

## **Verordnung**

### **der Bundesregierung**

#### **Verordnung über die Erfassung von Kfz-Energieverbrauchsdaten und ihre Übermittlung an die Europäische Kommission (Kfz-Energieverbrauchsdaten-Erfassung-Verordnung – Kfz-EEV)**

##### **A. Problem und Ziel**

Eine fahrzeuginterne Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs ist gemäß den Artikeln 4a und 15 Absatz 9 der Verordnung (EU) 2017/1151 für neue Personenkraftwagen (M<sub>1</sub>) und neue leichte Nutzfahrzeuge (N<sub>1</sub>) der Gruppe I seit dem 1. Januar 2021 und für neue N<sub>1</sub>-Fahrzeuge der Gruppen II und III seit dem 1. Januar 2022 verbindlich vorgeschrieben, sofern diese Fahrzeuge über einen Verbrennungsmotor- oder (Plug-in-)Hybridantrieb verfügen. Die fahrzeuginterne Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs speichert den Lebenszeit-Energieverbrauch des Fahrzeugs zusammen mit den Gesamtkilometern des Fahrzeugs. Gemäß Artikel 12 der Verordnung (EU) 2019/631 muss die Europäische Kommission ab dem Jahr 2021 diese in den Fahrzeugen gespeicherten Daten von allen Fahrzeugen erheben, die mit einer solchen fahrzeuginternen Einrichtung ausgestattet sind und in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/631 fallen, um zu überprüfen, wie sich der reale Energieverbrauch (und somit die realen CO<sub>2</sub>-Emissionen) neuer Pkw und neuer leichter Nutzfahrzeuge entwickelt. Diese Vorgabe setzt die Europäische Kommission in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 um.

Nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass

- die Energieverbrauchsdaten erfasst werden, wenn die Fahrzeuge der technischen Überwachung gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2014/45/EU unterzogen werden (in Deutschland ist das die Hauptuntersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) und
- die erhobenen Energieverbrauchsdaten zusammen mit der Fahrzeugidentifizierungsnummer jährlich an die Europäische Umweltagentur (EUA) übermittelt werden. Die Erfassung der Daten hat spätestens ab Mai 2023 zu beginnen.

##### **B. Lösung**

Die vorliegende Verordnung setzt Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 in deutsches Recht um. Sie beauftragt die zur Durchführung der

Hauptuntersuchung berechtigten Stellen, die Energieverbrauchsdaten und die Fahrzeugidentifikationsnummer des Fahrzeugs zu erfassen und an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zu übermitteln. Die zur Durchführung der Hauptuntersuchung berechtigten Stellen sind Technische Prüfstellen gemäß Kraftfahrachverständigen-gesetz oder amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen gemäß Anlage VIIIb zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Überwachungsorganisa-tionen und Technische Prüfstellen werden zusammengefasst als Überwa-chungsinstitutionen (ÜI). Die Erhebung der Daten ist kein Bestandteil der Haupt-untersuchung nach § 29 StVZO. Das KBA wird beauftragt, diese Daten gemäß den Vorgaben der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 an die Europäische Umweltagentur (EUA) zu übermitteln. Die Daten werden im KBA getrennt vom dort geführten Zentralen Fahrzeugregister gehalten. Ferner beauftragt die Verord-nung die zur Durchführung der Hauptuntersuchung berechtigten Stellen mit der Aufklärung der Fahrzeughalter über die Erfassung der Energieverbrauchsdaten und über das Recht, der Erhebung der Daten zu widersprechen. Durch die jährliche Übermittlung der Energieverbrauchsdaten an die EUA kann die Europäische Kommission die Wirksamkeit der europäischen Vorschriften über den Energie-verbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen zum Schutz des Klimas prü-fen.

### **C. Alternativen**

Grundsätzlich ist die nationale Umsetzung von Artikel 10 der Durchführungsver-ordnung (EU) 2021/392 unionsrechtlich verpflichtend und somit ohne Alterna-tive. Zur Umsetzung gäbe es alternative Regelungsmöglichkeiten wie die Erfas-sung der Energieverbrauchsdaten im Rahmen der Abgasuntersuchung (AU) statt bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung oder die Übermittlung der Energiever-brauchsdaten an eine andere Behörde oder Institution statt an das Kraftfahrt-Bun-desamt. Die hier gewählte Regelung verfolgt jedoch eine Lösung, die bürokrati-schen Mehraufwand weitgehend vermeidet, da bestehende Kommunikations-strukturen sowie bestehende Kommunikationswege zwischen den zur Durchfüh-rung der Hauptuntersuchung berechtigten Stellen und dem Kraftfahrt-Bundesamt genutzt werden. Zudem wird in der Verordnung eine getrennte Datenhaltung von Energieverbrauchsdaten und Zentralem Fahrzeugregister vorgeschrieben.

### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Die finanziellen Aufwendungen des Bundes, die durch diese Verordnung entste-hen, werden für das Haushaltsjahr 2023 auf einmalig 111.000 Euro und ab dem Haushaltsjahr 2024 auf jährlich 267.000 Euro geschätzt.

Die finanziellen Aufwendungen resultieren aus den Ausgaben für den entstehen-den Personalmehrbedarf (einschließlich Sacheinzelkosten) für zwei Planstellen der Wertigkeit A 11 im Kraftfahrt-Bundesamt.

Diese Aufwendungen und die Kosten für die Erstattung der Kosten für die Über-wachungsinstitutionen werden durch den Einzelplan 16 ausgeglichen.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Wirtschaft. Die von der Regelung betroffenen zur Durchführung der Hauptuntersuchung berechtigten Stellen gelten hier als Behörden, da sie hoheitlich handeln.

### **Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten**

Keine.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Die finanziellen Aufwendungen des Kraftfahrt-Bundesamts, die durch diese Verordnung entstehen, werden für das Haushaltsjahr 2023 auf einmalig 111.000 Euro und ab dem Haushaltsjahr 2024 auf jährlich 267.000 Euro geschätzt. Die Aufwendungen werden durch den Einzelplan 16 ausgeglichen.

Ferner entstehen den Überwachungsinstitutionen Kosten, die durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) auf Basis einer noch abzustimmenden Vereinbarung über Umfang der erstattungsfähigen Kosten dem Grunde und der Höhe nach auszugleichen sind.

## **F. Weitere Kosten**

Keine.



