



# Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Achte Kammer)

5. Oktober 2023\*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Verordnung (EU) 2018/858 – Genehmigung und Überwachung des Marktes für Reparatur- und Wartungsinformationsdienste betreffend Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge – Art. 61 Abs. 1 und 4 – Anhang X Nr. 2.9 – Informationen über das On-Board-Diagnosesystem (OBD) von Kraftfahrzeugen – Uneingeschränkter, standardisierter und diskriminierungsfreier Zugang – Pflichten des Herstellers – Rechte unabhängiger Wirtschaftakteure“

In der Rechtssache C-296/22

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Landgericht Köln (Deutschland) mit Entscheidung vom 27. April 2022, beim Gerichtshof eingegangen am 5. Mai 2022, in dem Verfahren

**A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG,**

**Carglass GmbH**

gegen

**FCA Italy SpA**

erlässt

DER GERICHTSHOF (Achte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten M. Safjan sowie der Richter N. Piçarra (Berichterstatler) und M. Gavalec,

Generalanwalt: M. Campos Sánchez-Bordona,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

\* Verfahrenssprache: Deutsch.

- der A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG sowie der Carglass GmbH, vertreten durch Rechtsanwältin E. Macher sowie Rechtsanwälte M. Sacré und P. Schmitz,
- der FCA Italy SpA, vertreten durch Rechtsanwälte M. Ruttloff und C. Steinle,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch M. Huttunen und M. Noll-Ehlers als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

### Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 61 Abs. 1 und 4 sowie Anhang X Nr. 2.9 der 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 (ABl. 2018, L 151, S. 1).
- 2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits, den die A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG (im Folgenden: ATU), eine unabhängige Werkstattkette, und die Carglass GmbH, ein Unternehmen für die Reparatur und den Austausch von Fahrzeugscheiben, gegen die FCA Italy SpA (im Folgenden: FCA), eine Tochtergesellschaft des Automobilkonzerns Fiat Chrysler Automobiles NV, die Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge herstellt, führen. Gegenstand dieses Rechtsstreits ist die Bereitstellung des direkten Datenstroms der Fahrzeuge der FCA Italy SpA durch die FCA Italy SpA.

### Rechtlicher Rahmen

#### *Völkerrecht*

- 3 In Abs. 1.3 der Regelung der Vereinten Nationen (im Folgenden: UN) Nr. 155 – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheitsmanagementsystems [2021/387] (ABl. 2021, L 82, S. 30) heißt es:

„Diese Regelung gilt unbeschadet anderer UN-Regelungen sowie regionaler oder nationaler Rechtsvorschriften, die den Zugang befugter Parteien zu dem Fahrzeug, dessen Daten, Funktionen und Ressourcen sowie die Zugangsbedingungen regeln. ...“

## **Unionsrecht**

### *Verordnung 2018/858*

4 In den Erwägungsgründen 50 und 52 der Verordnung 2018/858 heißt es:

„(50) Unbeschränkter Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen mittels eines vereinheitlichten Formats zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Dienstleistungen zur Bereitstellung solcher Informationen sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere für den freien Warenverkehr, die Niederlassungsfreiheit und die Dienstleistungsfreiheit. ...

...“

(52) Damit ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeugreparatur- und Fahrzeugwartungsinformationsdienste gewährleiste[t] und außerdem präzisiert werden kann, dass die betreffenden Informationen auch Informationen umfassen, die unabhängigen Wirtschaftsakteuren, die keine Reparaturbetriebe sind, zur Verfügung zu stellen sind, damit der unabhängige Markt der Fahrzeugreparatur und Fahrzeugwartung insgesamt mit Vertragshändlern konkurrieren kann[,] ... muss festgelegt werden, welche Informationen für die Zwecke des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen im Einzelnen bereitgestellt werden müssen.“

5 Art. 3 der Verordnung bestimmt:

„Für die Zwecke dieser Verordnung und der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte – soweit dort nichts anderes bestimmt ist – bezeichnet der Ausdruck

...

2. ‚EU-Typgenehmigung‘ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;

...

