



# Cybersecurity im Fahrzeugbestand sichern

## Verbände-Position zu End of Cybersecurity-Support (EoCSS) im Kontext der UN-Regelung Nr. 155

Stand: 27.04.2026

Die Unterzeichner repräsentieren verschiedene Akteure des freien Kraftfahrzeug-Aftermarket bzw. unabhängige Kfz-Serviceanbieter, wie Werkstätten und Reparaturbetriebe, Ersatzteillieferanten, Werkstatt- und Diagnosegerätehersteller, Anbieter technischer Informationen sowie der Pannenhilfe und des Verbraucherschutzes sowie Sachverständige für Kraftfahrwesen und Straßenverkehr. Die Gruppe setzt sich für faire Wettbewerbsbedingungen ein, insbesondere für den diskriminierungsfreien Zugang zu Fahrzeugdaten im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung, und damit auch für bezahlbare Mobilität sowie transparente, marktbestimmte Preise im Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher.

Die unterzeichnenden Verbände lehnen die von den Fahrzeugherstellern in der VDA-Position „*Ein smarter Weg zur Cybersecurity im Fahrzeug*“ vom 15. Dezember 2025 vorgeschlagene Einführung eines verbindlichen „End of Cybersecurity-Support (EoCSS)“ für Kraftfahrzeuge im Rahmen der UN-Regelung Nr. 155 entschieden ab. Ein regulatorisch akzeptiertes Ende aktiver Cybersecurity-Maßnahmen für Fahrzeuge, die weiterhin am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, ist aus Sicht der unterzeichnenden Verbände **nicht verantwortbar**.

### Cybersecurity über den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge sicherstellen

Die Verbände setzen sich für einen **risikobasierten, lebensdauerorientierten Ansatz** ein, der aktive Cybersecurity auch über das Produktionsende von Fahrzeugmodellen hinaus sicherstellt und die realen Strukturen des Fahrzeugbestands sowie des Gebrauchtwagenmarktes angemessen berücksichtigt.

Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung von Fahrzeugen macht Cybersecurity zur **grundlegenden** Voraussetzung für Verkehrssicherheit, Betriebserlaubnis des Fahrzeugs und Verbraucherschutz über die gesamte Nutzungsdauer des Fahrzeugs hinweg. Die unterzeichnenden Verbände unterstützen daher ausdrücklich das bestehende Ziel der UN-Regelung Nr. 155, Fahrzeuge über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg wirksam gegen Cyberbedrohungen abzusichern. Dieser Schutz darf keine optionale Zusatzleistung sein!

Cybersecurity ist integraler Bestandteil von Typgenehmigung und fortbestehender Betriebserlaubnis. Wer den Support einstellt oder unzureichenden Schutz in Kauf nimmt, gefährdet die Sicherheit im Straßenverkehr und wälzt Risiken sowie Kosten einseitig auf Verbraucherinnen und Verbraucher ab. Ein regulatorisch geduldetes Ende aktiver Cybersecurity-Maßnahmen ist daher nicht hinnehmbar: Es widerspricht Verkehrssicherungspflichten und untergräbt den Verbraucherschutz erheblich.

## Ein Ende des Cybersecurity-Supports bedeutet das faktische Lebensende des Fahrzeugs

Es drohen ein künstlich herbeigeführter Wertverlust und ein faktisch **von den Fahrzeugherstellern diktiert, vorzeitiges Lebensende von Fahrzeugen** – zulasten der Verbraucherinnen und Verbraucher, welche die finanziellen Schäden tragen müssen. Es ist nicht hinnehmbar, dass technisch einwandfreie und fahrtaugliche Fahrzeuge allein wegen ausbleibender Cybersicherheits-Updates vorzeitig aus dem Verkehr gedrängt werden.

### Fazit

Technischer Fortschritt (Digitalisierung; Software Defined Vehicle) darf im Ergebnis nicht zu einer künstlichen Verkürzung der Lebensdauer eines Fahrzeugs führen. Erst recht dürfen Fahrzeughersteller nicht nach eigenem Ermessen festlegen, wann das Ende des Cybersecurity-Supports und damit das faktische Ende des Fahrzeuglebens eintritt. Der Schutz vor Cyberbedrohungen muss über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs gesichert sein – als integraler Bestandteil von Typgenehmigung und Betriebserlaubnis sowie Verbraucherschutz, nicht als optionale Zusatzleistung.

Gezeichnete Verbände und Kontakt:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC)

Marcel Meeth - [marcel.meeth@adac.de](mailto:marcel.meeth@adac.de)

Bundesverband der Hersteller und Importeure von Automobil-Service-Ausrüstungen e.V. (ASA)

Harald Hahn - [harald.hahn@avl.com](mailto:harald.hahn@avl.com)

Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. (BRV)

Michael Schwämmlein - [m.schwaemlein@bundesverband-reifenhandel.de](mailto:m.schwaemlein@bundesverband-reifenhandel.de)

Bundesverband Autoglaser e.V.

Sabine Jost-Schmitt - [sjs@bvautoglaser.de](mailto:sjs@bvautoglaser.de)

Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA)

Tobias Kothy - [t.kothy@gva.de](mailto:t.kothy@gva.de)

Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk)

Stephan Rau - [s.rau@wdk.de](mailto:s.rau@wdk.de)

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK)

Dominik Lutter – [lutter@kfgzgewerbe.de](mailto:lutter@kfgzgewerbe.de)

Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V. (BVSK)

Thomas Kümmerle - [kuemmerle@bvsk.de](mailto:kuemmerle@bvsk.de)

Ansprechpartner:

Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe e.V.

Hauptstadtprepräsentanz

Markgrafenstraße 35

10117 Berlin

Registrierter Interessenvertreter mit der Nr. 001246

