



## **Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten**

**zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts**

DER EUROPÄISCHE DATENSCHUTZBEAUFTRAGTE -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 16,

gestützt auf die Charta der Grundrechte der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 7 und 8,

gestützt auf die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 über den Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr<sup>1</sup>,

gestützt auf die Verordnung (EG) des Rates Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr<sup>2</sup>, insbesondere auf Artikel 28 Absatz 2,

HAT FOLGENDE STELLUNGNAHME ANGENOMMEN:

### **I. EINLEITUNG**

#### **I.1. Konsultation des EDSB**

1. Am 4. April 2012 nahm die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Vereinfachung der Verbringung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen innerhalb des Binnenmarkts an („Vorschlag“)<sup>3</sup>. Am selben Tag wurde der Vorschlag von der Kommission dem EDSB zur Konsultation übermittelt.
2. Vor Annahme des Vorschlags erhielt der EDSB Gelegenheit, informell Kommentare abzugeben. Die meisten dieser Kommentare wurden im Vorschlag berücksichtigt. Im Ergebnis wurden die Datenschutzgarantien im Vorschlag gestärkt.

---

<sup>1</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

<sup>2</sup> ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

<sup>3</sup> KOM(2012)164 endgültig.

3. Der EDSB begrüßt diese offizielle Konsultation durch die Kommission sowie die Tatsache, dass sie in der Präambel des Vorschlags erwähnt wird.

## **I.2. Zielsetzung und Anwendungsbereich des Vorschlags**

4. Ziel des Vorschlags ist es, die Formalitäten und Bedingungen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, zu vereinfachen. Er soll Hindernisse für den freien Warenverkehr beseitigen und es den Bürgern erleichtern, die Rechte in Anspruch zu nehmen, die ihnen nach EU-Recht zustehen. Im Mittelpunkt des Vorschlags steht die erneute Zulassung eines Fahrzeugs, nicht das Verfahren für die Erstzulassung.
5. Die Zulassung von Kraftfahrzeugen stellt die behördliche Genehmigung für ihre Inbetriebnahme im Straßenverkehr dar und umfasst ihre Identifizierung sowie die Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens. Am Ende des Zulassungsverfahrens stellen die Mitgliedstaaten eine Zulassungsbescheinigung aus, mit der die Zulassung eines Fahrzeugs in einem Mitgliedstaat bescheinigt wird. Es gibt viele Fälle, in denen der Inhaber einer Zulassungsbescheinigung das Fahrzeug bei der Zulassungsstelle eines anderen Mitgliedstaats erneut zulassen muss. Zu diesem Zweck soll durch den Vorschlag
  - klargestellt werden, in welchem Mitgliedstaat ein Kraftfahrzeug, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen verbracht wurde, zugelassen werden muss,
  - die Dauer des Verfahrens zur erneuten Zulassung verkürzt werden und
  - ein vereinfachtes Zulassungsverfahren eingeführt werden, das die Anerkennung der in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Unterlagen und dort durchgeführten technischen Untersuchungen umfasst und den Datenaustausch zwischen den nationalen Zulassungsbehörden erleichtert.

## **I.3. Anwendungsbereich der Stellungnahme des EDSB**

6. Der EDSB begrüßt, dass ein Großteil seiner zuvor abgegebenen informellen Kommentare in dem Vorschlag berücksichtigt worden ist. In seiner Stellungnahme wird der EDSB daher nur kurz auf die Relevanz des Datenschutzes im Zusammenhang mit der erneuten Zulassung von Fahrzeugen eingehen. Ansonsten wird er einige weitere Empfehlungen zu konkreten Datenschutzaspekten formulieren, die für den Datenaustausch zwischen nationalen Zulassungsstellen gelten.

## **II. ANALYSE DES VORSCHLAGS**

### **II.1. Anwendbarkeit der Datenschutzbestimmungen**

7. Bei der erneuten Zulassung können personenbezogene Daten mehrerer Personen betroffen sein, beispielsweise des Antragstellers auf erneute Zulassung, des Inhabers der vorherigen Zulassung und/oder der in der Zulassungsbescheinigung genannten Person.
8. Dem Anschein nach enthält die Liste der für eine erneute Zulassung zwischen den zuständigen Behörden auszutauschenden Daten nur Angaben zu den Fahrzeugen, doch sind die Daten, die zum Zweck der erneuten Zulassung ausgetauscht werden können, häufig direkt mit Personen verknüpft (siehe Punkt 7), entweder aufgrund des Antrags selbst, oder über die Zulassungsbescheinigung (die personenbezogene Daten des

Inhabers der früheren Zulassung sowie der Person enthalten muss, die in der harmonisierten Zulassungsbescheinigung genannt wird), und/oder über Daten im nationalen Register (so kann z. B. die Nummer der Zulassungsbescheinigung auf eine im nationalen Register identifizierte natürliche Person verweisen). Diese Personen sind auch an der rechtzeitigen Vornahme der erneuten Zulassung beteiligt oder sogar dafür verantwortlich. All diese Informationen sind daher häufig mit einer bestimmbar natürlichen Person verknüpft und sind somit personenbezogene Daten im Sinne von Artikel 2 Buchstabe a der Richtlinie 95/46/EG<sup>4</sup>.

