

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Annette Faße, Rita Streb-Hesse, Reinhard Weis (Stendal), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 14/8915 –**

### **Möglichkeiten der Einführung elektronischer Fahrzeugdokumente**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Richtlinie 1999/37/EG der Europäischen Union vom 29. April 1999 sieht eine europaweite Harmonisierung der Zulassungsdokumente für Fahrzeuge bis zum Jahr 2004 vor. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob es sinnvoll ist, im Zuge der europäischen Harmonisierung die Zulassungspapiere statt in der herkömmlichen Papierform auch oder statt dessen in Kartenform einzuführen, wie dies schon heute für Führerscheine vorgesehen ist. Gegebenenfalls könnten diese Karten mit einem digital lesbaren Chip ausgestattet werden, der zusätzliche Daten, wie z. B. Termine der nächsten Abgasuntersuchung oder Hauptuntersuchung, enthält.

1. Hält die Bundesregierung die Einführung elektronischer Fahrzeugdokumente unter Einschluss digital lesbarer Mikroprozessor-Chips für sinnvoll, um die derzeit gebräuchlichen Papierdokumente zu ersetzen?

Die Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente (Fahrzeugschein und Kfz-Brief) für Fahrzeuge sieht die Einführung einer harmonisierten Zulassungsbescheinigung in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vor. Aufmachung und Inhalt der Zulassungsbescheinigung, die aus einem oder zwei Teilen bestehen kann, sind in den Anhängen I und II der Richtlinie festgelegt. Danach ist für die Zulassungsbescheinigung Papier zu verwenden. Die Bundesregierung bereitet auf dieser Grundlage die Übernahme der Richtlinie in deutsches Recht vor.

Abweichend hiervon setzt sich die „Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr 21“ (ARGE TP 21/TÜV, DEKRA) für eine Änderung der geltenden Richtlinie mit dem Ziel ein, die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II auch im Kartenformat mit einem Speicherchip zuzulassen. Dieser Vorschlag wirft eine Vielzahl bislang ungeklärter Fragen auf. Dazu gehören insbesondere Fragen des Verfahrens bei Zulassungs- und Kontrollbehör-

den, die Ausstattung mit Beschriftungs- und Lesegeräten und deren Kosten, Sicherheitsanforderungen, Kontrollmöglichkeiten im In- und Ausland, datenschutzrechtliche Aspekte (Speicherchip), Vor- und Nachteile für Verwaltung und Wirtschaft sowie Kostenfolgen für den Bürger. Der Bund/Länder-Fachausschuss für Angelegenheiten der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (BLFA-Fz) wird den Vorschlag prüfen. Danach kann beurteilt werden, ob die Einführung von Zulassungsdokumenten im Kartenformat mit Speicherchip angestrebt werden soll.

2. Welche Haltung nehmen – nach Kenntnis der Bundesregierung – interessierte Verbände sowie TÜV und DEKRA zur Einführung elektronischer Fahrzeugdokumente ein?

Wie in der Antwort zu Frage 1 dargelegt, tritt die arge tp 21, getragen von TÜV und DEKRA, für die Einführung von Zulassungsdokumenten im Kartenformat mit Speicherchip ein. Soweit die Haltung interessierter Verbände bekannt ist, vertreten diese – auch im Hinblick auf die gesetzte Frist zum 1. Juni 2004 – eine zügige Umsetzung der geltenden Richtlinie (VDA, VDIK).

3. Hält die Bundesregierung die bisher entwickelten Chipkarten für geeignet und marktfähig, um die geltenden Fahrzeugdokumente zu ersetzen?
4. Verspricht sich die Bundesregierung Vorteile durch die Einführung elektronischer Fahrzeugdokumente und wenn ja, welche?

Inwieweit Zulassungsdokumente mit Speicherchip Vorteile erwarten lassen, kann erst auf der Grundlage der noch durchzuführenden Prüfungen (vgl. Antwort zu Frage 1) beurteilt werden.

5. Wie schätzt die Bundesregierung die Probleme der zuverlässigen Verfügbarkeit elektronischer Systeme ein?

Welche Verfahren sollen gelten, wenn Karten nicht lesbar oder Lesegeräte vor Ort funktionsuntüchtig sind?

Wie soll mit betroffenen Verkehrsteilnehmern oder Fahrzeugen in diesen Fällen verfahren werden?

Auch wenn keine grundsätzlichen Zweifel an der zuverlässigen Verfügbarkeit elektronischer Systeme bestehen, müssten Verfahren entwickelt werden, die unabhängig von der Lesbarkeit des auf der Karte aufgetragenen Chips und unabhängig von der Verfügbarkeit eines Lese- oder Schreibgerätes zulassungsrechtliche Maßnahmen ermöglichen. Sofern ein Fahrzeug bereits zugelassen wurde, stehen die von der Verwaltung benötigten einschlägigen Daten im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Verfügung. Im Übrigen muss sichergestellt sein, dass auch Zulassungsdokumente im Kartenformat einen Kernbestand von Daten in visuell lesbarer Form enthalten, so wie es auch die Richtlinie 1999/37/EG fordert.

6. Könnte die Fälschungs- und Manipulationssicherheit durch elektronische Fahrzeugdokumente erhöht werden?

Um die Anfälligkeit elektronischer Speichermedien gegen Manipulationen zu sichern, bedarf es geeigneter Verschlüsselungsmechanismen. Durch kryptogra-

phische Verfahren kann die Fälschungssicherheit von elektronischen Dokumenten erhöht werden. Dies ist besonders der Fall, wenn Verfahren der elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz eingesetzt werden.

7. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, wie häufig Daten aus Fahrzeugdokumenten (Führerschein, Fahrzeugschein, Fahrzeugbrief) festgestellt und damit benötigt werden?

