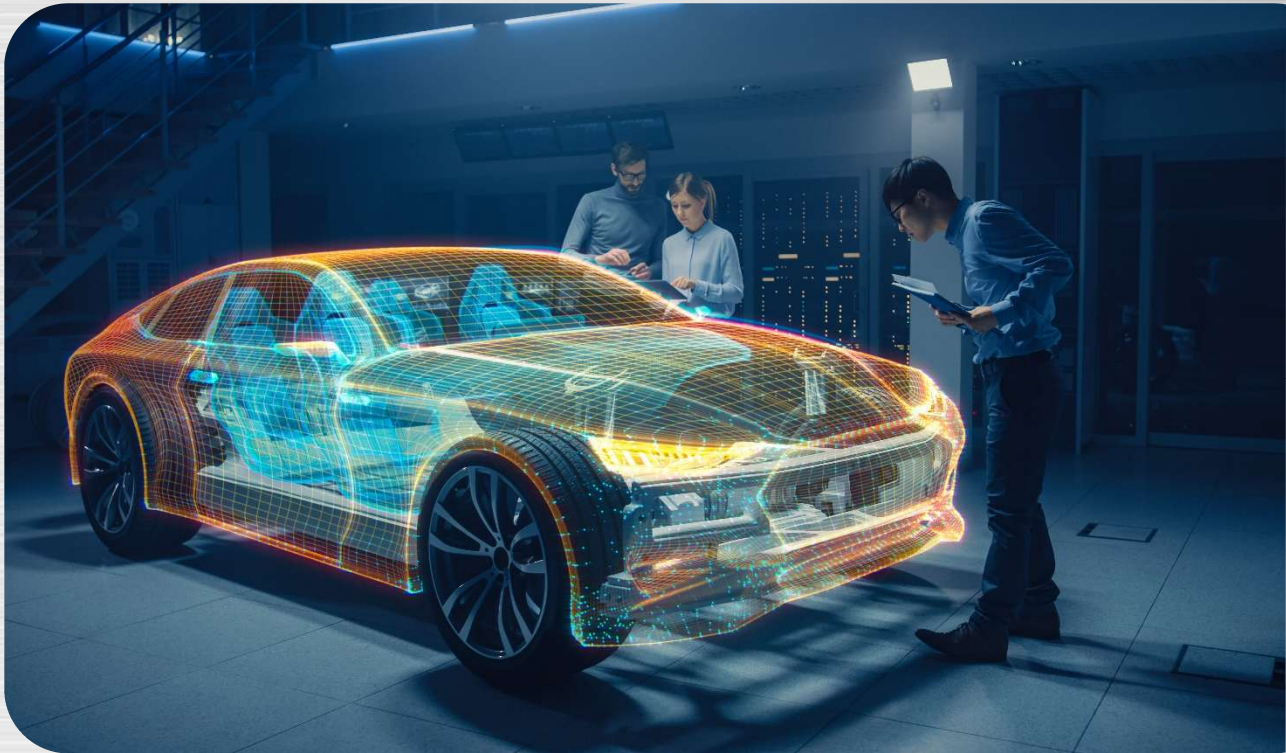


# Stellungnahme zum Entwurf eines Durchführungsrechtsakts zum Zu- gang zum digitalen Batteriepass – (EU) 2023/1542



Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die individuelle Straßenmobilität und nachhaltige Entwicklung miteinander verbindet. Der Handel mit Kraftfahrzeugen und umfangreiche Service- und Reparaturleistungen sind unser tägliches Handwerk und unerlässlich für den sicheren und umweltfreundlichen Betrieb von **70 Millionen** zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern. Mit ca. **470.000 Arbeitsplätzen** sind unsere nahezu **40.000 Betriebe** des Kfz-Gewerbes ein entscheidender Wirtschaftsfaktor.

Das Kfz-Gewerbe begrüßt grundsätzlich, dass der vorliegende Entwurf eines Durchführungsrechtsakts zum Zugang zum digitalen Batteriepass der Verordnung (EU) 2023/1542 Kfz-nahe Akteure wie Reparatur-, Wartungs-, Wiederverwendungs-, Remanufacturing- und Recyclingbetriebe als Personen mit berechtigtem Interesse am Batteriepass anerkennt. Der Entwurf bleibt jedoch an einer entscheidenden Stelle unzureichend: Er regelt nahezu ausschließlich den **lesenden Zugriff** auf Batteriepassdaten, nicht aber den für die Praxis zwingend erforderlichen **schreibenden Zugang** durch qualifizierte Kfz-Betriebe.

### **Kfz-Betriebe müssen ausdrücklich als berechtigte Akteure anerkannt werden**

Kfz-Betriebe sind im Lebenszyklus von Elektrofahrzeugbatterien zentrale Marktakteure. Sie diagnostizieren Hochvoltbatterien, führen Wartungs- und Reparaturarbeiten durch, tauschen Module oder Komponenten, bewerten den Batteriezustand, bereiten Fahrzeuge für den Weiterverkauf vor und dokumentieren sicherheitsrelevante Eingriffe. Der Entwurf erkennt zwar „battery repair operators“ an und definiert diese als natürliche oder juristische Personen, die Reparatur- oder Wartungsleistungen an Batterien erbringen, unabhängig davon, ob sie herstellergebunden oder unabhängig tätig sind. Das ist richtig und muss beibehalten werden.

