



RS-Nummer: TE2026-023.sac

Ansprechpartner: Uwe Schmidt

Datum: 25.03.2026

Telefon: 03727 92228

Kategorie: Technik

E-Mail: [uwe.schmidt@kfz-sachsen-west.de](mailto:uwe.schmidt@kfz-sachsen-west.de)

## Delegierter Rechtsakt zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 – Finale Annahme der EU-Kommission des Anhang X betreffend OBD-, Reparatur- und Wartungsinformationen sowie Cybersicherer Zugang zu OBD-Informationen

Die Europäische Kommission hat den delegierten Rechtsakt zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 final angenommen, mit dem der Anhang X umfassend überarbeitet wird. Ziel des delegierten Rechtsakts ist es, den Zugang zu OBD-Informationen sowie zu Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI) technisch zu modernisieren, an neue Fahrzeugtechnologien anzupassen und zugleich einen unionsweit geregelten Rahmen für einen sicheren, aber weiterhin diskriminierungsfreien Zugang unabhängiger Marktteilnehmer zu schaffen.

Bereits die Neufassung der Einleitung von Anhang X verdeutlicht die künftige Ausrichtung: Die technischen Anforderungen an den Zugang zu OBD- und RMI-Informationen gelten ausdrücklich unabhängig von der jeweiligen Antriebsart des Fahrzeugs. Damit wird klargestellt, dass die Vorgaben nicht mehr primär auf konventionelle Verbrenner zugeschnitten sind, sondern gleichermaßen auch für elektrisch angetriebene Fahrzeuge und andere alternative Antriebskonzepte gelten.

Zugleich wird die Bezugnahme auf die technischen Standards für den standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen aktualisiert. Künftig wird die Konformität insbesondere an den einschlägigen Teilen der EN ISO 18541 in der Fassung 2021 beziehungsweise – für den schweren Nutzfahrzeugbereich – 2018 gemessen. Damit wird der regulatorische Rahmen an den aktuellen Stand der Normung angepasst und stärker harmonisiert.

Inhaltlich wird der Katalog der vom Hersteller bereitzustellenden Informationen deutlich präzisiert und erweitert. Die Reparatur- und Wartungsinformationen müssen künftig unter anderem eine eindeutige Identifikation des Fahrzeugs sowie die daraus resultierende Liste der werkseitig verbauten Optionen, Systeme, Komponenten, selbstständigen technischen Einheiten, Teile oder Ausrüstungen enthalten. Diese Präzisierung ist von erheblicher praktischer Bedeutung, weil dadurch die fahrzeugindividuelle Zuordnung von Reparaturinformationen verbessert wird.

Besondere Relevanz kommt der Neufassung der Anforderungen an Diagnoseinformationen zu. Künftig müssen die Hersteller Informationen zu Systemen, Bauteilen, Ausrüstung und Diagnose einschließlich minimaler und maximaler theoretischer Messwerte bereitstellen. Dies gilt ausdrücklich auch für Informationen über Funktionen und Fähigkeiten, die für die Kalibrierung und Instandsetzung von Advanced Driver Assistance Systems (ADAS), Automated Driving Systems (ADS) sowie Driver Control Assistance Systems (DCAS) und deren zugehörige Komponenten erforderlich sind. Damit reagiert die Kommission auf die technische Entwicklung moderner Fahrzeuge, deren Reparatur ohne präzise



Kalibrierungs- und Diagnosedaten zunehmend nicht mehr sachgerecht möglich ist.

Erweitert werden zudem die Vorgaben zu Softwareinformationen. Künftig müssen Hersteller nicht nur offenlegen, ob für eine konkrete Reparatur- oder Wartungsmaßnahme ein Software-Update oder eine Variantencodierung erforderlich ist, sondern auch die Informationen bereitstellen, die zur Identifizierung des richtigen Software-Updates oder der richtigen Variantencodierung für das betroffene System oder Bauteil notwendig sind. Nur dann, wenn die Bestimmung der korrekten Softwareversion zwingend eine Backend-Verbindung voraussetzt, entfällt ausnahmsweise die Pflicht, diese Zuordnungsinformation vollständig auf der Website zu veröffentlichen.

Auch im Bereich herstellerspezifischer Werkzeuge und Kalibrierungsausrüstung wird der Informationsumfang konkretisiert. Hersteller müssen künftig umfassender offenlegen, welche proprietären Werkzeuge, zusätzlichen Geräte und Bedienhinweise erforderlich sind, um Kalibrierungen an Komponenten oder Systemen ordnungsgemäß durchführen zu können. Für die unabhängigen Werkstätten ist dies vor allem bei kamerabasierten Fahrassistenzsystemen, Radarsensorik und softwaregestützten Komfort- und Sicherheitssystemen von erheblicher Bedeutung.

