



OBFCM-Datenerfassung & -meldung nach VO 2021/392

Auswirkungen auf Autohäuser und
Kfz-Werkstätten



Herausgeber:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Markgrafenstraße 35, 10117 Berlin

Telefon: 0228 9127-0
Telefax: 0228 9127-150
E-Mail: zdk@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

Verantwortlich:

Ulrich Dilchert

Verfasser:

Christian Hansen, Ass. jur., LL.M., MBA
Hans-Walter Kaumanns, Dipl.-Ing. (FH)

Fotos:

N.N.

Haftungsausschluss:

Die in dieser Broschüre enthaltenen Informationen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Obwohl sie nach bestem Wissen und Gewissen erstellt worden ist, kann keine Haftung für die inhaltliche Richtigkeit der darin enthaltenen Informationen übernommen werden.

Copyright und Rechtsvorbehalt:

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Erscheinungsdatum:

März 2025

Bonn, im März 2025

Mit der Verordnung VO 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge ergibt sich der Auftrag an die EU-Kommission, ab 2021 Daten über den tatsächlichen Kraftstoff- oder Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu erheben, die von fahrzeuginternen Überwachungseinrichtungen [...] Art. 4a der VO 2017/1151 erfasst werden.

Die EU-Kommission soll anhand dieser Verbrauchsdaten aus dem Realbetrieb, erfasst durch die fahrzeuginternen Überwachungseinrichtungen [„OBFCM-Daten“; OBFCM = OnBoard Fuel Consumption Management], überprüfen, wie sich der reale Energieverbrauch (und somit die realen CO₂-Emissionen) neuer Pkw und neuer leichter Nutzfahrzeuge entwickelt.

Die VO 2021/392 (in Kraft getreten am 25.03.2021) enthält dazu Regelungen über die Systematik und Wege der Erhebung und Meldung der relevanten Daten (tatsächliche Verbrauchs- und Emissionswerte aus dem Realbetrieb) an die EU-Kommission und das Europäische Umweltamt (EUA).

Vorliegende Broschüre dient dem Zweck eine Orientierung mit Blick auf sich ergebende und mögliche Auswirkungen auf die Autohäuser und Kfz-Werkstätten zu geben und über die sich aus der VO 2021/392 ergebenden Verantwortlichkeiten zu informieren. **Hervorzuheben ist insbesondere, dass die Vertragshändler und -werkstätten sowie Prüfstützpunkte selbst aus den zugrundeliegenden Verordnungen keine Pflichten treffen.** Es ist davon auszugehen, dass die zur Erfassung und Meldung verpflichteten Adressaten der Regelungen (nämlich Automobilhersteller einerseits und Überwachungsorganisationen andererseits) Ihre Pflichten nicht ohne die Einbindung von Autohäusern bzw. Kfz-Werkstätten erfüllen werden können. Die Broschüre zeigt insbesondere auf, dass für Autohäuser und Kfz-Werkstätten, im Falle etwaiger Versuche, sie für die Pflichterfüllung heranzuziehen,

- klare Regelungen hinsichtlich der Durchführung,
- die für die Unterstützung der Verpflichteten notwendigen Hilfestellungen und
- v.a. auch eine angemessene Vergütung für die entstehenden zusätzlichen Aufwände

von besonderer Bedeutung sind und welche Argumente dafür sprechen, diese auch einzufordern.

1	Gegenstand der VO 2021/392 Überwachung und Meldung von CO₂-Emissionen sowie Kraftstoff- oder Energieverbrauch.....	5
1.1	Ziel des EU-Gesetzgebers: Reduktion von CO ₂ -Emissionen, Flottengrenzwerte & Überwachung	5
1.2	VO 2021/392 Systematik der Erhebung und Meldung von OBFCM-Daten..	6
1.3	Normadressaten im Sinne der VO 2021/392 Pflicht zur Erhebung und Meldung von OBFCM-Daten.....	6
2	Systematik der Erfassung & Meldung der OBFCM-Daten nach VO 2021/392	7
2.1	Art. 9 VO 2021/392 Fahrzeughersteller als Meldeverpflichtete	7
2.1.1	Wege der Erhebung und Meldung durch den Hersteller	7
2.1.1.1	Unmittelbarer Weg Erhebung der OBFCM-Daten „over the air“	7
2.1.1.2	Mittelbarer Weg Erhebung der OBFCM-Daten anlässlich eines Werkstattaufenthalts	8
2.1.2	Herausforderungen für (Fabrikats-)Vertragshändler & Servicebetriebe	8
2.1.2.1	Pflicht zur Datenerhebung & -meldung / Pflicht zur Sicherstellung dessen ...	8
2.1.2.2	Unentgeltlichkeit der Datenerhebung	9
2.1.2.3	Informationspflicht gegenüber dem Fahrzeughalter & Weigerungsrecht ...	10
2.1.2.4	Weitergehende Pflichten ggüb. dem Fahrzeughalter – Datenschutz (DSGVO)	11
2.1.2.5	Nutzung sicherer Kommunikationswege	12
2.2	Art. 10 VO 2021/392 Mitgliedsstaaten als Meldeverpflichtete	13
2.2.1	Datenerhebung bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung durch die durchführende Stelle.....	13
2.2.2	Herausforderungen für (alle) Werkstätten und Servicebetriebe	14
2.2.2.1	Frage nach Pflicht zur Datenerhebung durch Werkstätten und Servicebetriebe	14
2.2.2.2	Informationspflicht gegenüber dem Fahrzeughalter & Weigerungsrecht ...	15
2.2.2.3	Umgang mit weitergehenden Pflichten der Überwachungsorganisationen gegenüber dem Fahrzeughalter	17
3	Fazit & Empfehlungen an Fabrikatsbetriebe, Prüfstützpunkte & Interessenvertretungen.....	21
4	Auszüge aus den Verordnungen	22
4.1	Wesentliche Regelungen aus VO 2021/392	22
4.2	Wesentliche Regelungen aus Kfz-EEV.....	25

1 **Gegenstand der VO 2021/392 | Überwachung und Meldung von CO2-Emissionen sowie Kraftstoff- oder Energieverbrauch**

1.1 **Ziel des EU-Gesetzgebers: Reduktion von CO2-Emissionen, Flottengrenzwerte & Überwachung**

In dem Bestreben, die verkehrsbezogenen CO2-Emissionen zu reduzieren, hat die EU-Grenzwerte für die zulässige CO2-Emission von Fahrzeugen vorgegeben. Diese Grenzwerte beziehen sich auf die Gesamtzahl der, durch einen Hersteller innerhalb der Europäischen Union verkauften Fahrzeuge, d.h. der sogenannten Flotte des Herstellers (daher in Veröffentlichungen oft sog. „Flottengrenzwerte“). Allerdings gibt es keine einheitliche Quelle für die diesbezüglichen gesetzlichen Regelungen, sondern die Regelungen über die EU-Flottengrenzwerte und den damit verbundenen sog. „Verbrennerausstieg“ sind auf eine ganze Reihe verschiedener EU-Verordnungen verteilt.

