

Stellungnahme

Juli 2025

Novellierung des EU-Roadworthiness Package

Zusammenfassung

Bitkom unterstützt das Ziel der EU-Kommission, den Verkehrssektor weiter zu digitalisieren und mit der Digitalisierung des Zulassungswesens eine spürbare Erleichterung für Bürgerinnen und Bürger sowie Mobilitätsanbieter in der EU zu schaffen.

Der Vorschlag für eine Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates setzt die richtigen Impulse und ist grundsätzlich zu begrüßen. Gleichzeitig müssen zentrale Punkte für einen flächendeckenden Einsatz der digitalen Zulassungsbescheinigung geklärt bzw. angepasst werden und die Nutzung der Registerdaten optimiert werden.

Empfehlungen im Einzelnen

Tragfähige Lösung für Betreiber großer Fahrzeugflotten schaffen

Gemäß Art. 5 (1) i. V. m. Anhang III RL-E werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, die digitale Zulassungsbescheinigung in der EUDI-Wallet (European Digital Identity Wallet) bereitzustellen. Zudem muss die Zulassungsbescheinigung den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt entsprechen.

Mit Blick auf die Bereitstellung in das EUDI-Wallet sollte die Richtlinie klarstellen, dass hiermit ausdrücklich auch ein Wallet auf Basis einer Organisationsidentität (wie das durch die EU-Kommission in Konzeption befindliche European Business Wallet) gemeint ist. Andernfalls droht eine zentrale Anwendergruppe außen vor zu bleiben: Unternehmen, die eine große Flotte an Fahrzeugen managen und unter Umständen

digitale Zulassungsbescheinigungen einer großen Zahl an wechselnden Einzelpersonen zur Verfügung stellen wollen oder müssen.

Das Flottengeschäft ist schnelllebig und wird insbesondere durch Skalierbarkeit (Größe) ausgezeichnet. Flottenfahrzeuge werden in unterschiedlichsten Geschäftsfeldern eingesetzt: im Car-Sharing, im Mietwagen-Bereich, im Ersatzwagengeschäft sowie in Unternehmensflotten. Aufgrund des täglichen Einsatzes des Fahrzeugs durch oft wechselnde Fahrerinnen und Fahrern sowie die Reinigungsvorgänge kann nicht ausgeschlossen werden, dass Dokumente abhandenkommen oder gestohlen werden. Nach entsprechender Feststellung müssen betroffene Fahrzeuge für die Dauer der Ersatzbeschaffung kurzfristig aus der Flotte genommen werden, was Zeit-, Personal- und Kostenaufwand mit sich bringt und schlicht ineffizient ist. Zudem gibt es Rechtsprechung (vgl. OLG Celle, VersR 2008, 204) die davon ausgeht, dass die Lagerung von Originaldokumenten im Fahrzeug im Fall eines Fahrzeugdiebstahls gefahrerhöhend ist, sodass der Kaskoschutz entfallen könnte.

Nicht nur bei der Bereitstellung des Fahrzeugs, sondern auch im Rahmen der jährlich durchzuführenden Hauptuntersuchung wäre eine digitale Zulassungsbescheinigung eine sinnvolle Entbürokratisierung, da so nicht mehr zehntausende Zulassungsbescheinigungen physisch vorgehalten werden müssten.

Die Richtlinie muss daher sicherstellen, dass die digitale Zulassungsbescheinigung unbürokratisch (z.B. durch eine geeignete Großkundenschnittstelle) auch von Unternehmen beantragt und genutzt werden kann. Zudem sollten Unternehmen die Möglichkeit haben, befugten natürlichen Personen – etwa Mitarbeitenden, Fahrerinnen und Fahrern oder Mieterinnen und Mietern – den digitalen Fahrzeugschein auch über eigene bestehende Kanäle weitergeben zu können, z.B. über eine App, ein Online-Portal oder als Teil digitaler Vertragsunterlagen.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die aktuelle Mitführipflicht überhaupt notwendig und zeitgemäß ist. Die Tatsache, dass die Richtlinie den Mitgliedstaaten lediglich eine Möglichkeit einräumt – sie also nicht dazu verpflichtet – und EU-Mitgliedstaaten wie Irland, Polen oder Tschechien ohne eine Mitführipflicht auskommen und stattdessen Daten aus den nationalen Zulassungsregistern nutzen, zeigt, dass es keiner Pflicht bedarf. Ganz im Sinne des EU-Kompasses für Wettbewerbsfähigkeit schlagen wir daher vor, Artikel 10, Absatz 1 und 2 zu streichen oder mindestens dahingehend zu ändern, dass Fahrerinnen und Fahrer von Flottenfahrzeugen von der Mitführipflicht befreit werden.