**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
DER BUNDESKANZLER**

Berlin, 26. Juli 2023

An die  
Präsidentin des  
Deutschen Bundestages  
Frau Bärbel Bas  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Verordnung über die Erfassung von Kfz-Energieverbrauchsdaten  
und ihre Übermittlung an die Europäische Kommission  
(Kfz-Energieverbrauchsdaten-Erfassung-Verordnung – Kfz-EEV)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Zustimmung des Deutschen Bundestages aufgrund des § 48a Absatz 1 Satz 1  
in Verbindung mit § 48b Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und  
Verbraucherschutz.

Mit freundlichen Grüßen  
Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Dr. Robert Habeck



**Verordnung über die Erfassung von Kfz-Energieverbrauchsdaten  
und ihre Übermittlung an die Europäische Kommission  
(Kfz-Energieverbrauchsdaten-Erfassung-Verordnung – Kfz-EEV)\***

Vom ...

Es verordnen

- die Bundesregierung auf Grund des § 48a Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 in Verbindung mit § 48b Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, von denen § 48a Absatz 3 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 12 des Gesetzes vom ... (BGBl. ...) geändert worden ist, unter Wahrung der Rechte des Bundestages und
- das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 8. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5176), auf Grund
  - des § 38 Absatz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der zuletzt durch Artikel 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, nach Anhörung der beteiligten Kreise und
  - des § 39 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der zuletzt durch Artikel 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist:

§ 1

**Anwendungsbereich**

(1) Diese Verordnung regelt die Erhebung der Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb zum Kraftstoffverbrauch oder zum Kraftstoff- und Stromverbrauch bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung und deren Übermittlung an die Europäische Umweltagentur nach der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission vom 4. März 2021 über die Überwachung und Meldung von Daten zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1014/2010, (EU) Nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 der Kommission (ABl. L 77 vom 5.3.2021, S. 8).

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge, die keiner Pflicht zur Durchführung der Hauptuntersuchung nach § 29 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, unterliegen.

§ 2

**Datenerhebung bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung**

(1) Die die Hauptuntersuchung durchführende Stelle ist verpflichtet, die Daten nach der Tabelle 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung im Sinne des § 29

---

\* Diese Verordnung dient der Umsetzung von Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission vom 4. März 2021 über die Überwachung und Meldung von Daten zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1014/2010, (EU) Nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 der Kommission (ABl. L 77 vom 5.3.2021, S. 8).

Absatz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu erheben, zu speichern und für die Übermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt nach § 3 zu verwenden.

(2) Die Erhebung der Daten durch die die Hauptuntersuchung durchführende Stelle hat mittels einer Einrichtung für die Systemdatenprüfung nach der Anlage VIII d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung getrennt von der Auslesung der Daten für die Hauptuntersuchung zu erfolgen.

(3) Die die Hauptuntersuchung durchführende Stelle hat die Daten nur für Fahrzeuge zu erheben, deren Erstzulassungsdatum zum Zeitpunkt der Hauptuntersuchung weniger als 15 Jahre zurückliegt.

(4) Dem Fahrzeughalter ist von der die Hauptuntersuchung durchführenden Stelle die Möglichkeit einzuräumen, der Erhebung der Daten zu widersprechen. Widerspricht der Fahrzeughalter der Erhebung der Daten, unterbleibt diese.

(5) Hat der Fahrzeughalter der Datenerhebung nicht widersprochen, ist die Erhebung der Daten aber aus technischen oder anderen Gründen, die die Hauptuntersuchung durchführende Stelle nicht zu verantworten hat, nicht möglich, unterbleibt die Erhebung der Daten. Die die Hauptuntersuchung durchführende Stelle hat den Grund, aus dem die Daten nicht erhoben werden konnten, und die Fahrzeugidentifizierungsnummer zu erfassen.

(6) Die erhobenen Daten sind dem Fahrzeughalter von der die Hauptuntersuchung durchführenden Stelle auf Nachfrage unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Hat der Fahrzeughalter der Erhebung der Daten widersprochen, ist dem Fahrzeughalter von der die Hauptuntersuchung durchführenden Stelle auf Nachfrage eine Bestätigung des Widerspruches unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

(7) Die die Hauptuntersuchung durchführende Stelle hat den Fahrzeughalter bei der Gelegenheit der Hauptuntersuchung über Folgendes aufzuklären:

1. die Datenerhebung nach Absatz 1,
2. die Weitergabe der Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt nach § 3 sowie an die Europäische Umweltagentur nach § 4 Absatz 1,
3. die Möglichkeit des Fahrzeughalters, der Datenerhebung zu widersprechen, und
4. die Möglichkeit des Erhalts der erhobenen Daten oder der Bestätigung des Widerspruches nach Absatz 6.

### § 3

#### **Datenübermittlung an die nationale Datenspeicherungsstelle, Energieverbrauchsdatei**

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt ist die nationale Datenspeicherungsstelle. Es hat die ihr übermittelten Daten in einer Energieverbrauchsdatei zu speichern.

(2) Die Stellen nach § 2 Absatz 1 haben dem Kraftfahrt-Bundesamt zu übermitteln:

1. die erhobenen Daten nach Artikel 10 der Verordnung (EU) 2021/392, geordnet nach der Fahrzeugidentifizierungsnummer,
2. die Anzahl der Widersprüche nach § 2 Absatz 4 und
3. in den Fällen des § 2 Absatz 5 jeweils die Tatsache der erfolglosen Datenerhebung, geordnet nach der Fahrzeugidentifizierungsnummer, und, falls ermittelbar, den Grund für die erfolglose Erhebung.

(3) Die Übermittlung nach Absatz 2 hat über Kopfstellen im Wege der Datenfernübertragung durch Direkt-einstellung in die Energieverbrauchsdatei zu erfolgen. Die Übermittlung hat unverzüglich, spätestens aber innerhalb von zwei Wochen nach der Erhebung zu erfolgen. Die Stellen nach § 2 Absatz 1 und die Kopfstellen haben die Daten nach Absatz 2 nach der Übermittlung nach Satz 1 unverzüglich automatisiert zu löschen.

(4) Für die Übermittlung nach Absatz 2 sind die vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegten Standards einschließlich des Standards für die Kommunikation im Rahmen internetbasierter Verfahren einzuhalten. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Standards auf seiner Internetseite zu veröffentlichen. Es hat Änderungen der Hauptversionen dieser Standards im Bundesanzeiger sowie nachrichtlich im Verkehrsblatt bekanntzugeben.