Aus Erwägungsgrund 5 und Art. 12 der VO 2019/631 ergibt sich der Auftrag an die **EU-Kommission, ab 2021 Daten über den tatsächlichen Kraftstoff- oder Energieverbrauch** von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu **erheben, die von fahrzeuginternen Überwachungseinrichtungen [...] Art. 4a der VO 2017/1151 erfasst werden**. Weiter soll die EU-Kommission anhand der erhobenen Daten überprüfen, wie sich der reale Energieverbrauch (und somit die realen CO2-Emissionen) neuer Pkw und neuer leichter Nutzfahrzeuge entwickelt.

Eine fahrzeuginterne Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs ist (gemäß Art. 4a und Art. 15 Abs. 9 der Verordnung (EU) 2017/1151) für **neue Personenkraftwagen (M1) und neue leichte Nutzfahrzeuge (N1) der Gruppe I seit dem 01.01.2021 und für neue N1-Fahrzeuge der Gruppen II und III seit dem 01.01.2022 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.

1.2 VO 2021/392 | Systematik der Erhebung und Meldung von OBFCM-Daten

Die VO 2021/392 (in Kraft getreten am 25.03.2021) enthält dazu Regelungen über die Systematik und Wege der Erhebung und Meldung der relevanten Daten (tatsächliche Verbrauchs- und Emissionswerte aus dem Realbetrieb) an die EU-Kommission und das Europäische Umweltamt (EUA). Konkret besagt **Art. 1 der VO 2021/392**, dass diese Verordnung Vorschriften über die Verfahren für die **von den Mitgliedstaaten und Herstellern durchzuführende Überwachung und Meldung der Daten** zu den **CO₂-Emissionen neuer Pkw und leichter NFZ** sowie der Daten zu den **tatsächlichen CO₂-Emissionen und dem tatsächlichen Kraftstoff- oder Energieverbrauch** [„OBFCM-Daten“; OBFCM = OnBoard Fuel Consumption Management] dieser Fahrzeuge enthält.

Weiter bestimmt **VO 2021/392** dazu in Kapitel 2 „DATENMELDUNG GEMÄß ARTIKEL 7 DER VERORDNUNG (EU) 2019/631“ unter **Art. 3** „*Aggregierte und ausführliche Überwachungsdaten*“, dass die **Mitgliedstaaten die Verwaltung, Erhebung, Kontrolle, Überprüfung und fristgerechte Übermittlung** der aggregierten und der ausführlichen Überwachungsdaten an die **Kommission und die Europäische Umweltagentur (EUA)** gewährleisten müssen.

1.3 Normadressaten im Sinne der VO 2021/392 | Pflicht zur Erhebung und Meldung von OBFCM-Daten

In erster Linie **verantwortlich** sind damit die **Mitgliedsstaaten der EU**. Denn nach **Art. 7 Abs. 1 VO 2019/631** hat jeder Mitgliedstaat für jedes Kalenderjahr gem. Anh. II Teil A und Anh. III Teil A [...] die **Angaben über alle neuen Pkw und alle neuen leichten NFZ zu erfassen**, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. Diese Angaben werden den Herstellern bzw. den in den einzelnen Mitgliedstaaten von den Herstellern benannten Importeuren oder Vertretern zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen der **VO 2021/392** legt der EU-Verordnungsgeber jedoch **zwei Verpflichtete zur Erhebung und Meldung** der betreffenden Daten sowie unterschiedliche Wege fest **und** nimmt **neben den Mitgliedsstaaten auch die Hersteller ausdrücklich in die Pflicht**.

2 Systematik der Erfassung & Meldung der OBFCM-Daten nach VO 2021/392

Die Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 schreibt in Art. 9 und Art. 10 vor, dass die **im OBD-System gespeicherten Daten** von neuen Pkw und neuen leichten Nutzfahrzeugen (mit Zulassung ab dem 01.01.2021) über den tatsächlichen Kraftstoff- oder Energieverbrauch (Verbrauchsdaten) sowie die CO₂-Emissionen zusammen mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) **über zwei unabhängige Wege und zwei Verpflichtete erfasst** und an die EU-Kommission **und** das Europäische Umweltamt (EUA) **gemeldet** werden.

2.1 Art. 9 VO 2021/392 | Fahrzeughersteller als Meldeverpflichtete

Als **Verpflichteten zur Erhebung und Meldung** der betreffenden Daten nennt VO 2021/392 zunächst den jeweiligen **Fahrzeughersteller in Art. 9**, auch wenn, wie gezeigt, in erster Linie der Mitgliedsstaat in der Verantwortung steht.

Danach haben die Hersteller zusammen **mit den FINs** neuer PKW und neuer leichter NFZ, die ab dem 01.01.2021 zugelassen werden und mit fahrzeuginternen Überwachungseinrichtungen [...] gemäß Art. 4a der Verordnung (EU) 2017/1151 ausgerüstet sind, **Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb zu erheben, es sei denn, der Fahrzeughalter (Betroffener) weigert sich ausdrücklich**, diese Daten dem Hersteller oder seinem Vertragshändler oder seiner Vertragswerkstatt zur Verfügung zu stellen. (Art. 9 Abs. 1 VO 2021/392).

Für die Datenerhebung durch den Hersteller sieht der Verordnungsgeber in Art. 9 VO 2021/392 **zwei Wege** vor.

2.1.1 Wege der Erhebung und Meldung durch den Hersteller

2.1.1.1 Unmittelbarer Weg | Erhebung der OBFCM-Daten „over the air“

Art. 9 Abs. 2 Alt. 1 VO 2021/392 nennt als einen Weg für die Erhebung der Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb und Meldung dieser und der FIN durch den Hersteller die **direkte Datenübertragung aus dem Fahrzeug**, also „over the air“.

Erwägungsgrund 6 und 7 zur VO 2021/392 legen nahe, dass gemäß der Vorstellung des Gesetzgebers die Direktübertragung den favorisierten Weg darstellen dürfte, da es dem Gesetzgeber besonders darauf ankommt, dass auf die betreffenden Daten möglichst frühzeitig zugegriffen werden kann, da diese von wesentlicher Bedeutung sind.