Aus Sicht des Kfz-Gewerbes sollte jedoch klargestellt werden, dass **Kfz-Meisterbetriebe, freie Werkstätten, markengebundene Betriebe, Karosserie- und Lackierbetriebe mit Hochvoltqualifikation sowie qualifizierte Pannen- und Bergungsdienste** unter diese Kategorie fallen, sofern sie Arbeiten an Elektrofahrzeugen oder Hochvoltspeichern durchführen.

### **Lesender Zugriff allein reicht nicht aus**

Der Entwurf sieht vor, dass bestimmte Akteure Informationen herunterladen und nutzen dürfen, insbesondere zur Bewertung von Status, Restwert und weiterer Verwendbarkeit der Batterie sowie zur Vorbereitung von Wiederverwendung, Repurposing, Remanufacturing oder Recycling. Das ist notwendig, aber nicht ausreichend.

In der Werkstattpraxis entstehen nach jedem relevanten Eingriff neue Tatsachen über die konkrete Batterie. Dazu gehören insbesondere:

- durchgeführte Reparaturen,
- Austausch von Modulen, Zellblöcken, Steuergeräten oder Sensorik,
- Softwarestände und Kalibrierungen,
- sicherheitsrelevante Befunde,
- Diagnoseergebnisse zum State of Health,
- Isolations- und Dichtheitsprüfungen,
- Unfall-, Brand-, Wasser- oder Tiefentladeereignisse,
- Einstufungen zur Weiterverwendung, Second-Life-Fähigkeit oder Recyclingnotwendigkeit.

Wenn diese Informationen nicht in den Batteriepass zurückgeschrieben werden können, bleibt der Batteriepass unvollständig. Er würde dann zwar ursprüngliche Hersteller- und Modelldaten enthalten, aber nicht den tatsächlichen Lebenslauf der individuellen Batterie abbilden.

## **Schreibender Zugang als Schlüssel für die praxisnahe Umsetzung des Batteriepasses**

Der Batteriepass soll nicht nur Transparenz schaffen, sondern auch sichere Nutzung, Reparatur, Wiederverwendung und Entsorgung ermöglichen. Gerade Hochvoltbatterien weisen erhebliche Sicherheitsrisiken auf, wenn Vorereignisse oder Eingriffe nicht dokumentiert sind. Dazu zählen thermische Ereignisse, mechanische Beschädigungen, unsachgemäße Reparaturen, Wassereintritt oder kritische Diagnosebefunde.

Ein späterer Reparaturbetrieb, Sachverständiger, Gebrauchtwagenkäufer, Second-Life-Anbieter oder Verwerter muss erkennen können, ob eine Batterie sicher weiterverwendet werden kann. Ohne schreibenden Zugriff für qualifizierte Kfz-Betriebe besteht die Gefahr, dass sicherheitsrelevante Informationen außerhalb des Batteriepasses verbleiben oder nur in proprietären Herstellersystemen gespeichert werden. Das widerspricht dem Ziel eines funktionsfähigen, digitalen Batteriepasses.

## Schreibender Zugang ist Voraussetzung für fairen Wettbewerb

Ein rein lesender Zugang könnte die gleichberechtigte Einbindung unabhängiger Marktteilnehmer in die Umsetzung des Batteriepasses erschweren. Sofern Einträge ausschließlich durch Hersteller oder herstellernahe Systeme vorgenommen werden können, besteht das Risiko einseitiger Datenstrukturen. Für eine transparente Nachvollziehbarkeit des Batterielebenszyklus sowie eine praxisgerechte und vollständige Dokumentation wäre es daher sinnvoll, dass auch qualifizierte Service- und Reparaturbetriebe ihre fachgerecht erbrachten Leistungen nachvollziehbar im Batteriepass hinterlegen können. Dies gilt ebenso für autorisierte Betriebe, sofern sie Fahrzeuge oder Batteriesysteme anderer Marken betreuen. Dadurch ließe sich die Transparenz über Wartung, Reparatur, Wiederverwendung und den gesamten Lebenszyklus der Batterie stärken. Das hätte erhebliche Folgen:

- Reparatur- und Wartungshistorien blieben unvollständig oder gar nicht vorhanden
- Der Restwert einer Batterie könnte verzerrt werden.
- Kunden würden faktisch in Herstellerökosysteme gelenkt.
- Second-Life- und Recyclingakteure erhielten kein vollständiges Bild.
- Die Gleichwertigkeit freier und markengebundener Reparaturleistungen würde unterlaufen.

Der Batteriepass darf daher nicht zu einem geschlossenen Herstellerinstrument werden, da dies die praktische Nutzbarkeit des Batteriepasses einschränken würde. Er muss ein neutraler, interoperabler Lebenslauf der Batterie sein.

