

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Umgang mit OBFCM-Daten von Fahrzeugen

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

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welcher Form und wie häufig sollen nach Kenntnis der Bundesregierung die OBFCM-Daten von einem Fahrzeug übertragen werden und wie häufig ist es möglich bzw. ist eine dauerhafte Übertragung in Echtzeit möglich?
2. Wie häufig sollen OBFCM-Daten je Fahrzeug übertragen werden (bitte nach Durchschnitt sowie ggfs. höchster bzw. niedrigster Übertragungsdichte aufgeschlüsselt)?

3. Welche Daten werden von OBFCM in welcher Qualität aufgezeichnet, welche davon sind für die Erfüllung der EU-Vorgaben notwendig und welche weiteren Daten könnte OBFCM in Zukunft noch aufzeichnen (bitte nach Datentyp/Anwendung/Fahrfunktion aufgeschlüsselt und erläutert)?
4. Wo sollen die OBFCM-Daten nach Kenntnis der Bundesregierung gespeichert werden und wer hat dort sowie an anderer Stelle Zugriff auf die Daten (bitte aufgeschlüsselt)?
5. Welche Rolle spielen die Fahrzeughersteller in Bezug auf OBFCM-Daten und inwiefern können sie Datensätze verarbeiten oder anderweitig verändern?
6. Hat die Bundesregierung in dieser Hinsicht den Vorschlag einer Onboard-Telematik Plattform im Fahrzeug bewertet, mittels derer die OBFCM-Daten direkt anonymisiert an den Datenempfänger gesendet werden können, ohne dass die OEM diese Daten zunächst erhalten?
Und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
7. Welchen Mehrwert bildet nach Kenntnis der Bundesregierung die Übermittlung der Fahrgestellnummer bei den OBFCM-Daten?
8. Kann das Ziel der Erfassung der OBFCM-Daten, die Überprüfung der Schere von Typprüfwerten zu Realverbrauch mit Fokus auf Kontrolle der Hersteller, nach Ansicht der Bundesregierung nicht auch allein mit anonymisierten Daten erreicht werden, insbesondere im Hinblick auf die Übermittlung der Fahrgestellnummer?
Wenn nein, wieso nicht?
9. Welche Konsequenzen ergeben sich nach Ihrer Ansicht dadurch für die Persönlichkeitsrechte von Haltern und Fahrern?
10. Wird Fahrzeughaltern oder Fahrern die Möglichkeit gegeben, die Übertragung von OBFCM-Daten abzulehnen?
 - a) Wenn ja, in welcher Form?
 - b) Wenn nein, wieso nicht?
11. Welche Sanktionen drohen bei Ausschaltung, Ausbau oder anderweitiger Behinderung des OBFCM in einem Fahrzeug für wen?
12. Wird Fahrzeughaltern oder Fahrern die Möglichkeit gegeben, die von Ihnen bzw. Ihren Fahrzeugen erzeugten OBFCM-Daten einzusehen und/oder zu verwenden?
13. In welchem Maße bzw. wie werden die OBFCM-Daten anonymisiert und durch wen?
14. Welche Anonymisierungsmethoden sind nach Einschätzung der Bundesregierung geeignet, um bei der Datenerhebung einen Personenbezug auszuschließen?
15. Inwieweit ist nach Einschätzung der Bundesregierung die Erhebung der Fahrzeug-Identifikations-Nummer (FIN) zur Feststellung der Abweichung zwischen den Laborwerten und den Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb notwendig?
16. Werden Bewegungsdaten durch OBFCM erfasst bzw. ist es nach Kenntnis der Bundesregierung möglich, aus OBFCM-Daten Bewegungsprofile zu erstellen?

17. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung bezüglich der datenschutzrechtlichen Umsetzung von OBFCM insgesamt, insbesondere im Hinblick auf die Datenschutz-Grundverordnung?
18. Welche Aktivitäten unternimmt die Bundesregierung im Rahmen der nationalen und europäischen Gesetzgebungsverfahren, um die Persönlichkeitsrechte von Fahrzeughaltern und Fahrern zu schützen?
19. Spiegelt sich in den Vorgaben und Plänen zu OBFCM-Daten der Anspruch der Datensparsamkeit der Bundesregierung und was wird von ihr sowie der EU-Kommission unternommen, um diesem Anspruch zu genügen (bitte aufgeschlüsselt und erläutert)?
20. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass OBFCM-Daten länger als vorgesehen gespeichert werden können?
21. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass OBFCM-Daten für andere Zwecke sowohl staatlicher als auch privater Akteure, etwa einer individuellen Besteuerung, der Erhebung einer PKW-Maut, der Erforschung von Motoren oder der Anpassung der Versicherungspolice, genutzt werden?
22. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Erfassung von OBFCM-Daten auf weitere Aspekte als die Ermittlung der Schere von Zyklusangabe zu Realverbrauch ausgeweitet wird und daraus weitere Auswirkungen für die Bürger entstehen?
23. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Daten zur verwendeten Antriebsart (elektrischer Fahranteil) bei Plug-In Fahrzeugen erfasst werden sowie dass diese Daten von staatlicher Seite verwendet werden (z. B. als Kriterium für steuerliche Anreize oder einer Kaufförderung)?
24. Spielen OBFCM-Daten im Konzept der Bundesregierung zum Datenraum Mobilität eine Rolle?
25. Wieso werden die OBFCM-Daten nicht im Rahmen der periodisch technischen Fahrzeugüberwachung, etwa der Hauptuntersuchung (HU)/Abgasuntersuchung (AU) oder der Sicherheitsprüfung (SP) beziehungsweise der Gasanlagenprüfung (GAP), erfasst und weitergeleitet?

Berlin, den 12. Januar 2021

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.