

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,  
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/26069 –**

### **Umgang mit OBFCM-Daten von Fahrzeugen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 1. Januar 2020 müssen neu zugelassene Fahrzeugtypen in der Europäischen Union mit einem sogenannten On Board Fuel Consumption Monitoring (OBFCM), einem Verbrauchsmessgerät, ausgestattet sein. Ab dem 1. Januar 2021 folgen dann alle Neuwagen. OBFCM erfasst Fahrzeug-, Motor-, Kraftstoff- oder Stromangaben und versendet diese Daten über eine standardisierte Schnittstelle. Dabei werden etwa der Kraftstoffverbrauch, die zurückgelegte Strecke, der Kraftstoffdurchsatz des Fahrzeugs und des Motors und die Fahrgeschwindigkeit gespeichert. Bei Plug-In Fahrzeugen soll zudem die Verwendung der jeweiligen Antriebstechnik erfasst werden.

Ab Beginn des kommenden Jahres müssen die Verbrauchsdaten des Antriebs zudem gebündelt und regelmäßig über die Fahrzeughersteller an die EU-Kommission versendet werden. Dort soll eine Taskforce der Generaldirektion Klima der EU-Kommission die Daten sammeln und auswerten. Ziel ist es, möglichst akkurate Verbrauchsdaten für die verschiedenen Fahrzeuge zu erhalten.

1. In welcher Form und wie häufig sollen nach Kenntnis der Bundesregierung die OBFCM-Daten von einem Fahrzeug übertragen werden, und wie häufig ist es möglich, bzw. ist eine dauerhafte Übertragung in Echtzeit möglich?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/24605 wird verwiesen. Eine dauerhafte Übertragung in Echtzeit ist durch den Gesetzgeber nicht vorgesehen.

2. Wie häufig sollen OBFCM-Daten je Fahrzeug übertragen werden (bitte nach Durchschnitt sowie gegebenenfalls höchster bzw. niedrigster Übertragungsdichte aufschlüsseln)?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/24605 wird verwiesen.

3. Welche Daten werden von OBFCM in welcher Qualität aufgezeichnet, welche davon sind für die Erfüllung der EU-Vorgaben notwendig, und welche weiteren Daten könnte OBFCM in Zukunft noch aufzeichnen (bitte nach Datentyp bzw. Anwendung bzw. Fahrfunktion aufschlüsseln und erläutern)?

Die von der Einrichtung zur fahrzeuginternen Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs zu bestimmenden, zu speichernden und bereitzustellenden Informationen sind in der Verordnung (EU) 2018/1832 im Anhang X festgelegt; für eine darüberhinausgehende Erfassung besteht keine Grundlage auf europäischer sowie nationaler Ebene.

4. Wo sollen die OBFCM-Daten nach Kenntnis der Bundesregierung gespeichert werden, und wer hat dort sowie an anderer Stelle Zugriff auf die Daten (bitte aufschlüsseln)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung ist eine Speicherung der EU-weiten Daten nur bei der Europäischen Kommission bzw. der ihr unterstehenden Europäischen Umweltagentur vorgesehen; nur diese sind zugriffsberechtigt.

5. Welche Rolle spielen die Fahrzeughersteller in Bezug auf OBFCM-Daten, und inwiefern können sie Datensätze verarbeiten oder anderweitig verändern?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass der einschlägige, noch zu verabschiedende Durchführungsrechtsakt vorsehen wird, dass sowohl Fahrzeughersteller als auch die für die periodischen technischen Untersuchungen zuständige Prüfstelle eine wesentliche Rolle für die Erfassung der OBFCM-Daten spielen werden. Eine Veränderung der Datensätze durch die Hersteller würde zu Auffälligkeiten führen, da nach den Plänen der Europäischen Kommission neben der Erfassung durch den Hersteller eine parallele Erfassung der Daten über die Prüfstelle im Rahmen der Hauptuntersuchung vorgesehen ist.