## Schreibender Zugriff dient der Kreislaufwirtschaft

Der Entwurf nennt ausdrücklich Zwecke wie Bewertung des Batteriestatus, Restwertbestimmung, Wiederverwendung, Repurposing, Remanufacturing und Recycling. Diese Zwecke können nur erreicht werden, wenn relevante Lebenszyklusdaten fortlaufend aktualisiert werden.

Für eine funktionierende Kreislaufwirtschaft ist entscheidend, dass der tatsächliche Zustand einer Batterie nachvollziehbar dokumentiert wird. Kfz-Betriebe sind die Akteure, die diese Zustandsinformationen in großer Zahl und dezentral im Markt erheben. Sie sind damit nicht nur Nutzer des Batteriepasses, sondern notwendige Datenlieferanten.

Ohne schreibenden Zugang drohen Informationslücken im Batterielebenszyklus zwischen Erstzulassung, Werkstattaufenthalt, Weiterverkauf, Unfallinstandsetzung, Demontage und Second-Life-Nutzung. Diese Lücken reduzieren die Sinnhaftigkeit des Batteriepasses erheblich, insbesondere für die sichere Wiederverwendung von Batterien in Second-Life-Anwendungen oder im Recyclingprozess ist

eine vollständige und kontinuierliche Dokumentation des Zustands, der Nutzungshistorie und durchgeführter Maßnahmen von zentraler Bedeutung.

## Geschäftsgeheimnisse können durch abgestufte Rechte geschützt werden

Der Entwurf verweist zutreffend darauf, dass bestimmte Informationen kommerziell sensibel sein können und deshalb nur bestimmten Gruppen zugänglich sein sollen. Dieses Argument spricht jedoch nicht gegen schreibenden Zugriff. Vielmehr kann und sollte der Zugriff rollenbasiert ausgestaltet werden.

Kfz-Betriebe benötigen keinen uneingeschränkten Schreibzugriff auf alle Felder. Erforderlich ist ein **qualifizierter, protokollierter und feldbezogener Schreibzugriff** auf Daten, die im Rahmen von Diagnose, Wartung und Reparatur entstehen. Herstellerdaten, Typgenehmigungsdaten oder geschützte chemische Zusammensetzungen können weiterhin gegen unbefugte Änderung geschützt bleiben.

Sinnvoll wäre daher ein Modell mit:

- rollenbasierten Zugriffsrechten,
- Authentifizierung des Betriebs (z.B nach dem SERMI-Verfahren),
- Nachweis fachlicher Hochvoltqualifikation,
- Protokollierung jeder Änderung,
- Zeitstempel und Identifikation des eintragenden Betriebs,
- Trennung zwischen Herstellerdaten, Betriebsdaten und Werkstatt Daten,
- Korrektur- und Widerspruchsmechanismen bei fehlerhaften Einträgen.

## Konkreter Änderungsvorschlag

Der Durchführungsrechtsakt sollte um eine Regelung ergänzt werden, die qualifizierten Kfz-Betrieben nicht nur Lese-, Download- und Nutzungsrechte, sondern auch Schreibrechte einräumt.

### Formulierungsvorschlag:

*Battery repair operators, including independent and authorised motor vehicle repair and maintenance operators qualified to work on electric vehicle batteries, shall be granted write access to the battery passport for the purpose of entering, updating and documenting information generated in the course of diagnosis, maintenance, repair, replacement, safety assessment, repurposing preparation or decommissioning of an individual battery. Such write access shall be limited to the relevant lifecycle, repair, safety and condition data fields and shall be subject to authentication, traceability, timestamping and protection of commercially sensitive manufacturer information.*

## Ergebnis

Das Kfz-Gewerbe fordert, dass der Durchführungsrechtsakt den Batteriepass nicht nur als Informationsquelle, sondern als dynamisches Lebenszyklusinstrument ausgestaltet. Qualifizierte Kfz-Betriebe müssen ausdrücklich als berechtigte Akteure mit **lesendem und schreibendem Zugriff** anerkannt werden.

Nur so kann der Batteriepass seine zentralen Funktionen erfüllen: Sicherheit, Transparenz, fairer Wettbewerb, Verbraucherschutz, Werterhalt und funktionierende Kreislaufwirtschaft.

## Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über die Hauptstadtrepräsentanz in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Bundesbehörden, Bundestag und Bundesrat sowie Entscheidungsträgern von Verbänden und Institutionen. Er vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und durch die Mitgliedschaft im europäischen Dachverband Automotive Mobility Europe (AME) sowie die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

**Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland:** Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie- und Kfz-Werkstätten, haben 470.000 Beschäftigte, 235 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach des ZDK. Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 98.000 Auszubildende aus und erzielen einen Umsatz von 224 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der in Mobilität in Deutschland.

### Kontakt:

Dominik Lutter

Leiter Technik, Sicherheit, Umwelt

Malte Wessels

Senior Referent Politik

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.

Zentralverband (ZDK)

Markgrafenstr. 35

10117 Berlin

Franz-Lohe-Straße 21

53129 Bonn

Telefon: +49 (0) 308017202400

E-Mail: [politik@kfzgewerbe.de](mailto:politik@kfzgewerbe.de)

Internet: [www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de)