Welche besonderen Vorteile und/oder Probleme sieht die Bundesregierung in der Zusammenführung mehrerer Funktionen auf eine Chipkarte (multifunktionale Smartcard für den öffentlichen Bereich)?

Die Zulassung und Überwachung von Fahrzeugen ist Aufgabe der Länder. Im Jahr 2001 sind ca. 4,1 Millionen Neuzulassungen und ca. 8,4 Millionen Besitzumschreibungen angefallen, bei denen jeweils die Fahrzeugdokumente benötigt wurden. Statistische Angaben zu weiteren Fällen, in denen die Fahrzeugdokumente benötigt werden (z. B. Änderung technischer Daten, Stilllegung und Wiederinbetriebnahme von Fahrzeugen, Verkehrskontrollen) liegen nicht vor.

Die Frage eventueller Vorteile und/oder Probleme bei der Zusammenführung mehrerer Funktionen auf einer Chipkarte (Multifunktionale Smartcard für den öffentlichen Bereich) ist Gegenstand der oben genannten Erörterungen im Bund/Länder-Fachausschuss. Einer Zusammenführung von Führer- und Fahrzeugschein stehen die Regelungen des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 (Wiener Übereinkommen) entgegen. Inwieweit die Aufnahme eines Chips auf den Führerschein zusätzlichen Nutzen bei der Verkehrssicherheit bringen würde, bedarf ebenfalls der Prüfung.

8. Welche technischen Anforderungen sind an die Sicherheit einer elektronischen Infrastruktur für Fahrzeugdokumente zu stellen?

Zu welchen Mehrkosten führt eine verlässliche Sicherheitsinfrastruktur und in welchem Verhältnis stehen diese zu dem erwartbaren Mehr an Sicherheit vor Datenverlust, Datenmanipulationen oder Dokumentenfälschungen?

Anforderungen an die Sicherheit einer elektronischen Infrastruktur bzw. daraus herzuleitende Mehrkosten bedürfen einer gründlichen Prüfung (siehe Antwort zu Frage 1). Gegenüber den bisherigen Fahrzeugdokumenten stellt die Einführung von Zulassungsdokumenten im Kartenformat mit Speicherchip einen Mehraufwand vor allem bei den Zulassungs- und Kontrollbehörden der Länder dar, der allerdings aus Sicht der Verwaltung gerechtfertigt sein könnte, wenn die Nutzung der auf dem Chip zusätzlich verfügbaren Informationen z. B. im Rahmen von Standardverkehrskontrollen möglich und sinnvoll erscheint.

9. Wie kann die kreditsichernde Funktion des Fahrzeugbriefs bei Einführung elektronischer Dokumente gesichert werden?

Die Kreditsicherung erfolgt in der Regel durch Übergabe des Fahrzeugbriefs an den Kreditgeber. Diese Möglichkeit bleibt bei der Ausstellung von Zulassungsdokumenten in Kartenform erhalten.

10. Welche europäischen und nationalen rechtlichen Vorarbeiten sind notwendig, wenn vollständig auf elektronische Fahrzeugdokumente umgestellt werden soll?

Welche datenschutzrechtlichen wie haftungsrechtlichen Anpassungen wären in Bund und/oder Ländern vorzunehmen?

Welche Lösungen werden für Fahrten in das Nicht-EU-Ausland diskutiert (parallele Papierdokumente auf Antrag)?

Um die Mitgliedstaaten in die Lage zu versetzen, auch Zulassungsdokumente in Kartenform mit Speicherchips vorsehen zu können, bedürfte es einer Änderung der geltenden Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999. Die erforderlichen Vorarbeiten zur Übernahme einer geänderten Richtlinie in deutsches Recht müssten auf dieser Grundlage unter Berücksichtigung der Ergebnisse der zu Frage 1 durchgeführten Prüfungen neu begonnen werden.

Um Fahrten auch im Nicht-EU-Ausland vornehmen zu können, müssten die visuell auf den Zulassungsdokumenten im Kartenformat aufzubringenden Daten den Anforderungen der Internationalen Abkommen über den Straßenverkehr entsprechen.

11. Entstehen durch die Einführung elektronischer Fahrzeugdokumente zusätzliche Kosten oder lassen sich hierdurch – zumindest mittelfristig – sogar Kosten für Bürger, Wirtschaft und Verwaltung einsparen?

Eine Beurteilung kann erst nach Abschluss der in der Antwort zu Frage 1 dargestellten Prüfung erfolgen.

12. Bestehen nach Einschätzung der Bundesregierung durchgreifende datenschutzrechtliche Bedenken gegen die Einführung elektronischer Fahrzeugdokumente?

Die Frage kann sinnvoll erst beantwortet werden, wenn geklärt ist, welche Daten gegebenenfalls auf den Speicherchip aufgebracht werden sollen.

13. Besteht nach Einschätzung der Bundesregierung die Möglichkeit, elektronische Fahrzeugdokumente im Zuge der europäischen Harmonisierung bis zum Jahr 2004 einzuführen?

Nach der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge haben die Mitgliedstaaten die Richtlinie bis zum 1. Juni 2004 in das jeweilige nationale Recht zu übernehmen. Sollte bei einer Änderung der Richtlinie an diesem Zeitplan festgehalten werden, erscheint eine fristgerechte Übernahme im Hinblick auf die zusätzlich erforderlich werdenden Vorarbeiten nicht gesichert.

14. Beabsichtigt die Bundesregierung, sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten in der Europäischen Union für die Einführung elektronischer Fahrzeugdokumente einzusetzen?

Diese Frage kann erst auf der Grundlage der Ergebnisse der in der Antwort zu Frage 1 erwähnten Prüfung sinnvoll beantwortet werden.