern das Fahrzeug auf einer digital erfassten Parkfläche der Stadt Wien abgestellt ist. Hierzu erfasst ein am Kontrollfahrzeug angebrachter GNSS-Empfänger (GPS, GALILEO, etc.) laufend den Standort des Kontrollfahrzeuges. Im Zuge der Auswertung der Bilddaten wird aus dem Standort des Kontrollfahrzeuges auf die konkrete digital erfasste Parkfläche geschlossen, auf der das erfasste mehrspurige Kraftfahrzeug abgestellt ist. Dem Grundsatz der Datenminimierung und des Datenschutzes durch Technikgestaltung und durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen 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 der Kennzeichenabfrage (Abs. 6) und im Falle eines Kontrollauftrages (Abs. 7) statt. In beiden Fällen beschränkt sich die Verarbeitung von Standortdaten auf das zur Erfüllung der jeweiligen Aufgabe notwendige Maß. Im Zuge der Kennzeichenabfrage (Abs. 6) wird ausschließlich die Information über den Bereich der Kurzparkzone (z.B. 23. Bezirk, Überlappungszone 1./8. Bezirk), in der das mehrspurige Kraftfahrzeug abgestellt wurde, und nicht die exakten Geopositionskoordinaten des Fahrzeuges an den Server der Behörde übermittelt. Nur im Falle eines Kontrollauftrags (Abs. 7) 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 Abs. 6 und 7 angeführten Standortübermittlungen findet keine weitere Verarbeitung von Standortdaten statt. Eine Speicherung der Standortdaten erfolgt nur, solange dies für die Überprüfung nach Abs. 6 und Abs. 7 erforderlich ist. Spätestens mit Ablauf des Tages, an dem die Daten erhoben wurden, werden die Geo-Daten gelöscht. Es ist daher technisch ausgeschlossen, dass mit diesen Daten beispielsweise ein Geo-Profiling zu bestimmten Fahrzeugen erstellt werden könnte.

Abs. 3:

In diesem Absatz wird klargestellt, dass die Bilddaten unmittelbar nach dem im vorherigen Absatz beschriebenen Filtervorgang zu löschen sind.

Der Zeichensatz des erkannten Kennzeichens sowie der Standort des mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das zu kontrollierende Kennzeichen angebracht ist, werden gelöscht, sobald diese Daten nicht mehr benötigt werden: Ergibt die Kennzeichenabfrage nach Abs. 6, dass ein gültiger elektronischer Abgabennachweis (elektronischer Parkschein oder Pauschalierungsvereinbarung) vorliegt, erfolgt die Löschung der Daten unmittelbar nach Durchführung der Kennzeichenabfrage. Ist hingegen ein Kontrollauftrag erforderlich, so werden die Daten unmittelbar nach Übermittlung des Kontrollauftrages an die Kontrollorgane im Kontrollfahrzeug gelöscht. Werden die Daten zu den Kontrollaufträgen nicht bereits früher gelöscht, erfolgt die Löschung jedenfalls mit Ablauf des Tages, an dem die Daten erhoben wurden.

Etwaige Datenverarbeitungen, die nach der automatisierten Abfrage erfolgen (z.B. Beanstandung im Zuge einer nach einer manuellen Nachkontrolle festgestellten Übertretung) sind von § 5a und den in diesem Absatz festgelegten Löschrufen nicht umfasst.

Der Verantwortliche hat nach diesem Absatz weiters sicherzustellen, dass die Kennzeichenerfassung nur lokal in den technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges erfolgt. Dementsprechend ist sicherzustellen, dass personenbezogene Daten (mit Ausnahme des Kennzeichens sowie der Standortdaten nach Abs. 6 und 7) nicht an eine anderswo angesiedelte IT-Infrastruktur abfließen können. Das bedeutet, dass die im Zuge der Kennzeichenerfassung verarbeiteten personenbezogenen Daten (mit Ausnahme des Kennzeichens sowie der Standortdaten nach Abs. 6 und 7) 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 der technischen Einrichtungen zur Überwachung des Parkraumes ist örtlich und zeitlich vom Bestehen einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone abhängig. Die technischen Einrichtungen dürfen daher außerhalb einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone (z. B. bei der Anfahrt zum Kontrolleinsatz) nicht aktiv sein. Befinden sich die technischen Einrichtungen in einem inaktiven Betriebszustand, erfolgt weder eine Bilderfassung noch eine Abfrage des Datenbestands der Behörde. Auch vor dem täglichen Gültigkeitsbeginn oder nach dem täglichen Gültigkeitsende einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone ist ein Einsatz der technischen Einrichtungen zur Überwachung des Parkraumes nicht zulässig. Dies hat zur Folge, dass das Durchqueren eines nicht von der gebührenpflichtigen Kurzparkzone umfassten Bereichs nur mit inaktiven technischen Einrichtungen zulässig ist.