9. Es ist daher von Bedeutung, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten, im Zusammenhang mit diesem Vorschlag, im Einklang mit dem Datenschutzrahmen der EU erfolgt, wie er in Artikel 7 und 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, in Artikel 16 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sowie in der Richtlinie 95/46/EG festgelegt ist.
10. Der EDSB begrüßt daher, dass in Erwägungsgrund 8 des Vorschlags die anwendbaren Datenschutzvorschriften ausdrücklich erwähnt werden und dass in Artikel 7 gefordert wird, dass die Verarbeitung der Daten durch die Fahrzeugzulassungsbehörden im Einklang mit der Richtlinie 95/46/EG unter Aufsicht der unabhängigen öffentlichen Kontrollstelle des Mitgliedstaats erfolgt. Aus dem Blickwinkel des Datenschutzes sind die nationalen Fahrzeugzulassungsbehörden die, für die Verarbeitung der in ihrem Register verarbeiteten personenbezogenen Daten, Verantwortlichen und müssen daher für die Einhaltung der Datenschutzvorschriften bei der Verarbeitung sorgen.
11. Weiterhin begrüßt der EDSB, dass in Artikel 7 Absatz 3 spezifische Datenschutzgarantien ausgesprochen werden, wie die Wahrung der Zweckbindung, die Überprüfung der Notwendigkeit, Genauigkeit und Verhältnismäßigkeit der Daten durch die empfangende Behörde sowie die Verpflichtung der empfangenden Behörden, die Berichtigung oder Löschung unrichtiger Daten oder von Daten zu gewährleisten, die nicht weitergegeben werden sollen. Zufrieden ist der EDSB auch mit Artikel 9, der die Zulassungsbehörden zu einer gewissen Transparenz verpflichtet; so müssen sie der Öffentlichkeit Informationen über die Fahrzeugzulassung und Kontaktangaben zwecks direkter Kontaktaufnahme leicht zugänglich bereitstellen.

## **II.2. Datenaustausch zwischen nationalen Fahrzeugzulassungsbehörden**

12. Der Datenaustausch zwischen Fahrzeugzulassungsbehörden wurde vom Gerichtshof der Europäischen Union für notwendig erachtet, insbesondere in Bezug auf eventuell fehlende Daten. Eine solche Zusammenarbeit zwischen Fahrzeugzulassungsbehörden soll den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Nachweisen der Zulassung und der Vornahme einer technischen Untersuchung ergänzen.<sup>5</sup> Der Vorschlag soll die Grundsätze und Modalitäten solcher Informationsaustausche zwischen Fahrzeugzulassungsbehörden festlegen.

---

<sup>4</sup> Siehe Stellungnahme Nr. 4/2007 der Artikel 29-Datenschutzgruppe zum Begriff „personenbezogene Daten“ vom 20. Juni 2007, abrufbar unter:

[http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2007/wp136\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/justice/policies/privacy/docs/wpdocs/2007/wp136_de.pdf)

<sup>5</sup> Siehe Rechtssache C-297/05, Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen Königreich der Niederlande, ABl. C 269 vom 10.11.2007, S. 6, Randnr. 79.

