2026/699

3.6.2026

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2026/699

af 23. marts 2026

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 for så vidt angår standardiseret adgang til informationer fra køretøjets egendiagnosesystem og reparations- og vedligeholdelsesinformationer samt krav og procedurer for sikker adgang til informationer fra egendiagnosesystemet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF ([1]), særlig artikel 61, stk. 11, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til forordning (EU) 2018/858 skal køretøjsfabrikanter give uafhængige aktører ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til informationer fra køretøjets egendiagnosesystem (OBD), diagnoseudstyr og andet udstyr samt værktøjer, herunder de fuldstændige referencer til og tilgængelige downloads af den relevante software, og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

(2) I henhold til artikel 4, stk. 5, litra d), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 ([2]) (Unionens cybersikkerhedsregler) skal fabrikanterne opfylde de gældende krav til beskyttelse af køretøjer mod cyberangreb. De tekniske krav og prøvningsprocedurer, der er vedtaget med henblik herpå, henviser til kravene i FN-regulativ nr. 155 ([3]).

(3) De tekniske krav og prøvningsprocedurer i FN-regulativ nr. 155 berører dog ikke EU-lovgivningen om autoriserede parters adgang til køretøjet, dets data, funktioner og ressourcer samt betingelserne for en sådan adgang:

(4) I henhold til forordning (EU) 2018/858 må en køretøjsfabrikant ikke underlægge uafhængige aktørers adgang til OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, herunder skriveadgang til disse informationer, andre betingelser end dem, der er fastsat i nævnte forordning, såsom dem, der er begrundet i cybersikkerhed.

([1]) EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) 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 og (EU) 2015/166 (EUT L 325 af 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([3]) FN-regulativ nr. 155 — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår cybersikkerhed og systemer til forvaltning af cybersikkerhed [2021/387] (EUT L 82 af 9.3.2021, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj).

(5) Unionens retlige ramme for cybersikkerhedsforanstaltninger, der skal anvendes på adgangen til køretøjers OBD-informationer, er ikke fuldstændig. I henhold til Unionens cybersikkerhedsregler skal fabrikanterne beskytte køretøjer mod cyberangreb, men samtidig begrænse de indskrænkninger, som præciseringen af de tekniske krav til de gældende foranstaltninger har på adgangen til køretøjsdata. På den anden side tager reglerne om adgang til køretøjers OBD-informationer ikke i tilstrækkelig grad hensyn til cybersikkerheden. Som følge heraf står køretøjsfabrikanterne over for væsentlige juridiske begrænsninger, der forhindrer dem i at anvende effektive foranstaltninger til beskyttelse af køretøjet mod cyberangreb i forbindelse med adgang til køretøjets OBD-informationer.

(6) Det er derfor nødvendigt at sikre, at bilfabrikanterne har mulighed for at anvende virkningsfulde og forholdsmæssige cybersikkerhedsforanstaltninger, samtidig med at de giver adgang til OBD-informationer.

(7) Det stigende cybersikkerhedstrusselsniveau og den deraf foranledigede vedtagelse af EU-regler om, at køretøjsfabrikanterne skal beskytte køretøjer mod cyberangreb, udgør en teknisk og lovgivningsmæssig udvikling, der berettiger sådanne ændringer af bilag X.

(8) For at gøre det muligt for fabrikanterne at imødegå disse trusler og samtidig opretholde uafhængige aktørers effektive adgang til OBD-informationer bør der i forordning (EU) 2018/858 fastsættes de betingelser og procedurer, som køretøjsfabrikanterne har lov til at anvende for at sikre, at uafhængige aktører har sikker adgang til OBD-informationer.

(9) Afhængigt af arten og konsekvenserne af den ønskede adgang bør køretøjsfabrikanterne have mulighed for at kræve, at fabrikanter af diagnoseværktøjer, der tilgår OBD-informationer, autentificerer værktøjet og den uafhængige adgangssøgende operatør eller dennes medarbejdere og sikrer sporbarhed ved at registrere og lagre de relevante oplysninger om en sådan adgang. De bør også i særlige tilfælde kunne kræve forbindelse til køretøjsfabrikantens server.

(10) For at opretholde lige konkurrencevilkår bør oplysningerne om de uafhængige aktører, der ønsker adgang til køretøjets OBD-informationer, pseudonymiseres.