Der Betriebszustand der technischen Einrichtungen (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 in der Datenschutz-Folgenabschätzung zu dokumentieren.

Die Kenntlichmachung des Betriebszustandes soll nicht die Informationen nach Art. 13 DSGVO ersetzen, welche an geeigneter Stelle bereitzuhalten sind. Bei Umsetzung der Informationspflichten nach Art. 13 DSGVO ist insbesondere auf die Leitlinien 3/2019 des europäischen Datenschutzausschusses zur Verarbeitung personenbezogener Daten durch Videogeräte Bedacht zu nehmen. Die Umsetzung der Informationspflichten nach Art. 13 DSGVO ist ebenfalls in der Datenschutz-Folgenabschätzung zu dokumentieren.

Abs. 5:

Bei der Behörde sind zwei Datenbestände mit für die Kontrolle der Entrichtung der Parkometerabgabe relevanten Daten gespeichert. Es sind dies der Datenbestand zu den elektronischen Parkscheinen sowie der Datenbestand zu den Pauschalierungsvereinbarungen. Der Begriff „Pauschalierungsvereinbarung“ meint eine Vereinbarung nach der Verordnung des Wiener Gemeinderates über die pauschale Entrichtung der Parkometerabgabe (Pauschalierungsverordnung – Parkometerabgabe). Im allgemeinen Sprachgebrauch hat sich für die Pauschalierungsvereinbarung der Begriff „Parkpickerl“ durchgesetzt.

Die Daten zu Art und Gültigkeit des elektronischen Parkscheins umfassen das Buchungsdatum und den Zeitpunkt der Buchung des Parkscheins, die gebuchte Dauer (derzeit 15 Minuten bis 2 Stunden) sowie den Gültigkeitsbeginn und das Gültigkeitsende des Parkscheins.

Die Daten zu Art und Gültigkeit der Pauschalierungsvereinbarung umfassen die Art der Pauschalierungsvereinbarung nach der Pauschalierungsverordnung – Parkometerabgabe sowie den örtlichen und zeitlichen Geltungsbereich der Pauschalierungsvereinbarung.

Voraussetzung für den Abschluss einer Pauschalierungsvereinbarung ist in den meisten Fällen das Vorliegen einer Ausnahmegewilligung nach § 45 Abs. 2 StVO 1960 oder § 45 Abs. 4 StVO 1960. Bei den Pauschalierungsvereinbarungen, die eine derartige Ausnahmegewilligung voraussetzen, enthält der Datensatz zur Pauschalierungsvereinbarung auch die Geschäftszahl des Bescheides, mit dem die Ausnahmegewilligung erteilt wurde.

Der Begriff „System- und Protokolldaten“ meint Daten, die für die technische Bereitstellung des Datenbestandes notwendig sind. Diese Daten umfassen den Zeitpunkt der Anlage oder der letzten Änderung eines Datensatzes, die Referenz zur Applikations- und Benutzererkennung, mit der die Datenanlage oder

Datenänderung durchgeführt wurde, den Status des Datensatzes sowie für die elektronische Datenverarbeitung benötigte interne Referenznummern.

Abs. 6:

Die Übermittlung des Kennzeichens an den bei der Behörde gespeicherten Datenbestand der aufrechten Abgabennachweise hat sicher verschlüsselt zu erfolgen. Die Verschlüsselung ist mittels geeigneter technischer Maßnahmen als Ende-zu-Ende-Verschlüsselung durchzuführen, um ein angemessenes Schutzniveau zu gewährleisten. Ein angemessenes Schutzniveau liegt jedenfalls vor, wenn ein Verschlüsselungsverfahren verwendet wird, das allgemein anerkannt ist und sich in der Praxis bereits bewährt hat. Ein angemessenes Schutzniveau liegt nicht mehr vor, wenn ein allgemein anerkanntes Verschlüsselungsverfahren als nicht mehr sicher gilt. Im Zuge der Übermittlung des Kennzeichens nach Abs. 6 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 einer der Kennzeichenerkennung nachgelagerten Kennzeichenabfrage 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. 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 der Abfrage vom Bedienpersonal des Kontrollfahrzeuges überprüft werden können.