40. ‚Hersteller‘ eine natürliche oder juristische Person, die für alle Aspekte der Typgenehmigung eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit oder für die Fahrzeug-Einzelgenehmigung oder das Autorisierungsverfahren für Teile und Ausrüstungen, für die Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion und für die Angelegenheiten der Marktüberwachung im Zusammenhang mit diesem Fahrzeug, Bauteil, dieser selbstständigen technischen Einheit, diesem Teil und dieser Ausrüstung verantwortlich ist, und zwar unabhängig davon, ob diese Person unmittelbar an allen Phasen der Konstruktion und des Baus des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit beteiligt ist;

...

45. ‚unabhängiger Wirtschaftsakteur‘ eine natürliche oder juristische Person, die kein Vertragshändler oder keine Vertragswerkstatt ist und direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Fahrzeugen beteiligt ist, einschließlich Reparaturbetriebe, Hersteller oder Händler von Werkstattausrüstung, Werkzeugen oder Ersatzteilen, sowie Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Mechanikern, Herstellern und Reparaturkräften für Ausrüstungen von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden; ...

...

48. ‚Reparatur- und Wartungsinformationen‘ sämtliche Informationen, die für Diagnose, Instandhaltung und Inspektion eines Fahrzeugs, seiner Vorbereitung auf Straßenverkehrssicherheitsprüfungen, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs oder für Ferndiagnoseleistungen für das Fahrzeug sowie für die Anbringung von Teilen und Ausrüstungen an Fahrzeugen erforderlich sind – einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen –, die der Hersteller seinen Vertragspartnern, -händlern und -reparaturbetrieben zur Verfügung stellt oder die vom Hersteller für Reparatur- und Wartungszwecke verwendet werden;

49. ‚Fahrzeug-OBD-Informationen‘ Informationen, die von einem On-Board-Diagnosesystem (OBD-System) generiert werden, das sich in einem Fahrzeug befindet oder an einen Motor angeschlossen und in der Lage ist, eine Fehlfunktion festzustellen und deren Auftreten gegebenenfalls durch ein Warnsystem anzuzeigen und mithilfe rechnergespeicherter Informationen den wahrscheinlichen Bereich von Fehlfunktionen anzuzeigen sowie diese Informationen nach außen zu übermitteln;

...“

6 In Art. 61 („Pflichten des Herstellers zur Bereitstellung von Fahrzeug-OBD- und Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen“) der Verordnung 2018/858 heißt es:

„(1) Die Hersteller gewähren 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. Die Angaben sind leicht zugänglich in Form von maschinenlesbaren und elektronisch verarbeitbaren Datensätzen darzubieten. ...

...

(4) Die Einzelheiten der technischen Anforderungen an den Zugang zu den Fahrzeug-OBD-Informationen und Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, insbesondere technische Angaben über die Art und Weise der Bereitstellung von Fahrzeug-OBD-Informationen und Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, sind in Anhang X im Einzelnen festgelegt.

...“

7 Anhang II („Anforderungen für die EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten“) der Verordnung enthält einen Teil I („Rechtsakte für die EU-Typgenehmigung von in unbegrenzter Serie hergestellten Fahrzeugen“). In der bis zum 6. Juli 2022 geltenden Fassung von Nr. 63 dieses Teils wurde die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. 2009, L 200, S. 1) genannt. In der Fassung der Nr. 63, die sich aus der 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. 2019, L 325, S. 1, berichtet in ABl. 2021, L 398, S. 29) ergab, wurde die Verordnung 2019/2144 angeführt.

8 Anhang X („Zugang zu OBD- sowie Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen“) Nr. 2.9 sieht vor:

„Für die Zwecke der Fahrzeug-OBD sowie der Fahrzeugdiagnose, -reparatur und -wartung ist der direkte Fahrzeugdatenstrom über einen seriellen genormten Datenübertragungsanschluss ... bereitzustellen.

Befindet sich das Fahrzeug in Bewegung, so darf auf die Daten nur im Lesemodus zugegriffen werden.“

9 Nr. 6.2 des Anhangs stellt klar, dass „[d]er von Vertragshändlern und -reparaturbetrieben verwendete Zugang zu Sicherheitsmerkmalen der Fahrzeuge ... auch unabhängigen Marktteilnehmern offen stehen [muss], wobei für den Schutz durch Sicherheitstechnik ... zu sorgen ist“.

