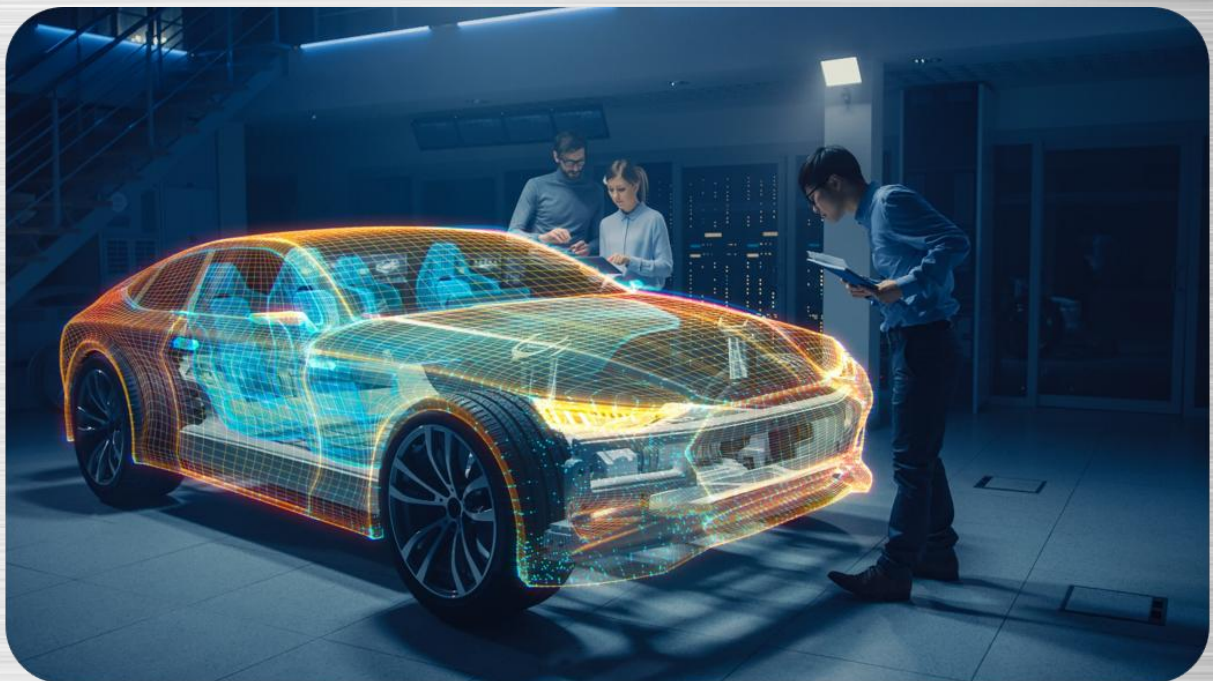


Data Act in der Praxis

FAQ für Autohäuser und Kfz-Werkstätten

Informationen zur Verordnung (EU) 2023/2854



1. Der Data Act und das Kfz-Gewerbe

1.1 Allgemeines zur Verordnung (EU) 2023/2854

Der Data Act ist die **Verordnung (EU) 2023/2854 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2023 über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung**. Er ist ein zentraler Baustein der europäischen Datenstrategie und soll sicherstellen, dass die wirtschaftlichen Potenziale von Daten in der Europäischen Union besser genutzt werden können.

Die Verordnung ist am 11. Januar 2024 in Kraft getreten und gilt grundsätzlich seit dem 12. September 2025.

1.2 Warum hat die Europäische Union den Data Act geschaffen?

Die EU geht davon aus, dass ein erheblicher Teil der durch vernetzte Produkte erzeugten Daten bislang nicht oder nur eingeschränkt genutzt wird. Gleichzeitig verfügen Hersteller häufig über eine faktische Kontrolle über diese Daten, während Nutzer und andere Marktteilnehmer nur begrenzten Zugang erhalten.

Mit dem Data Act verfolgt die Europäische Union daher mehrere Ziele:

- **Stärkung der Rechte von Nutzern vernetzter Produkte**, damit diese über die Nutzung ihrer Daten selbst entscheiden können.
- **Förderung von Wettbewerb und Innovation**, indem Datenzugangshürden für Unternehmen abgebaut werden.
- **Schaffung fairer Marktbedingungen** zwischen Herstellern, Dienstleistern und Nutzern.
- **Förderung neuer datenbasierter Geschäftsmodelle** in Industrie, Handwerk, Mobilität und Dienstleistungen.
- **Vermeidung von Datenmonopolen**, die durch die alleinige Kontrolle von Daten durch einzelne Marktteilnehmer entstehen können.
- **Stärkung der europäischen Datenwirtschaft** und der digitalen Wettbewerbsfähigkeit Europas.