(5) Die Stellen nach § 2 Absatz 1 und das Kraftfahrt-Bundesamt haben dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende technische und organisatorische Maßnahmen zur Sicherstellung des Datenschutzes und der Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit und Unversehrtheit der Daten gewährleisten. Es wird vermutet, dass der Stand der Technik eingehalten ist, wenn die im Bundesanzeiger bekannt gemachten Technischen Richtlinien des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik eingehalten sind.

(6) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat eine Verknüpfung der nach Absatz 2 übermittelten Angaben mit Halterdaten durch geeignete technisch-organisatorische Maßnahmen auszuschließen.

#### § 4

##### **Datenübermittlung an die Europäische Umweltagentur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz**

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat aus der Energieverbrauchsdatei

1. die Daten nach § 3 Absatz 2 Nummer 1,
2. den Anteil der Widersprüche nach § 3 Absatz 2 Nummer 2 an der Gesamtzahl der Fälle, die dem Kraftfahrt-Bundesamt nach § 3 Absatz 2 übermittelt wurden,
3. den Anteil der Fälle nach § 3 Absatz 2 Nummer 3, bei denen eine Datenerhebung aus technischen Gründen erfolglos war, an der Gesamtzahl der Fälle, die dem Kraftfahrt-Bundesamt nach § 3 Absatz 2 übermittelt wurden, und
4. den Anteil der Fälle nach § 3 Absatz 2 Nummer 3, bei denen die Datenerhebung aus anderen Gründen erfolglos war, an der Gesamtzahl der Fälle, die dem Kraftfahrt-Bundesamt nach § 3 Absatz 2 übermittelt wurden,

jährlich zum 1. April dem von der Europäischen Umweltagentur verwalteten zentralen Datenarchiv nach Maßgabe von Nummer 1 des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 zu übermitteln.

(2) Die Anteile nach Absatz 1 Nummer 2, 3 und 4 hat das Kraftfahrt-Bundesamt zusätzlich dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz zu übermitteln.

#### § 5

##### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die vorliegende Verordnung setzt Artikel 10 der europäischen Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 in nationales Recht um. Hiernach müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Energieverbrauchsdaten sowie die Fahrzeugidentifikationsnummer von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit Erstzulassung ab 2021 bei Gelegenheit der periodischen technischen Überwachung (in Deutschland ist das die Hauptuntersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung), sofern verfügbar, aus den Fahrzeugen ausgelesen und an die Europäische Umweltagentur (EUA) übermittelt werden. Anhand dieser Daten überprüft die Europäische Kommission, ob die europäischen Vorschriften über den Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen wirksam und ausreichend sind. Die Öffentlichkeit wird auf Grundlage der Daten über die Wirksamkeit der Vorschriften im zeitlichen Verlauf informiert.

#### II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Eine fahrzeuginterne Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs ist gemäß den Artikeln 4a und 15 Absatz 9 der Verordnung (EU) 2017/1151 für neue Personenkraftwagen (M<sub>1</sub>) und neue leichte Nutzfahrzeuge (N<sub>i</sub>) der Gruppe I seit dem 1. Januar 2021 und für neue N<sub>1</sub>-Fahrzeuge der Gruppen II und III seit dem 1. Januar 2022 verbindlich vorgeschrieben, sofern diese über einen Verbrennungsmotor- oder (Plug-in-)Hybridantrieb verfügen. Die fahrzeuginterne Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs speichert den Lebenszeit-Energieverbrauch des Fahrzeugs zusammen mit den Gesamtkilometern des Fahrzeugs (vgl. die Artikel 4a und 15 Absatz 9 der Verordnung (EU) 2017/1151 in der Fassung vom 25.01.2020). Gemäß Artikel 12 der Verordnung (EU) 2019/631 muss die Europäische Kommission ab 2021 diese in den Fahrzeugen gespeicherten Daten von allen Fahrzeugen, die mit einer fahrzeuginternen Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs ausgestattet sind und in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/631 fallen, erheben, um zu überprüfen, wie sich der reale Energieverbrauch (und somit die realen CO<sub>2</sub>-Emissionen) neuer Pkw und neuer leichter Nutzfahrzeuge entwickelt. Auch die Fahrzeugidentifizierungsnummer wird erhoben, um den aus den Fahrzeugen ausgelesenen Energieverbrauchsdaten mit den offiziellen Verbrauchswerten des jeweiligen Fahrzeugs abgleichen zu können (offizielle Verbrauchswerte werden abhängig von der individuellen Ausstattung eines Fahrzeugs einzeln berechnet). Diese Vorgabe setzt die Europäische Kommission in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 um. Nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Energieverbrauchsdaten ausgelesen werden, wenn die Fahrzeuge der periodisch technischen Überwachung gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2014/45/EU unterzogen werden (in Deutschland ist das die Hauptuntersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) und die erhobenen Energieverbrauchsdaten zusammen mit der Fahrzeugidentifizierungsnummer jährlich an die EUA übermittelt werden. Die Erfassung der Daten hat spätestens ab Mai 2023 zu beginnen.

#### III. Alternativen

1. Grundsätzlich ist die nationale Umsetzung von Artikel 10 der EU-Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 unionsrechtlich verpflichtend und somit ohne Alternative. Zur Frage der konkreten Ausgestaltung nimmt die vorliegende Verordnung Anleihen bei bereits etablierten und bewährten nationalen Datenübermittlungsinfrastrukturen beteiligter Akteure (Datenübermittlung zum KBA) sowie der Übermittlung im Wege des CO<sub>2</sub>-Monitorings an die EUA.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 regelt, dass die Energieverbrauchsdaten sowie die Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) bei Gelegenheit der periodisch technischen Überwachung gemäß Artikel 5 der

Richtlinie 2014/45/EU erhoben werden sollen. Die periodisch technische Überwachung wird in Deutschland gemäß § 29 StVZO durch die Hauptuntersuchung umgesetzt.

Das Kraftfahrt-Bundesamt führt das Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR), in dem die persönlichen Daten der Halter (Name, Anschrift) zusammen mit den FIN hinterlegt sind. Die Verordnung stellt sicher, dass Energieverbrauchsdaten sowie die FIN streng getrennt vom ZFZR gespeichert werden, um eine Zuordnung zu individuellen Haltern oder weitergehende Auswertungen auszuschließen.

Für die Übermittlung der Energieverbrauchsdaten sowie der FIN an das Kraftfahrt-Bundesamt kann der XKfz-Standard genutzt werden, welcher für die internetbasierte Fahrzeugzulassung „i-kfz“ entwickelt worden ist. Unter Nutzung des XKfz-Standards werden durch die Überwachungsinstitution (ÜI) Daten zu Hauptuntersuchungen FIN-bezogen an das ZFZR unter Einhaltung strenger Datenschutzanforderungen übermittelt. Dazu betreibt jede ÜI eine so genannte „Kopfstelle“ bzw. ist einer „Kopfstelle“ angeschlossen, über die nur berechnete Stellen Daten unter dem definierten Standard an das KBA übermitteln können.

