

Brüssel, den 1. April 2026
(OR. en)

7952/26

ENT 62
MI 311
COMPET 398
IND 227
TRANS 197
CONSOM 109
DELECT 65

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	23. März 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	C(2026) 1811 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 23.3.2026 zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich des standardisierten Zugangs zu Fahrzeug-OBD-Informationen und zu Reparatur- und Wartungsinformationen sowie der Anforderungen und Verfahren für den sicheren Zugang zu OBD-Informationen

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument C(2026) 1811 final.

Anl.: C(2026) 1811 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 23.3.2026
C(2026) 1811 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 23.3.2026

zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich des standardisierten Zugangs zu Fahrzeug-OB-D-Informationen und zu Reparatur- und Wartungsinformationen sowie der Anforderungen und Verfahren für den sicheren Zugang zu OB-D-Informationen

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Gemäß der Verordnung (EU) 2018/858¹ sind die Hersteller verpflichtet, unabhängigen Wirtschaftsakteuren uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen, Diagnose- und anderen Geräten und Instrumenten einschließlich der vollständigen Referenzinformationen und verfügbaren Downloads für die zu verwendende Software sowie zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen zu gewähren. Die besonderen Anforderungen und Regelungen für diesen Zugang sind in Anhang X der genannten Verordnung festgelegt.

Andererseits müssen die Hersteller gemäß der Verordnung (EU) 2019/2144² (Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit) sicherstellen, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten die geltenden Anforderungen an den Schutz gegen Cyberangriffe³ erfüllen. Die entsprechenden Anforderungen wurden mit der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1398 der Kommission⁴ unter Bezugnahme auf die UN-Regelung Nr. 155 eingeführt. Diese UN-Regelung sieht allerdings ausdrücklich vor, dass sie „unbeschadet anderer [...] regionaler oder nationaler Rechtsvorschriften [gilt], die den Zugang befugter Parteien zu dem Fahrzeug, dessen Daten, Funktionen und Ressourcen sowie die Zugangsbedingungen regeln“. Daher konnte die Anwendung dieser Cybersicherheitsvorschriften keine Maßnahme rechtfertigen, die in einer Beschränkung des Zugangs zu Fahrzeug-OBD-Informationen resultierte, die in der Verordnung (EU) 2018/858 nicht ausdrücklich vorgesehen war.

In seinem Urteil in der Rechtssache C-296/22, A.T.U. Auto-Teile-Unger und Carglass, vom 5. Oktober 2023 bestätigte der Europäische Gerichtshof diese Auslegung und stellte fest, dass Fahrzeughersteller den Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen nicht von anderen als den in der Verordnung (EU) 2018/858 vorgesehenen Bedingungen abhängig machen dürfen. Der Gerichtshof hat außerdem bestätigt, dass die technischen Anforderungen an die Cybersicherheit von Fahrzeugen (UN-Regelung Nr. 155) die Typgenehmigungsanforderungen im Hinblick auf den Zugang zu Fahrzeugdaten, wie sie beispielsweise in Anhang X der Verordnung (EU) 2018/858 enthalten sind, unberührt lassen.

Die bestehenden Rechtsvorschriften hindern die Fahrzeughersteller daran, wirksame Maßnahmen zum Schutz des Fahrzeugs gegen Cyberangriffe im Zusammenhang mit dem Zugang zu OBD-Informationen anzuwenden. Um den sicheren Zugang zu OBD-

¹ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG. <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/2024-07-01>.

² Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/2026-01-07>.

³ Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe d der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit.

⁴ Delegierte Verordnung (EU) 2022/1398 der Kommission vom 8. Juni 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates, um dem technischen Fortschritt und den regulatorischen Entwicklungen in Bezug auf die Änderungen der im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa angenommenen Regelungen für Fahrzeuge Rechnung zu tragen, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1398/oj.