1.3 Welche Produkte erfasst der Data Act?

Der Data Act gilt für sogenannte **vernetzte Produkte** („connected products“). Dabei handelt es sich um Produkte, die Daten über ihre Nutzung oder ihre Umgebung erzeugen, erfassen oder übertragen können.

Beispiele sind:

- Kraftfahrzeuge und Nutzfahrzeuge
- Elektrofahrzeuge
- Land- und Baumaschinen
- Industrieanlagen
- Haushaltsgeräte
- Smart-Home-Produkte
- Medizinische Geräte mit Datenanbindung

Für das Kfz-Gewerbe sind insbesondere moderne Fahrzeuge relevant, die kontinuierlich Daten erzeugen und über Telematiksysteme, Mobilfunkverbindungen oder Herstellerplattformen übertragen.

1.4 Welche Bedeutung haben die Leitlinien der EU-Kommission zu Fahrzeugdaten?

Mit Anwendbarkeit des Data Act am 12. September 2025 hat die Europäische Kommission die Leitlinien „Guidance on Vehicle Data, accompanying the Data Act“ veröffentlicht. Diese richten sich speziell an die Akteure der Automobilwirtschaft und sollen die praktische Umsetzung der Vorschriften zu Fahrzeugdaten erleichtern.

Die Leitlinien erläutern insbesondere:

- welche Fahrzeugdaten grundsätzlich unter Kapitel II des Data Act fallen,
- welche Daten als Produktdaten oder Daten verbundener Dienste einzustufen sind,
- welche Rechte Fahrzeugnutzer besitzen,
- unter welchen Voraussetzungen Daten an vom Nutzer benannte Dritte weitergegeben werden müssen,
- welche technischen und organisatorischen Anforderungen für die Bereitstellung von Daten gelten,
- welche Grenzen sich aus Datenschutz, Cybersicherheit und dem Schutz von Geschäftsheimnissen ergeben.

Für Autohäuser und Werkstätten sind die Leitlinien von besonderer Bedeutung, weil sie deutlich machen, dass der Data Act nicht nur Fahrzeughersteller betrifft. Auch unabhängige Werkstätten, Flottenmanager, Mobilitätsdienstleister, Versicherungen und andere Marktteilnehmer können als vom Nutzer benannte Datenempfänger auftreten.

Die Leitlinien schaffen außerdem mehr Klarheit darüber, welche Arten von Fahrzeugdaten grundsätzlich zugänglich sein sollen und welche Informationen weiterhin außerhalb des Anwendungsbereichs liegen, beispielsweise Quellcodes, Algorithmen oder andere geschützte Bestandteile der Fahrzeugsoftware.

Wichtig ist jedoch: Die Leitlinien sind keine eigenständige Rechtsgrundlage und ändern den Inhalt des Data Act nicht. Maßgeblich bleibt die Verordnung (EU) 2023/2854 selbst. Die Leitlinien dienen der Auslegung und sollen Unternehmen, Behörden und Marktteilnehmern eine einheitliche Anwendung der Vorschriften erleichtern.

Die Leitlinien bestätigen, dass der Data Act den Zugang zu Fahrzeugdaten verbessern soll, lösen jedoch nicht alle seit Jahren diskutierten Fragen des automobilen Datenzugangs. Die Diskussion über einen weitergehenden sektorspezifischen Rechtsrahmen für Fahrzeugdaten auf EU-Ebene wird deshalb weiterhin geführt.

1.5 Welche Bedeutung hat der Data Act für Fahrzeuge?

Moderne Fahrzeuge sind heute hochgradig vernetzte Produkte. Sie erzeugen eine Vielzahl von Daten, beispielsweise zu:

- Fahrzeugzustand
- Wartungs- und Servicebedarf
- Fehlercodes und Diagnosedaten
- Batteriezustand bei Elektrofahrzeugen
- Verschleißindikatoren
- Sensor- und Umgebungsdaten
- Nutzungsmustern des Fahrzeugs

Bislang werden viele dieser Daten primär über die Systeme der Fahrzeughersteller verarbeitet und genutzt. Der Data Act soll sicherstellen, dass Fahrzeugnutzer künftig stärker darüber entscheiden können, wer diese Daten erhält und für welche Zwecke sie genutzt werden.