6. Hat die Bundesregierung in dieser Hinsicht den Vorschlag einer On-board-Telematik-Plattform im Fahrzeug bewertet, mittels derer die OBFCM-Daten direkt anonymisiert an den Datenempfänger gesendet werden können, ohne dass die OEM diese Daten zunächst erhalten, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Bundesregierung prüft derzeit entsprechende Verfahren zur Datenübertragung.

7. Welchen Mehrwert bildet nach Kenntnis der Bundesregierung die Übermittlung der Fahrgestellnummer bei den OBFCM-Daten?

Durch die Fahrzeug-Identifizierungsnummer kann eine eindeutige Zuordnung der im Rahmen von Verordnung (EU) 2019/631 erhobenen offiziellen CO<sub>2</sub>-Angaben und weiterer technischer Daten zu den OBFCM-Daten (auch im zeitliche Verlauf) erfolgen, sodass die Lücke zwischen offiziellen Angaben und Realverbrauch genau bestimmt werden kann.

8. Kann das Ziel der Erfassung der OBFCM-Daten, die Überprüfung der Schere von Typprüfwerten zu Realverbrauch mit Fokus auf Kontrolle der Hersteller, nach Ansicht der Bundesregierung nicht auch allein mit anonymisierten Daten erreicht werden, insbesondere im Hinblick auf die Übermittlung der Fahrgestellnummer?

Wenn nein, wieso nicht?

Eine Anonymisierung der OBFCM-Daten wird durch die alleinige Übertragung der Fahrzeug-Identifizierungsnummern an die Kommission versucht. Eine zusätzliche Pseudonymisierung ermöglicht jedoch den Verzicht auf die Übertragung der Fahrzeug-Identifizierungsnummern und wäre vorzugswürdig. Die Bundesregierung unterstützt die zeitnahe Einführung eines derartigen Verfahrens.

9. Welche Konsequenzen ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung dadurch für die Persönlichkeitsrechte von Haltern und Fahrern?

Die Konsequenzen für die Persönlichkeitsrechte der Halter und Fahrer dürften gering sein. Gleichwohl wäre eine Lösung, die die Ziele der Regulierung auch ohne Erfassung der Fahrgestellnummer erreicht, aus Datenschutzsicht vorzugswürdig. Insofern wird dazu auch die Antwort zu Frage 18 verwiesen. Ferner wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 20 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/24605 verwiesen.

10. Wird Fahrzeughaltern oder Fahrern die Möglichkeit gegeben, die Übertragung von OBFCM-Daten abzulehnen?
  - a) Wenn ja, in welcher Form?
  - b) Wenn nein, wieso nicht?

Die Fragen 10 bis 10b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass der einschlägige, noch zu verabschiedende Durchführungsrechtsakt vorsehen wird, dass Fahrzeughalter die Erfassung der OBFCM-Daten ablehnen können.

11. Welche Sanktionen drohen bei Ausschaltung, Ausbau oder anderweitiger Behinderung des OBFCM in einem Fahrzeug für wen?

Bei Verstößen gegen die harmonisierten Typpergenehmigungsvorschriften können gegen Wirtschaftsakteure, die Adressaten dieses Rechtsrahmens sind (Fahrzeughersteller und ihre Bevollmächtigten, Einführer und Händler), Sanktionen verhängt werden. Darüber hinaus gehende Sanktionen sind noch im Umweltrecht umzusetzen.

12. Wird Fahrzeughaltern oder Fahrern die Möglichkeit gegeben, die von ihnen bzw. ihren Fahrzeugen erzeugten OBFCM-Daten einzusehen und/oder zu verwenden?

Die Daten sind durch OBD-Lesegeräte auslesbar. Sofern Fahrzeughalter oder Fahrer über ein entsprechendes Gerät verfügen, können sie diese Daten einsehen und verwenden.

13. In welchem Maße bzw. wie werden die OBFCM-Daten anonymisiert, und durch wen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass der einschlägige, noch zu verabschiedende Durchführungsrechtsakt vorsehen wird, dass neben den zur Erfassung des spezifischen Kraftstoff- bzw. Energieverbrauchs erforderlichen Angaben lediglich die Fahrzeug-Identifizierungsnummer erfasst wird. Darüber hinaus erfolgt zunächst keine weitere Anonymisierung. Daher wäre eine Lösung, die die Ziele der Regulierung auch ohne Erfassung der Fahrgestellnummer erreicht, aus Datenschutzsicht vorzugswürdig.