Nutzung für Bürgerinnen und Bürger aus Nicht-EU-Staaten ermöglichen

Grundsätzlich ist die Möglichkeit, die digitale Zulassungsbescheinigung als FahrerIn oder Fahrer im EUDI-Wallet zu nutzen, zu begrüßen. Durch die Beschränkung hierauf droht die digitale Zulassungsbescheinigung jedoch all denen verwehrt zu bleiben, die nicht über Ausweisdokumente oder einen elektronischen Aufenthaltstitel eines EU-Mitgliedstaats verfügen und so keine EUDI-Wallet nutzen können. Reisende aus Nicht-EU-Staaten oder Personen die (noch) keinen offiziellen Aufenthaltsstatus haben, wären

demnach z.B. bei der Anmietung eines Mietwagens oder der Nutzung eines Car-Sharing-Fahrzeugs gezwungen, auf eine physische Zulassungsbescheinigung zu bestehen.

Das wiederum würde die Verbreitung der digitalen Zulassungsbescheinigung erheblich behindern, da Betreiber großer Fahrzeugflotten gezwungen wären, physische Zulassungsbescheinigungen zu beantragen. Es muss daher sichergestellt werden, dass auch Dritte, die ein Fahrzeug berechtigt nutzen und nicht über ein EUDI-Wallet verfügen können, die digitale Zulassungsbescheinigung rechtssicher nutzen können.

Digitale Zulassungsregister wirksam und umfassend gestalten

Wir begrüßen ausdrücklich, dass die nationalen Fahrzeugregister gemäß Artikel 6 RL-E konsequent digitalisiert und europaweit verknüpft werden sollen. In der aktuellen Entwurfsfassung ist eine Nutzung der digitalen Fahrzeugregister nur für den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten sowie für den Zugriff durch zuständige Behörden der EU-Mitgliedstaaten vorgesehen.

Digitale »Sharing-Vignette« ermöglichen

Kraftfahrzeuge, die in Deutschland im Sharing-Betrieb genutzt werden und Bevorrechtigungen im Sinne des deutschen Carsharinggesetzes (CsgG) – wie z.B. bei der Nutzung oder Gebührenhöhe für Parkflächen – in Anspruch nehmen möchten, benötigen gem. §4 CsgG eine amtliche Plakette, die sichtbar hinter der Windschutzscheibe angebracht werden muss.

Die Beantragung, die Anbringung und ggf. Entfernung der Plakette führt zu erheblichem, nicht notwendigem, bürokratischem Aufwand für Betreiber und Straßenverkehrsbehörden gleichermaßen. Das Ankleben einer physischen Plakette ist auch nicht mehr zeitgemäß, zumal eine einfache digitale Lösung hier Abhilfe schaffen kann. Hierzu wäre lediglich ein entsprechender Eintrag im Fahrzeugregister, dass es sich um ein Sharing-Fahrzeug handelt, nötig. Die Richtlinie muss eine entsprechende Regelung für die digitalen Fahrzeugregister vorsehen.