1.6 Werden alle Fahrzeugdaten frei verfügbar?

Nein. Der Data Act schafft keinen uneingeschränkten Zugriff auf sämtliche Fahrzeugdaten. Die Verordnung verfolgt vielmehr das Ziel, den Zugang zu den durch die Nutzung eines Fahrzeugs erzeugten Daten fairer zu gestalten.

Insbesondere gewährt der Data Act keinen Anspruch auf:

- Quellcodes von Fahrzeugsoftware,
- Algorithmen und proprietäre Software,
- geistiges Eigentum der Hersteller,
- sicherheitskritische Systemfunktionen,
- uneingeschränkte Zugriffsrechte auf Steuergeräte.

Der Schutz von Geschäftsgeheimnissen, Cybersicherheit und Fahrzeugsicherheit bleibt ausdrücklich erhalten.

1.7 Welche Rolle spielt der Nutzer?

Ein zentrales Prinzip des Data Act lautet:

Die durch ein vernetztes Produkt erzeugten Daten sollen grundsätzlich dem Nutzer zugutekommen.

Der Nutzer – beispielsweise ein Fahrzeughalter, Leasingnehmer oder Flottenbetreiber – erhält das Recht,

- auf bestimmte Fahrzeugdaten zuzugreifen,
- diese Daten zu erhalten,
- die Weitergabe der Daten an von ihm ausgewählte Dritte zu verlangen.

Damit wird der Nutzer zur entscheidenden Stelle bei der Steuerung des Datenzugangs.

1.8 Einordnung in die europäische Digitalstrategie

Der Data Act ist Teil eines umfassenden europäischen Rechtsrahmens für die Datenwirtschaft. Zu diesem Rahmen gehören unter anderem:

- Data Governance Act
- Data Act
- Artificial Intelligence Act
- Digital Markets Act
- Digital Services Act

Gemeinsam verfolgen diese Regelwerke das Ziel, einen fairen, innovationsfreundlichen und wettbewerbsorientierten digitalen Binnenmarkt in Europa zu schaffen.

2. FAQ für Autohäuser und Kfz-Werkstätten

2.1 Warum ist der Data Act für Autohäuser und Werkstätten relevant?

Moderne Fahrzeuge erzeugen große Mengen an Daten, beispielsweise zu:

- Fahrzeugzustand
- Fehlerspeichern
- Batteriestatus
- Wartungsbedarf
- Fahrzeugsensoren
- Nutzung und Verschleiß

Der Data Act stärkt die Rechte von Fahrzeughaltern und Nutzern, auf diese Daten zuzugreifen und sie an Dritte weiterzugeben. Dadurch können unabhängige Werkstätten, Autohäuser, Flottenbetreiber und Mobilitätsdienstleister künftig leichter auf bestimmte Fahrzeugdaten zugreifen.

2.2 Gelten Fahrzeuge als „vernetzte Produkte“ im Sinne des Data Act?

Ja. Vernetzte Fahrzeuge erfüllen regelmäßig die Definition eines vernetzten Produkts gemäß Artikel 2 des Data Act, da sie Daten über ihre Nutzung oder Umgebung erzeugen, erfassen und über elektronische Kommunikationsdienste übertragen können.

2.3 Wer ist „Nutzer“ im Sinne des Data Act?

Nutzer ist die natürliche oder juristische Person, die Eigentümer eines Fahrzeugs ist oder aufgrund eines Vertrags berechtigt ist, es zu nutzen.

Beispiele:

- Privatkunde
- Leasingnehmer
- Mietwagenunternehmen
- Flottenbetreiber
- Handwerksbetrieb mit Firmenfahrzeugen

2.4 Welche Rechte hat der Fahrzeugnutzer?

Der Nutzer hat das Recht,

- auf die durch das Fahrzeug erzeugten Daten zuzugreifen,

- diese Daten zu erhalten,
- die Daten an Dritte weitergeben zu lassen.

Der Hersteller muss hierfür geeignete technische Möglichkeiten bereitstellen.

2.5 Muss der Fahrzeughersteller die Daten direkt an den Nutzer herausgeben?

Ja. Soweit die Daten verfügbar sind, muss der Dateninhaber dem Nutzer die relevanten Daten grundsätzlich kostenlos, einfach und in einem strukturierten Format bereitstellen.

2.6 Darf der Nutzer eine Werkstatt als Datenempfänger benennen?

Ja. Der Nutzer kann einen Dritten bestimmen, an den die Fahrzeugdaten übermittelt werden sollen. Eine unabhängige Werkstatt, ein Autohaus oder ein Flottenmanagement-Dienstleister kann somit als berechtigter Datenempfänger auftreten.

