

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Fuel Consumption Monitoring (FCM) im Zusammenhang mit World Light Vehicle Test Procedure-II (WLTP-II)

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die seit 1. Januar dieses Jahres bestehende Pflicht zum Einbau von On-Board Fuel Consumption Meter (OBFCM) in Fahrzeuge mit neuer Typgenehmigung zur Aufzeichnung des Energieverbrauchs von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zur Übermittlung an die Kommission der EU (Fuel Consumption Monitoring) bewertet;
2. welche gesetzlichen Anpassungen hierzu vorgenommen wurden;
3. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, an welche Stelle mit welcher Technik und welcher Häufigkeit die Daten ab dem Jahr 2021 zu übermitteln sind;
4. auf welche Weise die Sicherheit und die Anonymisierung der Datenübertragung sichergestellt sein soll;
5. wie sie im Zusammenhang mit den Ziffern 2 und 3 eine Stichprobenkontrolle im Straßenverkehr bewerten würde;
6. welche Schwierigkeiten – insbesondere im Hinblick auf den Datenschutz – sie generell, aber insbesondere bei einer unmittelbaren Übertragung von den Fahrzeugen aus an die EU-Kommission bzw. eine von ihr beauftragte Stelle sieht bzw. sehen würde;
7. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, wie und wozu die Daten genutzt werden sollen und welche Veröffentlichungen geplant sind;

8. wie sie Überlegungen zur Einführung einer EU-weiten CO₂-Besteuerung bewertet, die den individuellen Fahrstil und damit den Energieverbrauch belohnt oder sanktioniert;
9. ob es nach ihren Erkenntnissen insbesondere im Bereich von Plug-in-Hybriden zu erheblichen Abweichungen zwischen Norm- und Realverbräuchen kommen könnte, nachdem die Prüfzyklen vom Start mit voller Batterie ausgehen, was in der Praxis eventuell nicht der Fall sein könnte und somit den Benzin- oder Dieserverbrauch signifikant erhöht;
10. welche Erkenntnisse ihr über direkte und indirekte Kosten im Zusammenhang mit FCM vorliegen.

17. 01. 2020

Haußmann, Weinmann, Dr. Rülke, Dr. Schweickert,
Hoher, Karrais, Brauer, Keck, Reich-Gutjahr FDP/DVP

Begründung

Das vorgesehene Erheben, Speichern und Übermitteln des tatsächlichen Energieverbrauchs von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen – Fuel Consumption Monitoring (FCM) – wirft verschiedene Fragestellungen auf, nicht zuletzt im Zusammenhang mit dem Datenschutz.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 13. Februar 2020 Nr. 4-0141.5/527 nimmt das Ministerium für Verkehr nach Beteiligung des Landesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *wie sie die seit 1. Januar dieses Jahres bestehende Pflicht zum Einbau von On-Board Fuel Consumption Meter (OBFCM) in Fahrzeuge mit neuer Typgenehmigung zur Aufzeichnung des Energieverbrauchs von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zur Übermittlung an die Kommission der EU (Fuel Consumption Monitoring) bewertet;*

Grundsätzlich ist eine Kontrolle der von den Herstellern angegebenen Energieverbräuche sinnvoll, da in der Vergangenheit die bei der Typgenehmigung ermittelten Verbräuche deutlich niedriger als die in der Praxis ermittelten Verbräuche waren. Eine finale Bewertung ist aktuell jedoch nicht möglich.

2. *welche gesetzlichen Anpassungen hierzu vorgenommen wurden;*

Die gesetzliche Anpassung auf europäischer Ebene erfolgte mit der „Verordnung (EU) 2018/1832 der Kommission vom 5. November 2018 zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der emissionsbezogenen Typgenehmigungsprüfungen und -verfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, unter anderem in Bezug auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Fahrzeuge und auf Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und zur Einführung von Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und des Stromverbrauchs“ (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A32018R1832&from=DE>).

3. *welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, an welche Stelle mit welcher Technik und welcher Häufigkeit die Daten ab dem Jahr 2021 zu übermitteln sind;*
4. *auf welche Weise die Sicherheit und die Anonymisierung der Datenübertragung sichergestellt sein soll;*
6. *welche Schwierigkeiten – insbesondere im Hinblick auf den Datenschutz – sie generell, aber insbesondere bei einer unmittelbaren Übertragung von den Fahrzeugen aus an die EU-Kommission bzw. eine von ihr beauftragte Stelle sieht bzw. sehen würde;*

Die Fragen 3, 4 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Moderne Kraftfahrzeuge generieren immer mehr Daten. Der EU-Gesetzgeber hat nun ab Januar 2020 für alle neuen Fahrzeugtypengenehmigungen und ab Januar 2021 für alle Neuwagen eine einheitliche Vergleichsbasis für den Mengenverbrauch an Kraftstoff und/oder elektrischer Energie bezogen auf die gefahrenen Kilometer in Artikel 4 a zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 geschaffen. Diese Daten sind im Kontext mit dem Datenschutz für die weiteren vom Fahrzeug übermittelten Daten und ihrer Speicherung zu sehen.

Auch rein technische Daten sind personenbeziehbar, wenn sie mit der Fahrgestellnummer oder den Kundendaten verknüpft werden. Somit können alle Daten, die das Auto verlassen, personenbezogene Daten sein. Bei der Ausgestaltung der bereitzustellenden Information ist ein Augenmerk darauf zu legen, dass die Daten nur anonymisiert erfasst werden und keinerlei Verknüpfung mit Fahrgestellnummer, Kundendaten oder Kfz-Kennzeichen möglich ist, damit keine Rückschlüsse auf eine Person gezogen werden können.

In der Änderung des Anhang I der Verordnung (EU) 2017/1151 erhält Nummer 4.1.2 eine „neue“ Fassung, aus der nachfolgend auszugsweise zitiert wird:

„4.1.2. [...]

Die Typgenehmigungsbehörde muss für mindestens 5 Jahre die gesamte Dokumentation in Bezug auf die Ergebnisse der Prüfung der Übereinstimmung der Produktion bereithalten und sie der Kommission auf Anfrage zur Verfügung stellen. [...];

Die VO (EU) 2018/1832 bringt zum Datenschutz und der Datenübertragung zum Ausdruck, dass die „Sammlung und Aggregation solcher Informationen in anonymisierter Form“ (Auszugsweise aus dem Grund [6]) erfolgen soll und die „Entscheidung darüber, auf Anfrage Zugang zur erweiterten Dokumentation des Herstellers zu ermöglichen, sollte den nationalen Behörden überlassen bleiben“ (Auszugsweise aus Grund [10]).

Die Regelung, wie diese Informationen bereitzustellen sind, scheint noch nicht festgelegt zu sein. In Anmerkung 16 wird zur erleichterten Weitergabe und Unterstützung der Typgenehmigungsbehörde von einer elektronischen Plattform gesprochen, die bei der EU-Kommission eingerichtet werden soll.

Den Vorgaben von Art. 24 DS-GVO hinsichtlich Privacy of Design und Privacy by Default sind bei der Ausgestaltung der Informationspflichten Rechnung zu tragen.

5. *wie sie im Zusammenhang mit den Ziffern 2 und 3 eine Stichprobenkontrolle im Straßenverkehr bewerten würde;*

Hierzu ist der Landesregierung derzeit keine Bewertung möglich.

7. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, wie und wozu die Daten genutzt werden sollen und welche Veröffentlichungen geplant sind;

Die Automobilhersteller müssen künftig in sogenannten Transparenzlisten alle Daten hinterlegen, die für das Durchführen der Emissionstests notwendig sind. Dazu zählen unter anderem der Herstellername, die Kraftstoffart des Fahrzeugs und Daten zur verwendeten PEMS-Testfamilie. Diese Listen veröffentlicht die EU-Kommission in einer Datenbank, anhand der autorisierte Dritte künftig selbst Tests durchführen können.

8. wie sie Überlegungen zur Einführung einer EU-weiten CO₂-Besteuerung bewertet, die den individuellen Fahrstil und damit den Energieverbrauch belohnt oder sanktioniert;

Hierzu sind der Landesregierung keine Überlegungen bekannt. Grundsätzlich ist anzumerken, dass sowohl der individuelle Fahrstil als auch die technischen Spezifika des Fahrzeugs über den Energieverbrauch entscheiden. Eine einseitige Ausrichtung der Regulierung auf den individuellen Fahrstil würde dem nicht gerecht.

9. ob es nach ihren Erkenntnissen insbesondere im Bereich von Plug-in-Hybriden zu erheblichen Abweichungen zwischen Norm- und Realverbräuchen kommen könnte, nachdem die Prüfzyklen vom Start mit voller Batterie ausgehen, was in der Praxis eventuell nicht der Fall sein könnte und somit den Benzin- oder Dieserverbrauch signifikant erhöht;

Es kann zu erheblichen Abweichungen zwischen Norm- und Realverbräuchen bei Plug-In-Hybriden in Bezug auf den Benzin- oder Dieserverbrauch kommen, die über die normalen Abweichungen hinausgehen können. Erstens besteht hier eine starke Abhängigkeit vom Nutzungsprofil des Fahrzeugs (z. B. Anteil der Lang- vs. Kurzstreckenfahrten). Zweitens hat der Ladezustand der Batterie direkten Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch. Drittens bestehen bei der Auslegung des Verbrennungsmotors in Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen und der Auslegung der Kombination der Antriebe erhebliche Unterschiede. Dies kann die Wahrnehmung der Fahrzeugnutzerinnen und Fahrzeugnutzer, ob der elektrische Antrieb oder der Verbrennungsantrieb den Hauptantrieb darstellt, stark beeinflussen.

10. welche Erkenntnisse ihr über direkte und indirekte Kosten im Zusammenhang mit FCM vorliegen.

Hierzu sind der Landesregierung keine Informationen bekannt.

Hermann
Minister für Verkehr