Von besonderer Tragweite ist die Aufnahme neuer Informationspflichten im Zusammenhang mit Traktionsbatterien. Die Reparatur- und Wartungsinformationen müssen künftig auch die Informationen umfassen, die der Hersteller seinen autorisierten Partnern zur Diagnose und gegebenenfalls Reparatur von Traktionsbatteriesystemen sowie deren austauschbaren Einheiten einschließlich Batteriemodulen bereitstellt oder selbst verwendet. Hinzu kommen fahrzeugspezifische Informationen für den sicheren Umgang mit Teilen und Komponenten, insbesondere zum Schutz vor elektrischen, thermischen und chemischen Gefahren, die von Traktionsbatterien ausgehen können. Damit wird ein langjähriges Defizit bei der unabhängigen Instandsetzung elektrifizierter Fahrzeuge adressiert.

Weiter gestärkt wird der Zugang zu maschinenlesbaren Diagnoseinformationen. Die in Anhang X genannten diagnostischen Beschreibungsdaten müssen künftig als elektronisch direkt verarbeitbare Datensätze bereitgestellt werden, denselben Detailgrad aufweisen wie in den herstellereigenen Diagnosetools und umfassend dokumentiert sein. Ergänzend müssen Hersteller Beschreibungen der erforderlichen Offboard- und Onboard-Interaktionen für die Durchführung sämtlicher Reparatur- und Wartungsarbeiten zur Verfügung stellen. Für Fahrzeugtypen, deren Typgenehmigung erstmals nach dem 1. September 2020 erteilt wurde, wird diese Verpflichtung besonders hervorgehoben.

Neu aufgenommen wird auch eine Pflicht zur Bereitstellung von Informationen darüber, wie proprietäre Werkzeuge und Ausrüstungen beschafft werden können. Darüber hinaus müssen Fahrzeughersteller den Herstellern von Reparaturausrüstung und Mehrmarken-Diagnosegeräten alle Informationen, technischen Spezifikationen und Benutzerhinweise zur Verfügung stellen, die für Reparatur, Wartung und Diagnose von ADAS-, ADS- und DCAS-Systemen mittels Diagnosetools erforderlich sind. Diese Informationen sind nach den vom Hersteller festgelegten, aber mit der Verordnung in Einklang stehenden Bedingungen einschließlich zulässiger Entgelte und Nutzungsbedingungen bereitzustellen.

Ein wesentlicher Teil der Novelle betrifft die Form, Struktur und Aktualität der Bereitstellung von Reparatur- und Wartungsinformationen. Die Informationen sind künftig in einem Format bereitzustellen, das eine unmittelbare elektronische Verarbeitung der Datensätze ermöglicht. Sie müssen denselben



Detaillierungsgrad aufweisen wie die Informationen, die der Hersteller selbst für Reparatur- und Wartungszwecke verwendet, und sie sind mit derselben Frequenz und zum selben Zeitpunkt zu aktualisieren, wie dies gegenüber autorisierten Händlern und Werkstätten erfolgt. Zudem sollen Informationspakete anhand technischer Anwendungsfälle strukturiert werden, sodass eine zweckgerichtete Nutzung erleichtert wird.

Besonders praxisrelevant ist ferner die Konkretisierung der Anforderungen an den Teilekatalog. Informationen über alle im Fahrzeug verbauten und anhand der Fahrgestellnummer sowie weiterer Merkmale identifizierbaren Teile, die als Ersatzteile verfügbar sind, müssen in Form maschinenlesbarer und elektronisch verarbeitbarer Datensätze in einer leicht zugänglichen Datenbank bereitgestellt werden. Diese Datenbank muss insbesondere die VIN, OE-Teilenummern, OE-Teilebezeichnungen, Gültigkeitszeiträume, Einbauattribute sowie gegebenenfalls Strukturierungsmerkmale enthalten. Sind entsprechende Informationen auch für autorisierte Händler verfügbar, müssen die Aktualisierungen darüber hinaus sämtliche Änderungen an einzelnen Fahrzeugen nach deren Produktion umfassen.

Auch die technischen Kommunikations- und Sicherheitsstandards werden modernisiert. So wird für die sichere Kommunikation auf den aktuellen Standard TLS gemäß RFC 5246 oder dessen Nachfolgestandard verwiesen. Für die gegenseitige Authentifizierung von Herstellern und unabhängigen Marktteilnehmern sind künftig Sicherheitszertifikate nach ISO/IEC 9594-8:2020 zu verwenden.

Von zentraler Bedeutung für den unabhängigen Aftermarket ist die Neufassung der Vorschriften zur Reprogrammierung von Steuergeräten, Variantencodierung und Aktivierung von Ersatzteilen. Diese Vorgänge müssen künftig mit nicht-proprietärer Hardware und ohne Abhängigkeit von Herstellerhardware möglich sein, sofern einschlägige Standards wie ISO 22900-2, SAE J2534-1, SAE J2534-2 oder TMC RP1210B eingehalten werden. Bei Ethernet-basierter Durchführung ist ISO 22900-2 oder J2534-2 maßgeblich. Hersteller müssen entweder eine Validierung unabhängig entwickelter Vehicle Communication Interfaces (VCI) anbieten oder die dafür notwendigen Informationen sowie gegebenenfalls spezielle Hardware leihweise zur Verfügung stellen. Zwar dürfen hierfür angemessene und verhältnismäßige Gebühren erhoben werden, diese dürfen aber die Nutzung nicht faktisch verhindern.

Ergänzend werden neue Pflichten eingeführt, um unabhängigen Diagnosetoolherstellern künftig entweder die erforderliche Software beziehungsweise Webservice-Schnittstellen oder die notwendigen Informationen, Prozesse und Ressourcen zur Umsetzung von Variantencodierung, Teileanlernung und Steuergeräte-Reprogrammierung in ihren eigenen Mehrmarkenlösungen bereitzustellen. Für diese neuen Verpflichtungen gelten gestaffelte Übergangsfristen, insbesondere für ältere Fahrzeugtypen sowie für softwareupdateabhängige Vorgänge. Bis diese Verpflichtungen vollständig umgesetzt sind, muss der Zugang zu herstellereigener Diagnosehardware und -software für Remote-Service-Anbieter zu denselben Gebühren und Bedingungen möglich sein, wie sie für unabhängige Werkstätten gelten.

Eine weitere wichtige Änderung besteht darin, dass OBD- und Reparaturinformationen spätestens ab dem Zeitpunkt der Markteinführung des Fahrzeugs verfügbar sein müssen. Damit soll verhindert werden, dass unabhängige Marktteilnehmer erst mit erheblicher zeitlicher Verzögerung Zugang zu Informationen für neue Modelle erhalten.



Besonders weitreichend ist die Einführung eines neuen Appendix 4, der die Bedingungen und Verfahren für den sicheren Zugang zu OBD-Informationen festlegt. Dort wird erstmals detailliert geregelt, unter welchen Voraussetzungen Hersteller Authentifizierung, Konnektivität, Nachverfolgbarkeit und Cybersicherheitsanforderungen verlangen dürfen.

Danach dürfen Hersteller in bestimmten Fällen die Authentifizierung des Diagnosetools, des unabhängigen Marktteilnehmers oder sogar des jeweiligen Mitarbeiters verlangen. Maßgeblich ist dabei stets die Art des Zugriffs. Für einfache, im Wesentlichen lesende Vorgänge – etwa das Auslesen der VIN oder von Fehlercodes – sind solche Anforderungen grundsätzlich nicht zulässig. Geht der Zugriff jedoch mit Eingriffen in das Fahrzeug einher oder betrifft er gar Softwareänderungen beziehungsweise dauerhafte Konfigurationsänderungen, können weitergehende Authentifizierungsanforderungen gestellt werden.

Ergänzend dürfen Hersteller unter bestimmten Voraussetzungen verlangen, dass der Zugriff über eine Verbindung zwischen Diagnosetool, Server des Diagnosetoolherstellers und Herstellerserver erfolgt. Bei besonders sensiblen Eingriffen, etwa bei Reprogrammierung oder Variantencodierung, kann sogar eine kontinuierliche Online-Verbindung vorgeschrieben werden. Gleichzeitig wird jedoch klargestellt, dass diese Anforderungen nicht über das hinausgehen dürfen, was zur Erreichung von Cybersicherheitszielen notwendig und verhältnismäßig ist.

Auch Anforderungen an die Rückverfolgbarkeit von Zugriffen werden ausdrücklich geregelt. Diagnosetoolhersteller können verpflichtet werden, etwa die VIN, die Werkzeugkennung, ausgeführte Diagnosejobs, verwendete Parameter und Zeitstempel zu speichern. Bei besonders sensiblen softwarebezogenen Eingriffen können darüber hinaus Ergebnisse von Netzwerktopologie-Inspektionen, der initiale Fahrzeugzustand, die verwendeten Softwarestände sowie Ergebnisse von Routinen und Abschlussprüfungen erfasst werden. Gleichzeitig enthält der Rechtsakt Schranken für den Zugriff der Fahrzeughersteller auf diese Daten. Ein solcher Zugriff ist nur in eng definierten Fällen zulässig, etwa bei Verdacht auf schweren Missbrauch, im Rahmen von Produkthaftungs- oder Gewährleistungsfällen sowie zur Untersuchung von Cybersicherheits- oder Manipulationsvorfällen.

Für unabhängige Marktteilnehmer besonders bedeutsam ist, dass Hersteller den Zugang nicht über die im neuen Appendix 4 ausdrücklich geregelten Beschränkungen hinaus einschränken dürfen. Außerdem dürfen sie unabhängige Marktteilnehmer nicht schlechter stellen als ihre autorisierten Partner oder ihre eigenen internen Reparaturstrukturen. Auch die an Diagnosetools gestellten Sicherheitsanforderungen müssen diskriminierungsfrei sein und dürfen nicht über die Anforderungen hinausgehen, die für die eigene Herstellerorganisation oder deren Zulieferer gelten.

Im Zusammenhang mit der Autorisierung werden Mindestkriterien eingeführt. So kann verlangt werden, dass unabhängige Betreiber über eine ausreichende Haftpflichtversicherung verfügen und eine legitime Geschäftstätigkeit im Automobilsektor nachweisen. In bestimmten Fällen kann auch der Nachweis eines Beschäftigungsverhältnisses und eines gültigen Ausweisdokuments des betreffenden Mitarbeiters verlangt werden. Die Ausstellung entsprechender Berechtigungszertifikate erfolgt über Trust Center und Konformitätsbewertungsstellen nach näher geregelten Verfahren.

Besonders hervorzuheben ist die Mandatierung des OBD-Forums, welches eine koordinierende und



beratende Rolle zugewiesen bekommt. Dieses Forum soll die Anwendung der Authentifizierungs-, Autorisierungs-, Zugangs- und Suspendierungsverfahren begleiten, die Kommission beraten und bei Auslegungs- und Umsetzungsfragen unterstützen. Dass dieses Forum mandatiert wurde, ist maßgeblich auf die Bemühungen des ZDK und den zuständigen Ministerien auf Bundesebene, als auch Verhandlungen mit dem europäischen Dachverband der Fahrzeughersteller zurückzuführen. Der ZDK wird das Forum, das alsbald gegründet werden soll, gemeinsam mit seinem europäischen Dachverband AME (Automotive Mobility Europe) als Gründungsmitglied vorantreiben.

Insgesamt führt die Änderung von Anhang X zu einer tiefgreifenden Neujustierung des Zugangsregimes. Einerseits werden Informationspflichten der Hersteller insbesondere in den Bereichen Software, ADAS-Kalibrierung, Batteriereparatur, Teileidentifikation und elektronisch verarbeitbare Datensätze deutlich ausgebaut. Andererseits wird ein unionsrechtlich strukturierter Rahmen für Cybersicherheitsmaßnahmen geschaffen. Entscheidend für die weitere Bewertung wird sein, dass diese Sicherheitsvorgaben in der praktischen Umsetzung nicht dazu genutzt werden, den diskriminierungsfreien Zugang unabhängiger Marktteilnehmer faktisch zu erschweren oder neue Abhängigkeiten von Herstellerinfrastrukturen zu schaffen.

Hinsichtlich der praktischen Umsetzung wird der ZDK für Kfz-Betriebe einen Leitfaden erstellen. Das OBD-Forum soll diesen zum besseren Verständnis der Regulierung erarbeiten.

Schlussweg ist der delegierte Rechtsakt als großer Erfolg für den Reparaturssektor zu werten und insbesondere auch auf die politische Arbeit des ZDK zurückzuführen.

Der ZDK wird die praktische Umsetzung dieses Rechtsakts eng begleiten, sich aktiv in die Ausgestaltung der neuen Verfahren – insbesondere im OBD-Forum – einbringen und mit Nachdruck darauf hinwirken, dass der diskriminierungsfreie Zugang zu Fahrzeugdaten und -funktionen auch unter den neuen Cybersicherheitsanforderungen vollumfänglich gewährleistet bleibt.

Anlagen: Entwurf: Delegierter Rechtsakt (EU) 2018/858,  
Entwurf: Anhang X der Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858

### Anlage

Anhang\_X | PDF  
Delegated\_Act | PDF