Das Kraftfahrt-Bundesamt empfängt die nach Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 zu erhebenden Energieverbrauchsdaten über die bereits bestehende technische Schnittstelle unter Nutzung des XKfz-Standards von den „Kopfstellen“ und speichert diese bis zur Übermittlung an die EUA zwischen. Die Zwischenspeicherung erfolgt in einer gesonderten Energieverbrauchsdatei, getrennt vom Zentralen Fahrzeugregister.

Auch bei der Übermittlung an die EUA kann auf bereits bestehende Strukturen beim Kraftfahrt-Bundesamt zurückgegriffen werden, da die von der EUA zur Verfügung gestellte Plattform zur Datenübermittlung ebenfalls Anwendung hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Monitorings findet, für welches das Kraftfahrt-Bundesamt die verwaltende und datenübermittelnde Stelle ist.

2. Gleichwohl gäbe es zur Umsetzung des Unionsrechts folgende alternative Regelungsmöglichkeiten:

a. Erfassung der Energieverbrauchsdaten bei Gelegenheit der Abgasuntersuchung (AU):

Dieser Weg wäre zwar grundsätzlich möglich, weil es sich bei der AU – als Element der Hauptuntersuchung – um einen Teil der periodischen technischen Fahrzeugüberwachung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU bzw. § 29 StVZO handelt, der als solcher die Voraussetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 erfüllt.

Gegen diesen Weg sprechen pragmatische Erwägungen: So werden zwar auch im Rahmen der AU Daten mit einem AU-OBD-Lesegerät über die OBD-Schnittstelle aus dem zu prüfenden Fahrzeug ausgelesen; eine Übermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt ist jedoch nicht vorgesehen. Zur Erhebung der Energieverbrauchsdaten müsste ein Geräteleitfaden für die einheitliche Datenauslesung und Datenstrukturierung für alle AU-OBD-Lesegeräte, welche zur Erhebung der Energieverbrauchsdaten zugelassen werden sollen, ausgearbeitet werden. Alle AU-OBD-Lesegeräte, welche für die Auslesung der Energieverbrauchsdaten zugelassen werden sollen, müssten entsprechend auf die Einhaltung des Geräteleitfadens geprüft werden. Sollte die Erhebung der Energieverbrauchsdaten in Zukunft auf den Energieverbrauch von reinen Elektrofahrzeugen erweitert werden, würden diese perspektivisch nicht durch die AU erfasst, da reine Elektrofahrzeuge nicht AU-pflichtig sind.

b. Übermittlung der Energieverbrauchsdaten an eine andere Behörde oder Institution als nationale Datenspeicherungsstelle:

Alternativ könnte eine andere Behörde oder Institution benannt werden, an die die aus dem Fahrzeug ausgelesenen Daten übermittelt werden. Dies würde einen deutlich erhöhten bürokratischen und finanziellen Aufwand mit sich bringen, da in diesem Fall sichere Systeme zur Übertragung der Daten von dem OBD-Lesegerät zur betreffenden Behörde oder Institution und zur Speicherung und Verwaltung der Daten in der Behörde oder Institution sowie die Datenübermittlung an die EUA komplett oder teilweise neu einzurichten wären.

So bestehen beispielsweise bei der Zentralen Stelle nach § 6 Absatz 1 Nummer 7 StVG abweichend zum KBA, derzeit keine etablierten Kommunikationsstrukturen zur Europäischen Umweltagentur, welche u. a. zur Klärung von Rückfragen aufgebaut werden müsste. Ebenso müsste in diesem Fall eine Datenübermittlungsstruktur unter Einhaltung der Datenschutzanforderungen zur Aufbewahrung und Übermittlung der Daten an die EUA geschaffen werden.

#### IV. Regelungskompetenz

Die Regelungskompetenz für die vorliegende Verordnung über die Erfassung von Kfz-Energieverbrauchsdaten und ihre Übermittlung an die EU-Kommission beruht auf § 38 Absatz 2, den §§ 39, 48a Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 in Verbindung mit § 48b Satz 1 BImSchG, zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 12 des Gesetzes vom... (BGBl. ...).

Die die Hauptuntersuchung durchführenden Stellen sowie deren Kopfstellen sind im Hinblick auf die hier geregelten Pflichten und Befugnisse „Behörden“ im Sinne des § 48a Absatz 3 Satz 1 BImSchG. Behörde ist gemäß § 1 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes jede Stelle, die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrnimmt. Auch natürliche Personen und juristische Personen des Privatrechts gelten als Behörden, wenn sie hoheitlich handeln. Die Durchführung der Hauptuntersuchung sowie die Datenerhebung und -übermittlung sind solche hoheitliche Aufgaben; dies gilt auch für die in dieser Verordnung geregelte Datenverarbeitung, da sie dem (hoheitlichen) Zweck dient, die Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte der Europäischen Union zu prüfen.

Die Aufgabenübertragung auf das Kraftfahrt-Bundesamt wird auf § 48a Absatz 3 Satz 2 BImSchG gestützt. Dieser ermächtigt das Kraftfahrt-Bundesamt ausdrücklich, die im Rahmen dieser Verordnung anfallende Aufgabe als nationale Datenspeicherungsstelle im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 wahrzunehmen.

Die Verordnung bedarf der Zustimmung des Bundesrates nach Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes in Verbindung mit § 38 Absatz 2 Satz 1, § 39 Satz 1, § 48a Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

§ 48b Satz 1 in Verbindung mit § 48a Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erfordert die Beteiligung des Bundestages.

#### V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Kfz-Energieverbrauchsdaten-Erfassungsverordnung ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Sie dient unmittelbar der Umsetzung von Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission vom 4. März 2021 über die Überwachung und Meldung von Daten zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1014/2010, (EU) Nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 der Kommission (ABl. L 77 vom 5.3. 2021, S. 8), als bindendem EU-Recht. Die Verordnung ist mit völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

#### VI. Regelungsfolgen

Zu beachten ist insbesondere, dass die Fahrzeugidentifizierungsnummer nach § 45 Satz 2 StVG zu den personenbezogenen Daten gehört. Als unbeabsichtigte Nebenfolge besteht damit grundsätzlich die Möglichkeit, dass Energieverbrauchsdaten oder Widersprüche zur Datenerhebung rückwirkend einem individuellen Fahrzeughalter zugeordnet werden könnten. Eine Zuordnung der Energieverbrauchsdaten zum Fahrzeughalter oder dessen Widerspruch zur Datenerhebung mithilfe der Fahrzeugidentifizierungsnummer ist allerdings grundsätzlich nur unter Rückgriff auf eine Datenbank möglich, die die Fahrzeugidentifizierungsnummern den jeweiligen Fahrzeughaltern zuordnet.