2.7 Welche Daten müssen bereitgestellt werden?

Bereitzustellen sind grundsätzlich die Daten, die:

- durch die Nutzung des Fahrzeugs erzeugt werden,
- für den Hersteller verfügbar sind,
- vom Produkt oder verbundenen Dienst erzeugt werden.

Hierzu können beispielsweise gehören:

- Kilometerstand
- Wartungsinformationen
- Diagnoseinformationen
- Batteriezustandsdaten
- Fehlermeldungen
- Sensordaten

2.8 Besteht ein Anspruch auf Zugang zu Fahrzeugsoftware oder Quellcode?

Nein. Der Data Act begründet keinen Anspruch auf:

- Quellcode
- Algorithmen
- proprietäre Software
- Geschäftsgeheimnisse, soweit deren Offenlegung erforderlich wäre

Der Anspruch bezieht sich auf Daten, nicht auf die zugrundeliegende Software.

2.9 Müssen Hersteller Echtzeitdaten bereitstellen?

Soweit technisch verfügbar und kontinuierlich erzeugt, sollen Daten möglichst in Echtzeit bereitgestellt werden.

Der konkrete Umfang hängt jedoch von den technischen Gegebenheiten des jeweiligen Fahrzeugs und Systems ab.

2.10 Können Hersteller den Datenzugang verweigern?

Nur in eng begrenzten Ausnahmefällen. Eine Verweigerung kann beispielsweise zulässig sein, wenn:

- Sicherheitsanforderungen gefährdet werden,
- Geschäftsgeheimnisse nicht ausreichend geschützt werden können,
- gesetzliche Verpflichtungen entgegenstehen.

Ein pauschales Verweigern des Zugangs ist nicht zulässig.

2.11 Was bedeutet der Data Act für unabhängige Werkstätten?

Unabhängige Werkstätten erhalten erstmals einen eigenständigen Rechtsrahmen, über den Kunden Fahrzeugdaten an sie weitergeben lassen können.

Dadurch können Werkstätten:

- Ferndiagnosen durchführen,
- Wartungsbedarfe erkennen,
- Predictive-Maintenance-Angebote entwickeln,
- Flottenservices anbieten,
- digitale Serviceleistungen ausbauen.

2.12 Ersetzt der Data Act die Regelungen der Kfz-GVO?

Nein. Der Data Act ersetzt weder die Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (Kfz-GVO) noch die ergänzenden Wettbewerbsregeln für den automobilen Aftermarket.

Beide Regelwerke bestehen nebeneinander:

- Die Kfz-GVO regelt wettbewerbsrechtliche Fragen des Marktzugangs.
- Der Data Act regelt den Zugang zu Nutzungsdaten vernetzter Produkte.

2.13 Ersetzt der Data Act den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI)?

Nein. Der Anspruch auf Reparatur- und Wartungsinformationen bleibt weiterhin durch andere Rechtsakte geregelt, insbesondere durch die Typgenehmigungsvorschriften.

Der Data Act schafft zusätzliche Datenzugangsrechte, ersetzt aber nicht bestehende RMI-Regelungen.

2.14 Können Werkstätten auf Diagnosedaten zugreifen?

Grundsätzlich ja, sofern:

- die Daten vom Fahrzeug erzeugt werden,
- sie dem Hersteller zur Verfügung stehen,
- der Nutzer den Zugriff veranlasst.

Der konkrete Umfang wird von den technischen Implementierungen der Hersteller abhängen.

2.15 Dürfen Fahrzeugdaten für eigene Dienstleistungen genutzt werden?

Ja. Ein Autohaus oder eine Werkstatt darf erhaltene Daten grundsätzlich für die vom Kunden gewünschten Dienstleistungen verwenden.

Dabei müssen jedoch die Bedingungen des Data Act sowie gegebenenfalls Datenschutzvorschriften eingehalten werden.

2.16 Welche Rolle spielt die DSGVO?

Der Data Act ändert die DSGVO nicht. Soweit Fahrzeugdaten personenbezogene Daten enthalten oder einen Personenbezug herstellen können, müssen die der DSGVO eingehalten werden.

Insbesondere müssen geregelt sein:

- Rechtsgrundlage der Verarbeitung,
- Informationspflichten,
- Löschfristen,
- Datensicherheit.