Informationen sicherzustellen, muss daher der Anhang X dieser Verordnung dahin gehend geändert werden, dass die Maßnahmen im Einzelnen angegeben werden, die Fahrzeughersteller zu diesem Zweck ergreifen dürfen, wobei den Cybersicherheitsanforderungen der Verordnung (EU) 2019/2144 Rechnung zu tragen ist.

Darüber hinaus sollten die Bestimmungen des Anhangs X aktualisiert und präzisiert werden, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und insbesondere schnellere Softwareaktualisierungen durch unabhängige Marktteilnehmer sowie die Reparatur und Wartung von Fahrzeugbatterien und Fahrzeugen mit fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen zu erleichtern und den gleichberechtigten Zugang zu OBD-Informationen auf anderem Wege als über den genormten Anschluss zu gewährleisten. Die neuen Maßnahmen dürften die Reparierbarkeit erheblich verbessern und die Reparaturkosten für Elektrofahrzeuge senken. Diese Initiative wurde in dem kürzlich angenommenen Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie angekündigt, mit dem die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge beschleunigt werden soll.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Bei der Ausarbeitung dieses Rechtsakts konsultierte die Kommission die Mitgliedstaaten und Interessenträger, einschließlich der einschlägigen EU-Organisationen unabhängiger Wirtschaftsakteure, in den Sitzungen der Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“ vom 17. März 2025, 12. Juni 2025 und 19. Januar 2026.

Die Vertreter der Mitgliedstaaten billigten den Entwurf des Rechtsakts auf der Sitzung der Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten am 28. Januar 2026.

In Übereinstimmung mit den Regelungen für eine bessere Rechtsetzung wurde der delegierte Rechtsakt auf dem Portal „Ihre Meinung zählt“ für einen vierwöchigen Rückmeldungszeitraum zwischen dem 4. November 2025 und 2. Dezember 2025 veröffentlicht. Insgesamt nahmen 54 Interessenträger Stellung. Die Kommission hat alle eingegangenen Stellungnahmen sorgfältig geprüft und zur Kenntnis genommen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Die Rechtsgrundlage für diesen delegierten Rechtsakt ist Artikel 61 Absatz 11 der Verordnung (EU) 2018/858.

Mit der Delegierten Verordnung werden Anhang X Nummern 1, 2, 6 und 7 geändert, um die für die Reparatur und Wartung von Fahrzeugbatterien und fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen erforderlichen Informationsanforderungen und die Anforderungen an den Austausch der einschlägigen Informationen mit Datenanbietern zu präzisieren und zu spezifizieren. Durch diese Änderungen werden außerdem die Umprogrammierung der Steuergeräte und die Bereitstellung der OBD-Informationen auf anderem Wege als über den OBD-Port ermöglicht.

Die Delegierte Verordnung enthält zudem Änderungen der derzeitigen Anlagen 2 und 3 sowie eine neue Anlage 4, in der insbesondere die Bedingungen und Verfahren für die Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf den Zugang zu OBD-Informationen festgelegt sind.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 23.3.2026

zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich des standardisierten Zugangs zu Fahrzeug-OB-D-Informationen und zu Reparatur- und Wartungsinformationen sowie der Anforderungen und Verfahren für den sicheren Zugang zu OB-D-Informationen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG⁵, insbesondere auf Artikel 61 Absatz 11,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 sind die Fahrzeughersteller verpflichtet, unabhängigen Wirtschaftsakteuren uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Fahrzeug-OB-D-Informationen, Diagnose- und anderen Geräten und Instrumenten einschließlich der vollständigen Referenzinformationen und verfügbaren Downloads für die zu verwendende Software sowie zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen zu gewähren.
- (2) Gemäß Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ (Cybersicherheitsvorschriften der Union) müssen die Hersteller die geltenden Anforderungen an den Schutz von Fahrzeugen gegen Cyberangriffe erfüllen. Den hierfür festgelegten technischen Anforderungen und Prüfverfahren liegen die Anforderungen der UN-Regelung Nr. 155 zugrunde⁷.
- (3) Gemäß der UN-Regelung Nr. 155 gelten die darin vorgesehenen technischen Anforderungen und Prüfverfahren jedoch unbeschadet der Unionsvorschriften, die den Zugang befugter Parteien zu dem Fahrzeug, dessen Daten, Funktionen und Ressourcen sowie die Zugangsbedingungen regeln.