Neben den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten (wie dem Kraftfahrt-Bundesamt in Deutschland) verfügen aufgrund deutscher Vorschriften allerdings nur die Versicherer über eine solche Datenbank, die Fahrzeugidentifizierungsnummern mit Fahrzeughalterdaten verknüpft. Für nationale Behörden außerhalb des Kraftfahrt-Bundesamtes sowie Versicherer ist jedoch kein Zugriff auf die Energieverbrauchs-Datenbank der Europäischen Umweltagentur vorgesehen. Soweit das Kraftfahrt-Bundesamt neben dem ZFZR eine Energieverbrauchsdatei führt, ist organisatorisch und technisch sicherzustellen, dass eine Individualisierung des Fahrzeughalters über die FIN (insbesondere durch Verknüpfung des ZFZR mit der Energieverbrauchsdatei) nicht erfolgen kann. Die im KBA in der Energieverbrauchsdaten-Datei gespeicherten Daten dürfen gemäß Artikel 11 Absatz 5d der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 nur bis zum Zeitpunkt der jährlichen Meldung an die EUA am 1. April aufbewahrt werden.

Somit ist das Risiko, dass staatliche Stellen oder Dritte die Energieverbrauchsdaten im Nachgang der Energieverbrauchsdatenerhebung individuellen Haltern zuordnen und/oder für andere Zwecke nutzen, als sehr gering zu bewerten.

Aus dem gleichen Grund sollten die Energieverbrauchsdaten nicht im schriftlichen Prüfbericht der Hauptuntersuchung ausgewiesen werden, da für denjenigen der den Prüfbericht auch nur temporär einsieht, hierdurch in Verbindung mit den Fahrzeugpapieren die Energieverbrauchsdaten im Nachgang dem jeweiligen Halter zugeordnet werden könnten. Dies könnte bei Service und Wartung der Fall sein, was durch die in dieser Verordnung ausschließliche digitale Datenübertragung ausgeschlossen wird.

## **1. Nachhaltigkeitsaspekte**

Die Verordnung steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zu einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Durch die Erfassung der Energieverbrauchsdaten verbessert sich die Datengrundlage für den Energieverbrauch von Fahrzeugen unter realen Bedingungen deutlich. Bei Bedarf können somit gezieltere regulatorische Maßnahmen zur Senkung des realen Energieverbrauchs und der realen CO<sub>2</sub>-Emissionen getroffen werden.

## **2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Die finanziellen Aufwendungen des Bundes, die durch diese Verordnung entstehen, werden für das Haushaltsjahr 2023 auf einmalig 111.000 Euro und ab dem Haushaltsjahr 2024 auf jährlich 267.000 Euro geschätzt.

Die finanziellen Aufwendungen resultieren aus den Ausgaben für den entstehenden Personalmehrbedarf (einschließlich Sacheinzelkosten) für zwei Planstellen der Wertigkeit A 11 im Kraftfahrt-Bundesamt.

Diese Aufwendungen und die Kosten für die Erstattung der Kosten für die Überwachungsinstitutionen werden durch den Einzelplan 16 ausgeglichen.

## **3. Erfüllungsaufwand**

### **3.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger.

### **3.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Wirtschaft. Die von der Regelung betroffenen zur Durchführung der Hauptuntersuchung berechtigten Stellen gelten hier als Behörden, da sie hoheitlich handeln.

### **3.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Den Überwachungsinstitutionen (die im Rahmen der Hauptuntersuchung hoheitlich tätig sind) entsteht für die Umprogrammierung ihrer Software, damit diese auch die Energieverbrauchsdaten erfasst und über eine Kopfstelle an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt, ein einmaliger Erfüllungsaufwand von ca. 10.000 Euro je Kopfstelle. Im Rahmen der Übermittlung von Daten zu Hauptuntersuchungen sind derzeit zehn Kopfstellen der Überwachungsinstitutionen an das Kraftfahrt-Bundesamt angebunden, womit sich der Aufwand auf insgesamt 100.000 Euro belaufen dürfte.

Zudem entstehen für die schriftliche Ausfertigung der erhobenen Energieverbrauchsdaten bzw. der Bestätigung des Widerspruches gemäß § 2 Absatz 4 Kosten von rund 0,10 Euro je Fahrzeug. Über die kommenden zehn Jahre dürften durchschnittlich rund 5,4 Millionen Hauptuntersuchungen pro Jahr mit von der Regelung betroffenen Fahrzeugen durchzuführen sein. Somit ist ein durchschnittlicher jährlicher Erfüllungsaufwand von 540.000 Euro zu erwarten.

Die Erstattung der Kosten der Überwachungsinstitutionen erfolgt durch das BMUV auf Basis einer noch abzustimmenden Vereinbarung über Umfang der erstattungsfähigen Kosten dem Grunde und der Höhe nach.

Dem Kraftfahrt-Bundesamt entsteht zur Initialisierung des Verfahrens ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 111.000 Euro. Weiter entsteht dem Kraftfahrt-Bundesamt durch die Verwaltung der Energieverbrauchsdatei und

der jährlich stattfindenden Übermittlung der Daten an die EUA ein zusätzlicher jährlicher Aufwand von 267.000 Euro. Dieser begründet sich in einem zusätzlichen Personalbedarf von zwei Planstellen im gehobenen Dienst (der Wertigkeit A 11) beim Kraftfahrt-Bundesamt und weiteren Sachkosten.

Der Erfüllungsaufwand beruht auf der 1:1-Umsetzung von EU-Recht und hat daher keine Relevanz für die „One in, one out“-Regel. Den Erfüllungsaufwand trägt das BMUV.

#### **4. Weitere Kosten**

Keine.