2.1.1.2 Mittelbarer Weg | Erhebung der OBFCM-Daten anlässlich eines Werkstattaufenthalts

Sollte die Erhebung jedoch nicht „over the air“ erfolgen, hat der Hersteller sicherzustellen, dass die Daten von seinem Vertragshändler oder seiner Vertragswerkstatt im Zuge jeder Wartung oder Reparatur des Fahrzeugs oder jeder anderen Intervention erhoben und ihm übermittelt werden und dass die Daten aus der seriellen Schnittstelle des Fahrzeugs für die On-Board-Diagnose ausgelesen werden (Art. 9 Abs. 2 Alt. 2 VO 2021/392).

2.1.2 Herausforderungen für (Fabrikats-)Vertragshändler & Servicebetriebe

In diesem Zusammenhang ergeben sich für die Vertragshändler und Vertragswerkstätten zahlreiche Fragen und Herausforderungen, die sich nicht auf den ersten Blick erschließen und mit denen es umzugehen gilt. Im Folgenden findet sich eine Übersicht über die wesentlichen Punkte, die es zu beachten gilt.

2.1.2.1 Pflicht zur Datenerhebung & -meldung / Pflicht zur Sicherstellung dessen

Man könnte auf die Idee kommen und viele Hersteller stellen dies fälschlicherweise gegenüber ihren Vertragspartnern so dar, dass mit Bezugnahme der Verordnung in Art. 9 auf die Vertragshändler und -werkstätten im Rahmen der Meldewege für die OBFCM-Daten diese ebenfalls als Verpflichtete nach VO 2021/392 anzusehen sind.

Dass die Verordnung an dieser Stelle den Vertragshändler oder die Vertragswerkstatt des Herstellers in Bezug nimmt, bedeutet jedoch nicht, dass diese zu Verpflichteten im Sinne der VO 2021/392 werden. Letztlich sind explizit **nur die Hersteller in der Pflicht nach VO 2021/392**, da nur für diese vorgesehen ist, dass sie an EU-Kommission und Europäische Umweltagentur melden, was sich auch aus der Formulierung der Regelung in Art. 9 Abs. 2 ergibt, wonach der **Hersteller derjenige** ist, der die **Erhebung über seine Vertragspartner sicher zu stellen** hat. Weiter lässt sich dies an Art. 1 Abs. 1 der VO ablesen, wonach **ausschließlich die Mitgliedsstaaten und die Hersteller für die Durchführung der Überwachung und Meldung der Daten verantwortlich** sind (vgl. auch Erwägungsgründe Nr. 7, 10).

Dementsprechend hat der Hersteller zur Erfüllung seiner Pflichten als Adressat der Regelungen in VO 2021/392, so insbesondere des Art. 9, seine **Vertragshändler und -werkstätten beizuziehen**, d.h. im Mindesten, dass

- diese informiert werden müssen (korrekte Information),
- mit ihnen eine Verständigung auf die Unterstützung des Herstellers bei Erfüllung von dessen Pflichten erfolgen muss (Einigung) und
- die Partner vom Hersteller in die Lage versetzt werden müssen, diesen zu unterstützen (notwendige Beistellungen).

Nur auf diesem Wege können die Hersteller ihrer Pflicht zur Erhebung und Meldung der OBFCM-Daten auf dem mittelbaren Weg via Auslesen beim Werkstattaufenthalt nachkommen, da die Hersteller den direkten (Service-)Kontakt zum Kunden und Fahrzeug nicht haben.

Konkret sollte der Hersteller daher zwecks Beiziehung der Vertragspartner im Mindesten folgende Punkte berücksichtigen:

- **Information** an die Vertragshändler und Vertragswerkstätten zu den Herstellerpflichten nach VO 2021/392 und zur gewünschten Beiziehung dieser bei Erfüllung dieser Pflichten (*Was ist zu tun? Auf welcher Basis? Wieso/Hintergrund?*)
- **Verständigung** auf die Unterstützung bei Erfüllung der Herstellerpflichten (**Einigung**) (*Auf welcher Grundlage? Zu welchen Bedingungen? Zu welchen Konditionen? etc. pp.*)
- **Instruktion/ Handlungsanweisung** (*Wie ist das durchzuführen? Prozessbeschreibung? Was ist bspw. wenn Kunde nicht gleich Fahrzeughalter? etc. pp.*)
- **Lieferung (notw.) Beistellungen** (*Dokumente, Formulare, Infomaterial => v.a. für den Fahrzeughalter etc. pp.*)

2.1.2.2 Unentgeltlichkeit der Datenerhebung

Zu Irritationen führt darüber hinaus - gerade auch in Gesprächen mit dem Hersteller - die Regelung in Art. 9 Abs. 2 S.3 VO 2021/392, nachdem das **Auslesen der Daten unentgeltlich erfolgt und keinen besonderen Bedingungen unterliegt**.

Die Regelung muss so verstanden werden, dass **dem Fahrzeughalter für die Erhebung und Meldung der Daten keine Kosten entstehen dürfen**, sprich dass für diese das Auslesen kostenfrei sein muss.

Grund dafür dürfte sein, dass (nur) so natürlich Weigerungen vermieden werden können bzw. dass der Fahrzeughalter an einem entgeltlichen Auslesen und der Übermittlung der Daten kein Interesse haben dürfte. Jedenfalls ist damit **nicht gesagt, dass der markengebundene Fachbetrieb** für die Ausführung der damit in Zusammenhang stehenden Tätigkeiten **kein Entgelt vom verpflichteten Hersteller dafür erhalten darf**. Schließlich ist, wie gezeigt, der Hersteller Adressat und Verpflichteter der Regelungen in VO 2021/392, weshalb sich die Regelung grds. an diesen richtet. Im Ergebnis darf lediglich kein Entgelt beim Fahrzeughalter erhoben werden, hingegen spricht einiges dafür, dass dem markengebundenen Betrieb der zusätzliche Aufwand zu vergüten ist.

2.1.2.3 Informationspflicht gegenüber dem Fahrzeughalter & Weigerungsrecht

Eine besondere Problematik birgt auch die **Informationspflicht bezüglich der Erhebung und Meldung der OBFCM-Daten gegenüber dem Fahrzeughalter und bezüglich dessen Weigerungsrecht**.

Erforderlich ist, dass der Fahrzeughalter entsprechend über die Datenerhebung und Datenübermittlung i.S.d. VO 2021/392 sowie auch über sein Recht zur Weigerung zu informieren ist, da der Gesetzgeber hier vollkommene Transparenz erwartet (Erwägungsgrund 13). Die **Information der Fahrzeughalter** hat nach Erwägungsgrund 13 und Art. 11 (Abs. 1 S. 2, 2) VO 2021/392 **in Übereinstimmung mit der DSGVO**, konkret mit Art. 13 (Informationspflicht bei Erhebung von personenbezogenen Daten bei der betroffenen Person) und 14 (Informationspflicht, wenn die personenbezogenen Daten nicht bei der betroffenen Person erhoben wurden) DSGVO zu erfolgen.