Neben den in Abs. 6 genannten personenbezogenen Daten enthalten die Übermittlungen zwischen Behörde und Kontrollfahrzeug auch eine Referenznummer. Diese dient dazu, das von der Behörde übermittelte Ergebnis im Kontrollfahrzeug der entsprechenden Anfrage an die Behörde sicher zuordnen zu können.

Abs. 7:

Ist das Ergebnis der Kennzeichenabfrage nach Abs. 6 negativ, kann das Bedienpersonal des Kontrollfahrzeuges einen Kontrollauftrag an eines oder mehrere Kontrollorgane übermitteln.

Die Erteilung eines Kontrollauftrags kann an ein Kontrollorgan erfolgen, das dem Kontrollfahrzeug direkt zugeordnet ist. Das Kontrollorgan kann auch im Kontrollfahrzeug mitfahren, es ist jedoch vom Bedienpersonal des Kontrollfahrzeuges zu unterscheiden. Alternativ kann ein Kontrollauftrag auch an Kontrollorgane übermittelt werden, die sich im gleichen Kontrollgebiet wie das Kontrollfahrzeug befinden.

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. 6 werden hier die genauen Standortdaten des Fahrzeuges an das Kontrollorgan weiter gegeben. Dies ist notwendig, um das Kontrollorgan zielgerichtet an den relevanten Ort zu führen.

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

Nach Erhalt eines Kontrollauftrages führt das Kontrollorgan eine Kontrolle des mehrspurigen Kraftfahrzeuges vor Ort durch. Diese manuelle Kontrolle ist notwendig, da weiterhin Abgabennachweise und Hinweise auf eine Abgabenbefreiung in Verwendung stehen, welche nicht elektronisch erfasst sind (z.B. Papierparkscheine oder Ausweise nach § 29b StVO 1960). Im Fall einer Verwaltungsübertretung wird diese vom Kontrollorgan festgestellt.

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. Werden die Daten zu den Kontrollaufträgen nicht bereits früher gelöscht, erfolgt die Löschung jedenfalls mit Ablauf des Tages, an dem die Daten erhoben wurden.

Abs. 8:

Die im Zuge einer Kontrollfahrt eindeutig und nicht eindeutig erkannten behördlichen Kennzeichen werden (als Summe) gespeichert. Es werden hierbei lediglich Zahlenwerte und nicht die zugrunde liegenden Kennzeichen gespeichert, weshalb bei den Zahlenwerten keine personenbezogenen Daten vorliegen. Die Löschfristen des Abs. 3 bleiben daher unberührt. Die Speicherung der Trefferrate der Kennzeichenerkennung erfolgt zu Zwecken der laufenden Qualitätssicherung der technischen Einrichtungen und erfordert keine weitere Verarbeitung personenbezogener Daten. Hierzu werden folgende Werte gespeichert:

- Anzahl der von den technischen Einrichtungen erkannten abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge,
- Anzahl der abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge, 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 in den technischen Einrichtungen eingesetzte Algorithmus die Kennzeichenerkennung mit einem ausreichend hohen Konfidenzwert durchgeführt hat. Das bedeutet, dass die erkannte Zeichenfolge der Syntax eines Kennzeichens entspricht und die einzelnen Zeichen mit ausreichend hoher Sicherheit aus dem Bild erkannt wurden. Es wird hingegen nicht überprüft, ob ein Kennzeichen mit der erkannten Zeichenfolge tatsächlich an ein Kraftfahrzeug vergeben wurde.