### *Kategorien ausgetauschter Fahrzeugzulassungsdaten*

13. Die konkreten Datenfelder, die von den im nationalen Fahrzeugregister gespeicherten Datenfeldern für einen Austausch zwischen Zulassungsbehörden in Frage kommen, sind in Anhang I des Vorschlags aufgeführt. Der EDSB begrüßt, dass viele dieser austauschbaren Datenfelder auch in der Richtlinie 1999/37/EG<sup>6</sup> über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge festgelegt sind, mit der Form und Inhalt der Zulassungsbescheinigung harmonisiert werden. Diese Datenfelder enthalten die gleichen Daten, die ursprünglich von der zuständigen nationalen Zulassungsbehörde für die Erstzulassung erhoben wurden.
14. Nach Inkrafttreten der vorgeschlagenen Verordnung könnten aber auch weitere, bisher noch nicht harmonisierte Datenfelder ausgetauscht werden. Dabei handelte es sich im Wesentlichen um Daten über gestohlene Fahrzeuge, Bescheinigungen oder Kennzeichen. Solche Daten könnten gemäß Artikel 8 Absatz 5 der Richtlinie 95/46/EG als datenschutzrechtlich sensible Daten betrachtet werden (wenn es sich um Daten handelt, die Straftaten betreffen, was nach nationalen Datenschutzgesetzen auch als Daten über vermutliche Straftaten ausgelegt werden könnte).
15. Der Vorschlag stellt klar, dass die Verarbeitung von Daten über gestohlene Fahrzeuge, Kennzeichen und/oder Bescheinigungen auf der Grundlage des Beschlusses 2004/919/EC des Rates vom 22. Dezember 2004 zur Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kfz-Kriminalität<sup>7</sup> erfolgt. Diesem Beschluss zufolge stellt jeder Mitgliedstaat sicher, dass seine zuständigen Behörden die erforderlichen Maßnahmen treffen, um Missbrauch und Diebstahl von Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge vorzubeugen. Ferner werden laut diesem Beschluss die nationalen Kraftfahrzeugregisterbehörden von den Strafverfolgungsbehörden darüber informiert, ob ein Fahrzeug, das gerade registriert werden soll, als gestohlen gemeldet worden ist.
16. Der EDSB weist allerdings darauf hin, dass die Art und Weise, in der nationale Fahrzeugzulassungsbehörden von Strafverfolgungsbehörden über gestohlene Fahrzeuge, Kennzeichen und/oder Bescheinigungen informiert werden, im Einklang mit nationalen Vorschriften zu stehen hat. Der EDSB unterstreicht, dass ein direkter Zugriff nationaler Fahrzeugzulassungsbehörden auf Datenbanken von Strafverfolgungsbehörden auf keinen Fall zulässig ist, da ein unmittelbarer Zugang Dritter zu Datenbanken von Strafverfolgungsbehörden erhebliche Bedenken bezüglich des Schutzes der Privatsphäre hervorrufen würde.
17. Der EDSB begrüßt, dass beim Informationsaustausch zwischen nationalen Fahrzeugzulassungsbehörden über gestohlene Fahrzeuge, Kennzeichen und/oder Bescheinigungen keine Einzelheiten wie Namen, Verdachtsfälle, Datum und Ort des Diebstahls weitergegeben werden, sondern dass ein Treffer/Kein-Treffer-System vorgesehen wurde (siehe Anhang I, Datenfelder 55 und 56, wo nur der Wert 'Ja/Nein' erhoben wird).
18. Um sicherzustellen, dass nur die Daten verarbeitet werden, die für die erneute Zulassung des Fahrzeugs unbedingt erforderlich sind, empfiehlt der EDSB, das nicht genutzte Datenfeld 54 in Anhang I („Grund für die Verwertung“) mit vordefinierten Feldern, aus denen eine Auswahl zu treffen ist, näher zu spezifizieren. Damit ließe sich auch gewährleisten, dass hier keine sensiblen Daten erfasst werden.

---

<sup>6</sup> ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57.

<sup>7</sup> ABl. L 389 vom 30.12.2004, S. 28.