10 In Nr. 6.4 des Anhangs heißt es:

„Die Reprogrammierung von Steuergeräten muss entweder nach ISO 22900-2 oder SAE J2534 oder TMC RP1210B unter Verwendung nicht-herstellereigener Hardware 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 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 selbst durchzuführen.

...“

*Verordnung Nr. 661/2009*

- 11 Art. 5 („Allgemeine Vorschriften und Prüfungen“) Abs. 1 der Verordnung Nr. 661/2009 lautete:

„Die Hersteller stellen sicher, dass Fahrzeuge so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut sind, dass die Gefahr von Verletzungen der Fahrzeuginsassen und anderer Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist.“

*Verordnung 2019/2144*

- 12 Der 27. Erwägungsgrund der Verordnung 2019/2144 lautet:

„Softwareänderungen können die Fahrzeugfunktionen erheblich beeinflussen. Für Softwareänderungen sollten harmonisierte Regeln und technische Anforderungen, die mit den Typgenehmigungsverfahren übereinstimmen, festgelegt werden. Daher sollten UN-Regelungen und andere Rechtsakte betreffend Software-Aktualisierungsverfahren möglichst bald nach ihrem Inkrafttreten verbindlich Anwendung finden. Diese Sicherheitsmaßnahmen sollten jedoch nicht die Verpflichtungen des Fahrzeugherstellers berühren, Zugang zu umfassenden Diagnoseinformationen und Fahrzeugdaten zu gewähren, die für die Reparatur und Wartung eines Fahrzeugs relevant sind.“

- 13 Art. 4 („Allgemeine Pflichten und technische Anforderungen“) Abs. 4 und 5 der Verordnung bestimmt:

„(4) Die Hersteller müssen sicherstellen, dass Fahrzeuge so konstruiert, gebaut und zusammengebaut sind, dass die Gefahr von Verletzungen der Fahrzeuginsassen und ungeschützter Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist.

(5) Die Hersteller müssen ferner sicherstellen, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten mit den in Anhang II aufgeführten anwendbaren Anforderungen ab den dort genannten Zeitpunkten übereinstimmen, dass sie mit den ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren, die in den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt werden, übereinstimmen und dass sie mit den einheitlichen Verfahren und technischen Spezifikationen, die in den gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt werden, übereinstimmen ...“

**Ausgangsverfahren und Vorlagefrage**

- 14 ATU und Carglass sind unabhängige Wirtschaftsakteure im Sinne von Art. 3 Nr. 45 der Verordnung 2018/858, deren Tätigkeit die Fahrzeugdiagnose umfasst.

- 15 FCA als Hersteller im Sinne von Art. 3 Nr. 40 der Verordnung rüstet ihre Fahrzeuge mit dem sogenannten „Secure Gateway“-System aus. Um Schreibvorgänge durchführen zu können, Fehlercodes zu löschen, Rekalibrierungen vorzunehmen und Teile dieser Fahrzeuge zu aktivieren, müssen sowohl unabhängige Reparaturbetriebe als auch Vertragswerkstätten die von FCA festgelegten Anforderungen erfüllen. Diese bestehen darin, dass sie sich zunächst bei FCA registrieren und mittels persönlicher Anmeldedaten bei einem von FCA bestimmten Server anmelden sowie dass sie ein kostenpflichtiges Abonnement für die Nutzung generischer Diagnosegeräte erwerben, die sie über das Internet mit diesem Server verbinden.