Wichtig ist mit Blick auf das Weigerungsrecht, welches die Regelung in Art. 9 Abs. 1 VO 2021/392 zugunsten des Fahrzeughalters vorsieht, zunächst einmal der Umstand, dass es auf eine Zustimmung des Fahrzeughalters, nicht ankommt. Lediglich **wenn sich der Fahrzeughalter weigert**, die OBFCM-Daten zur Verfügung zu stellen, werden diese **nicht erhoben und nicht übermittelt**. Hintergrund ist, dass der Gesetzgeber die Erhebung und Meldung dieser Daten **als grundsätzlich rechtmäßig gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. c DSGVO einstuft** (Erwägungsgründe 11 & 13).

Damit verbunden sind v.a. **2 Herausforderungen:**

1. Risiko der rechtskonformen Information

Eine rechtskonforme Information des Fahrzeughalters über die Datenerhebung und -meldung sowie sein Weigerungsrecht (dazu u.a. auch im Folgenden unter „*Weitergehende Pflichten gegenüber dem Fahrzeughalter*“). Dieses Risiko sollte nicht beim Vertragshändler bzw. der Vertragswerkstatt verbleiben, weshalb eine klar geregelte Instruktion, sprich v.a. Prozessfestlegung und auch die notwendigen Beistellungen (Unterlagen zur Information des Fahrzeughalters, Formulare für diesen inkl. der Zusage, dass diese den rechtlichen Anforderungen Genüge tun) durch den Hersteller erfolgen sollten.

2. Kunde ist nicht der Fahrzeughalter

Kontaktperson im Rahmen des betreffenden Serviceaufenthalts (Wartung, Reparatur oder sonstige „Intervention“) ist nicht zwingend der Fahrzeughalter (z.B. im Falle von Dienstwagen, der Dienstwagenfahrer). In diesem Fall wird eine direkte Information an den Fahrzeughalter und die Ermöglichung der Weigerung schwierig. Auch für diesen Fall sind die Hersteller gehalten, Prozesse und Vorgehensweisen festzulegen und mit den Vertragspartnern zu vereinbaren.

2.1.2.4 Weitergehende Pflichten ggüb. dem Fahrzeughalter – Datenschutz (DSGVO)

Gerade weil es sich bei den zu erhebenden und zu meldenden OBFCM-Daten um personenbezogene Daten handelt (vgl. v.a. Erwägungsgründe 11 und 13), da diese zusammen mit der FIN erhoben und gemeldet werden, regelt **Art. 11 Abs. 1 lit. b**, dass neben den Verpflichteten i.S.v. VO 2021/392 auch die Vertragshändler und Vertragswerkstätten als für die betreffenden Daten **Verantwortliche i.S.v. Art. 4 Nr. 7 DSGVO** für die direkt aus dem Fahrzeug ausgelesenen Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb gelten.

D.h. aus Gründen des Datenschutzes nimmt der Verordnungsgeber diejenigen, die an der Datenerhebung und -meldung beteiligt sind, in die Pflicht zur Beachtung der datenschutzrechtlichen Grundsätze nach DSGVO (s.o.), obwohl diese nicht originär Adressaten der Pflichten aus VO 2021/392 sind.

Im Wesentlichen ergibt sich daraus die Konsequenz, dass die genannten Stellen dafür zu sorgen haben, dass sie ihrer Pflicht nachkommen, die Fahrzeughalter in deren Eigenschaft als betroffene Personen gemäß Artikel 13 DSGVO zu informieren (vgl. Erwägungsgründe 11 und 13). Gemäß Art. 11 Abs. 5 lit. b dürfen die FINs und Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb

von den beigezogenen Vertragspartnern nur bis zum Zeitpunkt der Übermittlung dieser Daten an den Hersteller gem. Art. 9 Abs. 2 VO 2021/392 aufbewahrt werden.

2.1.2.5 Nutzung sicherer Kommunikationswege

Darüber hinaus sieht Art. 9 Abs. 2 letzter Satz VO 2021/392 vor, dass der Hersteller oder gegebenenfalls sein Vertragshändler oder seine Vertragswerkstatt sicherzustellen haben, dass **für die Erhebung** der FINs **sichere Kommunikationswege** genutzt werden.

Auch dies ist gewissermaßen ein Systembruch vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Erhebung und Übermittlung von OBFCM-Daten nebst FIN, um personenbezogene Daten handelt und letztlich dem Grundsatz nach dem Hersteller neben den Mitgliedsstaaten ausschließlich Verpflichtete sind gemäß VO 2021/392.

Gerade weil die Hersteller originär Verpflichtete i.S.v. VO 2021/392 sind und auch die Beiziehung der Vertragspartner sicherzustellen haben, sind im Ergebnis auch von den Herstellern, wie dargestellt, die nötigen Prozesse, Dokumente, Infrastrukturen bereit-, sprich sicherzustellen. Der Zusatz „gegebenenfalls“ macht insofern deutlich, dass die Hersteller in der Hauptverantwortung sind. Allerdings sind die Vertragshändler und Vertragswerkstätten jedoch in zweiter Linie direkt verantwortlich für die Nutzung sicherer Kommunikationswege im Rahmen der Beiziehung zur Pflichterfüllung für den Hersteller.

2.2 Art. 10 VO 2021/392 | Mitgliedsstaaten als Meldeverpflichtete

Der Verordnungsgeber hat in VO 2021/392 noch weitere Meldeverpflichtete adressiert und damit einen weiteren Strang für die Sicherstellung der Erhebung und Meldung der OBFCM-Daten vorgesehen.

So regelt **Art. 10** die **Erhebung und Meldung von Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb durch die Mitgliedstaaten**, die sicherzustellen haben, dass die in Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie 2014/45/EU genannten Stellen oder Einrichtungen (diejenigen, die für die technische Überwachung zuständig sind – vgl. auch Art. 11 Abs. 1 lit. c und Abs. 5 lit. c) Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb und FINs von neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen erheben, die ab dem 01.01.2021 zugelassen werden und mit fahrzeuginternen Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch gemäß Art. 4a der Verordnung (EU) 2017/1151 (OBD-System) ausgerüstet sind.

Lange gab es dazu keine weitergehenden Ausführungsbestimmungen für Deutschland, spricht keine konkrete Ausgestaltung der Art und Weise der Erhebung und Meldung der OBFCM-Daten. Diese liegt mit der sog. „**Verordnung über die Erfassung von Kfz-Energieverbrauchsdaten und ihre Übermittlung an die Europäische Kommission**“ (**Kfz-Energieverbrauchsdaten-Erfassung-Verordnung – Kfz-EEV**) und deren Inkrafttreten am 08.08.2024 vor.