### *Datenübermittlungen zwischen Fahrzeugzulassungsbehörden*

19. Gemäß Artikel 7 des Vorschlags gewähren die Fahrzeugzulassungsbehörden den Fahrzeugzulassungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten Zugang zu den, in Anhang I definierten, im amtlichen Fahrzeugregister gespeicherten Daten. Der EDSB begrüßt, dass gemäß Artikel 7 der Informationsaustausch ausschließlich zwischen Fahrzeugzulassungsbehörden stattfindet.
20. Der EDSB rät, in Artikel 4 Absatz 3 klarzustellen, dass die Verpflichtung für eine Fahrzeugzulassungsbehörde, die in Anhang I aufgeführten Informationen bei einer anderen zuständigen Behörde zu erheben und diese Daten dann in das eigene Register zu übertragen, nur für Daten gelten kann, die die empfangende zuständige Behörde im Einklang mit EU-Recht bzw. ihren eigenen nationalen Vorschriften verarbeiten darf. Das System für den Informationsaustausch darf von zuständigen Behörden nicht verwendet werden, um gegen nationale Rechtsvorschriften zu verstoßen, die ihnen die Verarbeitung bestimmter strafrechtlicher Daten (hier also Daten über gestohlene Fahrzeuge, Kennzeichen oder Bescheinigungen) nicht erlauben würden.
21. Wie bereits unter Punkt 11 ausgeführt, begrüßt der EDSB nachdrücklich die Datenschutzgarantien in Artikel 7 Absatz 3, denen zufolge Fahrzeugzulassungsbehörden, die Daten empfangen, den Grundsatz der Zweckbindung zu beachten, die Notwendigkeit, Genauigkeit und Verhältnismäßigkeit der Daten zu prüfen und bei Bedarf deren Berichtigung und Löschung zu gewährleisten haben.
22. Der EDSB unterstreicht ferner, dass nach der Übermittlung der Daten in das Register der empfangenden Behörde die Daten dort im Einklang mit den Datenaufbewahrungsvorschriften dieser empfangenden Behörde aufzubewahren sind. Im Sinne von mehr Transparenz hinsichtlich der Verarbeitungsmodalitäten und der Datenaufbewahrung empfiehlt der EDSB, in Artikel 9 noch hinzuzufügen, dass Fahrzeugzulassungsbehörden der Öffentlichkeit die Vorschriften für die Verarbeitung von Daten im Zusammenhang mit der erneuten Zulassung von Fahrzeugen leicht zugänglich machen; dazu würden Angaben zu den Aufbewahrungsfristen sowie die gemäß Artikel 10 und 11 der Richtlinie 95/46/EG zu gebenden Informationen gehören.

### *Verweigerung der Zulassung eines Fahrzeugs zum Zwecke der Verhütung und Bekämpfung von Kfz-Kriminalität*

23. In Artikel 5 sind die Fälle geregelt, in denen Zulassungsbehörden infolge eines Informationsaustauschs die Zulassung eines Kraftfahrzeugs verweigern können, das zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen war. Die gleichen Einschränkungen gelten auch für Anträge auf vorübergehende Zulassung (Artikel 6). Im Wesentlichen soll mit einer solchen Verweigerung die Verkehrssicherheit gewährleistet und Betrug - etwa durch Nutzung der erneuten Zulassung zur Legalisierung gestohlener Fahrzeuge oder Dokumente - vorgebeugt werden.
24. Gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d und Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe b darf eine nationale Fahrzeugzulassungsstelle die Zulassung verweigern, wenn die im elektronischen Datenaustausch eingeholten Informationen auf einen der folgenden Sachverhalte hinweisen: i) das Fahrzeug ist stark beschädigt, gestohlen oder verwertet

worden; ii) die Zulassungsdokumente des Fahrzeugs sind gestohlen, es sei denn, der Inhaber der Zulassungsbescheinigung kann eindeutig belegen, dass er Eigentümer des Fahrzeugs ist; oder iii) der Termin der nächsten vorgeschriebenen technischen Untersuchung wurde überschritten. Jede Entscheidung, die erneute Zulassung zu verweigern, ist ordnungsgemäß zu begründen. In Artikel 5 Absatz 2 ist das Verfahren zur Anfechtung der Entscheidung beschrieben.

25. Der EDSB begrüßt, dass sich die Fälle, in denen die erneute Zulassung eines Fahrzeugs verweigert werden darf, auf eindeutige und konkrete Situationen beziehen, denn dies trägt zur Rechtssicherheit bei. Der EDSB stellt ferner mit Zufriedenheit fest, dass es für die Fälle, in denen eine negative Entscheidung ergehen kann, eine besondere Rechtsgrundlage gibt, insbesondere Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge sowie den Beschluss 2004/919/EG des Rates zur Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kfz-Kriminalität.