Relevante Zulassungsdaten für alle zuständigen Behörden zugänglich machen

Um eine Halter- und Fahrzeugüberprüfung auch ohne individuell mitgeführter Zulassungsbescheinigung zu ermöglichen, sollte der behördliche Zugriff auf das Fahrzeugregister zielgerichtet gestaltet werden. Wir schlagen vor, dass der Zugriff auf alle relevanten Daten (Verkehrstauglichkeitsstatus, Fahrzeugzulassungsdaten, Versicherungsstatus etc.) mit abgestuften und bedarfsgerechten Zugriffsrechten je nach anfragender Behörde ermöglicht wird. In diesem Fall hätten beispielsweise Polizei, Zoll oder andere legitime Kontrollstellen anhand des Kennzeichens Zugriff auf alle relevanten Informationen. Die Implementierung einer solchen Lösung in der gesamten EU würde nicht nur den Weiterverkauf von Fahrzeugen erleichtern, sondern die Ausstellung digitaler (oder gar analoger) Zulassungs- & Prüfbescheinigungen vollständig überflüssig machen.

In Großbritannien und Polen gibt es bereits ein registerbasierte Lösungen, die es Dritten ermöglichen, u.a. die Fahrzeugbesteuerung, den Versicherungsstatus und das Ergebnis der regelmäßigen technischen Überwachung anhand des Fahrzeugkennzeichens zu überprüfen. Mit der Einführung dieser Systeme ist das Mitführen von Fahrzeugzulassungsdokumenten obsolet geworden, während durch den direkten Abruf offizieller Registerdaten gleichzeitig Betrug reduziert – und somit der Verbraucherschutz gestärkt – wurde.

Zugriff auf ausgewählte Registerdaten auch für Halter ermöglichen

Darüber hinaus sollte der Fahrzeughalter bzw. die Fahrzeughalterin Zugriff auf einzelne Datenpunkte aus dem Fahrzeugregister erhalten, um Transparenz über die Historie des eigenen Fahrzeugs zu erhalten, als auch diese Daten an Dritte – etwa zum Zwecke der Erbringung digitaler Dienstleistungen – weiterzugeben, darunter etwa:

- »Angaben zu jeder wesentlichen Änderung der Sicherheits- oder Umweltsysteme und -komponenten des Fahrzeugs;« (Art. 6 (1) c) RL-E)
- »Angaben zu den Gründen der Aufhebung der Zulassung eines Fahrzeugs, wenn:«
 - »das betreffende Fahrzeug unter Verstoß gegen die Anforderungen an die Zulassung von Fahrzeugen nach Unionsrecht oder nationalem Recht zugelassen wurde;« (Art. 6 (1) g) v) RL-E)
 - »die Zulassung des betreffenden Fahrzeugs aus anderen Gründen aufgehoben wurde.« (Art. 6 (1) g) vii) RL-E)

Zeitraumen ambitionierter gestalten

Gemäß Artikel 3 (4) RL-E soll die Pflicht, digitale Zulassungsbescheinigungen auszustellen, erst vier Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie gelten. Damit wäre praktisch nicht vor 2031 mit einem flächendeckenden Rollout des digitalen Fahrzeugscheins zu rechnen. Dies ist angesichts der zurecht hohen öffentlichen Erwartung an eine effektive und digitale öffentliche Verwaltung und ein effizientes Verkehrssystem deutlich zu spät. Die Übergangsfrist sollte daher auf ein Jahr nach Inkrafttreten reduziert werden.

Vor dem Hintergrund der seit Juli 2024 für alle neu produzierten Fahrzeuge verpflichtenden UNECE R156 (Software-Update-Management) / R155 (Cyber Security Management) und der in Europa dazu geltenden ISO 24089, werden Automobilhersteller verstärkt Over-the-Air (OTA) Software-Updates in Fahrzeuge einspielen. Diese können relevant für die Typgenehmigung sein und damit Bestandteil der digitalen Zulassungsbescheinigung. Ein durchgängiger Prozess von Software-Änderungen, über die digitale Homologation / Typgenehmigung bis hin zum OTA und der Anpassung der digitalen Zulassungsbescheinigung muss daher höchste Priorität haben.

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

Herausgeber

Bitkom e.V.

Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

Ansprechpartner

Felix Lennart Hake | Bereichsleiter Mobility & Aviation

T +49 30 27576-243 | f.hake@bitkom.org

Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Intelligente Mobilität

Copyright

Bitkom 2025

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.