Allerdings ist anzumerken, dass auch mit dieser ergänzenden Regelung für den deutschen Markt nicht alle Fragen und Unklarheiten im Zusammenhang mit dem Meldeweg über die Mitgliedsstaaten als Verpflichtete der VO 2021/392 geklärt sind!

2.2.1 Datenerhebung bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung durch die durchführende Stelle

Die Kfz-EEV bestimmt in Ergänzung zu Art. 10 VO 2021/392, dass die **Datenerhebung bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung** (gem. § 29 Abs. 1 StVZO) zu erfolgen hat und dass die diese **durchführende** (für die technische Überwachung zuständige [vgl. Art. 10 Abs. 1 S. 1, Art. 11 Abs. 1 lit. c und Abs. 5 lit. c]) **Stelle die OBFCM-Daten zu erheben, zu speichern und für die Übermittlung an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zu verwenden hat (§ 2 Abs. 1 Kfz-EEV).**

Demnach ist nach **Art. 10 VO 2021/392** der **Mitgliedsstaat** zur Erhebung und Meldung der OBFCM-Daten **verpflichtet** und der Mitgliedsstaat Deutschland **nimmt** seinerseits **die**

Hauptuntersuchung durchführenden Stellen in die **Pflicht zur Erhebung und Meldung** an das **KBA**.

In Ergänzung stellt § 1 Abs. 2 Kfz-EEV klar, dass diese Verordnung nicht für Fahrzeuge gilt, die keiner Pflicht zur Durchführung der Hauptuntersuchung nach § 29 Abs. 1 Satz 1 StVZO unterliegen.

2.2.2 Herausforderungen für (alle) Werkstätten und Servicebetriebe

Hauptuntersuchungen (HU) werden in berechtigten Untersuchungsstellen (Prüfstellen der Technischen Prüfstellen (TP) bzw. der Überwachungsorganisationen - ÜO) dem Fahrzeughalter angeboten. Neben den eigenen Prüfstellen der ÜO stehen weiterhin Prüfstützpunkte (PSP) und Prüfplätze (PP) zur Verfügung, in denen Prüfsachverständige der ÜO an Fahrzeugen HU durchführen dürfen.

Kfz-Werkstätten bzw. Servicebetriebe, die vertraglich über eine sog. Prüfstützpunktvereinbarung (Nr. 6.4 Anlage VIIIb StVZO) mit einer Überwachungsorganisation zusammenarbeiten, werden als Prüfstützpunkt (PSP) bezeichnet. Somit werden sich diese PSP mit der Datenerhebung bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung (HU) durch die durchführende Überwachungsorganisation entsprechend auseinandersetzen müssen, da in aller Regel der Fahrzeughalter nicht mit der Überwachungsorganisation in Kontakt steht. Alle Dinge rund um die HU an einem Kundenfahrzeug werden nämlich von dem Kundendienstmitarbeiter des PSP erledigt.

2.2.2.1 Frage nach Pflicht zur Datenerhebung durch Werkstätten und Servicebetriebe

Da die Überwachungsorganisationen in der Regel keinen bzw. jedenfalls nicht in allen Fällen einen direkten Zugang zum Fahrzeughalter haben, wenn sie das betreffende Fahrzeug einer Hauptuntersuchung in einer **Kfz-Werkstatt (konkret eines Prüfstützpunktes)** unterziehen, stellt sich die Frage, ob und inwieweit Prüfstützpunkte (PSP) in die OBFCM-Datenerhebung und -meldung involviert sind bzw. einbezogen werden (können).

Die **Prüfstützpunkte** sind jedenfalls **keine Adressaten** den Regelungen der VO 2021/392 und der Kfz-EEV und es ergibt sich **keine Verpflichtung** dieser **zur Erhebung der OBFCM-Daten und zur Meldung** dieser an EU-Kommission, Europäische Umweltagentur oder KBA.

Sie sind, anders als die markengebundenen Handels- oder Servicebetriebe, nicht einmal ausdrücklich durch die Regelungen in Bezug genommen und grundsätzlich demnach nicht ausdrücklich als möglicher Teil einer Meldekette in Betracht gezogen.

Demzufolge ist es **Aufgabe der Überwachungsorganisationen**, die vertraglich als **Prüfstützpunkte** eingebundenen Kfz-Werkstätten (vgl. den Markenbetrieben - Art. 9 VO 392/2024), **sofern und soweit erforderlich, beizuziehen, wozu** jedoch eine **Vereinbarung der Bedingungen für die Unterstützung** der Mitgliedsstaaten bzw. der Überwachungsorganisationen bei Erfüllung von deren Verpflichtungen **erforderlich** sein dürfte.

Denn nur auf diesem Wege können die Überwachungsorganisationen ihrer Pflicht zur Erhebung und Meldung der OBFCM-Daten bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung (HU) vollumfänglich nachkommen, da diese den direkten Kontakt zum Fahrzeughalter eben in vielen Fällen nicht haben.

Konkret sollten zwecks Beiziehung der Prüfstützpunkte in jedem Falle folgende Punkte berücksichtigt und festgelegt werden:

- **Information** zu den Pflichten der Mitgliedsstaaten nach VO 2021/392 sowie zu denjenigen der Überwachungsorganisationen nach Kfz-EEV und zur gewünschten Beiziehung dieser bei Erfüllung dieser Pflichten
(Was ist zu tun? Auf welcher Basis? Wieso/Hintergrund?)
- **Verständigung** auf die Unterstützung bei Erfüllung der Pflichten des Mitgliedsstaates (über Art. 10) bzw. der Überwachungsorganisation (über Kfz-EEV), auf die Bedingungen der Unterstützung und auf die Konditionen (**Einigung mit Prüfstützpunkten**)
(Auf welcher Grundlage? Zu welchen Bedingungen? Zu welchen Konditionen? Vergütung? etc. pp.)
- **Instruktion/ Handlungsanweisung**
(Wie ist das durchzuführen? Prozessbeschreibung? Was ist bspw. wenn Kunde nicht gleich Fahrzeughalter? etc. pp.)
- **Lieferung (notw.) Beistellungen**
(Dokumente, Formulare, Infomaterial => v.a. für den Fahrzeughalter etc. pp.)

2.2.2.2 Informationspflicht gegenüber dem Fahrzeughalter & Weigerungsrecht

Auch für die Erhebung und Meldung der OBFCM Daten in Verantwortung der Mitgliedsstaaten über den Art. 10 VO 2021/392 i.V.m. Kfz-EEV und den Überwachungsorganisationen gelten die Grundsätze aus den Erwägungsgründen 11 und 13 zu den **Informationspflichten über**

Erhebung und Meldung der Daten sowie das Weigerungsrecht des Fahrzeughalters, wie zuvor für Art. 9 und die Meldung über die Hersteller ausgeführt.