#### *Modalitäten des elektronischen Austauschs von Fahrzeugzulassungsdaten*

26. Der EDSB begrüßt, dass in Artikel 7 Absatz 2 für die Fahrzeugzulassungsbehörden sehr strenge Zugangskontrollmaßnahmen vorgesehen sind, mit denen verhütet werden soll, dass Unbefugte Zugang zu den Daten haben oder sie verarbeiten, dass Informationen ohne Erlaubnis abgefragt oder übermittelt werden und dass Informationen während der Übermittlung ohne Erlaubnis gelesen oder kopiert werden. Mit Zufriedenheit stellt er ferner fest, dass in Anhang II von der Sicherheit und dem Schutz der Daten die Rede ist und dass, mit Hilfe einer Softwareanwendung, der Informationsaustausch sicher erfolgen sollte und Nachrichten verschlüsselt werden sollten.
27. Der Vorschlag sieht vor, dass die Modalitäten des Datenaustauschs in Durchführungsrechtsakten näher festgelegt werden, wobei es insbesondere um die gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen für die Softwareanwendung für den elektronischen Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten einschließlich des Datenaustauschformats, der technischen Verfahren für die elektronische Abfrage der nationalen elektronischen Register und des Zugangs zu diesen Registern sowie um die Festlegung des Formats und des Musters der Fahrzeugzulassungsbescheinigung für Händler geht.
28. Nach Auffassung des EDSB sollte im Vorschlag klargestellt werden, um welche Softwareanwendung es sich in Anhang II handelt und welche Rolle gegebenenfalls die Kommission bei der Förderung der Interoperabilität der nationalen Register spielen soll. Des Weiteren unterstreicht der EDSB Folgendes: Sollte die Kommission die Absicht haben, bestehende gesamteuropäische Infrastrukturen für den elektronischen Austausch auch anderer Fahrzeugdaten zu nutzen, sollte gewährleistet werden, dass in der Phase der praktischen Umsetzung diese über diese Plattform mit nationalen Kraftfahrzeugzulassungsbehörden ausgetauschten Daten von anderen Daten klar getrennt werden, damit diese Behörden keinen Zugang zu irgendwelchen anderen Daten einschließlich Strafverfolgungsdaten haben, die ebenfalls über diese Plattform ausgetauscht werden könnten.
29. Weiterhin empfiehlt der EDSB in Anbetracht technischer Entwicklungen sowie nach einer Risikoanalyse eine regelmäßige Überprüfung und Anpassung der Sicherheitsvorkehrungen. Der EDSB schlägt daher vor, in Artikel 7 Absatz 4 hinzuzufügen, dass die Kommission regelmäßig die Angemessenheit der

Sicherheitsvorkehrungen unter Berücksichtigung technologischer Entwicklungen und der Entstehung von Risiken bewertet und bei Bedarf die Sicherheitsvorkehrungen auf den neuesten Stand bringt. Eine solche Aktualisierung könnte technische Maßnahmen an den Tools sowie den delegierten Rechtsakten umfassen.

### **III. SCHLUSSFOLGERUNGEN**

30. Der EDSB begrüßt, dass den Anforderungen des Datenschutzes im Vorschlag angemessen Rechnung getragen wurde und dass der Vorschlag, insbesondere Artikel 7, ausdrücklich mehrere konkrete Datenschutzgarantien enthält. Der EDSB begrüßt weiterhin, dass in Anhang I des Vorschlags eine Liste der Daten, die zwischen Fahrzeugzulassungsbehörden ausgetauscht werden dürfen, eindeutig festgelegt wurde.
31. Der EDSB empfiehlt ferner,
- in Anhang I den „Grund für die Verwertung“ in vorab festgelegten Feldern näher zu spezifizieren, aus denen eine Auswahl zu treffen ist;
  - in Artikel 4 Absatz 3 klarzustellen, dass die Verpflichtung für eine Fahrzeugzulassungsbehörde, die in Anhang I aufgeführten Informationen bei einer anderen zuständigen Behörde zu erheben und diese Daten dann in das eigene Register zu übertragen, nur für Daten gelten kann, die die empfangende zuständige Behörde im Einklang mit EU-Recht bzw. ihren eigenen nationalen Vorschriften verarbeiten darf;
  - in Artikel 9 hinzuzufügen, dass die Fahrzeugzulassungsbehörden der Öffentlichkeit die Vorschriften für die Verarbeitung von Daten im Zusammenhang mit der erneuten Zulassung von Fahrzeugen leicht zugänglich machen; dazu würden Angaben zu den Aufbewahrungsfristen sowie die gemäß Artikel 10 und 11 der Richtlinie 95/46/EG zu gebenden Informationen gehören;
  - im Vorschlag klarzustellen, um welche, für den elektronischen Datenaustausch vorgesehene, Softwareanwendung, erwähnt in Anhang II, es sich handelt, und welche Rolle gegebenenfalls die Kommission bei der Förderung der Interoperabilität der nationalen Register spielen soll;
  - zu gewährleisten, dass Daten, die zwischen nationalen Fahrzeugzulassungsbehörden über eine bestehende gesamteuropäische Infrastruktur ausgetauscht werden, von anderen Daten, die über die gleiche Infrastruktur ausgetauscht werden, klar getrennt werden;
  - in Artikel 7 Absatz 4 hinzuzufügen, dass die Kommission regelmäßig die Angemessenheit der Sicherheitsvorkehrungen unter Berücksichtigung technologischer Entwicklungen und der Entwicklung von Risiken bewertet und bei Bedarf die Sicherheitsvorkehrungen auf den neuesten Stand bringt.

Brüssel, den 9. Juli 2012

**(unterzeichnet)**

Giovanni Buttarelli

Stellvertretender Europäischer Datenschutzbeauftragter