(11) For at gøre det muligt for køretøjsfabrikanter at håndtere indbyrdes afhængigheder som krævet i henhold til de gældende regler for køretøjers cybersikkerhed bør de have mulighed for at kontrollere, at diagnoseværktøjerne og fabrikanterne af disse værktøjer overholder de relevante cybersikkerhedsstandarder og sikkerhedsimplementeringer.

(12) I tilfælde af cybersikkerhedshændelser, alvorligt misbrug eller hændelser, der involverer en køretøjsfabrikants ansvar, bør køretøjsfabrikanten kunne indhente oplysninger om specifikke tilfælde af adgang og, hvor det er relevant og under den godkendende myndigheds kontrol, midlertidigt suspendere et værktøjs, en uafhængig aktørs eller dennes medarbejderes adgang.

(13) Køretøjsfabrikanter bør i tilstrækkelig god tid, inden et køretøj bringes i omsætning, stille alle nødvendige tekniske oplysninger til rådighed for fabrikanter af generiske diagnoseværktøjer, således at disse værktøjsfabrikanter kan levere den fornødne tjeneste til uafhængige reparatører.

(14) Ud over betingelserne og procedurerne for sikker adgang til OBD-informationer bør nærværende forordning yderligere lette adgangen til køretøjets OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer (RMI) under hensyntagen til den tekniske udvikling.

(15) Fortegnelsen over de informationer, som køretøjsfabrikanterne skal stille til rådighed, bør præciseres og ajourføres, navnlig under hensyntagen til behovene i forbindelse med reparation og vedligeholdelse af køretøjsbatterier og nye førerstøttesystemer.

(16) Når køretøjsfabrikanterne med henblik på adgang til køretøjets OBD-informationer, diagnosticering, reparation og vedligeholdelse eller tilsyn og inspektion muliggør adgang til køretøjets datastrøm på andre måder end ved brug af den serielle dataport på standardstikket, bør den samme adgang og de samme oplysninger være tilgængelige på ikkediskriminerende vilkår for alle uafhængige aktører.

(17) I erkendelse af den rolle, som dataudgivere spiller med hensyn til at gøre det lettere at reparere og vedligeholde køretøjer, bør kravene til køretøjsfabrikanterne for så vidt angår udveksling af informationer præciseres yderligere.

(18) For at gøre det muligt for uafhængige reparatører at omprogrammere køretøjers styreenheder på lige vilkår med køretøjsfabrikanter og autoriserede reparatører, er det nødvendigt at fastsætte yderligere krav til fabrikanterne om at stille specifik software eller specifikke oplysninger til rådighed for uafhængige fabrikanter af diagnoseværktøjer.

(19) For at kunne overholde disse krav skal køretøjsfabrikanterne imidlertid gennemføre vigtige forberedende foranstaltninger, og derfor bør anvendelsen af disse krav udskydes for at give passende tid til en sådan gennemførelse.

(20) Denne forordning finder anvendelse med forbehold af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 ([4]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF ([5]). Fabrikanternes forpligtelser med hensyn til at give uafhængige aktører adgang til køretøjers OBD-informationer i henhold til nærværende forordning berører navnlig ikke de registreredes rettigheder og de forpligtelser, som køretøjsfabrikanter, fabrikanter af diagnoseværktøjer og uafhængige aktører har i henhold til nævnte retsakter.

(21) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 ([6]) og afgav udtalelse den 20. februar 2026 ([7]).

(22) Forordning (EU) 2018/858 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag X til forordning (EU) 2018/858 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. marts 2026.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (Direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation) (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 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/opinions_en.