Abs. 9:

Die jeweils zum Einsatz kommenden Technologien müssen unmittelbar aufgrund der Datenschutz-Grundverordnung dem Grundsatz „Datenschutz durch Technikgestaltung und durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen“ (Art. 25 DSGVO) entsprechend ausgewählt und gestaltet sein. Die Einhaltung dieses Grundsatzes ist im Rahmen der Rechenschaftspflicht (Art. 5 Abs. 2 DSGVO) zu dokumentieren. Bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 35 Abs. 1 DSGVO in Verbindung mit der Verordnung der Datenschutzbehörde über Verarbeitungsvorgänge, für die eine Datenschutz-Folgenabschätzung durchzuführen ist (DSFA-V), BGBl. II Nr. 278/2018, ist vor der ersten Inbetriebnahme der Technikanwendung eine Datenschutz-Folgenabschätzung durchzuführen.

Die Maßnahmen zur Verwirklichung des Grundsatzes „Datenschutz durch Technikgestaltung und durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen“ sind im Rahmen einer Datenschutz-Folgenabschätzung zu dokumentieren. Die Datenschutz-Folgenabschätzung ist vor der ersten Inbetriebnahme der Kontrollfahrzeuge durchzuführen. Die Datenschutz-Folgenabschätzung 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 der Kontrollfahrzeuge erforderlich.

Die Datenschutz-Folgenabschätzung ist von der nach der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien (GEM) für die technischen Überwachungsmaßnahmen zuständigen Dienststelle durchzuführen.

Eine erneute Datenschutz-Folgenabschätzung ist ebenfalls notwendig, wenn sich im Zuge einer Technologieänderung die Risiken für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen wesentlich ändern. Das Gebot, eine neuerliche Datenschutz-Folgenabschätzung im Fall einer Risikoänderung durchzuführen, ergibt sich bereits aus Art. 35 Abs. 11 DSGVO. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und der Rechtssicherheit 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. Zum Beispiel sieht Art. 27 KI-VO¹ eine

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

grundrechtliche Folgenabschätzung für hochriskante KI-Systeme vor. Ob eine derartige Folgenabschätzung durchzuführen ist, ist abhängig von der in den technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges eingesetzten Technologie. Diese steht jedoch erst nach Abschluss des Beschaffungsprozesses fest.

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, die tatsächlich von diesen verarbeitet werden sollen („Echtdaten“). 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 gegebenenfalls 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.

Abs. 10 regelt zwei verschiedene Arten von Testungen der technischen Einrichtung. Ziffer 1 regelt das Testen der technischen Einrichtungen in nicht produktiver Umgebung (z.B. Test auf einem Testgelände mit fiktiven oder dafür ausgewählten Kennzeichen). Dieses darf nur mit anonymisierten Daten im Datenbestand der Behörde erfolgen. Die Durchführung der Testung sowie deren Ergebnisse sind nachvollziehbar in der Systemdokumentation zu erfassen.

Abs. 10 Z 2 regelt hingegen das Testen der technischen Einrichtungen im Echtbetrieb. Der Zweck dieses Testbetriebs besteht darin, einen zuverlässigen Echtbetrieb zu gewährleisten. Daher ist das Testen der technischen Einrichtungen 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. Abs. 11 bis 13 normieren die Voraussetzungen, unter denen ein Testen im Echtbetrieb zulässig ist.

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

Betroffen sind die Daten über Objekte zur Unterscheidung ein- oder mehrspuriger Fahrzeuge sowie Bilder der Kennzeichen, die aber im Testbetrieb keinesfalls gegen einen anderen Datenbestand abgeglichen werden dürfen. Im Rahmen einer Testung in einer Echt-Umgebung dürfen nur die Bilderfassung und Erkennung zur Optimierung der Sensor-Technologie sowie die Algorithmen zur Objekt- und Kennzeichenverarbeitung getestet werden, nicht aber gleichzeitig jene technischen Prozesse, durch die solche Bilder einer Person zugeordnet werden. Im Testbetrieb soll die Rückführbarkeit auf eine bestimmte Person durch technische Maßnahmen verhindert werden. Insbesondere ist die Einrichtung einer Paralleldatenbank für den Testbetrieb mit personenbezogenen Daten, die aus dem Echt-System kopiert sind, nicht vorgesehen.

(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 2024/1689 vom 12. Juli 2024

Um die notwendigen Tests im Echtbetrieb weiter zu erläutern, wird auf das Szenario zum Testen der Kennzeichenerkennung hingewiesen.