D.h. auch hier ist es erforderlich, dass der **Fahrzeughalter** entsprechend **über die Datenerhebung und -übermittlung i.S.d. VO 2021/392** sowie auch über **sein Recht zur Weigerung zu informieren** ist, da der Gesetzgeber hier vollkommene Transparenz erwartet (Erwägungsgrund 13). Die **Information der Fahrzeughalter** hat nach Erwägungsgrund 13 und Art. 11 (Abs. 1 S. 2, 2) VO 2021/392 **in Übereinstimmung mit der DSGVO**, konkret mit Art. 13 (Informationspflicht bei Erhebung von personenbezogenen Daten bei der betroffenen Person) und 14 (Informationspflicht, wenn die personenbezogenen Daten nicht bei der betroffenen Person erhoben wurden) DSGVO zu erfolgen. Verpflichtete sind hier die Überwachungsorganisationen, nicht der Prüfstützpunkt.

Wichtig ist mit Blick auf das Weigerungsrecht, welches die Regelung in Art. 9 Abs. 1 für den Fahrzeughalter vorsieht, zunächst einmal der Umstand, dass es auf eine Zustimmung des Fahrzeughalters, nicht ankommt. Lediglich wenn sich der **Fahrzeughalter weigert**, die OBFCM-Daten zur Verfügung zu stellen, werden diese **nicht erhoben und nicht übermittelt**. Hintergrund ist, dass der **Gesetzgeber die Erhebung und Meldung dieser Daten als grundsätzlich rechtmäßig gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. c DSGVO einstuft** (Erwägungsgründe 11 und 13).

Damit verbunden sind auch für den Meldeweg über die Mitgliedsstaaten und die Überwachungsorganisationen **v.a. 2 Herausforderungen**:

1. Risiko der rechtskonformen Information

Eine rechtskonforme Information des Fahrzeughalters über die Datenerhebung und -meldung sowie sein Weigerungsrecht (dazu u.a. auch im Folgenden unter „*Weitergehende Pflichten gegenüber dem Fahrzeughalter*“). Dieses Risiko sollte nicht bei dem Prüfstützpunkt verbleiben, weshalb eine klar geregelte Instruktion, sprich v.a. Prozessfestlegung und auch die notwendigen Beistellungen (Unterlagen zur Information des Fahrzeughalters, Formulare für diesen inkl. der Zusage, dass diese den rechtlichen Anforderungen Genüge tun) durch die Überwachungsorganisation erfolgen sollten.

2. Kunde ist nicht der Fahrzeughalter

Kontaktperson im Rahmen der Durchführung der Hauptuntersuchung (HU) ist nicht zwingend der Fahrzeughalter (z.B. der Dienstwagennutzer). In diesem Fall wird eine direkte Information an den Fahrzeughalter und die Ermöglichung der Weigerung schwierig. Auch

für diesen Fall sind die Überwachungsorganisationen gehalten, Prozesse und Vorgehensweisen festzulegen und mit den Vertragspartnern (Prüfstützpunkt) zu vereinbaren.

Auch für den Meldeweg über Mitgliedsstaaten und Überwachungsorganisationen gilt, da es sich bei den zu erhebenden und zu meldenden OBFCM-Daten um personenbezogene Daten handelt (vgl. v.a. Erwägungsgründe 11 und 13), weil sie zusammen mit der FIN erhoben und gemeldet werden, nach Art. 11 „*Verpflichtungen in Bezug auf den Schutz personenbezogener Daten*“ Abs. 1 lit. c, dass neben dem Mitgliedsstaat als Verpflichteten i.S.v. VO 2021/392 auch die Überwachungsorganisationen als für die betreffenden Daten Verantwortliche i.S.v. Art. 4 Nr. 7 DSGVO für die direkt aus dem Fahrzeug ausgelesenen Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb gelten.

Anders als bei den markengebundenen Vertragshändlern und -werkstätten (Meldeweg nach Art. 9 über die Hersteller), gilt dies jedoch nicht für die Prüfstützpunkte (Prüfstützpunktvereinbarung gem. Nr. 6.4 Anlage VIIIb StVZO), die nach Art. 10 über die Überwachungsorganisationen eingebunden werden. Nach Art. 11 VO 2021/392 sind die in den Erhebungs- und Meldeprozess eingebundenen Prüfstützpunkte nicht Verantwortliche i.S.v. Art. 4 Nr. 7 DSGVO.

2.2.2.3 Umgang mit weitergehenden Pflichten der Überwachungsorganisationen gegenüber dem Fahrzeughalter

Allerdings treffen die **Überwachungsorganisationen per Kfz-EEV weitreichendere Pflichten im Umgang mit dem Fahrzeughalter als betroffener Person**, als dies VO 2021/392 vorsieht.

Zwar sind die Prüfstützpunkte, die möglicherweise für eine Erhebung und Meldung der OBFCM-Daten im Rahmen des Meldeweges über Überwachungsorganisationen und Mitgliedsstaaten einbezogen werden, demnach nicht in gleicher Weise verpflichtet zur Information i.S.d. DSGVO, wie markengebundene Betriebe auf dem Meldeweg über Art. 9 VO 2021/392. Gleichwohl steht zu erwarten, dass die Überwachungsorganisationen zwecks Erfüllung der eigenen Pflichten (nach Kfz-EEV respektive VO 2021/392) ein Interesse daran haben, den vertraglich eingebundenen Prüfstützpunkten gleichlautende Pflichten und Verantwortlichkeiten aufzuerlegen im Rahmen der Beziehung zur eigenen Pflichterfüllung.

Folgende **Anforderungen** regelt die **Kfz-EEV** über diejenigen der VO 2021/392 hinaus, die zu einer Herausforderung bzw. Mehrbelastung der Prüfstützpunkte führen können, da zu erwarten sein dürfte, dass die Überwachungsorganisationen versuchen werden, die Kfz-

Werkstätten zu einer Übernahme dieser zu bringen, da sie nur so ihren Verpflichtungen nachkommen können:

- **Trennung von Daten bei Erhebung (§ 2 Abs. 2 Kfz-EEV)**

§ 2 Abs. 2 Kfz-EEV (Datenerhebung bei Gelegenheit der Hauptuntersuchung):
„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.“

- **Informations-/Aufklärungspflicht gegenüber dem Fahrzeughalter (§ 2 Abs. 7 Kfz-EEV)**

Die Überwachungsorganisation hat gem. § 2 Abs. 7 Kfz-EEV in Konkretisierung der Regelungen aus VO 2021/392 den Fahrzeughalter bei der Gelegenheit der Hauptuntersuchung über Folgendes aufzuklären:

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

- **Widerspruchsrecht (§ 2 Abs. 4 Kfz-EEV)**

Die Kfz-EEV formuliert in § 2 Abs. 4 Kfz-EEV ein eigenes Widerspruchsrecht, dergestalt, dass dem Fahrzeughalter von der die Hauptuntersuchung durchführenden Stelle die Möglichkeit einzuräumen ist, der Erhebung der Daten zu widersprechen.