2.17 Müssen Werkstätten Einwilligungen einholen?

Nicht immer. Ob eine Einwilligung erforderlich ist, hängt von der konkreten Datenverarbeitung und der gewählten Rechtsgrundlage nach der DSGVO ab.

Häufig können Vertragsdurchführung oder berechtigte Interessen die Rechtsgrundlage bilden.

Eine pauschale Einwilligungspflicht besteht nicht.

2.18 Welche organisatorischen Maßnahmen sollten Autohäuser und Werkstätten jetzt vorbereiten?

Empfohlen werden:

- Analyse künftiger datenbasierter Geschäftsmodelle.
- Identifikation relevanter Fahrzeugdaten.
- Aufbau eines Datenschutz- und Datensicherheitskonzepts.
- Definition von Prozessen für Kundenzustimmungen und Datenanforderungen.
- Prüfung von Herstellerplattformen und Schnittstellen.
- Schulung von Serviceberatern und Werkstattpersonal.
- Anpassung von Serviceverträgen und AGB.

2.19 Welche Chancen ergeben sich für Autohäuser?

Mögliche neue Geschäftsmodelle sind:

- Digitale Fahrzeugüberwachung (z.B Standortdaten)
- Predictive Maintenance (Vorausschauende Wartung)
- Flottenmanagement
- Batterie-Monitoring
- Remote-Diagnose
- Service-Abonnements
- Mobilitäts- und Telematikdienste

2.20 Welche Chancen ergeben sich für freie Werkstätten?

Der Data Act kann Wettbewerbsnachteile beim Zugang zu Fahrzeugdaten reduzieren.

Dadurch entstehen bessere Möglichkeiten für:

- markenübergreifende Diagnosen,
- digitale Serviceangebote,
- Flottenbetreuung,
- Ferndiagnoseleistungen,
- datengetriebene Wartungsangebote.

2.21 Welche Grenzen des Data Act sollten Werkstätten kennen?

Der Data Act garantiert nicht automatisch:

- uneingeschränkten Fernzugriff auf Fahrzeugsteuergeräte,
- Schreibrechte in Fahrzeugsysteme,
- Zugang zu sicherheitskritischen Funktionen,

- Zugang zu proprietären Herstellerplattformen,
- Zugriff auf Quellcode oder Algorithmen.

Der tatsächliche Nutzen hängt wesentlich von der technischen Ausgestaltung der Datenzugangsmodelle durch die Fahrzeughersteller ab.

2.22 Was können Autohäuser und Werkstätten konkret tun?

- Mitarbeiter zum Data Act schulen.
- Datenbasierte Serviceangebote entwickeln.
- Datenschutz- und IT-Sicherheitsprozesse überprüfen.
- Herstellerlösungen für Datenzugang analysieren.
- Verträge mit Kunden und Flottenbetreibern anpassen.
- Prozesse für Datenanforderungen und Datenverwaltung etablieren.
- Chancen für neue digitale Geschäftsmodelle bewerten.

Fazit

Der Data Act schafft erstmals einen sektorübergreifenden Rechtsanspruch auf Zugang zu Daten aus vernetzten Fahrzeugen.

Autohäuser und Werkstätten können hiervon insbesondere bei Diagnose-, Wartungs- und Flottenservices profitieren.

Die Kfz-GVO und die Regelungen zu Reparatur- und Wartungsinformationen aus der Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 bleiben unverändert bestehen.

Die praktische Umsetzung hängt maßgeblich von technischen Schnittstellen, Datenschutzanforderungen und der konkreten Ausgestaltung der Herstellerlösungen ab.

Derzeit gibt es in Europa noch keine einheitliche technische oder organisatorische Umsetzung des Datenzugangs.

[Leitlinien für den Zugang zu Fahrzeugdaten wurden von der EU-Kommission entwickelt, sind jedoch rechtlich nicht bindend.](#)

Unterstützungsangebote der EU-Kommission

- [Datengesetz erklärt](#)
- [Entwurf einer Empfehlung zu unverbindlichen Mustervertragsbedingungen für den Datenzugriff und die Datennutzung \(MCT\) und unverbindlichen Standardvertragsklauseln für Cloud-Computing-Verträge \(SCC\)](#)
- [Leitlinien zu Fahrzeugdaten](#)
- Data Act Legal Helpdesk bietet Leitlinien zu rechtlichen Fragen

Kontakt:

Dominik Lutter
Leiter Technik, Sicherheit, Umwelt

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Markgrafenstr. 35
10117 Berlin

Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

E-Mail: lutter@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

Datum: 09.06.2026