#### **5. Weitere Regelungsfolgen**

Die Verordnung trägt in zweierlei Hinsicht zu erhöhter Transparenz für Verbraucherinnen und Verbraucher bei. Erstens trägt die Verordnung zu einer verbesserten EU-weiten Datengrundlage bei, über die die EU-Kommission jährlich berichten wird. Somit werden Verbraucherinnen und Verbraucher über die Entwicklung der realen CO<sub>2</sub>-Emissionen und Energieverbräuche der Fahrzeugflotte unterrichtet. Je nach Detaillierungsgrad der Auswertung kann dies Verbraucherinnen und Verbraucher weiter aufklären und diese bei Kaufentscheidungen sensibilisieren. Zweitens kann dem Fahrzeughalter auf dessen Erklärung hin eine Dokumentation der ausgelesenen Energieverbrauchsdaten bzw. seines Widerspruchs ausgehändigt werden.

### **VII. Befristung; Evaluierung**

Da das umzusetzende Unionsrecht nicht befristet ist, kommt eine Befristung dieser Verordnung nicht in Betracht.

Eine Evaluierung der umzusetzenden EU-Vorschriften nimmt gemäß Artikel 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 die EU-Kommission vor.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu § 1 (Anwendungsbereich)**

#### **Zu Absatz 1**

Eine fahrzeuginterne Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- oder des Kraftstoff- und Stromverbrauchs ist gemäß den Artikeln 4a und 15 Absatz 9 der Verordnung (EU) 2017/1151 für neue Personenkraftwagen (M<sub>1</sub>) und neue leichte Nutzfahrzeuge (N<sub>1</sub>) der Gruppe I seit dem 1. Januar 2021 und für neue N<sub>1</sub>-Fahrzeuge der Gruppen II und III seit dem 1. Januar 2022 verbindlich vorgeschrieben, sofern diese über einen Verbrennungsmotor- oder (Plug-in-)Hybridantrieb verfügen. Die fahrzeuginterne Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs speichert den Lebenszeit-Energieverbrauch des Fahrzeugs zusammen mit den Gesamtkilometern des Fahrzeugs. Gemäß Artikel 12 der Verordnung (EU) 2019/631 muss die Europäische Kommission ab 2021 diese in den Fahrzeugen gespeicherten Daten von allen Fahrzeugen, die mit einer fahrzeuginternen Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- oder des Kraftstoff- und Stromverbrauchs ausgestattet sind und in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/631 fallen, erheben, um zu überprüfen, wie sich der reale Energieverbrauch (und somit die realen CO<sub>2</sub>-Emissionen) neuer Pkw und neuer leichter Nutzfahrzeuge entwickelt. Diese Vorgabe setzt die Europäische Kommission in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 um. Nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Energieverbrauchsdaten ausgelesen werden, wenn die Fahrzeuge der periodisch technischen Überwachung gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2014/45/EU unterzogen werden (in Deutschland ist das die Hauptuntersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) und die erhobenen Energieverbrauchsdaten zusammen mit der Fahrzeugidentifizierungsnummer jährlich an die Europäische Umweltagentur (EUA) übermittelt werden. Die Erfassung der Daten hat spätestens ab Mai 2023 zu beginnen. Die Erhebung der Daten ist kein Bestandteil der Hauptuntersuchung und hat keinen Einfluss auf das Prüfergebnis. Sie ist strikt vom Gegenstand der Hauptuntersuchung

als Untersuchung des Kraftfahrzeugs im Sinne der Anlage VIIIa StVZO zu trennen und erfolgt insoweit lediglich bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung.

Diese Vorgabe wird durch die vorliegende Verordnung in deutsches Recht umgesetzt.

Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge mit Erstzulassungsdatum ab dem 1. Januar 2021, welche über eine fahrzeuginterne Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch gemäß Artikel 4a der Verordnung (EU) 2017/1151 (entsprechend der Anpassung durch Verordnung (EU) 2018/1832) verfügen und in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2019/631 fallen.

### **Zu Absatz 2**

Die periodisch technische Überwachung gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2014/45/EU welche in Deutschland durch die Hauptuntersuchung gemäß § 29 StVZO umgesetzt wird, wird gemäß Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 als Anlass für die Erhebung der Daten herangezogen. Da die Bundeswehr sowie die Bundespolizei und im Einzelfall oder im Allgemeinen durch die zuständigen obersten Landesbehörden auch Fahrzeuge der Feuerwehr und des Katastrophenschutzes aufgrund der Ausnahme der Verpflichtung zur Durchführung der Hauptuntersuchung gemäß § 29 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 StVZO ausgenommen sind, sind diese von den Vorschriften dieser Verordnung ebenfalls ausgenommen.

## **Zu § 2 (Datenerhebung bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung)**

### **Zu Absatz 1**

Mit „Daten“ sind alle gemäß Tabelle 1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 zu meldenden Daten gemeint. Das sind die Fahrzeugidentifizierungsnummer, der über die Lebenszeit des Fahrzeugs verbrauchte Kraftstoff (in Litern) und die über die Lebenszeit des Fahrzeugs zurückgelegte Strecke (in Kilometern). Für Plug-in Hybride kommen Angaben zum Stromverbrauch über die Lebenszeit (in kWh) hinzu, sowie zu Kraftstoffverbrauch und zurückgelegter Strecke in verschiedenen Fahrmodi (im Entladungsmodus, umgangssprachlich „Batteriebetrieb“, sowie im Ladungserhöhungsmodus, bei dem der Verbrennungsmotor die Batterie auflädt).

Die Energieverbrauchsdaten werden von der fahrzeuginternen Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs gespeichert, welche den Anforderungen des Anhang XXII der Verordnung (EU) 2017/1151 entspricht. Bei den Energieverbrauchsdaten handelt es sich nicht um Messwerte, sondern um berechnete Werte unter Nutzung nicht Messtechnisch rückgeführter Sensoren im Fahrzeug.

Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 besagt, dass die Daten erhoben werden sollen, wenn die Fahrzeuge der periodisch technischen Überwachung gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2014/45/EU unterzogen werden. Die periodisch technische Überwachung wird in Deutschland gemäß § 29 StVZO durch die Hauptuntersuchung umgesetzt. Die zur Durchführung der Hauptuntersuchung berechtigten Stellen sind Technischen Prüfstellen gemäß Kraftfahrersachverständigenengesetz oder amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen gemäß Anlage VIIIb zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO). Überwachungsorganisationen und Technischen Prüfstellen werden zusammengefasst als Überwachungsinstitutionen (ÜI). Die Erhebung der Daten ist kein Bestandteil der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO.