Auch wenn sich die deutsche Regelung damit in Widerspruch zu der bewusst gewählten (und begründeten) Formulierung der europäischen VO 2021/392 setzt, dürfte damit keine weitergehende Anforderung einhergehen.

- **Dokumentationspflicht des Unterbleibens der Datenerhebung (§ 2 Abs. 5 Kfz-EEV)**

Gemäß § 2 Abs. 5 Kfz-EEV hat die Überwachungsorganisation den Grund, aus dem die Daten nicht erhoben werden konnten, und die Fahrzeugidentifizierungsnummer zu erfassen, wenn der Fahrzeughalter der Datenerhebung zwar nicht widersprochen hat, die Erhebung der Daten aber aus technischen oder anderen Gründen, die Überwachungsorganisation nicht zu verantworten hat, nicht möglich ist.

- **Pflicht zur Bereitstellung der Daten bzw. Bestätigung des Widerspruchs an den Fahrzeughalter (§ 2 Abs. 6 Kfz-EEV)**

Die erhobenen Daten sind dem Fahrzeughalter von der Überwachungsorganisation auf Nachfrage nach § 2 Abs. 6 Kfz-EEV unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Hat der Fahrzeughalter der Erhebung der Daten widersprochen, ist dem Fahrzeughalter nach dieser Norm von der Überwachungsorganisation auf Nachfrage eine Bestätigung des Widerspruches unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Sollte die Überwachungsorganisation diese Pflichten auf die Prüfstützpunkte übertragen wollen, die diese beizuziehen gedenkt, **bedeutet** auch an dieser Stelle (vgl. Ausführungen zur Erhebung der Daten bei markengebundenen Betrieben i.R.d. Art. 9) „**unentgeltlich**“ **nicht, dass der betreffende Prüfstützpunkt kein Entgelt von der Überwachungsorganisation erhalten darf**. Vielmehr ist lediglich gemeint, dass es den **Fahrzeughalter nichts kosten darf**, dass er die Daten bzw. die Bestätigung des Widerspruchs erhält. Es spricht vielmehr einiges dafür, dass den beigezogenen Prüfstützpunkten der Mehraufwand zu vergüten ist durch die Überwachungsorganisationen, da die Prüfstützpunkte betreffend den Meldeweg über Art. 10 weder in der Pflicht noch auch nur als etwaige Beteiligte des Erhebungs- und Meldeprozesses in den Normen erwähnt sind.

- **Datensicherheit und technische & organisatorische Maßnahmen (§ 3 Abs. 5 Kfz-EEV)**

Denkbar ist auch, dass die Überwachungsorganisationen versuchen werden, zur ordnungsgemäßen Erfüllung Ihrer Pflichten nach Kfz-EEV und VO 2021/392, die Pflichten nach § 3 Abs. 5 Kfz-EEV auf die Prüfstützpunkte, die eingebunden werden sollen, auszudehnen. Danach haben die Überwachungsorganisationen und das Kraftfahrt-Bundesamt 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.

3 Fazit & Empfehlungen an Fabrikatsbetriebe, Prüfstützpunkte & Interessenvertretungen

All diese Anforderungen bedürfen, im Falle der Beiziehung von Vertragshändlern und Vertragswerkstätten durch die Hersteller oder sollten die Überwachungsorganisationen Prüfstützpunkte zur Erfüllung ihrer Pflichten nach Kfz-EEV und VO 2021/392 beiziehen (wollen), einer klaren und ausdrücklichen Regelung (so insbesondere hinsichtlich des Prozesses zum Zwecke der Erfüllung der Pflichten der Normadressaten) und der Vereinbarung entsprechender Vergütung für die deutlichen Mehraufwände und auch Risiken, die diese bei Unterstützung der Datenerhebung und -meldung treffen. Denn die Vertragshändler und -werkstätten sowie Prüfstützpunkte selbst treffen aus den zugrundeliegenden Verordnungen keine Pflichten.

Es wird empfohlen bei den Gesprächen und Verhandlungen mit den originär Verpflichteten, seien es die Hersteller einerseits (Art. 9) oder die Mitgliedsstaaten und die Überwachungsorganisationen andererseits (Art. 10), die hier ohne Anspruch auf Vollständigkeit aufgeführten Schlüsselaspekte und Herausforderungen zu berücksichtigen und die aufgeführten Argumente hinsichtlich der originären Verpflichtung der Normadressaten anzubringen. Die Erfahrung hat sowohl im Fabrikatsbereich, als auch im Bereich der Prüfstützpunkte gezeigt, dass gerne versucht wird, die Situation so darzustellen, dass die Fabrikatswerkstätten bzw. Prüfstützpunkte (mit) in der Pflicht sind, um sich den weitergehenden eigenen Verantwortlichkeiten zu entziehen.

4 Auszüge aus den Verordnungen

4.1 Wesentliche Regelungen aus VO 2021/392

KAPITEL 3

ERHEBUNG UND MELDUNG VON DATEN AUS DEM PRAKTISCHEN FAHRBETRIEB

Artikel 9

Erhebung und Meldung von Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb durch die Hersteller

(1) Die Hersteller erheben zusammen mit den FINs neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge, die ab dem 01.01.2021 zugelassen werden und mit fahrzeuginternen Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch gemäß Art. 4a der Verordnung (EU) 2017/1151 ausgerüstet sind, Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb, es sei denn, der Fahrzeughalter weigert sich ausdrücklich, diese Daten dem Hersteller oder seinem Vertragshändler oder seiner Vertragswerkstatt zur Verfügung zu stellen.

(2) Erhebt der Hersteller die Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb und die FINs nicht durch direkte Datenübertragung aus dem Fahrzeug, so stellt er sicher, dass die Daten von seinem Vertragshändler oder seiner Vertragswerkstatt im Zuge jeder Wartung oder Reparatur des Fahrzeugs oder jeder anderen Intervention erhoben und ihm übermittelt werden und dass die Daten aus der seriellen Schnittstelle des Fahrzeugs für die On-Board-Diagnose ausgelesen werden. Die verwendete Vorrichtung oder das Lesegerät muss die Daten so auslesen können, wie sie von der fahrzeuginternen Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch aufgezeichnet wurden. Das Auslesen der Daten erfolgt unentgeltlich und unterliegt keinen besonderen Bedingungen.

Der Hersteller oder gegebenenfalls sein Vertragshändler oder seine Vertragswerkstatt stellen sicher, dass für die Erhebung der FINs sichere Kommunikationswege genutzt werden.