- 16 ATU und Carglass waren der Ansicht, dass FCA durch die einseitige Auferlegung dieser Anforderungen gegen ihre Verpflichtungen aus Art. 61 Abs. 1 und 4 der Verordnung 2018/858 in Verbindung mit deren Anhang X Nr. 2.9 verstoße. Sie erhoben daher beim Landgericht Köln (Deutschland), dem vorlegenden Gericht, eine Klage, die darauf gerichtet ist, FCA dazu zu verurteilen, es zu unterlassen, in Deutschland die Diagnose, Reparatur und Wartung von Fahrzeugen von diesen Anforderungen abhängig zu machen, soweit es sich nicht um die vollständige Reprogrammierung der Steuerungsgeräte handelt.
- 17 Nach Ansicht des vorlegenden Gerichts hängt der Ausgang des Rechtsstreits von der Auslegung von Art. 61 Abs. 1 und 4 in Verbindung mit Anhang X Nr. 2.9 der Verordnung 2018/858 ab.
- 18 Zum einen sprächen der Wortlaut von Art. 61 Abs. 1 sowie der Sinn und Zweck der Verordnung dafür, die in dieser Bestimmung vorgesehene Verpflichtung zur Gewährung eines „uneingeschränkten“ Zugangs dahin auszulegen, dass FCA verpflichtet sei, über die OBD-Schnittstelle einen vollständigen Zugang zum direkten Fahrzeugdatenstrom zu gewähren, wobei sie die Verwendung und den Einsatz der Diagnosegeräte nicht von der Erfüllung einseitig auferlegter Voraussetzungen abhängig machen dürfe. Unter Berufung auf Rn. 28 des Urteils vom 19. September 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel (C-527/18, EU:C:2019:762), weist das vorlegende Gericht darauf hin, dass sich die Verpflichtung, einen „uneingeschränkten“ Zugang zu gewähren, der nach der Regelung gelte, die vor Erlass dieser Verordnung in Kraft gewesen sei, auf den Inhalt der Informationen und nicht auf die Modalitäten ihrer Bereitstellung bezogen habe. Das vorlegende Gericht fragt sich jedoch, ob der Begriff des „uneingeschränkten“ Zugangs im Sinne von Art. 61 Abs. 1 der Verordnung 2018/858 angesichts dessen, dass mit dieser Verordnung eine neue rechtliche Regelung in diesem Bereich eingeführt werde, in gleicher Weise ausgelegt werden könne.
- 19 Sollte dieser Begriff so zu verstehen sein, dass er sich nicht nur auf den Inhalt der Informationen, sondern auch auf die Voraussetzungen für die Nutzung der Diagnosegeräte bezieht, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Gewährleistung der allgemeinen Fahrzeugsicherheit nach Anhang II Teil I Nr. 63 der Verordnung 2018/858 in ihrer bis zum 6. Juli 2022 geltenden Fassung oder in ihrer sich aus der Verordnung 2019/2144 ergebenden Fassung eine enge Auslegung des genannten Begriffs gebiete.
- 20 Unter diesen Umständen hat das Landgericht Köln (Deutschland) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof die folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Ist Art. 61 Abs. 1 und 4 in Verbindung mit Anhang X Nr. 2.9 der Verordnung 2018/858 auch in Anbetracht der Anforderungen an den Fahrzeughersteller zur Gewährleistung der allgemeinen Fahrzeugsicherheit in Anhang II Teil I Nr. 63 dieser Verordnung

- in Verbindung mit der Verordnung Nr. 661/2009 im Hinblick auf vor dem 6. Juli 2022 typgenehmigte Fahrzeuge, dort insbesondere Art. 5 Abs. 1 und
- in Verbindung mit der ab dem 6. Juli 2022 geltenden Verordnung 2019/2144, dort insbesondere Art. 4 Abs. 4 und 5

so auszulegen, dass der Fahrzeughersteller stets, auch bei Implementierung entsprechender Sicherheitsmaßnahmen, sicherstellen muss, dass diese Fahrzeug-OBD, Fahrzeugdiagnose, -reparatur und -wartung einschließlich dafür erforderlicher Schreibvorgänge durch unabhängige Reparaturbetriebe mit Hilfe eines universellen, generischen Diagnosegerätes möglich bleibt, ohne

dass die von der Verordnung nicht ausdrücklich vorgesehenen Voraussetzungen einer Internetverbindung des Geräts zu einem vom Fahrzeughersteller bestimmten Server und/oder einer vorherigen persönlichen Registrierung des Nutzers beim Fahrzeughersteller erfüllt werden müssen?