### **Zu Absatz 2**

Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 legt dar, dass die Energieverbrauchsdaten mit einem Gerät zum Anschluss an die elektronische Fahrzeugschnittstelle auszulesen sind. Die Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sieht ab spätestens 20. Mai 2023 ein Gerät zum Anschluss an die elektronische Fahrzeugschnittstelle wie etwa ein OBD-Lesegerät vor. Gemäß Anlage VIII d der StVZO ist eine Einrichtung für die Systemdatenprüfung und/oder Prüfungen über die elektronische Fahrzeugschnittstelle für Hauptuntersuchung (HU) durchführende Stellen vorgeschrieben. Dazu wurde von der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH (FSD) der so genannte HU-Adapter entwickelt, welcher in einem erweiterten Funktionsumfang als Lesegerät für die Energieverbrauchsdaten anzuwenden ist.

**Zu Absatz 3**

Dient der Umsetzung von Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392. Die Erhebung der Daten erfolgt nur, wenn die Erstzulassung des Fahrzeuges zum Zeitpunkt der Hauptuntersuchung, bei dessen Gelegenheit die Datenerhebung grundsätzlich zu erfolgen hat, weniger als 15 Jahre zurückliegt. Liegen mehr als 15 Jahre zwischen der Erstzulassung und der Hauptuntersuchung des Fahrzeuges, erfolgt keine Datenerhebung.

**Zu Absatz 4**

Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 sieht vor, dass der Fahrzeughalter der Erhebung der Energieverbrauchsdaten widersprechen kann. Hat der Fahrzeughalter der Erhebung der Daten widersprochen, sind die Daten nicht auszulesen.

**Zu Absatz 5**

Dieser Absatz regelt die Vorgehensweise, falls eine Datenerhebung aus technischen oder anderen Gründen scheitern sollte. In diesem Fall findet eine Übermittlung der Fahrzeugidentifizierungsnummer an das Kraftfahrt-Bundesamt statt. Die Information, welche Fahrzeuge von entsprechenden Problemen betroffen sind, dürfte die Suche nach der Problemursache und möglichen Lösungen erleichtern.

**Zu Absatz 6**

Absatz 6 dient der Transparenz: der Fahrzeughalter wird auf Nachfrage informiert, welche Daten aus seinem Fahrzeug erhoben wurden.

**Zu Absatz 7**

Um Fahrzeughalter über die Erhebung der Daten und die Möglichkeit zum Widerspruch zu informieren, ist eine Aufklärung der Fahrzeughalter geboten; auch unter Berücksichtigung der Maßgabe von Artikel 13 der 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. L 119 vom 4.5.2016, S. 1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2; L 74 vom 4.3.2021, S. 35).

Diese Aufklärung kann entweder durch die ÜI oder eine von dieser dazu bevollmächtigten Person erfolgen.

Die allgemeinen Regeln zur Stellvertretung finden für den Fall Anwendung, dass eine andere Person als der Halter das Kfz zur Hauptuntersuchung abgibt und über die Möglichkeit des Widerrufs aufgeklärt wird. Wenn die Person, die die Durchführung der Hauptuntersuchung in Auftrag gibt, nicht der Halter ist, wird die Befugnis zur Ausübung des Widerspruchs im Innenverhältnis zwischen dem Halter und der Person geklärt. Werden keine expliziten Vereinbarungen getroffen, umfasst die Bevollmächtigung zur Beauftragung der Hauptuntersuchung regelmäßig die Bevollmächtigung, über die Ausübung des Widerspruchs zu entscheiden.

Die Form der Aufklärung wird nicht vorgeschrieben. Sie kann als Merkblatt ausgehändigt werden oder als Aushang oder Veröffentlichung im Internet erfolgen. Der Text der Aufklärung könnte beispielhaft wie folgt formuliert werden:

**„Aufklärung des Fahrzeughalters über die Datenerhebung**

Im Rahmen der Hauptuntersuchung werden die Energieverbrauchsdaten und die Fahrzeugidentifizierungsnummer dieses Fahrzeugs erhoben und über das Kraftfahrt-Bundesamt an die Europäische Umweltagentur übermittelt. Die übermittelten Energieverbrauchsdaten Ihres Fahrzeugs werden Ihnen auf Nachfrage unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Anhand dieser Daten überprüft die Europäische Kommission die Wirksamkeit der europäischen Vorschriften über den Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen zum Schutz des Klimas und informiert die Öffentlichkeit. Das Kraftfahrt-Bundesamt verwendet die Energieverbrauchsdaten ausschließlich für deren Übermittlung an die Europäische Umweltagentur.

Sie können der Erhebung dieser Daten vor Durchführung der Energieverbrauchsdatenerhebung widersprechen.



## **Weitere Informationen**

### **Rechtsgrundlagen**

Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission vom 4. März 2021 über die Überwachung und Meldung von Daten zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates; Kfz-Energieverbrauchsdaten-Erfassungsverordnung

### **Verantwortliche für die Erhebung und Verarbeitung der Daten**

Verantwortlicher für Erhebung und weitere Verarbeitung der Fahrzeugidentifizierungsnummern und Energieverbrauchsdaten ist zunächst [Namen und Kontaktdaten der die Hauptuntersuchung durchführenden Überwachungsinstitution und gegebenenfalls die Kontaktdaten des Datenschutzbeauftragten ergänzen], nachfolgend „Überwachungsinstitution“ genannt. Nach Erhalt der Daten von der Überwachungsinstitution ist das Kraftfahrt-Bundesamt Verantwortlicher für die weitere Verarbeitung der Fahrzeugidentifizierungsnummern und Energieverbrauchsdaten. Nach der Weiterübermittlung der Daten vom Kraftfahrt-Bundesamt an die Europäische Umweltagentur (EUA) sind Verantwortliche [Namen und Kontaktdaten der EUA und der europäischen Kommission noch zu ergänzen].

### **Dauer der Aufbewahrung der Daten**

Die Überwachungsinstitution leitet die Daten regelmäßig an das Kraftfahrt-Bundesamt weiter und löscht sie daraufhin. Das Kraftfahrt-Bundesamt bewahrt die Daten nur bis zur jährlich stattfindenden Übermittlung an die EUA auf. Die EUA bewahrt die Daten über einen Zeitraum von 20 Jahren auf.

### **Beschwerderecht beim Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit und beim Europäischen Datenschutzbeauftragten**

Sie haben das Recht auf Beschwerde bei einer Datenschutz-Aufsichtsbehörde, wenn Sie der Ansicht sind, dass die Verarbeitung Sie betreffender personenbezogenen Daten gegen Vorgaben des Datenschutzrechts verstößt. Zuständige Aufsichtsbehörden sind: Für die Überwachungsinstitutionen die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen und für das Kraftfahrt-Bundesamt der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit, für die EUA der Europäische Datenschutzbeauftragte.“

### **Zu § 3 (Datenübermittlung an die nationale Datenspeicherungsstelle, Energieverbrauchsdatei)**

#### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 dient der Verfahrensregelung.

#### **Zu Absatz 2**

Die erhobenen Daten, Widersprüche sowie die aus technischen oder anderen Gründen fehlgeschlagenen Erhebungsversuche müssen durch die zur Durchführung von Hauptuntersuchung berechtigten Stellen auf elektronischem Weg über die datenübermittelnde Stelle der Überwachungsinstitution („Kopfstelle“) an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt werden. Es werden die Kopfstellen der Überwachungsinstitutionen genutzt, welche für die Übermittlung von Daten aus Hauptuntersuchungen gemäß § 29a StVZO in Verbindung mit § 34 FZV etabliert wurden. Die Datenschutzkonformität dieses Übermittlungsprozesses muss durch den Kopfstellenbetreiber sichergestellt und gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt nachgewiesen werden.

Hat der Fahrzeughalter der Erhebung der Energieverbrauchsdaten widersprochen, ist dem Kraftfahrt-Bundesamt die Meldung des Widerspruches ohne die FIN zu übermitteln.

Wenn der Fahrzeughalter der Datenauslesung nicht widersprochen hat, jedoch aus technischen oder anderen Gründen keine Energieverbrauchsdaten am Fahrzeug erhoben werden können, ist dem Kraftfahrt-Bundesamt eine Begründung zusammen mit der FIN zu übermitteln.

Nach Artikel 11 Absatz 5 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 bewahrt die zur Durchführung von Hauptuntersuchung berechnigte Stelle die erhobenen Daten nur bis zur Übermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt auf.

Daten aus Fahrzeugen von Trägern hoheitlicher Aufgaben die nicht gemäß § 1 Absatz 2 ausgenommen sind, müssen über eine Kopfstelle an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt werden.

#### **Zu Absatz 3**

Zur Gewährleistung der unionsrechtlichen Anforderungen ist die Datenübermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt auch mit Hinblick auf die zeitliche Komponente zu konkretisieren. Diese erfolgt im Wege der Datenfernübertragung durch Direkteinstellung unverzüglich, spätestens aber innerhalb von zwei Wochen nach der Erhebung. Die Stellen nach § 2 Absatz 1 und die Kopfstellen haben die Daten nach Absatz 2 nach der Übermittlung nach Satz 1 unverzüglich automatisiert zu löschen.

#### **Zu Absatz 4**

Es sind für die Datenübermittlung und die Mindestsicherheitsanforderungen, die vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegten Standards einzuhalten. Die Kommunikation im Rahmen internetbasierter Verfahren erfolgt auf Basis des XKfz-Standards.

#### **Zu Absatz 5**

Die national beteiligten Akteure haben dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende technische und organisatorische Maßnahmen zur Sicherstellung des Datenschutzes und der Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit und Unversehrtheit der Daten gewährleisten und gegen Missbrauch zu sichern.

Hiervon ist auszugehen, wenn durch diese die technischen Richtlinien des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik eingehalten werden.

#### **Zu Absatz 6**

Die jährliche Übermittlung der Energieverbrauchsdaten zusammen mit den jeweiligen Fahrzeugidentifizierungsnummern zum 1. April setzt die Anforderungen des Artikels 10 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 um.

Nach Artikel 11 Absatz 5 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 speichert das Kraftfahrt-Bundesamt die Fahrzeugidentifizierungsnummern und hierzu gemeldeten Energieverbrauchsdaten nur bis zur Übermittlung an die Europäische Umweltagentur. Die Daten werden in einer Energieverbrauchsdaten-Datei und nur zu den Zwecken der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 gespeichert.

Zu beachten ist insbesondere, dass die Fahrzeugidentifizierungsnummer nach § 45 Satz 2 StVG zu den personenbezogenen Daten gehört. Als unbeabsichtigte Nebenfolge besteht damit grundsätzlich die Möglichkeit, dass Energieverbrauchsdaten rückwirkend einem individuellen Fahrzeughalter zugeordnet werden könnten. Eine Zuordnung der Energieverbrauchsdaten zum Fahrzeughalter mithilfe der Fahrzeugidentifizierungsnummer ist allerdings grundsätzlich nur unter Rückgriff auf eine Datenbank möglich, die die Fahrzeugidentifizierungsnummern den jeweiligen Fahrzeughaltern zuordnet. Neben den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten (wie dem Kraftfahrt-Bundesamt in Deutschland) verfügen aufgrund deutscher Vorschriften allerdings nur die Versicherer über eine solche Datenbank, die Fahrzeugidentifizierungsnummern mit Fahrzeughalterdaten verknüpft. Für nationale Behörden außerhalb des Kraftfahrt-Bundesamtes sowie Versicherern ist wiederum kein Zugriff auf die Energieverbrauchs-Datenbank der Europäischen Umweltagentur vorgesehen.

Soweit das Kraftfahrt-Bundesamt neben dem ZFZR eine Energieverbrauchsdatei führt, ist durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen sicherzustellen, dass eine Individualisierung des Fahrzeughalters über die FIN nicht erfolgen kann. Wesentliche Maßnahmen hierbei sind streng getrennt geführte Datenbestände, organisatorisch unterschiedliche Zuständigkeiten innerhalb des Kraftfahrt-Bundesamtes sowie eine sensibel verwaltete Zugriffsberechtigung auf die jeweiligen Daten. Weiter sind die Daten EU-rechtskonform nur so lange aufzubewahren, wie es für die Aufbereitung der Daten zwecks Übermittlung an die EUA erforderlich ist. Nach Meldung an die EUA sind diese aus der Energieverbrauchsdatei im Kraftfahrt-Bundesamt zu löschen.

**Zu § 4 (Datenübermittlung an die Europäische Umweltagentur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz)****Zu Absatz 1**

Die erhobenen Daten, der Anteil der Widersprüche sowie der fehlgeschlagenen Datenerhebungen müssen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 jährlich durch das Kraftfahrt-Bundesamt auf elektronischem Weg an das zentrale Datenarchiv der Europäischen Umweltagentur übermittelt werden.

**Zu Absatz 2**

Der Anteil der Widersprüche sowie der fehlgeschlagenen Datenerhebungen einschließlich Begründung sind jährlich durch das Kraftfahrt-Bundesamt dem zuständigen Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz mitzuteilen, damit dieses über Probleme bei der Umsetzung unterrichtet ist und falls notwendig reagieren kann.