Da nicht alle in Echtumgebungen vorkommenden Situationen (z.B. Anordnung von Stellplätzen) und Gegebenheiten (z.B. Wetter- und Lichtverhältnisse) bekannt sind und gegebenenfalls auch nicht simuliert werden können, kann es notwendig sein, Tests in Echtumgebungen mit Echtdateien durchzuführen, um z.B. die Ursachen von Qualitätsproblemen bei der Kennzeichenerkennung lösen zu können.

Bei den Echtumgebungen handelt es sich um einen oder mehrere relevante Straßenabschnitte zu relevanten Zeitpunkten (z.B. bei bestimmten Lichtverhältnissen) für das jeweils zu untersuchende Problem. Bei den Echtdateien handelt es sich um die zum Zeitpunkt der Tests dort befindlichen Fahrzeuge bzw. um deren Kennzeichen.

Bei Tests in Echtumgebungen mit Echtdateien ist die Nutzung der Daten aus dem Echtbetrieb (d.h. die Abfrage nach Abs. 6 mit den bei der Behörde gespeicherten Datenbeständen zu elektronischen Parkscheinen und zu Pauschalierungsvereinbarungen) ausgeschlossen und auch nicht notwendig. Die technischen Einrichtungen werden daher in einen Testbetrieb geschaltet, in dem die Abfrage nicht durchgeführt wird und somit die mit der Abfrage verbundene Verarbeitung der Daten ausgeschlossen ist.

Im Testbetrieb können Bilder mit auftretenden Fehlern in der Verarbeitung (z.B. nicht erkannte Kennzeichen) für die Korrektur der entsprechenden Algorithmen gespeichert werden. Alle personenbezogenen Daten auf diesen Bildern, die nicht für die Korrektur des Fehlers benötigt werden (z.B. aufgenommene Personen und Kennzeichen von einspurigen Kraftfahrzeugen), müssen dazu unverzüglich gelöscht bzw. anonymisiert werden. Die Bilder werden längstens so lange aufgehoben, bis die Algorithmen (z.B. die Bildverarbeitung zur Kennzeichenerkennung) angepasst bzw. verbessert wurden oder bis erkannt wurde, dass eine Verbesserung nicht durchführbar ist. Sobald im Zuge des Testbetriebs verarbeitete personenbezogene Daten (inkl. des Bildmaterials) nicht mehr benötigt werden, sind diese unverzüglich und in nicht rückführbarer Weise zu löschen.

Der letzte Satz von Abs. 10 Z 2 normiert eine maximale Speicherdauer von einem Jahr für alle im Zuge des Testbetriebs verarbeiteten personenbezogenen Daten. Die Löschfrist gilt auch für Daten, die weiterhin für die Weiterentwicklung der technischen Einrichtungen benötigt werden. Im Zuge der Weiterentwicklung der technischen Einrichtungen ist es notwendig, neue Hard- oder Softwareiterationen auch mit bereits vorhandenen Daten zu testen. Vor dem Hintergrund des Grundsatzes der Datenminimierung soll das Testen mit bereits bestehenden Daten auf die Daten aus Testbetrieben des letzten Jahres beschränkt werden.

Abs. 11 und Abs. 12:

Grundsätzlich wird die Nutzung von Echtdateien 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) Echtdateien 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 Echtdateien 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, dadurch „für längstens 30 Sekunden“ gespeichert und wie in Abs. 10 beschrieben umgehend anonymisiert bzw. gelöscht 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 der technischen Einrichtungen („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 durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen) festzulegen. Die konkrete Ausgestaltung ist abhängig davon, welche technische Lösung eingesetzt wird. Die Umsetzung dieses Erfordernisses ist daher in der Datenschutz-Folgenabschätzung zu dokumentieren und in die Testdokumentation gemäß Abs. 12 aufzunehmen.

Die Kenntlichmachung des Betriebszustandes soll nicht die Informationen nach Art. 13 DSGVO ersetzen, welche an geeigneter Stelle bereitzuhalten sind. Bei Umsetzung der Informationspflichten nach Art. 13 DSGVO ist insbesondere auf Leitlinien 3/2019 des europäischen Datenschutzausschusses zur Verarbeitung personenbezogener Daten durch Videogeräte Bedacht zu nehmen. Die Umsetzung der Informationspflichten nach Art. 13 DSGVO ist ebenfalls in der Datenschutz-Folgenabschätzung zu dokumentieren und in die Testdokumentation gemäß Abs. 12 aufzunehmen.