### **Zum Antrag auf Eröffnung des mündlichen Verfahrens**

- 21 Mit Schriftsatz, der am 19. Juni 2023 bei der Kanzlei des Gerichtshofs eingegangen ist, hat FCA gemäß Art. 83 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs die Eröffnung des mündlichen Verfahrens beantragt. Hierbei hat sie sich auf ein Dokument, das vom Centro Prova Autoveicoli Torino (Zentrum für die Kontrolle von Kraftfahrzeugen Turin, Italien), einer regionalen Behörde, die für die Genehmigung von Fahrzeugen zuständig sei, ausgestellt worden sei, und auf ein Schreiben des Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministerium für Infrastruktur und Verkehr, Italien) gestützt, mit dem diese Behörde die Vereinbarkeit des „Secure Gateway“-Systems, mit dem FCA ihre Fahrzeuge ausrüste, mit Art. 61 Abs. 1 der Verordnung 2018/858 bestätigte.
- 22 Gemäß Art. 83 der Verfahrensordnung kann der Gerichtshof jederzeit nach Anhörung des Generalanwalts die Eröffnung oder Wiedereröffnung des mündlichen Verfahrens beschließen, insbesondere wenn er sich für unzureichend unterrichtet hält, wenn eine Partei nach Abschluss des mündlichen Verfahrens eine neue Tatsache unterbreitet hat, die von entscheidender Bedeutung für die Entscheidung des Gerichtshofs ist, oder wenn ein nicht erörtertes Vorbringen entscheidungserheblich ist.
- 23 Im vorliegenden Fall ist der Gerichtshof nach Anhörung des Generalanwalts auf der Grundlage des Vorabentscheidungsersuchens und der schriftlichen Erklärungen der Ansicht, dass er über alle für die Bearbeitung des vorliegenden Vorabentscheidungsersuchens erforderlichen Angaben verfügt und dass die von FCA in ihrem Antrag vom 19. Juni 2023 angeführten und in Rn. 21 des vorliegenden Urteils genannten Dokumente, deren Relevanz für das Ausgangsverfahren vom vorliegenden Gericht zu beurteilen ist, keine neuen Tatsachen darstellen, die von entscheidender Bedeutung für die Vorabentscheidung des Gerichtshofs sind.
- 24 Folglich besteht kein Anlass, das mündliche Verfahren zu eröffnen.

### **Zur Vorlagefrage**

- 25 Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 61 Abs. 1 und 4 in Verbindung mit Anhang X Nr. 2.9 der Verordnung 2018/858 dahin auszulegen ist, dass er dem entgegensteht, dass ein Fahrzeughersteller den Zugang unabhängiger Wirtschaftakteure zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen sowie zu OBD-Informationen, einschließlich den Schreibzugriff für diese Informationen, von anderen Voraussetzungen als von den in der Verordnung bestimmten abhängig macht.
- 26 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass bei der Auslegung einer Vorschrift des Unionsrechts nicht nur ihr Wortlaut, sondern auch ihr Kontext und die Ziele zu berücksichtigen sind, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden (Urteil vom 9. Juni 2022, IMPERIAL TOBACCO BULGARIA, C-55/21, EU:C:2022:459, Rn. 44 und die dort angeführte Rechtsprechung). Auch die



