



Datenzugang gesichert

Neue EU-Vorgaben | Der freie Reparaturmarkt kann es als Erfolg sehen: Im Anhang X zur Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 sind die Spielregeln für den diskriminierungsfreien Datenzugang festgelegt. Aber es gibt offene Punkte.



Foto: AdobeStock/Jelena

Dank neuer Regelungen werden markenunabhängige Diagnosesysteme leistungsfähiger.

Die Europäische Kommission hat den delegierten Rechtsakt zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 bereits im März final angenommen. Mittlerweile ist der Anhang X im Amtsblatt der EU erschienen und damit geltendes Recht in den EU-Staaten. Der Anhang zur Typgenehmigungs-Verordnung regelt den Zugang zu OBD-Informationen sowie zu Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI). Die Regelungen werden technisch modernisiert und an neue Fahrzeugtechnologien angepasst. Zugleich wird ein unionsweit geregelter Rahmen für einen sicheren und diskriminierungsfreien Zugang unabhängiger Marktteilnehmer geschaffen.

Für Kfz-Werkstätten und für Anbieter von Mehrmarken-Diagnosesystemen ist dies eine gute Nachricht. Auch ZDK-Präsident Thomas Peckruhn ist hochzufrieden: „Wir warten seit zehn Jahren auf eine Regulierung des Datenzugangs. Mit dem neuen Anhang X haben wir wichtige

Fortschritte erreicht.“ Peckruhn lobte schon im März, nach Annahme des Anhang X in der EU-Kommission, das Papier: „Der diskriminierungsfreie Zugang zu Fahrzeugdaten ist die Grundlage für funktionierenden Wettbewerb – und damit letztlich auch für bezahlbare Mobilität.“ Im Kern schaffe die Reform der EU-Kommission laut ZDK einen zukunftsfesten Rahmen für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI) sowie On-Board-Diagnosedaten (OBD). Die Vorgaben gelten nun konsequent antriebsunabhängig und werden auf aktuelle Normen gestützt. Gleichzeitig weitet die EU die Informationspflichten der Hersteller deutlich aus – von präzisen Diagnose- und Softwaredaten bis hin zu Kalibrierungsinformationen für moderne Assistenzsysteme und spezifischen Anforderungen im Umgang mit Hochvoltbatterien. Ein besonderer Fokus liegt auf der Qualität und Nutzbarkeit der Daten: Künftig müssen diese in maschinenlesbarer Form, in der-

selben Detailtiefe wie herstellerinterne Informationen und über standardisierte Schnittstellen bereitgestellt werden. Auch bei Softwarezugang, Neuprogrammierung von Steuergeräten und Teileaktivierung stärkt die Verordnung gezielt offene, nicht proprietäre Lösungen.

Keine Rückverfolgbarkeit

Auch Anforderungen an die Rückverfolgbarkeit von Zugriffen werden in einem neuen Appendix 4 geregelt. Diagnosetoolhersteller können zwar verpflichtet werden, etwa die VIN, die Werkzeugkennung, ausgeführte Diagnosejobs, verwendete Parameter und Zeitstempel zu speichern. Bei besonders sensiblen softwarebezogenen Eingriffen können darüber hinaus Ergebnisse von Netzwerktopologie-Inspektionen, der initiale Fahrzeugzustand, die verwendeten Softwarestände sowie Ergebnisse von Routinen und Abschlussprüfungen erfasst werden. Gleichzeitig enthalte der Rechtsakt jedoch Schranken für den Zugriff der Fahrzeughersteller auf diese Daten, heißt es in einer Veröffentlichung der Kfz-Innung Sachsen West/Chemnitz. Ein solcher Zugriff sei nur in eng definierten Fällen zulässig, etwa bei Verdacht auf schweren Missbrauch, im Rahmen von Produkthaftungs- oder Gewährleistungsfällen sowie zur Untersuchung von Cybersicherheits- oder Manipulationsvorfällen.

Auch Thomas Peckruhn kann beruhigen: „Es ist nicht so, dass die Fahrzeughersteller dauerhaft abfragen, wer was wie gemacht hat. Wenn Sie sich als Werkstatt über ein Diagnosesystem ins Fahrzeug einloggen, dann ist das komplett mit ihrem digitalen Zertifikat anonymisiert – das ist auch bei SERMI schon so geregelt. Weder der Diagnoseanbieter noch der Fahrzeughersteller sehen, wer und welche Werkstatt gerade arbeitet.“ Als besonders praxisrelevant bewertet



Foto: ZDK

ZDK-Präsident Thomas Peckruhn sieht einen großen Fortschritt durch die neuen Regeln.