⁵ ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>.

⁶ Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>.

⁷ ABl. L 82 vom 9.3.2021, S. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj>.

- (4) Gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 darf ein Fahrzeughersteller den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen sowie zu OBD-Informationen, einschließlich des Schreibzugriffs auf diese Informationen, seitens unabhängiger Wirtschaftsakteure nicht von anderen als den in dieser Verordnung vorgesehenen Bedingungen – etwa aus Gründen der Cybersicherheit – abhängig machen.
- (5) Der Rechtsrahmen der Union für Cybersicherheitsmaßnahmen, die im Hinblick auf den Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen anzuwenden sind, ist unvollständig. Die Cybersicherheitsvorschriften der Union verpflichten die Hersteller, Fahrzeuge gegen Cyberangriffe zu schützen, beschränken jedoch die Wirkung der technischen Anforderungen, die die im Hinblick auf den Zugang zu Fahrzeugdaten anzuwendenden Maßnahmen festlegen. Andererseits tragen die Vorschriften über den Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen der Cybersicherheit nicht ausreichend Rechnung. Infolgedessen sehen sich die Fahrzeughersteller erheblichen rechtlichen Beschränkungen gegenüber, die sie daran hindern, wirksame Maßnahmen zum Schutz des Fahrzeugs gegen Cyberangriffe im Zusammenhang mit dem Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen anzuwenden.
- (6) Daher muss sichergestellt werden, dass die Fahrzeughersteller wirksame und verhältnismäßige Cybersicherheitsmaßnahmen anwenden und gleichzeitig Zugang zu OBD-Informationen gewähren dürfen.
- (7) Die Zunahme von Cybersicherheitsbedrohungen und die damit zusammenhängende Annahme der Unionsvorschriften, nach denen die Fahrzeughersteller verpflichtet sind, Fahrzeuge gegen Cyberangriffe zu schützen, stellen technische bzw. regulatorische Entwicklungen dar, die entsprechende Änderungen des Anhangs X rechtfertigen.
- (8) Damit die Hersteller in der Lage sind, diesen Bedrohungen zu begegnen, und gleichzeitig der wirksame Zugang unabhängiger Wirtschaftsakteure zu Fahrzeug-OBD-Informationen aufrechterhalten bleibt, sollte die Verordnung (EU) 2018/858 die Bedingungen und Verfahren enthalten, nach denen sich die Fahrzeughersteller richten können, um den sicheren Zugang unabhängiger Wirtschaftsakteure zu OBD-Informationen sicherzustellen.
- (9) Je nach Art und Implikationen des angestrebten Zugangs sollte es den Fahrzeugherstellern gestattet sein, von den Herstellern von für den Zugang zu OBD-Informationen verwendeten Diagnosegeräten die Authentifizierung des Diagnosegeräts und des um Zugang ersuchenden unabhängigen Wirtschaftsakteurs (bzw. seiner Mitarbeiter) zu verlangen und die Rückverfolgbarkeit sicherzustellen, indem sie die einschlägigen Informationen über diesen Zugang aufzeichnen und speichern. In bestimmten Fällen sollte es ihnen auch gestattet sein, eine Verbindung mit dem Server des Fahrzeugherstellers zu verlangen.
- (10) Zum Schutz gleicher Wettbewerbsbedingungen sollten die Informationen über die unabhängigen Wirtschaftsakteure, die um Zugang zu den Fahrzeug-OBD-Informationen ersuchen, pseudonymisiert werden.
- (11) Damit die Fahrzeughersteller im Einklang mit den geltenden Vorschriften über die Cybersicherheit von Fahrzeugen wechselseitige Abhängigkeiten bewältigen können, sollte es ihnen gestattet sein, zu überprüfen, ob die Diagnosegeräte und ihre Hersteller die einschlägigen Cybersicherheitsnormen erfüllen und die einschlägigen Sicherheitsimplementierungen aufweisen.
- (12) Im Falle von Cybersicherheitsvorfällen, schwerwiegendem Missbrauch oder Vorfällen, die die Haftung des Fahrzeugherstellers ins Spiel bringen, sollten die