Entstehungsgeschichte einer solchen Vorschrift kann relevante Anhaltspunkte für deren Auslegung liefern (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 10. Dezember 2018, Wightman u. a., C-621/18, EU:C:2018:999, Rn. 47 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 27 Was die wörtliche Auslegung der fraglichen Bestimmungen angeht, so sind gemäß Art. 61 Abs. 1 der Verordnung 2018/858 die Fahrzeughersteller verpflichtet, unabhängigen Wirtschaftsakteuren uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu OBD-Informationen im Sinne von Art. 3 Nr. 49 der Verordnung, Diagnose- und anderen Geräten und Instrumenten sowie zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen im Sinne von Art. 3 Nr. 48 der Verordnung zu gewähren. Die Angaben sind leicht zugänglich in Form von maschinenlesbaren und elektronisch verarbeitbaren Datensätzen darzubieten.
- 28 Nach Art. 61 Abs. 4 der Verordnung sind „[d]ie Einzelheiten der technischen Anforderungen an den Zugang zu den Fahrzeug-OBD-Informationen und Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, insbesondere technische Angaben über die Art und Weise der Bereitstellung von Fahrzeug-OBD-Informationen und Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, ... in Anhang X im Einzelnen festgelegt“. Nr. 2.9 dieses Anhangs schreibt vor, dass „[f]ür die Zwecke der Fahrzeug-OBD sowie der Fahrzeugdiagnose, -reparatur und -wartung ... der direkte Fahrzeugdatenstrom über einen seriellen genormten Datenübertragungsanschluss ... bereitzustellen“ ist. Abs. 2 dieser Bestimmung stellt außerdem klar, dass dann, wenn sich das Fahrzeug in Bewegung befindet, auf die Daten nur im Lesemodus zugegriffen werden darf.
- 29 Daraus ergibt sich zum einen, dass die Verpflichtung der Fahrzeughersteller aus Art. 61 Abs. 1 der Verordnung 2018/858, einen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu OBD-Informationen sowie zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen bereitzustellen, die Verpflichtung einschließt, unabhängigen Wirtschaftsakteuren zu erlauben, diese Informationen zu verarbeiten und zu verwerten, ohne dass für sie andere als die in der Verordnung bestimmten Bedingungen gelten (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 27. Oktober 2022, ADPA und Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, Rn. 29). Zum anderen ergibt sich aus Anhang X Nr. 2.9 Abs. 2 der Verordnung, dass diese Wirtschaftsakteure, wenn sich das Fahrzeug nicht in Bewegung befindet, einen weiter gehenden Zugang haben müssen als den in dieser Bestimmung genannten Lesemodus.
- 30 Was die systematische Auslegung der fraglichen Bestimmungen betrifft, so werden in Anhang X Nrn. 6.2 und 6.4 der Verordnung 2018/858 zum einen die Vorgaben für den Zugang zu Sicherheitsmerkmalen des Fahrzeugs und zum anderen die Anforderungen an die Reprogrammierung der Steuerungsgeräte festgelegt. Wie die Europäische Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen ausgeführt hat, sind in diesen Nummern die Fälle bestimmt, in denen der Zugang zu OBD-Informationen sowie zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen aufgrund ihrer Bedeutung für die Sicherheit an bestimmte Bedingungen geknüpft werden kann. Liegt keiner dieser Fälle vor, müssen unabhängige Wirtschaftsakteure daher ein Recht auf Zugang zu diesen Informationen haben, ohne dass für sie andere als die in der Verordnung vorgesehenen Bedingungen gelten (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 27. Oktober 2022, ADPA und Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, Rn. 32).
- 31 Die Auslegung in Rn. 29 des vorliegenden Urteils wird durch das in den Erwägungsgründen 50 und 52 der Verordnung 2018/858 genannte Ziel bestätigt, einen wirksamen Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeugreparatur- und Fahrzeugwartungsinformationsdienste zu ermöglichen, damit

die unabhängigen Wirtschaftsakteure auf dem Markt der Fahrzeugreparatur und -wartung mit Vertragshändlern konkurrieren können (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 27. Oktober 2022, ADPA und Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, Rn. 30).