Zu Z 4 (§ 10):

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

Zu Z 5 (§ 9):

§ 9 enthält einen Verweis auf das Unionsrecht.

Textgegenüberstellung

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

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 und deren automatisierten Abgleich mit den bei der Behörde gespeicherten Daten (Abs. 5) erfolgen. Datenschutzrechtlich verantwortlich für die Datenverarbeitungen gemäß § 5a ist der Magistrat.

(2) Das Erfassen der Kennzeichen im Sinne des Abs. 1 kann durch den Abgleich der Kennzeichen der abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge mittels automatisierter Textinterpretierung erfolgen. Dabei erfassen die am Dach des Kontrollfahrzeuges angebrachten Bildsensoren den das Kontrollfahrzeug umgebenden Raum. Der Erfassungswinkel der Bildsensoren ist auf das erforderliche Ausmaß zu begrenzen. Aus den derart erfassten Bilddaten wird unverzüglich ein auf das Kennzeichen eingeschränktes Bild automatisiert gefiltert und verarbeitet. Aus diesem, auf

Geltende Fassung
(entfallende Textstellen sind fett gekennzeichnet)

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

das Kennzeichen eingeschränkte, Bild wird mit Textinterpretierung die Zeichenfolge des Kennzeichens automatisiert erhoben. Neben dem erkannten Kennzeichen wird auch der Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das Kennzeichen angebracht ist, erfasst.

(3) Alle Bilddaten, die im Zuge des Erfassens der Kennzeichen erhoben und verarbeitet werden, sind nach automatisierter Erhebung der Zeichenfolgen der Kennzeichen unverzüglich und in nicht rückführbarer Weise zu löschen. Diese Verarbeitung hat lokal in den technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges zu erfolgen. Die Zeichenfolge des erkannten Kennzeichens sowie der Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das erkannte Kennzeichen angebracht ist, sind, abhängig vom Ergebnis der Abfrage gemäß Abs. 6, zu folgenden Zeitpunkten unverzüglich und in nicht rückführbarer Weise zu löschen:

- a) Ist zu dem abgefragten Kennzeichen eine für den Standort des Kraftfahrzeuges gültige Pauschalierungsvereinbarung oder ein gültiger elektronischer Parkschein im Datenbestand der Behörde (Abs. 5) gespeichert, erfolgt die Löschung der Daten unmittelbar nach Durchführung der Abfrage gemäß Abs. 6.
- b) Ist zu dem abgefragten Kennzeichen weder eine für den Standort des Kraftfahrzeuges gültige Pauschalierungsvereinbarung noch ein gültiger elektronischer Parkschein im Datenbestand der Behörde (Abs. 5) gespeichert, erfolgt die Löschung der Daten unmittelbar nach Übermittlung des Kontrollauftrages gemäß Abs. 7 an die Kontrollorgane. Die Daten zu den Kontrollaufträgen sind spätestens mit Ablauf des Tages, an dem die Daten erhoben wurden, zu löschen (Abs. 7).

(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.

Geltende Fassung
(entfallende Textstellen sind fett gekennzeichnet)

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

(5) Das automatisiert erhobene Kennzeichen wird bei der Behörde automatisiert mit den Datenbeständen „elektronische Parkscheine“ und „Pauschalierungsvereinbarungen“ abgeglichen.

1. Der Datenbestand „elektronische Parkscheine“ enthält die folgenden Daten:

- a) Das Kennzeichen des mehrspurigen Kraftfahrzeuges, für das ein elektronischer Parkschein gebucht wurde;
- b) Daten zu Art und Gültigkeit des elektronischen Parkscheins sowie
- c) System- und Protokolldaten.

2. Der Datenbestand „Pauschalierungsvereinbarungen“ enthält die folgenden Daten:

- a) Das Kennzeichen des mehrspurigen Kraftfahrzeuges, für das eine Pauschalierungsvereinbarung abgeschlossen wurde;
- b) Daten zu Art und Gültigkeit der Pauschalierungsvereinbarung;
- c) die Geschäftszahl einer mit der Pauschalierungsvereinbarung verbundenen Ausnahmegewilligung nach der StVO 1960 sowie
- d) System- und Protokolldaten.