(3) Ab dem Jahr 2022 melden die Hersteller der Kommission jedes Jahr jeweils am 01.04. alle im vorangegangenen Kalenderjahr erhobenen Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb und die FINs gemäß Tabelle 1 des Anhangs, indem sie sie in den BDR hochladen.

Erhebt ein Hersteller in einem Kalenderjahr mehrere Datensätze, die sich auf dieselbe FIN beziehen, ist für die Meldung der Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb der Datensatz heranzuziehen, bei dem insgesamt die größte Strecke zurückgelegt wurde. Für ein gegebenes

Fahrzeug werden die Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb höchstens während eines Zeitraums von 15 Jahren ab dem Tag erhoben, an dem die Daten für dieses Fahrzeug erstmals der EUA gemeldet wurden.

Macht ein Hersteller geltend, dass Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb nicht oder nur teilweise gemeldet werden können, so gibt er der Kommission gegenüber eine entsprechende Erklärung unter Angabe der Gründe ab. Die Erklärung und die Begründung werden in den BDR hochgeladen.

(4) Die Absätze 1, 2 und 3 gelten nicht für Kleinserienhersteller gemäß Art. 15 Abs. 11 der Verordnung (EU) 2017/1151.

Artikel 10

Erhebung und Meldung von Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb durch die Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie 2014/45/EU genannten Stellen oder Einrichtungen Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb und FINs von neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen erheben, die ab dem 01.01.2021 zugelassen werden und mit fahrzeuginternen Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch gemäß Art. 4a der Verordnung (EU) 2017/1151 ausgerüstet sind.

Mit Wirkung vom 20.05.2023 werden die Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb zusammen mit den FINs erhoben, wenn die Fahrzeuge der technischen Überwachung gemäß Art. 5 der Richtlinie 2014/45/EU unterzogen werden, es sei denn, der Fahrzeughalter weigert sich ausdrücklich, diese Daten zur Verfügung zu stellen.

Die Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb werden mit einem Gerät zum Anschluss an die elektronische Fahrzeugschnittstelle wie etwa einem Lesegerät gemäß Anhang III der Richtlinie 2014/45/EU ausgelesen. Das verwendete Gerät muss die Daten so auslesen können, wie sie von der fahrzeuginternen Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch aufgezeichnet wurden.

(2) Mit Wirkung ab 2022 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die im vorangegangenen Kalenderjahr erhobenen Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb zusammen mit den FINs gemäß Tabelle 1 des Anhangs jedes Jahr am 01.04. der Kommission durch Hochladen in das

CDR gemeldet werden. Liegen keine solchen Daten vor, wird eine entsprechende Erklärung mit den Gründen, warum die Daten nicht verfügbar sind, in das CDR hochgeladen.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb für ein gegebenes Fahrzeug höchstens während eines Zeitraums von 15 Jahren ab dem Tag erhoben werden, an dem die Daten für dieses Fahrzeug erstmals der EUA gemeldet wurden.

Der Mitgliedstaat und die für die Erhebung der FINs zuständigen Stellen und Einrichtungen stellen sicher, dass für die Erhebung sichere Kommunikationswege genutzt werden.

Artikel 11

Verpflichtungen in Bezug auf den Schutz personenbezogener Daten

(1) Die folgenden Stellen, die für die Erhebung der FINs zusammen mit den direkt aus dem Fahrzeug ausgelesenen Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb zuständig sind, gelten in Bezug auf die Erhebung und Verarbeitung der FINs als für die betreffenden Daten Verantwortliche im Sinne von Art. 4 Nr. 7 der Verordnung (EU) 2016/679:

- a) Hersteller im Falle einer direkten Datenübertragung aus dem Fahrzeug an den Hersteller;
- b) Vertragshändler und Vertragswerkstätten;
- c) für die technische Überwachung zuständige Stellen oder Einrichtungen.

Diese Stellen sorgen dafür, dass sie ihrer Pflicht nachkommen, die Fahrzeughalter in deren Eigenschaft als betroffene Personen gemäß Art. 13 der genannten Verordnung zu informieren.

(2) Wurden die FINs für die Zwecke der Art. 3, 9 oder 10 indirekt beim Fahrzeughalter erhoben, so sorgen die EUA, die Mitgliedstaaten und gegebenenfalls die Hersteller in ihrer Eigenschaft als für die Daten Verantwortliche dafür, dass sie ihrer Pflicht zur Information der Fahrzeughalter gemäß Art. 14 der Verordnung (EU) 2016/679 nachkommen.

(3) Die EUA und die Kommission gelten in Bezug auf die Erhebung und Verarbeitung von FINs für die Zwecke dieser Verordnung als für die Daten Verantwortliche, die den Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1725 unterliegen.

(4) Die gemäß den Art. 9 und 10 der vorliegenden Verordnung erhobenen FINs und Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb dürfen für keinen anderen als den in Art. 12 der Verordnung (EU) 2019/631 genannten Zweck verwendet werden.

(5) Die gemäß den Art. 9 und 10 erhobenen FINs und Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb dürfen nur für die folgenden Zeiträume aufbewahrt werden:

- a) von Herstellern bis zum Zeitpunkt der Meldung dieser Daten gemäß Art. 9 Abs. 3;
- b) von Vertragshändlern und Vertragswerkstätten bis zum Zeitpunkt der Übermittlung dieser Daten an den Hersteller gemäß Art. 9 Abs. 2;
- c) von Stellen und Einrichtungen, die für die technische Überwachung zuständig sind, bis zum Zeitpunkt der Übermittlung dieser Daten an die EUA oder an die von den Mitgliedstaaten zwecks Meldung der Daten an die EUA benannten Behörden gemäß Art. 10 Abs. 2;
- d) von den Behörden, die von den Mitgliedstaaten zwecks Meldung der Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb an die EUA benannt wurden, bis zum Zeitpunkt der Meldung dieser Daten gemäß Art. 10 Abs. 2;
- e) von der EUA bis zu 20 Jahre ab dem Zeitpunkt des ersten Hochladens der Daten in den BDR gemäß Art. 9 Abs. 3 bzw. in das CDR gemäß Art. 10 Abs. 2.

4.2 Wesentliche Regelungen aus Kfz-EEV

§ 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 Abs. 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 Abs. 1,
2. die Weitergabe der Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt nach § 3 sowie an die Europäische Umweltagentur nach § 4 Abs. 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 Abs. 6.

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über die Hauptstadtrepräsentanz in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Bundesbehörden, Bundestag und Bundesrat sowie Entscheidungsträgern von Verbänden und Institutionen. Er vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein eigenes ZDK-Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten, haben 468.000 Beschäftigte, 235 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach des ZDK. Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 98.000 Auszubildende aus und erzielen einen Umsatz von 224 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der in Mobilität in Deutschland.