- 32 Die unabhängigen Wirtschaftsakteure müssen somit uneingeschränkten Zugang zu den Informationen erhalten, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben in der Lieferkette auf dem Markt der Fahrzeugreparatur und -wartung erforderlich sind. Würde der Zugang zu den in Art. 61 Abs. 1 der Verordnung 2018/858 genannten Informationen an Bedingungen geknüpft, die in der Verordnung nicht vorgesehen sind, bestünde die Gefahr, dass sich die Anzahl der unabhängigen Werkstätten, die Zugang zu diesen Informationen haben, verringert, was möglicherweise zu einem Rückgang des Wettbewerbs auf dem Markt für Fahrzeugreparatur- und Fahrzeugwartungsinformationsdienste und damit zu einem verringerten Angebot für Verbraucher führt. Könnten die Hersteller den Zugang zum direkten Fahrzeugdatenstrom im Sinne von Nr. 2.9 des Anhangs X der Verordnung nach Belieben beschränken, stünde es ihnen zudem frei, den Zugang zu diesem Datenstrom von Bedingungen abhängig zu machen, die ihn praktisch vereiteln könnten.
- 33 Die in Rn. 29 des vorliegenden Urteils vorgenommene Auslegung wird auch durch die Entstehungsgeschichte von Art. 61 Abs. 1 der Verordnung 2018/858 bestätigt. Während nämlich die frühere Regelung – die zwischen dem Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen einerseits und dem Format, in dem dieser Zugang zu gewähren war, andererseits unterschied – nur in Bezug auf den Inhalt dieser Informationen Einschränkungen ausschloss (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 19. September 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, Rn. 28), verpflichtet Art. 61 Abs. 1 der Verordnung den Hersteller nicht nur dazu, uneingeschränkten Zugang zu den in dieser Bestimmung genannten Informationen zu gewähren, sondern auch, diese Angaben „leicht zugänglich“ zu übermitteln.
- 34 Daraus folgt, dass die – erst während des Gesetzgebungsverfahrens zu dieser Verordnung eingeführte – Verpflichtung der Automobilhersteller gemäß Art. 61 Abs. 1 der Verordnung 2018/858, unabhängigen Wirtschaftsakteuren Zugang zu den in dieser Bestimmung genannten Informationen in elektronisch weiterzuverarbeitender Form zu gewähren, über die Verpflichtung hinausgeht, einen bloßen Lesezugriff zu gewähren (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 19. September 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, Rn. 26 und 34).
- 35 Hinsichtlich der von FCA angeführten Anforderungen an die Cybersicherheit, die sich aus der UN-Regelung Nr. 155 ergeben, genügt im Übrigen der Hinweis darauf, dass diese Regelung nach ihrem Abs. 1.3 unbeschadet u. a. „regionaler oder nationaler Rechtsvorschriften [gilt], die den Zugang befugter Parteien zu dem Fahrzeug, dessen Daten, Funktionen und Ressourcen sowie die Zugangsbedingungen regeln“.
- 36 Was den Verweis in Anhang II Teil I Nr. 63 der Verordnung 2018/858 auf die Verordnung 2019/2144 betrifft, so heißt es im 27. Erwägungsgrund der letztgenannten Verordnung ausdrücklich, dass die in ihm genannten Sicherheitsmaßnahmen „nicht die Verpflichtungen des Fahrzeugherstellers berühren [sollten], Zugang zu umfassenden Diagnoseinformationen und Fahrzeugdaten zu gewähren, die für die Reparatur und Wartung eines Fahrzeugs relevant sind“.
- 37 Schließlich sieht Art. 4 Abs. 4 der Verordnung 2019/2144, auf den diese Nr. 63 nach dem 6. Juli 2022 verweist, ebenso wie Art. 5 Abs. 1 der Verordnung Nr. 661/2009, auf den diese Nr. 63 bis zum 6. Juli 2022 verwies, vor, dass die Sicherheit im Stadium der Entwicklung, der

Konstruktion und des Zusammenbaus gewährleistet wird, und nicht, was das in Rn. 31 des vorliegenden Urteils genannte Ziel gefährden würde, zum Nachteil anderer Marktakteure wie unabhängiger Wirtschaftsakteure.

- 38 Daraus folgt, dass andere Voraussetzungen für den Zugang zu den in Art. 61 Abs. 1 der Verordnung 2018/858 genannten Informationen als die in dieser Verordnung vorgesehenen Voraussetzungen, wie eine Verbindung des Diagnosegerätes über das Internet mit einem vom Hersteller bestimmten Server oder eine vorherige Anmeldung der unabhängigen Wirtschaftsakteure bei diesem Hersteller, nach dieser Verordnung nicht zulässig sind.
- 39 Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 61 Abs. 1 und 4 in Verbindung mit Anhang X der Verordnung 2018/858 dahin auszulegen ist, dass er dem entgegensteht, dass ein Fahrzeughersteller den Zugang unabhängiger Wirtschaftsakteure zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen sowie zu OBD-Informationen, einschließlich den Schreibzugriff für diese Informationen, von anderen Voraussetzungen als von den in der Verordnung bestimmten abhängig macht.

### **Kosten**

- 40 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des beim vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Achte Kammer) für Recht erkannt:

**Art. 61 Abs. 1 und 4 in Verbindung mit Anhang X der 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**

**ist dahin auszulegen, dass**

**er dem entgegensteht, dass ein Fahrzeughersteller den Zugang unabhängiger Wirtschaftsakteure zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen sowie zu Informationen des On-Board-Diagnosesystems, einschließlich den Schreibzugriff für diese Informationen, von anderen Voraussetzungen als von den in der Verordnung bestimmten abhängig macht.**

Safjan

Piçarra

Gavalec

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 5. Oktober 2023.

Der Kanzler  
A. Calot Escobar

Der Kammerpräsident  
M. Safjan