(6) Für die automatisierte Abfrage des automatisiert erhobenen Kennzeichens in dem bei der Behörde gespeicherten Datenbestand (Abs. 5) gilt Folgendes:

1. Jede Datenübermittlung zwischen den technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges und der Behörde darf ausschließlich sicher verschlüsselt erfolgen.

2. Bei einer Abfrage dürfen folgende personenbezogenen Daten an die Behörde übermittelt werden:

- a) Die Zeichenfolge des erkannten Kennzeichens sowie
- b) der Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das erkannte Kennzeichen angebracht ist.

3. Als Ergebnis der Abfrage dürfen folgende personenbezogenen Daten an

Geltende Fassung
(entfallende Textstellen sind fett gekennzeichnet)

Vorgeschlagene Fassung
(neu hinzukommende und innerhalb eines Satzes geänderte
Textstellen sind fett gekennzeichnet)
die technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges automatisiert
übermittelt werden:

- a) Der örtliche Geltungsbereich einer zum abgefragten Kennzeichen gespeicherten Pauschalierungsvereinbarung sowie
- b) der zeitliche Geltungsbereich eines zum abgefragten Kennzeichen gespeicherten elektronischen Parkscheins.

(7) Liegt zu einem automatisiert erhobenen Kennzeichen weder eine für den Standort des Kraftfahrzeuges gültige Pauschalierungsvereinbarung noch ein gültiger elektronischer Parkschein vor, kann vom Bedienpersonal des Kontrollfahrzeuges ein Kontrollauftrag an Kontrollorgane übermittelt werden. Dazu werden folgende personenbezogene Daten aus den technischen Einrichtungen des Kontrollfahrzeuges an die Kontrollorgane übermittelt:

- a) Die Zeichenfolge des automatisiert erhobenen Kennzeichens sowie
- b) der Standort des abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges, an dem das zu kontrollierende Kennzeichen angebracht ist.

Die Datenübermittlung an Kontrollorgane darf ausschließlich sicher verschlüsselt erfolgen. Ein Kontrollorgan hat daraufhin eine manuelle Überprüfung des im Kontrollauftrag genannten abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuges vor Ort durchzuführen. Nach erfolgter manueller Überprüfung sind die zur Kontrolle übermittelten Daten unverzüglich zu löschen. Die Daten zu nicht abgeschlossenen Kontrollaufträgen sind spätestens mit Ablauf des Tages, an dem die Daten erhoben wurden, zu löschen.

(8) Die Anzahl der eindeutig und nicht eindeutig erkannten behördlichen Kennzeichen der abgestellten mehrspurigen Kraftfahrzeuge kann zum Zweck der laufenden Qualitätssicherung der technischen Einrichtungen gespeichert werden.

(9) Eine Evaluierung über die Folgen der Technikanwendung hat unter sachkundiger Mitwirkung periodisch spätestens alle 5 Jahre zu erfolgen. Weiters hat eine Evaluierung zu erfolgen, wenn Technologie zum Einsatz gelangen soll, die im Vergleich zum laufenden System voraussichtlich wesentliche Änderungen auf die Risiken für die Rechte und Freiheiten

Geltende Fassung
(entfallende Textstellen sind fett gekennzeichnet)

Vorgeschlagene Fassung
(neu hinzukommende und innerhalb eines Satzes geänderte Textstellen sind fett gekennzeichnet)
natürlicher Personen bewirkt. 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 der Abs. 1 bis Abs. 4 vorgenommen werden. Die Bilddaten aus dem Testbetrieb unterliegen nicht den Beschränkungen des Abs. 3. Soweit die bildgebende Erfassung von Personen oder nicht für den Testbetrieb unbedingt erforderlichen personenbezogenen Daten technisch nicht ausgeschlossen werden kann, sind diese Personen unverzüglich automatisiert und in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen bzw. die personenbezogenen Daten unverzüglich und in nicht rückführbarer Weise zu löschen oder unkenntlich zu machen. Die für den Testbetrieb benötigten personenbezogenen Daten sind spätestens binnen eines Jahres nach dem Ende des Testbetriebs zu löschen.

(11) Der Verantwortliche hat die Testung mit Echt-Daten bzw. 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) Löschrufen 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 Echtdaten 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.

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/2025 tritt mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft.