



DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2026/699 DER KOMMISSION

vom 23. März 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

(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/EG⁽¹⁾, 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-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.
- (2) Gemäß Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁾ (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 zugrunde⁽³⁾.
- (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.
- (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.

⁽¹⁾ ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>.

⁽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, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁽³⁾ UN-Regelung Nr. 155 — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheitsmanagementsystems [2021/387] (ABl. L 82 vom 9.3.2021, S. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj>).

- (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 Rates ⁽⁴⁾ und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾. Die Pflichten der Hersteller in Bezug auf die Bereitstellung des Zugangs zu Fahrzeug-OBID-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 Rates ⁽⁶⁾ angehört und hat am 20. Februar 2026 eine Stellungnahme abgegeben ⁽⁷⁾.
- (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. März 2026

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁴⁾ 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) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽⁵⁾ 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) (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

⁽⁶⁾ 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 (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

⁽⁷⁾ https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/stellungnahmen-des-edsb_de.

ANHANG

Anhang X der Verordnung (EU) 2018/858 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 erhält folgende Fassung:
 - „1. Einführung
Dieser Anhang enthält die technischen Vorschriften für den Zugang zu Fahrzeug-OBd-Informationen sowie Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen unabhängig vom Typ des Antriebsstrangs des Fahrzeugs.“
2. Nummer 2.1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Einhaltung der Verpflichtung des Herstellers, Informationen über das Fahrzeug-OBd-System sowie Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen auf seiner Webseite in einem standardisierten Format zur Verfügung zu stellen, wird durch Einhaltung der entsprechenden Teile der folgenden Normen vermutet: Teil 1 ‚Allgemeine Informationen und Beschreibung der Anwendungsfälle‘, Teil 2 ‚Technische Anforderungen‘, Teil 3 ‚Anforderungen an die funktionale Nutzerschnittstelle‘, Teil 4 ‚Konformitätsprüfung‘ der Norm EN ISO 18541-2021 und Teil 5 ‚Spezifische Anforderungen an den Schwerlastverkehr‘, ‚Straßenfahrzeuge — Standardisierter Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI)‘ der Norm EN ISO 18541-2018.“
3. Die einleitenden Worte in Nummer 2.5 erhalten folgende Fassung:

„2.5. Die Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen müssen folgende Angaben enthalten:“
4. Nummer 2.5.1 erhält folgende Fassung:

„2.5.1. eine eindeutige Identifizierung des Fahrzeugs und die sich daraus ergebende Liste der werksseitig eingebauten Optionen sowie der Systeme, Bauteile, selbstständigen technischen Einheiten, Teile oder Ausrüstungen, für die der Hersteller verantwortlich ist;“
5. Nummer 2.5.4 erhält folgende Fassung:

„2.5.4. Informationen über Systeme, Bauteile, selbstständige technische Einheiten, Teile, Ausrüstungen und Diagnose (einschließlich unterer und oberer Grenzwerte für Messungen), einschließlich Informationen über Funktionen und Fähigkeiten, die für die Kalibrierung und Reparatur von fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen (ADAS) oder Fahrerassistenzsystemen (DCAS) und den zugehörigen Komponenten erforderlich sind;“
6. Nummer 2.5.7 erhält folgende Fassung:

„2.5.7. Informationen, die erforderlich sind, um zu bestimmen, ob für eine bestimmte Reparatur- und Wartungsarbeit eine Softwareaktualisierung oder Variantencodierung erforderlich ist;“
7. Folgende Nummer 2.5.7a wird eingefügt:

„2.5.7a Informationen, die für die Identifizierung der korrekten Softwareaktualisierung oder Variantencodierung für jedes System, jedes Bauteil, jede selbstständige technische Einheit, jedes Teil oder jede Ausrüstung, das bzw. die eine Softwareaktualisierung erfordert, erforderlich sind.
Erfordert die Bestimmung der korrekten Softwareversion oder Variantencodierung eine Backend-Anbindung, so ist der Hersteller abweichend von Nummer 2.1 nicht verpflichtet, die für die Identifizierung der korrekten Softwareaktualisierung oder Variantencodierung erforderlichen Informationen für jedes System, jedes Bauteil, jede selbstständige technische Einheit, jedes Teil oder jede Ausrüstung, für das bzw. die eine Softwareaktualisierung erforderlich ist, auf der Website zu veröffentlichen;“
8. Nummer 2.5.8 wird wie folgt geändert:

„2.5.8. Informationen über Spezialwerkzeuge und -geräte und mithilfe herstellerspezifischer Einrichtungen übermittelte Informationen, einschließlich Informationen über alle zusätzlichen Werkzeuge, Ausrüstungen und Gebrauchsanleitungen, die für die Kalibrierung eines Bauteils oder Systems erforderlich sind;“
9. Folgende Nummern 2.5.12 und 2.5.13 werden angefügt:

„2.5.12. Informationen, die der Hersteller seinen Vertragspartnern, -händlern und -reparaturbetrieben zur Verfügung stellt oder die vom Hersteller für Reparatur- und Wartungszwecke verwendet werden und die für die Diagnose und gegebenenfalls die Reparatur von Antriebsbatteriesystemen und ihren austauschbaren Einheiten einschließlich Batteriemodulen erforderlich sind;

2.5.13 fahrzeugetypspezifische Informationen, die für die sichere Handhabung von Teilen und Bauteilen erforderlich sind, insbesondere Informationen, die für den Schutz vor elektrischen, thermischen und chemischen Gefahren durch Antriebsbatterien erforderlich sind, soweit sie dem Fahrzeughersteller oder seinen Partnern zur Verfügung stehen.“

10. Nummer 2.6.2 erhält folgende Fassung:

„2.6.2 Die folgenden Angaben:

- a) Diagnosebeschreibungsdaten gemäß Anlage 2 Nummer 3. Der Hersteller stellt sicher, dass diese Daten die folgenden Anforderungen erfüllen:
 - i) sie werden in Form von direkt verarbeitbaren elektronischen Datensätzen zur Verfügung gestellt;
 - ii) sie weisen den gleichen Detaillierungsgrad auf, wie er für die proprietären Diagnosegeräte des Fahrzeugherstellers verwendet wird;
 - iii) sie sind umfassend dokumentiert;
- b) Beschreibungen der zur Durchführung von jeglichen Reparatur- und Wartungsarbeiten notwendigen Interaktionen außerhalb und innerhalb des Fahrzeugs.

Der Fahrzeughersteller stellt die unter Buchstabe a genannten Informationen nur für Fahrzeugtypen zur Verfügung, für die die Typgenehmigung erstmals nach dem 1. September 2020 erteilt wurde.“

11. Folgende Nummer 2.6.3 wird eingefügt:

„2.6.3. Informationen über die Möglichkeiten des Erwerbs von Spezialwerkzeugen und -geräten.“

12. Folgende Nummern 2.6a und 2.6b werden eingefügt:

„2.6a. Der Hersteller stellt den Herstellern von Werkstattausrüstung und universellen Diagnosegeräten alle Informationen, technischen Spezifikationen und Gebrauchsanleitungen für die Reparatur, Wartung und Diagnose von ADAS/DCAS mithilfe von Diagnosegeräten zur Verfügung.

2.6b. Die in den Nummern 2.6 und 2.6a genannten Informationen werden gemäß den vom Hersteller in Übereinstimmung mit dieser Verordnung festgelegten Bedingungen, einschließlich der Zahlungsbedingungen oder Nutzungsbeschränkungen sowie Gebühren gemäß Artikel 63 Absatz 1, bereitgestellt.“

13. Nummer 2.9 erhält folgende Fassung:

„2.9. Für die Zwecke des Zugangs zu Fahrzeug-OBD-Informationen, der Diagnose, der Reparatur und Wartung, der Überwachung und der Inspektion muss der Fahrzeughersteller den bidirektionalen Zugang zum bordseitigen Datenstrom mit allen folgenden Mitteln ermöglichen:

- a) der seriellen Schnittstelle an dem Standard-Datenübertragungsanschluss gemäß Anhang C5 Anlage 1 Absatz 6.5.3 der UN-Regelung Nr. 154 (*) in Übereinstimmung mit Anhang 9B Absatz 4.7.3 der UN-Regelung Nr. 49 (**) bzw. mit den in Anlage 6 dieses Anhangs genannten Bezugsnormentexten;
- b) allen sonstigen bordseitigen Zugangsmöglichkeiten, die der Hersteller seinen Vertragspartnern, -händlern und -reparaturbetrieben zur Verfügung stellt oder die vom Hersteller für Reparatur- und Wartungszwecke genutzt werden, einschließlich Ethernet-Steckverbindern, nicht standardisierter Kontakte des standardisierten OBD-Ports, Anwendungsprogrammierschnittstellen für die Integration von Anschlussmarktdiensten sowie drahtloser lokaler Netze;
- c) jeder Struktur, die der Hersteller seinen Vertragspartnern, -händlern und -reparaturbetrieben zur Verfügung stellt oder die vom Hersteller genutzt wird, um den Fernzugriff auf Fahrzeug-OBD-Informationen für die Reparatur und Wartung, einschließlich der Überwachung und der Inspektion (falls die Überwachung und die Inspektion für die Reparatur und Wartung erfolgen), oder für Fernreparatur- und Ferndiagnosedienste zu ermöglichen.

Wenn sich das Fahrzeug in Bewegung befindet, kann sich der Hersteller dafür entscheiden, den Datenstrom nur für Lesefunktionen zur Verfügung zu stellen, sofern er gegenüber seinen eigenen Vertragspartnern, -händlern und -reparaturbetrieben die gleiche Beschränkung anwendet.

Der Hersteller kann Bedingungen für den Zugang zum Fahrzeugdatenstrom implementieren, soweit dies für die Einhaltung von Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe d und Anhang II Nummer D4 der Verordnung (EU) 2019/2144 sowie von Artikel 4 Absätze 7 und 8 und Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2024/1257 erforderlich und verhältnismäßig ist. Für den Zugang mithilfe der in Nummer 2.9 Buchstaben a und b beschriebenen Mittel dürfen diese Bedingungen nicht über die Bedingungen hinausgehen, die der Hersteller gemäß Anlage 4 dieses Anhangs auferlegen darf.

- (*) Regelung Nr. 154 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen in Bezug auf die Kriterien Emissionen, Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch und/oder die Messung des Stromverbrauchs und der elektrischen Reichweite (WLTP) [2021/2039] (ABl. L 423 vom 26.11.2021, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2039/oj>).
- (**) Regelung Nr. 49 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bestimmungen hinsichtlich der Maßnahmen, die gegen die Emission von gas- und partikelförmigen Schadstoffen aus Selbstzündungs- und aus Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen zu treffen sind [2023/64] (ABl. L 14 vom 16.1.2023, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/64/oj>).“

14. Nummer 6.1 erhält folgende Fassung:

- „6.1. Die Einhaltung der Verpflichtung des Herstellers, Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen auf seiner Webseite in einem standardisierten Format zur Verfügung zu stellen, wird durch Einhaltung der in Nummer 2.1 genannten Teile der Norm ISO 18541-1:2021 bis ISO 18541-4:2021 und ISO 18541-5:2018 vermutet.

Über Genehmigungen für eine Reproduktion oder Republikation dieser Informationen ist unmittelbar mit dem betreffenden Hersteller zu verhandeln. Auch Informationen über Ausbildungsmaterialien müssen verfügbar sein und können auf anderem Weg als über Internetseiten bereitgestellt werden.

- 6.1.1. Der Hersteller stellt die Reparatur- und Wartungsinformationen für die Zwecke ihrer Veröffentlichung als Dateien in einem Format zur Verfügung, das die direkte elektronische Verarbeitung der in diesen Dateien enthaltenen Datensätze ermöglicht. Diese Informationen müssen den gleichen Detaillierungsgrad aufweisen, wie er vom Hersteller für Reparatur- und Wartungszwecke verwendet wird. Sie müssen für die Zwecke der Auslegung dokumentiert und mit der mit dem unabhängigen Marktteilnehmer vereinbarten Häufigkeit aktualisiert werden. Die Aktualisierungen sind mit der gleichen Häufigkeit und zum gleichen Zeitpunkt wie im Fall der Vertragshändler und -werkstätten zur Verfügung zu stellen. Die Informationen müssen auf der Grundlage der dem Hersteller zur Verfügung stehenden technischen Informationen nach Anwendungsfall gebündelt angeboten werden. Die im ersten Satz dieser Nummer genannten Informationen werden auf der Grundlage der vom Hersteller in Übereinstimmung mit dieser Verordnung festgelegten Bedingungen (z. B. Zahlungsbedingungen und sonstige vereinbare Bedingungen oder Nutzungsbeschränkungen sowie die gemäß Artikel 63 Absatz 1 dieser Verordnung erhobenen Gebühren) bereitgestellt. Informationspakete, die auf der Grundlage von Kriterien festgelegt sind, die den Informationsanforderungen für Anwendungsfall 5.1.1, Anwendungsfall 5.1.2, Anwendungsfall 5.2, Anwendungsfall 5.3, Anwendungsfall 5.4, Anwendungsfall 5.5, Anwendungsfall 5.7, Anwendungsfall 5.8, Anwendungsfall 5.9, Anwendungsfall 8 und Anwendungsfall 11 der Norm ISO 18541-1:2021 Rechnung tragen, werden als konform angesehen.

Ab dem 23. Juni 2027 darf der Hersteller Informationspakete, die auf der Grundlage von Kriterien festgelegt sind, die den Informationsanforderungen für Anwendungsfall 5.3 und Anwendungsfall 5.4 der Norm ISO 18541-1:2021 Rechnung tragen, und die nur bezogen auf die einzelnen Fahrzeug-Identifizierungsnummern (FIN) zur Verfügung stehen, nur auf eine über eine Anwendungsprogrammierschnittstelle (API (*)) erfolgte Anfrage eines unabhängigen Reparaturbetriebs bereitstellen. In einem solchen Fall übermittelt der unabhängige Reparaturbetrieb dem Hersteller über einen Dritten, der auf der Grundlage einer Vereinbarung mit dem Hersteller handelt, eine bestimmte FIN betreffende Anfrage.

Sind die Informationspakete auf der Grundlage von Kriterien festgelegt, die den Informationsanforderungen für Anwendungsfall 8 in der Norm ISO 18541-1:2021 Rechnung tragen, so stellt der Hersteller ab dem 23. Juni 2027 diesem Dritten eine API zur Verfügung, die es dem unabhängigen Reparaturbetrieb ermöglicht, das elektronische Wartungsprotokoll nach Maßgabe der in der ISO-Norm festgelegten zusätzlichen Bedingungen und ggf. der die Einwilligung des Kunden betreffenden Bedingungen und Verfahren des Herstellers einzusehen und zu aktualisieren. Der Hersteller muss sich dabei nach denselben oder gleichwertigen Verfahren und erforderlichen Informationen richten, die auf

seiner Website für Reparatur- und Wartungsinformationen angegeben sind. In solchen Fällen kann der unabhängige Reparaturbetrieb mit der Zustimmung des Kunden dem Hersteller über einen Dritten, der auf der Grundlage einer Vereinbarung mit dem Hersteller handelt, ein Ersuchen um Aktualisierung der Reparatur- oder Wartungsunterlagen übermitteln. Zur Überprüfung der Identität des unabhängigen Reparaturbetriebs kann ein Zertifikat gemäß der Empfehlung ITU-T X.509 der Internationalen Fernmeldeunion verwendet werden.

Der Zugang zu solchen APIs, auch zur Aktualisierung elektronischer Einträge des Wartungsverlaufs, unterliegt Artikel 63 Absatz 1.

Die Informationen sind so zu strukturieren, dass es später möglich ist, die im Informationspaket enthaltenen Informationen nach Modellklassifizierungskriterien und anderen vom eigenen Netz des Fahrzeugherstellers verwendeten Klassifizierungskriterien zu suchen und zu filtern.

- 6.1.2. Informationen über alle Fahrzeugteile, mit denen das durch die FIN und zusätzliche Merkmale wie Radstand, Motorleistung, Ausstattungsvariante oder Optionen identifizierbare Fahrzeug vom Hersteller ausgerüstet ist, und die durch Ersatzteile — vom Fahrzeughersteller seinen Vertragshändlern und -werkstätten oder Dritten zur Verfügung gestellt — anhand der Originalteil-Nummer ausgetauscht werden können, sind in Form maschinenlesbarer und elektronisch verarbeitbarer Datensätze in einer unabhängigen, Marktteilnehmern leicht zugänglichen Datenbank bereitzustellen.

Diese Datenbank enthält die FIN, die Originalteil-Nummern, die Originalteilbezeichnungen, Gültigkeitsangaben (Gültigkeitsdaten von — bis), Einbaumerkmale und gegebenenfalls strukturbezogene Merkmale.

Die in der Datenbank enthaltenen Angaben sind regelmäßig zu aktualisieren. Die Aktualisierungen müssen alle an Einzelfahrzeugen nach ihrer Herstellung vorgenommenen Veränderungen enthalten, sofern diese Angaben den Vertragshändlern zur Verfügung stehen.

(*) Im Sinne des Artikels 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/138 der Kommission vom 21. Dezember 2022 zur Festlegung bestimmter hochwertiger Datensätze und der Modalitäten ihrer Veröffentlichung und Weiterverwendung (ABl. L 19 vom 20.1.2023, S. 43, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/138/oj).“

15. Nummer 6.2.2 erhält folgende Fassung:

„6.2.2. die Norm <https://ssl-tls> (RFC 5246) oder eine Nachfolgenorm ist zu verwenden;“

16. Nummer 6.2.3 erhält folgende Fassung:

„6.2.3. Sicherheitszertifikate nach ISO/IEC 9594-8:2020 sind für die gegenseitige Authentisierung von unabhängigen Marktteilnehmern und Herstellern zu verwenden;“

17. Nummer 6.4 erhält folgende Fassung:

„6.4. Die Reprogrammierung von Steuergeräten, die Variantencodierung und die Aktivierung von Ersatzteilen müssen unter Verwendung nicht-herstellereigener Hardware und ohne Abhängigkeit von Hardware des Herstellers nach einer der folgenden Normen erfolgen:

- a) ISO 22900-2;
- b) SAE J2534-1;
- c) SAE J2534-2;
- d) TMC RP1210B;
- e) SOVD-Norm ISO/DIS 17978-1.

Im Falle der Verwendung von Ethernet müssen die Reprogrammierung der Steuergeräte, die Variantencodierung und die Aktivierung von Ersatzteilen nach ISO 22900-2 oder J2534-2 erfolgen.

Für die Validierung der Kompatibilität der herstellerseitigen Anwendung und der Schnittstellen für die Fahrzeugkommunikation (VCI = vehicle communication interface) gemäß ISO 22900-2, SAE J2534-1, SAE J2534-2 oder TMC RP1210B muss der Hersteller entweder eine Validierung von unabhängig entwickelten VCIs oder die Informationen und die Ausleihe etwaiger besonderer Hardware anbieten, die ein VCI-Hersteller benötigt, um eine solche Validierung durchzuführen.

Der Hersteller kann für diese Validierung oder Informationen und Hardware angemessene und verhältnismäßige Gebühren erheben. Diese Gebühren dürfen nicht von der Nutzung dieser Validierung oder Informationen und Hardware abschrecken.“

18. Folgende Nummer 6.4a wird eingefügt:

„6.4a. Ab dem 23. Dezember 2026 stellt der Fahrzeughersteller unabhängigen Herstellern von Diagnosegeräten folgende Software oder Informationen für Fahrzeugtypen zur Verfügung, für die die Typgenehmigung erstmals nach dem 1. September 2020 erteilt wurde:

- a) Software- oder Webservice-Schnittstellen zu unabhängigen Herstellern von Diagnosegeräten für deren Integration, die die Variantencodierung, die Zuordnung eines Originalersatzteils (einschließlich Software- und Hardware-kompatibler (nach der Definition des Fahrzeugherstellers) wiederaufbereiteter oder wiederverwendeter Teile) oder eines vom Fahrzeughersteller freigegebenen Ersatzteils zu einem Fahrzeug sowie die Reprogrammierung von Steuergeräten mit einer Erstausrüstungsfahrzeugsoftware nach den Anweisungen des Fahrzeugherstellers ermöglichen, oder
- b) die erforderlichen Informationen, Verfahren und Ressourcen, die für die Implementierung der Variantencodierung und Reprogrammierung in einem Diagnosegerät des unabhängigen Diagnosegeräteherstellers erforderlich sind.

Der Fahrzeughersteller muss jedoch die Software oder Informationen, die unter den Buchstaben a und b genannt werden, abweichend von dem im ersten Satz dieser Nummer genannten Zeitpunkt ab folgenden Zeitpunkten zur Verfügung stellen:

- i) 23. Juni 2027 für Fahrzeuge, für die die Typgenehmigung erstmals nach dem 1. September 2020, aber vor dem 6. Juli 2022 erteilt wurde;
- ii) 23. Juni 2028 für jede Tätigkeit, die die Durchführung von Softwareaktualisierungen betrifft oder davon abhängig ist.“

19. Folgende Nummer 6.4b wird eingefügt:

„6.4.b Bis zu dem Zeitpunkt, an dem der Fahrzeughersteller die Software oder Informationen, die in Nummer 6.4a genannt werden, für den Fahrzeugtyp zur Verfügung stellt, und für einen Zeitraum von zwei Jahren nach diesem Datum unterliegt die Verwendung der Diagnose-Hardware und -Software des Fahrzeugherstellers durch Remote-Service-Anbieter gemäß Anlage 4 Nummer 1.2 für die Zwecke der Reprogrammierung und Variantencodierung oder der Aktivierung von Teilen denselben Gebühren und Zahlungsbedingungen, die für unabhängige Reparaturbetriebe gelten, unabhängig davon, ob die Verwendung der Diagnosegeräte aus der Ferne erfolgt.

Darüber hinaus gibt der Fahrzeughersteller an alle interessierten Diagnosegerätehersteller die folgenden Informationen weiter, sobald diese verfügbar sind:

- a) die Informationen, die für die Implementierung der API zwischen den jeweiligen Systemen des Fahrzeugherstellers und des Diagnosegeräteherstellers erforderlich sind,
 - i) spätestens am 23. Juni 2027 für jede Tätigkeit, die die Durchführung von Softwareaktualisierungen betrifft oder davon abhängig ist, und
 - ii) für andere Tätigkeiten spätestens am 23. September 2026, oder
 - iii) im Fall von Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung erstmals vor dem 6. Juli 2022 erteilt wurde, spätestens am 23. Dezember 2026;
- b) die für die Prüfung der Aktualisierungsfunktion und des Zusammenspiels der Hardware erforderlichen Informationen spätestens am 23. Dezember 2027 für jede Tätigkeit, die Softwareaktualisierungen betrifft oder davon abhängig ist.“

20. Folgende Nummer 6.4c wird eingefügt:

„6.4c. Die Entkopplung von Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten, Teilen und Ausrüstungen, mit Ausnahme derjenigen, die ursprünglich nicht entkoppelt werden sollten, muss nach dem unter dieser Nummer beschriebenen Verfahren erfolgen. Sie darf keinen anderen als den in dieser Nummer genannten Bedingungen unterliegen.

Der Hersteller richtet ein Verfahren zur Entkopplung von Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten, Teilen und Ausrüstungen ein. Für den Einbau eines wiederverwendeten Bauteils, einer wiederverwendeten selbstständigen technischen Einheit, eines wiederverwendeten Teils oder einer wiederverwendeten Ausrüstung kann der Fahrzeughersteller unter anderem vorschreiben, dass die eindeutige Kennung (gegebenenfalls einschließlich der Seriennummer) des betreffenden Bauteils, der betreffenden selbstständigen technischen Einheit, des betreffenden Teils oder der betreffenden Ausrüstung und die FIN des Fahrzeugs angegeben werden müssen und dass die Zustimmung des Eigentümers oder des Mieters des Fahrzeugs eingeholt werden muss, sofern dieser ermittelt werden kann. Ist eine Zustimmung erforderlich, so kann sie zeitversetzt vom Ausbau des Teils bereitgestellt werden.

Für die Zwecke der Wiederaufbereitung in einem industriellen Verfahren, bei dem ein abgenutztes oder ausgefallenes Bauteil, eine abgenutzte oder ausgefallene selbstständige technische Einheit, ein abgenutztes oder ausgefallenes Teil oder eine abgenutzte oder ausgefallene Ausrüstung wieder in den Zustand seiner bzw. ihrer ursprünglichen Spezifikation gebracht wird, ist die FIN des ursprünglichen Fahrzeugs für die Entkopplung vom ursprünglichen Fahrzeug nicht erforderlich. In diesem Fall können die eindeutige Kennung des Bauteils und die Zustimmung des Eigentümers oder des Mieters des Fahrzeugs, sofern dieser ermittelt werden kann, erforderlich sein.

Alle unabhängigen Wirtschaftsakteure, einschließlich Wiederaufbereitungs- und Überholungsbetriebe, die gemäß den Anforderungen in Anlage 4 authentisiert wurden, haben gleichberechtigten Zugang zu diesen Prozessen.

Für die Zwecke der Authentisierung eines solchen Marktteilnehmers werden in Fällen, in denen der Entkopplungsprozess des Fahrzeugherstellers auf seinen externen Plattformen abgeschlossen werden soll, Authentisierungsdaten akzeptiert, die gemäß Anlage 4 Nummer 9.2 ausgestellt wurden oder die für den Zugang zur RMI-Website des Fahrzeugherstellers verwendet werden.“

21. Die Nummern 7.2 und 7.3 werden gestrichen.

22. Nummer 7.4 erhält folgende Fassung:

„7.4. Die Genehmigungsbehörde kann aufgrund einer vollständigen Bescheinigung über den Zugang zu Fahrzeug-OBID-Informationen und zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen davon ausgehen, dass der Hersteller in Bezug auf den Zugang zu Fahrzeug-OBID-Informationen und zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen angemessene Vorkehrungen und Verfahren getroffen bzw. geschaffen hat, solange keine Beschwerden vorgelegt wurden.“

23. Folgende Nummer 7.5 wird angefügt:

„7.5. Die Fahrzeug-OBID-Informationen und die Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen sind unabhängigen Wirtschaftsakteuren spätestens zu dem Zeitpunkt zur Verfügung zu stellen, an dem das Fahrzeug in Verkehr gebracht wird.“

24. Anlage 2 Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. Für die Herstellung von Diagnosegeräten erforderliche Informationen

Um die Bereitstellung universeller Diagnosegeräte für Mehrmarken-Reparaturbetriebe zu vereinfachen, müssen Fahrzeughersteller die Informationen gemäß den Nummern 3.1, 3.2 und 3.3 zur Verfügung stellen. Diese Informationen müssen alle Diagnosefunktionen sowie alle Links zu Reparaturinformationen und Anweisungen zur Störungsbehebung umfassen. Für den Zugang zu diesen Informationen kann eine angemessene Gebühr erhoben werden.“

25. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 werden die folgenden Nummern 2.1.14 und 2.1.15 angefügt:

„2.1.14. ‚Remote-Service-Anbieter (RSS)‘

‚Remote-Service-Anbieter (RSS)‘ bezeichnet einen Diensteanbieter, der im Rahmen seiner Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem SERMI die Programmierung, den Einbau oder die Aktivierung von Teilen und Ausrüstungen bei einem Fahrzeug als Dienstleistung für den unabhängigen Wirtschaftsakteur aus der Ferne durchführt.

2.1.15. ‚RSS-Mitarbeiter‘

‚RSS-Mitarbeiter‘ bezeichnet einen Mitarbeiter eines zugelassenen RSS, der mit Autorisierung der zuständigen KBS Zugang zu sicherheitsrelevanten RMI hat.“

- b) In Nummer 3 erhalten die Nummern 3 und 4 folgende Fassung:
„Unabhängige Wirtschaftsakteure, die Zugang zu sicherheitsrelevanten RMI erhalten möchten, beantragen bei einer akkreditierten KBS eine Prüfbescheinigung über die Zulassung.
IO-Mitarbeiter, die Zugriff auf sicherheitsrelevante RMI erhalten sollen, beantragen bei einer akkreditierten KBS eine Prüfbescheinigung über die Autorisierung.“
 - c) In Nummer 4.1.1 wird folgender Buchstabe f angefügt:
„f) Das SERMI führt eine Liste bestätigter Auslegungen, die ausschließlich zum Zweck der Auslegung der Regelung verwendet werden darf.“
 - d) Folgende Nummer 4.4.2 wird angefügt:
„4.4.2. Die Zuständigkeiten und Anforderungen der RSS sind in Nummer 4.4.1 festgelegt.“
 - e) Folgende Nummer 4.5.2 wird angefügt:
„4.5.2. Die Zuständigkeiten und Anforderungen der RSS-Mitarbeiter sind in Abschnitt 4.5.1 festgelegt.“
26. Folgende Anlage 4 wird angefügt:

„Anlage 4

Bedingungen und Verfahren für den Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen

- 1. Geltungsbereich
 - 1.1. Diese Anlage enthält die einzigen Bedingungen, die der Fahrzeughersteller festlegen darf, und die einzigen Verfahren, die er anwenden darf oder deren Anwendung er von anderen Parteien verlangen darf, wenn er die in Nummer 2.9 Buchstaben a und b dieses Anhangs genannten Sicherheitsmaßnahmen für den Zugang zu OBD-Informationen implementiert.
 - 1.2. Jede Bezugnahme in dieser Anlage auf unabhängige Wirtschaftsakteure oder Vertragspartner, -händler und -reparaturbetriebe des Herstellers oder auf Fahrzeughersteller, die zu Reparatur- und Wartungszwecken tätig werden, schließt jede Person und jeden Wirtschaftsakteur ein, die bzw. der in deren Namen handelt, wie z. B. einen Dienstleister, der die Programmierung, den Einbau oder die Aktivierung von Teilen und Ausrüstungen bei einem Fahrzeug als Dienstleistung für den unabhängigen Wirtschaftsakteur aus der Ferne durchführt (Remote-Service-Anbieter).
- 2. Pflichten des Herstellers
 - 2.1. Der Fahrzeughersteller ist dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass alle technischen Voraussetzungen für die Anwendung der in dieser Anlage genannten Verfahren erfüllt sind, auch im Hinblick auf Zugangsdaten wie Zertifikate oder Software-Token und die erforderlichen Vereinbarungen mit den Diagnosegeräteherstellern.
 - 2.2. Der Fahrzeughersteller muss der Genehmigungsbehörde nachweisen, dass das Fahrzeug so konzipiert ist, dass der Zugang zu OBD-Informationen im Einklang mit den Anforderungen dieser Anlage unter Verwendung von Mehrmarken-Diagnosegeräten möglich ist.
 - 2.3. Der Fahrzeughersteller muss den Herstellern von Diagnosegeräten die in Nummer 11 dieser Anlage genannten Informationen zur Verfügung stellen.
 - 2.4. Der Fahrzeughersteller muss sicherstellen, dass sein Server, der für die Zwecke der Ermöglichung des Zugangs gemäß Nummer 2.9 dieses Anhangs verwendet wird, unabhängigen Marktteilnehmern diskriminierungsfrei die gleiche Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Informationssystems bietet wie seinen Vertragspartnern, -händlern und -reparaturbetrieben oder dem Fahrzeughersteller, der es zu diesem Zweck nutzt.

Der Fahrzeughersteller muss sicherstellen, dass jeder Server, der eingesetzt wird, um Zugang gemäß Nummer 2.9 dieses Anhangs zu ermöglichen, ohne Unterbrechung zugänglich ist, abgesehen von außergewöhnlichen und unvorhersehbaren Umständen, die sich der Kontrolle des Fahrzeugherstellers entziehen und nicht auf Fahrlässigkeit seinerseits zurückzuführen sind, sowie von Betriebsunterbrechungen, die für die Wartung des Informationssystems erforderlich sind. Bei Wartungsarbeiten darf der Zeitraum der Nichtverfügbarkeit nicht länger sein als der Zeitraum der Wartung eines anderen Servers, der vom Hersteller verwendet wird, um den Zugang für die in Nummer 2.9 dieses Anhangs genannten Zwecke zu ermöglichen. Die Informationen über die geplante Wartung sind den Herstellern von Diagnosegeräten rechtzeitig im Voraus zur Verfügung zu stellen.

Der Fahrzeughersteller stellt der Genehmigungsbehörde auf Anfrage jährliche Statistiken über die Verfügbarkeit der Server zur Verfügung. Fälle der Nichtverfügbarkeit des Servers sind vom Fahrzeughersteller unverzüglich dem OBD-Forum gemäß Nummer 12 zu melden.

- 2.5. Der Fahrzeughersteller darf den Zugang zu OBD-Informationen nicht über die in dieser Anlage festgelegten Beschränkungen hinaus beschränken, es sei denn, in dieser Verordnung ist ausdrücklich etwas anderes vorgesehen. Zudem darf der Fahrzeughersteller den Zugang der unabhängigen Wirtschaftsakteure zu OBD-Informationen nicht über die Beschränkungen hinaus beschränken, die für seine Vertragspartner, -händler und -reparaturbetriebe oder für den Fahrzeughersteller gelten, der zu Reparatur- und Wartungszwecken auf die OBD-Informationen zugreift.
- 2.6. Der Fahrzeughersteller muss sicherstellen, dass die von ihm umgesetzten Cybersicherheitsmaßnahmen, einschließlich der in Nummer 6.2 genannten Kompatibilitätsanforderungen, nicht dazu führen, dass der Zugang zu OBD-Informationen gemäß dieser Anlage über das zur Einhaltung von Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe d und Anhang II Nummer D4 der Verordnung (EU) 2019/2144 erforderliche und verhältnismäßige Maß hinaus eingeschränkt oder behindert wird. Mit diesen Maßnahmen darf künftigen Risiken und Bedrohungen begegnet werden, sofern der Fahrzeughersteller einen Nachweis über deren Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeit erbringen kann.
- 2.7. Die vom Fahrzeughersteller umgesetzten Maßnahmen zur Verhinderung der Manipulation von Abgaswerten und von Kilometerzählern dürfen den Zugang zu den OBD-Informationen nicht über das zur Einhaltung von Artikel 4 Absätze 7 und 8 der Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erforderliche und verhältnismäßige Maß hinaus einschränken oder behindern.

3. Authentifizierung

- 3.1. Der Fahrzeughersteller kann als Bedingung für die Erteilung der Zugangsdaten eine Authentifizierung des Diagnosegeräteherstellers und des verwendeten Diagnosegeräts verlangen. Hiervon ausgenommen sind die folgenden Reparatur- und Wartungsarbeiten:
 - a) Auslesen von Diagnose-Fehlercodes;
 - b) Auslesen der Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
 - c) Auslesen von Daten und Löschen von Diagnose-Fehlercodes, wenn der uneingeschränkte Zugang mithilfe eines universellen Lesegeräts oder OBD-Lesegeräts gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 oder der Verordnung (EU) 2024/1257 erforderlich oder in UN-Regelung Nr. 49, UN-Regelung Nr. 83 (**), UN-Regelung Nr. 168 (***) oder UN-Regelung Nr. 154 vorgesehen ist.
- 3.2. Wenn der Zugriff auf OBD-Informationen mit Änderungen am Fahrzeug verbunden ist, kann der Fahrzeughersteller als Bedingung für die Erteilung der Zugangsdaten eine Authentifizierung des Wirtschaftsakteurs verlangen. Im Fall von Geräten, die zu Überwachungszwecken verwendet werden, darf der Fahrzeughersteller nicht die Authentifizierung des Wirtschaftsakteurs verlangen, wenn die Daten nur ausgelesen und ohne menschlichen Eingriff autonom an den Server des Herstellers des Diagnosegeräts übermittelt werden.

- 3.3. Wenn der Zugang zu OBD-Informationen mit einer Änderung der Fahrzeugsoftware oder ihrer Konfiguration/Parameter in Form einer Umprogrammierung des Fahrzeugsoftwarecodes verbunden ist, die eine Änderung des beabsichtigten Fahrzeugverhaltens zur Folge hat und über die Reparatur- und Wartungsmaßnahme hinaus fortbesteht, sodass sie nur durch die Ausführung eines gleichwertigen Vorgangs rückgängig gemacht oder überschrieben werden kann, kann der Fahrzeughersteller die Authentifizierung des Mitarbeiters des Wirtschaftsakteurs verlangen, der auf OBD-Informationen zugreifen möchte, es sei denn, der Hersteller des Diagnosegeräts bescheinigt dem Fahrzeughersteller auf der Grundlage einer unabhängigen Prüfung, die nicht früher als drei Jahre vor dem Ersuchen durchgeführt wurde, dass der Wirtschaftsakteur über ein System verfügt, das eine eindeutige Identifizierung des Mitarbeiters ermöglicht, der um diesen Zugang ersucht.
- 3.4. Die in Nummer 3.2 genannten Fälle des Zugangs umfassen Reparatur- und Wartungsarbeiten wie Aktivierung von Aktoren und Funktionstest-Routinen, Löschen von Diagnose-Fehlercodes, Rückstellen der Serviceleuchten, Rückstellen von adaptiven Lernparametern und Austausch von Teilen, einschließlich des Initialisierens von nicht-intelligenten Bauteilen und des Auslesens von Daten nach Kennung, es sei denn, die Geräte werden für die Zwecke der periodischen technischen Überwachung mit Werten verwendet, die mit den in ISO 20730-3 Anhang B festgelegten Werten vergleichbar sind, sofern diese Werte im Fahrzeug verfügbar sind.
- 3.5. Zu den in Nummer 3.2 genannten Fällen des Zugangs gehört die Kalibrierung, d. h. ein Verfahren zur Anpassung oder Angleichung der vom Fahrzeughersteller vorgeschriebenen Parameter der Fahrzeugsoftware und -hardware ohne Variantencodierung oder Änderung der Fahrzeugsoftware.
- 3.6. Für die Zwecke der Authentifizierung gemäß den Nummern 3.1 bis 3.3 kann der Fahrzeughersteller vom Hersteller des für den Zugang zu den OBD-Informationen verwendeten Geräts eine Bescheinigung über Folgendes verlangen:
- a) die Identität des Diagnosegeräts,
 - b) die Identität des Diagnosegeräts und die pseudonymisierte Identität des Wirtschaftsakteurs sowie die Einhaltung der Autorisierungsanforderungen gemäß Nummer 8.1 durch den Wirtschaftsakteur, wenn der Zugang zu OBD-Informationen mit Änderungen am Fahrzeug verbunden ist, wie in Nummer 3.2 beschrieben,
 - c) die pseudonymisierte Identität des Mitarbeiters des Wirtschaftsakteurs und die Einhaltung der Autorisierungsanforderungen gemäß Nummer 8.2 durch diesen Mitarbeiter, wenn der Zugang zu OBD-Informationen mit einer Änderung der Fahrzeugsoftware oder ihrer Konfiguration/Parameter in Form einer Umprogrammierung des Fahrzeugsoftwarecodes verbunden ist, die eine Änderung des beabsichtigten Fahrzeugverhaltens zur Folge hat und über die Reparatur- und Wartungsmaßnahme hinaus fortbesteht, sodass sie nur durch die Ausführung eines gleichwertigen Vorgangs rückgängig gemacht oder überschrieben werden kann, wie in Nummer 3.3 beschrieben.
- 3.7. In den in Nummer 3.6 Buchstaben b und c genannten Fällen müssen die Identität des Wirtschaftsakteurs und gegebenenfalls seines Mitarbeiters sowie die Einhaltung der Autorisierungsanforderungen gemäß den Nummern 8.1 und 8.2 vom Hersteller des Diagnosegeräts, das für den Zugang zu den OBD-Informationen verwendet oder auf der Grundlage einer Autorisierungsbescheinigung gemäß Nummer 9.2 bestimmt wird, überprüft werden.
- 3.8. Der Fahrzeughersteller darf keine Gebühren für die Ermöglichung des Zugangs zu den OBD-Informationen gemäß Anhang X Nummer 2.9 erheben. Der Fahrzeughersteller kann jedoch gerechtfertigte und verhältnismäßige Gebühren für die Nutzung der in Nummer 2.9 Buchstabe c genannten ortsungebundenen Struktur erheben.
4. Anforderungen an die Verbindung
- 4.1. Außer in den in Nummer 3.1 Buchstaben a bis c genannten Fällen kann der Fahrzeughersteller für den Empfang der Zugangsdaten eine einmalige Online-Verbindung vom Diagnosegerät über den Server des Herstellers des Diagnosegeräts zum Server des Fahrzeugherstellers anfordern. Nach Bereitstellung der Zugangsdaten darf für den Zugang keine Online-Verbindung erforderlich sein.

- 4.2. Wenn der Zugang zu OBD-Informationen mit einer Änderung der Fahrzeugsoftware oder ihrer Konfiguration/Parameter verbunden ist, die eine Änderung des beabsichtigten Fahrzeugverhaltens zur Folge hat, die über die Reparatur- und Wartungsmaßnahme hinaus fortbesteht und nur durch die Ausführung eines gleichwertigen Vorgangs rückgängig gemacht oder überschrieben werden kann, kann der Fahrzeughersteller zur Zeit der Durchführung der Reparatur eine ständige Online-Verbindung vom Diagnosegerät zum Server des Herstellers des Diagnosegeräts sowie vom Server des Herstellers des Diagnosegeräts zum Server des Fahrzeugherstellers anfordern.
- 4.3. Die unter Nummer 4.2 genannten Fälle des Zugangs umfassen Folgendes:
- a) Reparatur- und Wartungsarbeiten wie Ersatzteil-Setup sowie Kundenpräferenzen, Identifizierung elektronischer Steuereinheiten und Variantencodierung, Initialisierung einer elektronischen Steuereinheit oder eines Bauteils, Variantencodierung beim Austausch bestehender Bauteile und Variantencodierung beim Hinzufügen eines neuen Bauteils;
 - b) Reparatur- und Wartungsarbeiten gemäß Nummer 5.5.
- 4.4. Die in Nummer 4.2 genannten Fälle des Zugangs umfassen nicht die in den Nummern 3.4 und 3.5 aufgeführten Reparatur- und Wartungsarbeiten.
- 4.5. Abweichend von Nummer 4.4 umfassen die in Nummer 4.2 genannten Fälle des Zugangs jedoch Reparatur- und Wartungsarbeiten gemäß Nummer 3.5, bei denen Kalibrierwerte validiert werden müssen, die regulatorischen Anforderungen unterliegen, oder bei denen die Kalibrierung nicht ohne die spezifischen Daten eines einzelnen Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit abgeschlossen werden kann, die zum Abschließen des Reparaturvorgangs erforderlich sind und im Rahmen eines Variantencodierungsvorgangs vom Server des Herstellers abgerufen werden.
5. Anforderungen an die Rückverfolgbarkeit
- 5.1. Außer in den in Nummer 3.1 Buchstaben a bis c genannten Fällen kann der Fahrzeughersteller vom Hersteller des Diagnosegeräts die Erfassung und Speicherung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und der eindeutigen Kennung des Diagnosegeräts verlangen.
- 5.2. Wenn der Zugang zu OBD-Informationen mit Änderungen am Fahrzeug verbunden ist, kann der Fahrzeughersteller vom Hersteller des Diagnosegeräts verlangen, dass er Informationen zu allen ausgeführten Diagnosetätigkeiten (z. B. Service-ID und Unterfunktion) und verwendeten Parametern/Attributen sowie zu UTC-Datum und -Zeitstempeln für jede Interaktion mit dem Fahrzeug erfasst und speichert.
- 5.3. Die in Nummer 5.2 genannten Fälle des Zugangs schließen die in den Nummern 3.4, 3.5, 4.3 und 4.5 genannten Reparatur- und Wartungsarbeiten ein.
- 5.4. Wenn der Zugang zu OBD-Informationen mit einer Änderung der Fahrzeugsoftware oder ihrer Konfiguration/Parameter in Form einer Umprogrammierung des Fahrzeugsoftwarecodes verbunden ist, die eine Änderung des beabsichtigten Fahrzeugverhaltens zur Folge hat und über die Reparatur- und Wartungsmaßnahme hinaus fortbesteht, sodass sie nur durch die Ausführung eines gleichwertigen Vorgangs rückgängig gemacht oder überschrieben werden kann, kann der Fahrzeughersteller vom Hersteller des Diagnosegeräts verlangen, die Ergebnisse der Überprüfung der Netzwerktopologie des Fahrzeugs, den ursprünglichen Fahrzeugzustand beim Herstellen der Verbindung, einschließlich Hardware-/Softwareversionen aller im Fahrzeug eingebauten elektronischen Steuergeräte, die Ergebnisse aller ausgeführten Modul-Interaktionen und Routinen (z. B. Rückgabeparameter) sowie die Ergebnisse der Auslesung der abschließenden Fahrzeugkontrolle nach der Reparatur zu erfassen und zur Verfügung zu stellen.
- 5.5. Zu den in Nummer 5.4 genannten Fällen des Zugangs gehören Reparatur- und Wartungsarbeiten wie die Zuordnung eines Originalersatzteils (einschließlich Software- und Hardware-kompatibler (nach der Definition des Fahrzeugherstellers) wiederaufbereiteter oder wiederverwendeter Teile) oder eines vom Fahrzeughersteller freigegebenen Ersatzteils zu einem Fahrzeug mithilfe eines unabhängigen Diagnosegeräts und die Umprogrammierung eines Moduls unter Verwendung von Erstausrüstungsfahrzeugsoftware und Erstausrüstungsprogrammiersoftware nach den Anweisungen des Fahrzeugherstellers. Dazu gehören auch Fälle, in denen ein Teil von einem Fahrzeug entkoppelt oder entfernt wird.

- 5.6. Die in Nummer 5.4 genannten Fälle des Zugangs umfassen nicht die in den Nummern 3.4, 3.5, 4.3 und 4.5 aufgeführten Reparatur- und Wartungsarbeiten.
6. Cybersicherheitsanforderungen an Diagnosegeräte
- 6.1. Außer in den in Nummer 3.1 Buchstaben a bis c genannten Fällen kann der Fahrzeughersteller verlangen, dass das für den Zugang zu den OBD-Informationen verwendete Diagnosegerät die einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) 2024/2847 des Europäischen Parlaments und des Rates (****) erfüllt und dass der Hersteller des Diagnosegeräts die Anforderungen entweder des Trusted Information Security Assessment Exchange (TISAX) bis zu dem vom Fahrzeughersteller im Einklang mit Nummer 2.5 angegebenen Reifegrad oder der Norm ISO 27001 erfüllt.
- 6.2. Wenn der Zugang zu OBD-Informationen mit Änderungen am Fahrzeug gemäß Nummer 3.2 verbunden ist, kann der Fahrzeughersteller verlangen, dass das für den Zugang zu den OBD-Informationen verwendete Diagnosegerät und der Hersteller des Diagnosegeräts die Anforderungen der Sicherheitsimplementierung des Fahrzeugherstellers erfüllen.
- 6.3. Die Anforderungen der Sicherheitsimplementierung des Fahrzeugherstellers dürfen nicht über die Anforderungen hinausgehen, die an das eigene Diagnosegerät, die Gerätelieferanten und die eigene Organisation des Fahrzeugherstellers gestellt werden, und sind auf diskriminierungsfreie Weise anzuwenden.
- 6.4. Der Fahrzeughersteller kann vom Hersteller des Diagnosegeräts verlangen, dass er Prüfungen durchführt, um die Übereinstimmung des Diagnosegeräts mit den angegebenen Anforderungen zu überprüfen. Durch eine Dienstgütevereinbarung muss sichergestellt werden, dass jede Überprüfung der Ergebnisse dieser Prüfungen durch den Fahrzeughersteller zeitnah erfolgt. Wird die Erfüllung der Anforderungen dieses Abschnitts durch einen Diagnosegerätehersteller nicht bestätigt, muss der Fahrzeughersteller eine klare Begründung für die Nichterfüllung mit Angabe der vom Hersteller des Diagnosegeräts umzusetzenden erforderlichen Maßnahmen vorlegen.
- 6.5. Die in Nummer 6.2 genannten Fälle des Zugangs schließen die in den Nummern 3.4 und 3.5 genannten Reparatur- und Wartungsarbeiten ein.
- 6.6. Wenn der Zugang zu OBD-Informationen mit einer Änderung der Fahrzeugsoftware oder ihrer Konfiguration/Parameter verbunden ist, die eine Änderung des beabsichtigten Fahrzeugverhaltens zur Folge hat, die über die Reparatur- und Wartungsmaßnahme hinaus fortbesteht, sodass sie nur durch die Ausführung eines gleichwertigen Vorgangs rückgängig gemacht oder überschrieben werden kann, kann der Fahrzeughersteller verlangen, dass das für den Zugang zu den OBD-Informationen verwendete Diagnosegerät und der Hersteller des Diagnosegeräts die einschlägigen Anforderungen des Softwareaktualisierungsmanagementsystems (im Sinne der UN-Regelung Nr. 156) (*****) des Fahrzeugherstellers erfüllen. Diese Anforderungen dürfen nicht über die Anforderungen hinausgehen, die an das eigene Diagnosegerät, die Gerätelieferanten und die eigene Organisation des Fahrzeugherstellers gestellt werden, und sind auf diskriminierungsfreie Weise anzuwenden.
- 6.7. Die in Nummer 6.6 genannten Fälle des Zugangs schließen die in den Nummern 4.3, 4.5 und 5.5 genannten Reparatur- und Wartungsarbeiten ein, aber nicht diejenigen, die in den Nummern 3.4 und 3.5 genannt werden.
7. Zugangsdaten
- 7.1. Sind alle in den Abschnitten 3, 4 und 6 genannten Bedingungen erfüllt, stellt der Fahrzeughersteller dem Hersteller des Diagnosegeräts unverzüglich die Zugangsdaten zur Verfügung, die den Zugang zu den erforderlichen OBD-Informationen ermöglichen.
- 7.2. Die Zugangsdaten können FIN-spezifisch sein.
- 7.3. Die Zugangsdaten müssen ab dem Zeitpunkt der Bereitstellung mindestens 30 Tage gültig sein.

- 7.4. Wenn der Zugang zu OBD-Informationen jedoch mit einer Änderung am Fahrzeug verbunden ist, kann der Fahrzeughersteller die Gültigkeitsdauer der Zugangsdaten auf 24 Stunden beschränken.
- 7.5. Die in Nummer 7.4 genannten Fälle des Zugangs schließen die in den Nummern 3.4, 3.5, 4.3, 4.5 und 5.5 genannten Reparatur- und Wartungsarbeiten ein.
8. Autorisierungskriterien und Autorisierungsbescheinigungen
- 8.1. In den in Nummer 3.2 genannten Fällen kann der Fahrzeughersteller die Ausstellung von Zugangsdaten verweigern, wenn der Hersteller des für den Zugang zu den OBD-Informationen verwendeten Diagnosegeräts nicht bescheinigt, dass der Wirtschaftsakteur, der um Zugang zu den OBD-Informationen ersucht,
- a) über eine gültige Haftpflichtversicherung mit einem Mindestdeckungsbetrag von 1 Mio. EUR für Personenschäden und 0,5 Mio. EUR für Sachschäden verfügt;
 - b) einer legitimen Geschäftstätigkeit im Automobilsektor im Sinne von Nummer 6.3 dieses Anhangs nachgeht.
- Der Fahrzeughersteller darf keine anderen als die unter den Buchstaben a und b genannten Bedingungen für die Ausstellung von Zugangsdaten auferlegen.
- 8.2. In den in Nummer 5.4 genannten Fällen, in denen der Fahrzeughersteller die Authentifizierung des Mitarbeiters des Wirtschaftsakteurs verlangt, kann der Fahrzeughersteller, sofern der Hersteller des Diagnosegeräts dem Fahrzeughersteller nicht im Einklang mit den in Nummer 3.3 genannten Bedingungen bescheinigt, dass der Wirtschaftsakteur über ein System verfügt, das eine eindeutige Identifizierung des Mitarbeiters ermöglicht, der um diesen Zugang ersucht, die Ausstellung von Zugangsdaten verweigern, wenn der Hersteller des Diagnosegeräts, das für den Zugang zu den OBD-Informationen verwendet wird, nicht zusätzlich zu den in Nummer 8.1 genannten Bedingungen bescheinigt, dass zwischen dem Mitarbeiter, der um Zugang zu OBD-Informationen ersucht, und dem Wirtschaftsakteur, der um Zugang zu OBD-Informationen ersucht, ein Arbeitsverhältnis besteht, und dass der betreffende Mitarbeiter über einen gültigen länderspezifischen Personalausweis oder ein gleichwertiges Dokument verfügt.
- 8.3. Um für das Authentifizierungsverfahren gemäß dieser Anlage infrage zu kommen, muss sich der Hersteller des Diagnosegeräts in den allgemeinen Bedingungen der Verträge mit Wirtschaftsakteuren verpflichtet haben, auf Verlangen des unabhängigen Wirtschaftsakteurs für die Zwecke der Bescheinigung der Erfüllung der in den Nummern 8.1 und 8.2 genannten Anforderungen eine Bescheinigung gemäß Nummer 9.2 dieser Anlage zu akzeptieren, die nicht früher als 60 Monate vor dem Ersuchen um Zugang ausgestellt wurde. Ersucht der Wirtschaftsakteur jedoch nicht um die Authentifizierung auf der Grundlage einer solchen Bescheinigung, so kann sich der Hersteller des Diagnosegeräts zum Zwecke der Authentifizierung dafür entscheiden, die Identität des Wirtschaftsakteurs oder des Mitarbeiters des Wirtschaftsakteurs und die Einhaltung der Autorisierungskriterien im Wege seiner eigenen Verfahren zu überprüfen.
9. Konformitätsbewertungsstelle und Trustcenter
- 9.1. Die in den Nummern 3.7 und 8.3 genannten Bescheinigungen werden von einem in Anlage 3 Nummer 2.1.6 genannten Trustcenter auf der Grundlage der Erkenntnisse einer Konformitätsbewertungsstelle gemäß Anlage 3 Nummer 4.2.2 in Bezug auf die in Nummer 9.2 genannten Sachverhalte ausgestellt.
- 9.2. Für die Zwecke der Ausstellung der Autorisierungsbescheinigungen durch ein Trustcenter muss die Konformitätsbewertungsstelle
- a) die Anforderungen gemäß Anhang X Anlage 3 Nummer 4.3.1 Buchstaben a, b, d, e, f, g, h, i, k, l, n und p erfüllen;
 - b) die in Anhang X Anlage 3 Nummer 4.3.3 Buchstaben d und g genannten Sachverhalte überprüfen und bestätigen. In den in Nummer 5.4 genannten Fällen, in denen der Fahrzeughersteller die Authentifizierung des Mitarbeiters des Wirtschaftsakteurs verlangt, muss sich die Prüfung und Bestätigung dieser Sachverhalte auf den Mitarbeiter des Wirtschaftsakteurs beziehen.

- 9.3. Für die Zwecke der Ausstellung von Autorisierungsbescheinigungen in den unter Nummer 9.1 genannten Fällen muss das Trustcenter
- a) die Anforderungen von Anlage 3 Nummer 4.6 erfüllen;
 - b) dem Diagnosegerätehersteller alle zur Implementierung der Bescheinigungen in seine Diagnosegeräte erforderlichen Informationen zur Verfügung stellen.

10. Zugang des Fahrzeugherstellers zu den Wirtschaftsakteur betreffenden Informationen

- 10.1. Der Fahrzeughersteller darf vom Hersteller des Diagnosegeräts nur dann auf Verlangen Zugang zu den Informationen über eine gemäß Abschnitt 5 aufgezeichnete einzelne Reparatur- oder Wartungsmaßnahme erhalten, wenn dies im Zusammenhang mit Reparatur- oder Wartungsarbeiten an einem einzelnen Fahrzeug erforderlich ist, um
- a) auf einen begründeten Verdacht eines schwerwiegenden Missbrauchs des Zugangs zum Fahrzeug zu reagieren,
 - b) Untersuchungen im Falle von Produkthaftungs- oder Gewährleistungsansprüchen durchzuführen,
 - c) Cybersicherheitsvorfälle oder illegale Manipulationen zu untersuchen oder Anfragen des Fahrzeughalters oder einer Behörde zu beantworten.

In den unter den Buchstaben b und c genannten Fällen schließen diese Informationen gegebenenfalls Informationen über den Wirtschaftsakteur und/oder seine Mitarbeiter ein. In Fällen, in denen sich der Hersteller des Diagnosegeräts für die Authentifizierung auf eine vom Trustcenter ausgestellte Bescheinigung gestützt hat, stellt die zuständige Konformitätsbewertungsstelle die erforderlichen Informationen auf der Grundlage ihrer Bewertung eines begründeten Antrags des Fahrzeugherstellers zur Verfügung.

Der Fahrzeughersteller muss sicherstellen, dass die Informationen über einzelne Reparatur- oder Wartungsmaßnahme, auf die zu den unter den Buchstaben a bis c genannten Zwecken zugegriffen wird, nicht für andere Zwecke verwendet werden.

- 10.2. In den in Nummer 10.1 genannten Fällen unterrichtet der Hersteller des Diagnosegeräts den unabhängigen Wirtschaftsakteur und gegebenenfalls dessen Mitarbeiter unverzüglich über den Zugang zu den Informationen über eine einzelne Reparatur- oder Wartungsmaßnahme oder zu den den Wirtschaftsakteur und/oder seine Mitarbeiter betreffenden Informationen.
- 10.3. In den in Nummer 10.1 Buchstaben a und c genannten Fällen sowie in Fällen, in denen dies erforderlich und verhältnismäßig ist, um einen weiteren Missbrauch zu verhindern oder Cybersicherheitsrisiken zu begegnen, kann der Fahrzeughersteller den Zugang mit dem betreffenden Diagnosegerät vorübergehend aussetzen oder beschränken oder den betreffenden Hersteller des Diagnosegeräts auffordern, unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, um den Zugang zu den OBD-Informationen über die Fahrzeuge dieses Herstellers durch den betreffenden Wirtschaftsakteur oder seinen Mitarbeiter und mit dem Diagnosegerät vorübergehend zu beschränken.
- 10.4. In Ausnahmefällen kann ein Fahrzeughersteller als Reaktion auf einen erheblichen vorliegenden oder unmittelbar bevorstehenden Cybersicherheitsvorfall den Zugang zu den OBD-Informationen auf möglichst detaillierter Ebene aussetzen, wenn dies erforderlich und verhältnismäßig ist, um auf den betreffenden Vorfall zu reagieren.
- 10.5. In den in den Nummern 10.3 und 10.4 genannten Fällen muss der Fahrzeughersteller die Genehmigungsbehörde zeitgleich über die Aussetzung mit Angabe der Gründe für die Aussetzung und unter Beifügung aller einschlägigen Nachweise unterrichten. Die Aussetzung muss aufgehoben werden, wenn der Vorfall behoben wurde oder wenn die Genehmigungsbehörde den Fahrzeughersteller dazu auffordert.
- Die Genehmigungsbehörde überprüft innerhalb von zehn Tagen nach dem Tag der Mitteilung die Gründe für die Aussetzung und fordert, falls die Aussetzung offensichtlich ungerechtfertigt oder unverhältnismäßig ist, den Fahrzeughersteller oder den betreffenden Hersteller des Diagnosegeräts auf, den Zugang wiederherzustellen.
- Die Genehmigungsbehörde kann den Fahrzeughersteller und den betreffenden Hersteller des Diagnosegeräts jederzeit auffordern, den Zugang wiederherzustellen, wenn sie der Auffassung ist, dass die Gründe für die Aussetzung nicht mehr bestehen.

11. Informationen, die den Diagnosegeräteherstellern zur Verfügung zu stellen sind
 - 11.1. Das RMI-System des Fahrzeugherstellers muss Kontaktdaten sowie prozessbezogene Informationen dahin gehend anzeigen, wie die angeforderten Informationen gemäß den Buchstaben a, b, c und d in Bezug auf die Integration des Diagnosegeräts zum Zeitpunkt der Typgenehmigung eingeholt werden können.
 - a) Kontaktdaten für technische und kommerzielle Anfragen;
 - b) Beschreibung des Integrationsprozesses einschließlich eines ungefähren Zeitrahmens;
 - c) allgemeine Bedingungen für die Integration von Diagnosegeräten durch den Hersteller des Diagnosegeräts;
 - d) Gebührenverzeichnis für Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Integration.
 - 11.2. Vorbehaltlich des Abschlusses einer Geheimhaltungsvereinbarung stellt der Fahrzeughersteller jedem unabhängigen Wirtschaftsakteur, der die Anforderungen des TISAX bis zu dem vom Fahrzeughersteller im Einklang mit Nummer 2.5 angegebenen Reifegrad oder der Norm ISO 27001 erfüllt, auf Anfrage die folgenden Informationen zur Verfügung:
 - a) eine Mustervereinbarung über die Sicherheitsintegration zur späteren Verwendung, aus der klar hervorgeht, welche Bedingungen in alle diesbezüglichen Vereinbarungen des Fahrzeugherstellers mit den Diagnosegeräteherstellern aufzunehmen sind,
 - b) eine Beschreibung der Anforderungen und Verfahren für die sichere Integration des Diagnosegeräts, einschließlich des ungefähren Zeitrahmens.
 - 11.3. Der Fahrzeughersteller stellt dem Diagnosegerätehersteller zum Zeitpunkt des Abschlusses einer Vereinbarung über die Integration eines Diagnosegeräts folgende Informationen zur Verfügung und bietet ihm folgende Dienstleistungen an:
 - a) die detaillierten und zeitnah aktualisierten Anforderungen, Verfahren und technischen Spezifikationen für die sichere Integration des Diagnosegeräts, einschließlich der Anforderungen der Sicherheitsimplementierung;
 - b) sofortige technische Unterstützung bei der Sicherheitsintegration und der Überprüfung von Diagnosegeräten gegen eine angemessene Vergütung gemäß Nummer 2.3.
 - 11.4. Die Anforderungen der Sicherheitsimplementierung gemäß Nummer 11.3 sind mit einer Erläuterung der Gründe für diese Anforderungen zu versehen. In Ausnahmefällen kann der Fahrzeughersteller nur die erforderlichen Anforderungen ohne ausführliche Erläuterungen angeben, wenn
 - a) durch die Offenlegung der einer Anforderung zugrunde liegenden spezifischen Ziele geschützte Informationen oder Geschäftsgeheimnisse gefährdet werden könnten oder
 - b) durch die Offenlegung der Gründe eine umfassendere Cybersicherheitsstrategie offenbart würde, die vertraulich bleiben muss, um die Integrität des Systems zu wahren.
 - 11.5. Die in den Nummern 11.1 bis 11.3 genannten Informationen sind zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung vorzulegen.
12. OBD-Forum
 - 12.1. Das Forum für Fragen des Zugangs zu Fahrzeuginformationen (OBD-Forum) ist für die Koordinierung und Überwachung der Umsetzung der folgenden Verfahren zuständig:
 - a) Authentifizierung und Autorisierung unabhängiger Wirtschaftsakteure gemäß den Nummern 3 und 8 dieser Anlage, einschließlich der Verfahren, die von den Diagnosegeräteherstellern zur Überprüfung der Autorisierungskriterien gemäß Nummer 3 dieser Anlage angewendet werden,
 - b) Ausstellung von Zugangsdaten gemäß Nummer 7 dieser Anlage, einschließlich der Erfüllung der Anforderungen an Rückverfolgbarkeit und Konnektivität,
 - c) Offenlegung der Informationen über den Zugang und die Aussetzung oder Einschränkung des Zugangs gemäß Nummer 10 dieser Anlage.

12.2. Das Forum

- a) berät die Kommission zur Umsetzung dieser Anlage;
- b) berät die Genehmigungsbehörden zu Streitigkeiten über die Auslegung und Umsetzung dieser Anlage;
- c) berät die Fahrzeughersteller, Diagnosegerätehersteller und unabhängigen Wirtschaftsakteure zu folgenden Themen:
 - i) Auslegung der Anlage;
 - ii) praktische Aspekte der unter Nummer 12.1 genannten Verfahren;
 - iii) Orientierungshilfe bei der Beilegung von Streitigkeiten in Bezug auf die Umsetzung der in Nummer 12.1 genannten Verfahren.

12.3. Bei den Mitgliedern des OBD-Forums handelt es sich um Vertreter der Fahrzeughersteller und unabhängigen Wirtschaftsakteure, die an der Umsetzung und Anwendung der in Nummer 12.1 genannten Verfahren beteiligt sind.

12.4. Die rechtliche und organisatorische Struktur des OBD-Forums gleicht der des ‚Forums für den Zugang zu sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen‘ gemäß Anlage 3 Absatz 2.1.12.

(*) Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

(**) Regelung Nr. 83 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Emission von Schadstoffen aus dem Motor entsprechend den Kraftstoffanforderungen des Motors (ABl. L 42 vom 15.2.2012, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/83/oj>).

(***) Regelung Nr. 168 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE) [2024/211] (ABl. L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

(****) Verordnung (EU) 2024/2847 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über horizontale Cybersicherheitsanforderungen für Produkte mit digitalen Elementen und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 168/2013 und (EU) 2019/1020 und der Richtlinie (EU) 2020/1828 (Cyberresilienz-Verordnung) (ABl. L, 2024/2847, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2847/oj>).

(*****) Regelung Nr. 156 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Softwareaktualisierung und des Softwareaktualisierungsmanagementsystems [2021/388] (ABl. L 82 vom 9.3.2021, S. 60, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/388/oj>).“