14. Welche Anonymisierungsmethoden sind nach Einschätzung der Bundesregierung geeignet, um bei der Datenerhebung einen Personenbezug auszuschließen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

15. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung die Erhebung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) zur Feststellung der Abweichung zwischen den Laborwerten und den Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb notwendig?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

16. Werden Bewegungsdaten durch OBFCM erfasst, bzw. ist es nach Kenntnis der Bundesregierung möglich, aus OBFCM-Daten Bewegungsprofile zu erstellen?

Nein. Bewegungsprofile lassen sich auf Grundlage der nach Artikel 12 Absatz der Verordnung (EU) 2019/631 zu übertragenden Daten nicht erstellen.

17. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung bezüglich der datenschutzrechtlichen Umsetzung von OBFCM insgesamt, insbesondere im Hinblick auf die Datenschutz-Grundverordnung?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/24605 wird verwiesen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass der einschlägige, noch zu verabschiedende Durchführungsrechtsakt DSGVO-konform sein wird.

18. Welche Aktivitäten unternimmt die Bundesregierung im Rahmen der nationalen und europäischen Gesetzgebungsverfahren, um die Persönlichkeitsrechte von Fahrzeughaltern und Fahrern zu schützen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

19. Spiegelt sich in den Vorgaben und Plänen zu OBFCM-Daten der Anspruch der Datensparsamkeit der Bundesregierung, und was wird von ihr sowie der EU-Kommission unternommen, um diesem Anspruch zu genügen (bitte aufschlüsseln und erläutern)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

20. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass OBFCM-Daten länger als vorgesehen gespeichert werden können?

Die Bundesregierung unterstützt, dass der einschlägige, noch zu verabschiedende Durchführungsrechtsakt derzeit vorsieht, dass OBFCM-Daten nur für eine begrenzte Zeit gespeichert werden dürfen.

21. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass OBFCM-Daten für andere Zwecke sowohl staatlicher als auch privater Akteure, etwa einer individuellen Besteuerung, der Erhebung einer PKW-Maut, der Erforschung von Motoren oder der Anpassung der Versicherungspolice, genutzt werden?
22. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Erfassung von OBFCM-Daten auf weitere Aspekte als die Ermittlung der Schere von Zyklusangabe zu Realverbrauch ausgeweitet wird und daraus weitere Auswirkungen für die Bürger entstehen?
23. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Daten zur verwendeten Antriebsart (elektrischer Fahranteil) bei Plug-in-Fahrzeugen erfasst werden sowie dass diese Daten von staatlicher Seite verwendet werden (z. B. als Kriterium für steuerliche Anreize oder einer Kaufförderung)?

Die Fragen 21 bis 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die dargelegten anderweitigen Nutzungsmöglichkeiten von OBFCM-Daten oder der Weitergabe an private Akteure gibt es weder auf EU-Ebene noch in Deutschland eine gesetzliche Grundlage.

24. Spielen OBFCM-Daten im Konzept der Bundesregierung zum Datenraum Mobilität eine Rolle?

Der Datenraum Mobilität, der derzeit gemeinsam von öffentlichen und privaten Mobilitätsanbietern mit Unterstützung der Bundesregierung aufgebaut wird, dient dem Teilen, Tauschen und Handeln von Mobilitätsdaten. Ob fahrzeugseitig erfasste Kraftstoffverbrauchsdaten in den Datenraum Mobilität einfließen, obliegt der Entscheidung des jeweiligen Datenhalters.

25. Wieso werden die OBFCM-Daten nicht im Rahmen der periodisch technischen Fahrzeugüberwachung, etwa der Hauptuntersuchung (HU)/ Abgasuntersuchung (AU) oder der Sicherheitsprüfung (SP) beziehungsweise der Gasanlagenprüfung (GAP), erfasst und weitergeleitet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.