Fahrzeughersteller die Möglichkeit haben, Informationen über bestimmte Fälle des Zugangs zu einem Gerät einzuholen und den Zugang dazu gegebenenfalls – unter Aufsicht der Genehmigungsbehörde – vorübergehend auszusetzen sowie Informationen über den betreffenden unabhängigen Wirtschaftsakteur (bzw. seine Mitarbeiter) einzuholen.

- (13) Die Fahrzeughersteller sollten den Herstellern universeller Diagnosegeräte rechtzeitig vor dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs alle erforderlichen technischen Informationen zur Verfügung stellen, damit diese Gerätehersteller unabhängigen Reparaturunternehmen angemessene Dienstleistungen erbringen können.
- (14) Zusätzlich zu den Bedingungen und Verfahren für den sicheren Zugang zu OBD-Informationen sollte diese Verordnung unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts den Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen sowie Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI) weiter erleichtern.
- (15) Die Liste der von den Fahrzeugherstellern bereitzustellenden Informationen sollte präzisiert und aktualisiert werden, insbesondere unter Berücksichtigung der Erfordernisse im Zusammenhang mit der Reparatur und Wartung von Fahrzeugbatterien und neuen Fahrerassistenzsystemen.
- (16) Wenn Fahrzeughersteller für die Zwecke des Zugangs zu Fahrzeug-OBD-Informationen, der Diagnose, Reparatur und Wartung, der Überwachung und der Inspektion den Zugang zum bordeigenen Datenstrom auf andere Weise als über die serielle Schnittstelle des genormten Steckverbinders ermöglichen, sollten alle unabhängigen Marktteilnehmer unter nichtdiskriminierenden Bedingungen denselben Zugang und dieselben Informationen erhalten.
- (17) In Anerkennung der Rolle von Datenanbietern, wenn es darum geht, die Reparatur und Wartung von Fahrzeugen zu erleichtern, sollten die Anforderungen an die Weitergabe von Informationen durch die Fahrzeughersteller weiter präzisiert werden.
- (18) Damit unabhängige Reparaturbetriebe Fahrzeugsteuergeräte unter denselben Bedingungen wie Fahrzeughersteller und Vertragswerkstätten umprogrammieren können, müssen zusätzliche Anforderungen an die Hersteller festgelegt werden, damit sie unabhängigen Herstellern von Diagnosegeräten spezifische Software oder Informationen zur Verfügung stellen.
- (19) Die Erfüllung dieser Anforderungen setzt jedoch voraus, dass die Fahrzeughersteller wichtige vorbereitende Maßnahmen ergreifen, weshalb die Anwendung dieser Anforderungen verschoben werden sollte, um eine angemessene Vorlaufzeit vorzusehen.
- (20) Diese Verordnung gilt unbeschadet der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁹. Die Pflichten der Hersteller in Bezug auf die Bereitstellung

⁸ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (Text von Bedeutung für den EWR), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/2016-05-04>.

⁹ Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation) ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/58/2009-12-19>.

des Zugangs zu Fahrzeug-OB-D-Informationen für unabhängige Wirtschaftsakteure gemäß dieser Verordnung lassen insbesondere die Rechte der betroffenen Personen sowie die Pflichten der Fahrzeughersteller, der Hersteller von Diagnosegeräten und der unabhängigen Wirtschaftsakteure unberührt.

(21) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ angehört und hat am 20. Februar 2026 eine Stellungnahme abgegeben¹¹.

(22) Die Verordnung (EU) 2018/858 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang X der Verordnung (EU) 2018/858 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 23.3.2026

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

¹⁰ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>.

¹¹ https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/stellungnahmen-des-edsb_de.