Peckruhn die stärkere Einbindung des SERMI-Systems. Werkstätten, die bereits über ein Zertifikat verfügen, sollen dieses künftig herstellerübergreifend für verschiedene Diagnosesysteme und den Zugang zu sicherheitsrelevanten Funktionen

nutzen können. Dadurch sinke der administrative Aufwand erheblich, weil Mehrfachregistrierungen bei einzelnen Herstellern entfallen.

Fortschritte bei Software-Updates

Positiv bewertet der ZDK außerdem neue Möglichkeiten für Mehrmarkendiagnosegeräte. Künftig sollen auch unabhängige Diagnoseanbieter grundsätzlich Software-Updates durchführen können. Bei Elektrofahrzeugen wurde der Zugang zu Batteriedaten nachgeschärft. Insbesondere der Zugang zum Batteriemanagementsystem sowie zu Informationen über einzelne Komponenten wird ausdrücklich berücksichtigt. Die Diskussion um den State of Health (SOH) soll künftig im Rahmen der Euro-7-Regelungen weiter harmonisiert werden. Dort sollen einheitliche Kriterien für die Bewertung des Batteriezustands geschaffen werden.

Trotz der positiven Bewertung sieht der ZDK weiterhin offenen Regelungsbe-

darf. Dazu zählt insbesondere die ADAS-Kalibrierung. Peckruhn hätte sich einen offiziellen Freigabeprozess für Kalibriersysteme unabhängiger Anbieter gewünscht. Damit könnten Werkstätten sicherstellen, dass die eingesetzten Systeme den Anforderungen der Fahrzeughersteller entsprechen. Dieses Thema konnte im Anhang X jedoch nicht durchgesetzt werden.

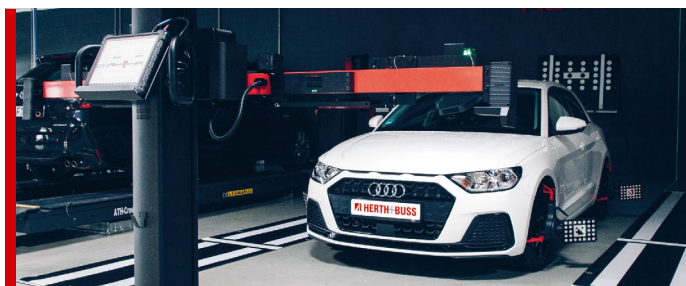
Auch die Codierung und Autorisierung von Ersatzteilen bleibt aus Sicht des Verbandes ein zentrales Zukunftsthema. Die entsprechenden Fragen sollen im Rahmen der anstehenden Überarbeitung der Typgenehmigungsverordnung 2018/858 behandelt werden. Dort soll auch der seit Jahren diskutierte Zugang zu Fahrzeugdaten, Telematikdaten und fahrzeuginternen Funktionen neu geregelt werden. Thomas Peckruhn: „Das Thema Ersatzteilkodierung und Anlernen von Komponenten wird entscheidend für einen wettbewerbsfähigen Aftermarket und bezahlbare Mobilität sein.“

Dietmar Winkler

» AUTOMATISIERTES ADAS- UND ACHSVERMESSUNGSSYSTEM

AUTEL IA1000 – das System der Zukunft!

Mit dem AUTEL IA1000 bringen Sie Ihre Werkstatt auf das nächste Level: ein hochmodernes, automatisiertes ADAS- und Achsvermessungssystem, das Präzision, Effizienz und Bedienkomfort perfekt miteinander verbindet. Dank intelligenter Technik und selbstjustierender Komponenten werden Kalibrierprozesse deutlich beschleunigt und gleichzeitig zuverlässiger.



HERTH+BUSS.COM/
DIAGNOSE-ADAS-SCHULUNG

Die wichtigsten Vorteile auf einen Blick:

- Automatisierte, selbstjustierende Target-Ausrichtung für schnelle und reproduzierbare Ergebnisse
- Hochpräzise Kalibrierung durch Kamerasystem und lasergeführte Positionierung
- Deutlich reduzierte Einrichtzeiten durch intelligente Automatisierung
- Umfangreiche Einsatzmöglichkeiten für ADAS-Systeme und vollständige Fahrwerksvermessung
- Intuitive Bedienung mit transparenter Vor- und Nach-Scan-Dokumentation

Passend dazu bieten wir praxisorientierte Schulungen zu ADAS & Diagnose an.

**Jetzt QR-Code scannen
und direkt anmelden!**