BILAG

I bilag X til forordning (EU) 2018/858 foretages følgende ændringer:

1) punkt 1 affattes således:

»1. Indledning

I dette bilag fastsættes de tekniske krav for adgang til informationer fra køretøjers OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer uanset typen af drivlinje.«

2) i punkt 2.1 affattes andet punktum således:

»Overholdelsen af fabrikanternes forpligtelse til at levere informationer om køretøjets OBD-system og reparations- og vedligeholdelsesinformationer på deres websteder i et standardiseret format skal antages at være i overensstemmelse med del 1 »Generel information og definition af anvendelsestilfælde«, del 2 »Tekniske krav«, del 3 »Krav til funktionel brugergrænseflade« og del 4 »Overensstemmelsesprøvning« i standarden EN ISO 18541-2021 samt del 5 »Særlige bestemmelser for tunge køretøjer«, »Vejkøretøjer — Standardiseret adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformation (RMI)« i standarden EN ISO 18541-2018.«

3) punkt 2.5, indledningen, affattes således:

»2.5. Adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer omfatter følgende:«

4) punkt 2.5.1 affattes således:

»2.5.1. en utvetydig identifikation af det køretøj og den tilhørende liste over fabriksmonterede tilvalg samt over de systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr, som fabrikanten har ansvaret for«

5) punkt 2.5.4 affattes således:

»2.5.4. informationer om systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele, udstyr og diagnose (herunder teoretiske min./maks.-værdier for målinger), herunder oplysninger om funktioner og kapaciteter, der er nødvendige for kalibrering og reparation af avancerede førerstøttesystemer (ADAS) eller systemer til førerstyringsstøtte (DCAS) og relaterede komponenter«

6) punkt 2.5.7 affattes således:

»2.5.7. informationer, der er nødvendige for at afgøre, om en softwareopdatering eller variantkodning er nødvendig for en specifik reparations- og vedligeholdelsesoperation«

7) følgende indsættes som punkt 2.5.7a:

»2.5.7a informationer, der er nødvendige for at bestemme den korrekte softwareopdatering eller variantkodning for de systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr, der kræver en softwareopdatering;

Uanset punkt 2.1 er fabrikanten, hvis bestemmelsen af den korrekte softwareversion eller variantkodning kræver en backend-forbindelse, ikke forpligtet til på webstedet at offentliggøre de informationer, der er nødvendige for at bestemme den korrekte softwareopdatering eller variantkodning for de systemer, komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr, der kræver en softwareopdatering«

8) punkt 2.5.8 affattes således:

»2.5.8. informationer, som vedrører og leveres ved hjælp af proprietært værktøj og udstyr, herunder informationer om eventuelle yderligere værktøjer, udstyr og brugsanvisninger, der er nødvendige for at udføre en komponent- eller systemkalibrering«

9) følgende tilføjes som punkt 2.5.12 og 2.5.13:

»2.5.12. informationer, som fabrikanten stiller til rådighed for sine autoriserede partnere, forhandlere og reparatører, eller som fabrikanten anvender med henblik på reparation og vedligeholdelse, og som er nødvendige for diagnosticering og, hvor det er relevant, reparation af traktionsbatterisystemer samt udskiftelige enheder, herunder batterimoduler

2.5.13. køretøjsspecifikke informationer, der er nødvendige for sikker håndtering af dele og komponenter, navnlig informationer, der er nødvendige for at beskytte mod de elektriske, termiske og kemiske farer, der er forbundet med traktionsbatterier, som det er til rådighed for køretøjsfabrikanten eller dennes partnere.«

10) punkt 2.6.2 affattes således:

»2.6.2. følgende oplysninger:

a) dignosticeringsdata, jf. punkt 3 i tillæg 2. Fabrikanten skal sikre, at disse data:

i) stilles til rådighed som elektroniske datasæt, der kan behandles direkte

ii) har samme detaljeringsgrad, som de data, der anvendes i køretøjsfabrikantens proprietære diagnoseværktøj

iii) er udførligt dokumenterede

b) beskrivelser af de nødvendige vekselvirkninger, både inden for og uden for køretøjet, der kræves for at udføre ethvert reparations- og vedligeholdelsesarbejde

Køretøjsfabrikanten stiller kun de oplysninger, der er omhandlet i litra a), til rådighed for køretøjstyper, hvor den første typegodkendelsesattest blev udstedt efter den 1. september 2020.«

11) følgende indsættes som punkt 2.6.3:

»2.6.3. information om, hvordan man erhverver proprietært værktøj og udstyr.«

12) følgende indsættes som punkt 2.6a og 2.6b:

»2.6a. Fabrikanten skal stille alle oplysninger, tekniske specifikationer og brugsanvisninger til rådighed for fabrikanter af reparationsudstyr og generisk diagnoseværktøj til brug ved reparation, vedligeholdelse og diagnosticering af ADAS/DCAS-systemer med diagnoseværktøjer.

2.6b. Den information, der er omhandlet i punkt 2.6 og 2.6a, stilles til rådighed i overensstemmelse med de vilkår og betingelser, der er fastsat af fabrikanten i overensstemmelse med denne forordning, herunder eventuelle betalingsbetingelser, brugsbegrænsninger og gebyrer, jf. artikel 63, stk. 1.«

13) punkt 2.9 affattes således:

»2.9. Med henblik på adgang til OBD-informationer, informationer om diagnosticering, reparation og vedligeholdelse samt tilsyn med og inspektion af køretøjet skal køretøjsfabrikanten muliggøre tovejsadgang til køretøjets datastrøm ved hjælp af alle følgende midler:

a) den serielle dataport på standarddatastikket, der er omhandlet i tillæg 1, punkt 6.5.3, i bilag C5 til FN-regulativ nr. 154 (*), i overensstemmelse med henholdsvis punkt 4.7.3 i bilag 9B og reference-standarddokumenterne i tillæg 6 til samme bilag til FN-regulativ nr. 49 (**)

b) andre adgangsmidler til køretøjets datastrøm, som fabrikanten stiller til rådighed for sine autoriserede partnere, forhandlere og reparatører, eller som fabrikanten anvender til reparations- og vedligeholdelsesformål, herunder Ethernet-konnektorer, ikkestandardiserede stikben på den standardiserede OBD-port, applikationsprogrammeringsgrænseflader til integration af eftermarkedstjenester og trådløse lokalnet

c) ethvert anlæg, som fabrikanten stiller til rådighed for sine autoriserede partnere, forhandlere og reparatører, eller som fabrikanten anvender til at give fjernadgang til OBD-informationer med henblik på reparation og vedligeholdelse, herunder tilsyn med og inspektion af køretøjet (hvor tilsyn med og inspektion af køretøjet foretages med henblik på reparation og vedligeholdelse) eller fjernreparations- og diagnosticeringstjenester.

Når køretøjet er i bevægelse, kan fabrikanten vælge kun at give læseadgang til datastrømmen, forudsat at fabrikantens egne autoriserede partnere, forhandlere og reparatører er underlagt de samme begrænsninger.

Fabrikanten kan underlægge adgangen til køretøjets datastrøm visse betingelser, i det omfang dette er nødvendigt og forholdsmæssigt for at overholde artikel 4, stk. 5, litra d), og bilag II, linje D4, i forordning (EU) 2019/2144 og artikel 4, stk. 7 og 8, og artikel 6, stk. 3, i forordning (EU) 2024/1257. Sker adgangen ved hjælp af de midler, der er beskrevet i punkt 2.9, litra a) og b), må sådanne betingelser ikke være mere vidtgående end de betingelser, som fabrikanten kan anvende i henhold til tillæg 4 til dette bilag.

(*) FN-regulativ nr. 154 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af lette personkøretøjer og lette erhvervskøretøjer for så vidt angår kriterieemissioner, emissioner af kuldioxid og brændstofforbrug og/eller måling af elektrisk energiforbrug og rækkevidde (WLTP) [2021/2039] (EUT L 423 af 26.11.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2039/oj).

(**) FN-regulativ nr. 49 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for foranstaltninger mod emission af forurenende gasser og partikler fra motorer med kompressionstænding og motorer med styret tænding til anvendelse i køretøjer [2023/64] (EUT L 14 af 16.1.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/64/oj).«

14) punkt 6.1 affattes således:

»6.1. Overholdelse af fabrikanternes forpligtelse til at levere reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer på deres websteder i et standardiseret format antages at være i overensstemmelse med de dele af standarderne ISO 18541-1:2021 til ISO 18541-4:2021 og ISO 18541-5:2018, der er omhandlet i punkt 2.1.

Personer, der ønsker at kopiere eller offentliggøre sådan information, skal gøre dette efter aftale med den pågældende fabrikant. Der skal ligeledes være adgang til oplysninger om undervisningsmateriale, hvilket kan stilles til rådighed gennem andre medier end websteder.

6.1.1. Med henblik på offentliggørelse af reparations- og vedligeholdelsesinformationer stiller fabrikanten denne information til rådighed som filer i det format, der anvendes til den direkte behandling af de datasæt, der er indeholdt i disse filer. Detaljeringsgraden skal være den samme, som for den information fabrikanten anvender til reparations- og vedligeholdelsesformål. Informationen skal dokumenteres med henblik på fortolkning og opdateres med den hyppighed, der er aftalt med den uafhængige aktør. Opdateringer skal være tilgængelige med samme hyppighed og på samme tid for uafhængige aktører som for autoriserede forhandlere og reparatører. Informationen skal gives på grundlag af tekniske oplysninger samlet i informationspakker pr. anvendelsestilfælde, som det er til rådighed for fabrikanten. Den information, der er omhandlet i dette punkts første punktum, stilles til rådighed på de vilkår og betingelser, der er fastsat af fabrikanten i overensstemmelse med denne forordning såsom betalingsbetingelser, kompatible betingelser eller brugsbegrænsninger samt gebyrer, jf. artikel 63, stk. 1. Informationspakker, der er defineret på grundlag af kriterier, der afspejler oplysningskravene i anvendelsestilfældene 5.1.1, 5.1.2, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.7, 5.8, 5.9, 8 og 11 i ISO-standard 18541-1:2021, formodes at være overensstemmende.

Fra den 23. juni 2027 leverer fabrikanten kun informationspakker, der er defineret på grundlag af kriterier, der afspejler de oplysningskrav, der er nødvendige for anvendelsestilfælde 5.3 og 5.4 i ISO 18541-1:2021, som kun er tilgængelige med køretøjets identifikationsnummer (VIN), hvis en uafhængig reparatør anmoder herom via en applikationsprogrammeringsgrænseflade (API (*)). I sådanne tilfælde fremsender den uafhængige reparatør en VIN-specifik anmodning til fabrikanten gennem en tredjepart, der handler på grundlag af en aftale med fabrikanten.

Hvis informationspakkerne er defineret på grundlag af kriterier, der afspejler oplysningskravene for anvendelsestilfælde 8 i ISO 18541-1:2021, skal fabrikanten fra den 23. juni 2027 stille en API til rådighed for en sådan tredjepart, der gør det muligt for den uafhængige reparatør at læse og opdatere den elektroniske vedligeholdelseshistorik med forbehold af de yderligere betingelser, der er fastsat i nævnte standard, og, hvor det er relevant, fabrikantens betingelser og procedurer for kundesamtykke. Fabrikanten skal til dette formål overholde de samme eller tilsvarende procedurer og oplysningskrav

som dem, der er angivet på fabrikantens websted for reparations- og vedligeholdelsesinformationer. I sådanne tilfælde kan den uafhængige reparatør, med kundens samtykke, fremsende en anmodning om opdatering af reparations- eller vedligeholdelsesoptegnelserne til fabrikanten gennem en tredjepart, der handler på grundlag af en aftale med fabrikanten. Et certifikat, der er i overensstemmelse med Den Internationale Telekommunikationsunions anbefaling ITU-T X.509, kan anvendes til at verificere den uafhængige reparatørs identitet.

Adgang via en sådan API, herunder med henblik på opdatering af den elektroniske vedligeholdelseshistorik, er underlagt bestemmelserne i artikel 63, stk. 1.

Informationen skal struktureres på en sådan måde, at det senere er muligt at søge efter og filtrere informationerne i pakken efter typeklassificeringskriterier og andre klassificeringskriterier, der anvendes af køretøjsfabrikantens eget netværk.

6.1.2. Oplysninger om alle de dele af køretøjet — således som det er identificeret ved køretøjets identifikationsnummer (VIN) og eventuelle supplerende kriterier, f.eks. akselafstand, motorydelse, finish eller ekstraudstyr — som er monteret af køretøjsfabrikanten, og som kan udskiftes med reservedele, som køretøjsfabrikanten tilbyder sine autoriserede reparatører eller forhandlere eller tredjepart ved henvisning til nummeret på en original udstyrsdel, skal stilles til rådighed i form af maskinlæsbare datasæt, der kan behandles elektronisk, i en database, som uafhængige aktører har let adgang til.

Denne database skal omfatte VIN, numre og navne på originale udstyrsdele, gyldighedsdata (gyldig fra- og gyldig til-datoer), monteringsdata og strukturegenskaber, hvis det er relevant.

Oplysningerne i databasen skal opdateres jævnligt. Hvis disse oplysninger er til rådighed for autoriserede forhandlere, skal opdateringerne omfatte alle modifikationer af enkeltkøretøjer efter produktionen.«

(*) Jf. artikel 2 af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/138 af 21. december 2022 om en liste over særlige typer datasæt af høj værdi og ordningerne for deres offentliggørelse og videreanvendelse (EUT L 19 af 20.1.2023, s. 43, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/138/oj).

15) punkt 6.2.2 affattes således:

»6.2.2. Standarden https//ssl-tls (RFC5246) eller en eventuel efterfølger til denne standard skal anvendes.«

16) punkt 6.2.3 affattes således:

»6.2.3. Sikkerhedscertifikater i henhold til international standard ISO/IEC 9594-8:2020 skal anvendes til gensidig autentifikation af uafhængige aktører og fabrikanter.«

17) punkt 6.4 affattes således:

»6.4. Omprogrammering af styreenheder, variantkodning og aktivering af reservedele skal ske ved hjælp af ikkeproprietær hardware uafhængigt af fabrikantens hardware og i overensstemmelse med:

a) international standard ISO 22900-2,

b) SAE J2534-1,

c) SAE J2534-2,

d) TMC RP1210B,

e) SOVD-Standard ISO/DIS 17978-1.

Hvis omprogrammering af styreenheder, variantkodning og aktivering af reservedele sker ved hjælp af Ethernet, sker det i overensstemmelse med enten ISO 22900-2 eller J2534-2.

Med henblik på validering af kompatibiliteten mellem den fabrikantspecifikke applikation og køretøjskommunikationsbrugerflader (vehicle communication interfaces (VCI)), som er i overensstemmelse med en af de internationale standarder ISO 22900-2, SAE J2534-1, SAE J2534-2 eller TMC RP1210B, skal fabrikanten tilbyde enten en validering af uafhængigt udviklede VCI'er eller den information samt udlån af evt. særligt hardware, der kræves for at en VCI-fabrikant selv kan foretage en sådan validering.

Fabrikanten kan opkræve rimelige og forholdsmæssige gebyrer for en sådan validering eller information og hardwareudlån. Disse gebyrer må ikke virke afskrækkende for så vidt angår brugen af en sådan validering eller information og hardwareudlån.«

18) følgende indsættes som punkt 6.4a:

»6.4a. Fra den 23. december 2026 stiller køretøjsfabrikanten enhver af følgende software eller oplysninger til rådighed for den uafhængige fabrikant af diagnoseværktøj for køretøjstyper, hvor den første typegodkendelsesattest blev udstedt efter den 1. september 2020:

a) software- eller webtjenestegrænseflader til disse fabrikanters integration, som muliggør variantkodning, kobling af en original reservedel til et køretøj (herunder software- og hardwarekompatible (som defineret af køretøjsfabrikanten) genfremstillede eller genbrugte dele) eller en af en køretøjsfabrikant godkendt reservedel samt omprogrammering af styreenheder, der anvender køretøjets originaludstyrssoftware i henhold til køretøjsfabrikantens anvisninger, eller

b) oplysninger, processer og ressourcer, der er nødvendige for at gennemføre variantkodning og omprogrammering i uafhængige diagnoseværktøjer fremstillet af uafhængige diagnoseværktøjsfabrikanter.

Uanset den frist, der er fastsat i dette punkts første punktum, skal køretøjsfabrikanten dog stille den software eller de oplysninger, der er omhandlet i litra a) og b) ovenfor, til rådighed fra følgende datoer:

i) den 23. juni 2027 for så vidt angår køretøjer, hvor den første typegodkendelsesattest blev udstedt efter den 1. september 2020, men før den 6. juli 2022

ii) den 23. juni 2028 for enhver operation, der involverer eller er afhængig af softwareopdateringer.«

19) følgende indsættes som punkt 6.4b:

»6.4b. Indtil køretøjsfabrikanten stiller den i punkt 6.4a omhandlede software eller oplysninger til rådighed for de relevante køretøjstyper, og i en periode på to år efter denne dato, er fjerntjenesteudbyderes anvendelse af diagnosehardware og -software, jf. punkt 1.2 i tillæg 4, til omprogrammering, variantkodning eller aktivering af dele underlagt de samme gebyrer og betalingsbetingelser som dem, der gælder for uafhængige reparatører, uanset om diagnoseværktøjerne anvendes på afstand.

Desuden skal køretøjsfabrikanten dele følgende oplysninger med alle interesserede fabrikanter af diagnoseværktøjer, så snart de foreligger:

a) de oplysninger, der er nødvendige for at etablere en API mellem den relevante køretøjsfabrikants og diagnoseværktøjsfabrikanternes systemer

i) senest den 23. juni 2027 for enhver operation, der involverer eller er afhængig af softwareopdateringer,

ii) for andre operationer, senest den 23. september 2026 eller

iii) senest den 6. juli 2022 for så vidt angår køretøjer, hvor den første typegodkendelsesattest blev udstedt før den 23. december 2026.

b) de oplysninger, der er nødvendige for prøvning af opdateringsfunktioner og hardwareinteraktion senest den 23. december 2027 for enhver operation, der involverer eller er afhængig af softwareopdateringer.«

20) følgende indsættes som punkt 6.4c:

»6.4c. Afkobling af komponenter, separate tekniske enheder, dele og udstyr, bortset fra dem, der oprindeligt var konstrueret til ikke at blive afkoblet, skal ske i overensstemmelse med den proces, der er fastsat i dette punkt. En sådan afkobling må ikke være underlagt andre betingelser end dem, der er omhandlet i dette punkt.

Fabrikanten skal etablere en proces for afkobling af komponenter, separate tekniske enheder, dele og udstyr. Med henblik på installation af genbrugt(e) komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr kan køretøjsfabrikantens definerede processer omfatte krav om at angive den entydige identifikator (herunder, hvis det er relevant, en enheds serienummer) for den pågældende komponent, den pågældende separate tekniske enhed, den pågældende del eller det pågældende udstyr og køretøjets VIN samt krav om samtykke fra køretøjets ejer eller leasingtager, hvis vedkommende kan identificeres. Hvis der kræves samtykke, kan det leveres asynkront fra afinstallationen af den pågældende del.

Med henblik på genfremstilling i en industriel proces, hvor slidt(e) eller defekt(e) komponenter, separate tekniske enheder, dele eller udstyr bringes tilbage til sin oprindelige specifikation, kræves det oprindelige køretøjs VIN ikke ved afkobling fra det oprindelige køretøj. I sådanne tilfælde kan der kræves en entydig identifikator for komponenten og samtykke fra ejeren eller leasingtageren af køretøjet, hvis vedkommende kan identificeres.

Alle uafhængige aktører, herunder genfremstillingsvirksomheder og istandsættelsesvirksomheder, der er autentificeret i overensstemmelse med kravene i tillæg 4, skal have lige adgang til disse processer.

Med henblik på autentifikation af en sådan operatør, hvor køretøjsfabrikantens afkoblingsproces skal gennemføres på dennes eksterne platforme, accepteres autentifikationsoplysninger udstedt i overensstemmelse med punkt 9.2 i tillæg 4 eller dem, der anvendes til adgang til køretøjsfabrikantens RMI-websted.«

21) punkt 7.2 og 7.3 udgår

22) punkt 7.4 affattes således:

»7.4. Den godkendende myndighed kan på grundlag af en udfyldt attest om adgang til køretøjets OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer antage, at fabrikanten har etableret tilfredsstillende ordninger og procedurer med hensyn til adgang til køretøjets OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer, forudsat at der ikke er indgivet nogen klager.«

23) følgende tilføjes som punkt 7.5:

»7.5. Køretøjets OBD-informationer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer skal stilles til rådighed for uafhængige aktører senest på den dato, hvor køretøjet bringes i omsætning.«

24) tillæg 2, punkt 3, affattes således:

»3. Oplysninger, der er nødvendige med henblik på fremstilling af diagnoseværktøjer

For at gøre det muligt at udvikle generiske diagnoseværktøjer til multimærkereparatører skal køretøjsfabrikanter stille de i punkt 3.1, 3.2 og 3.3 anførte oplysninger til rådighed. Disse oplysninger skal omfatte alle diagnoseværktøjsfunktioner og alle links til reparationsinformationer og fejlfindingsinstrukser. Der kan eventuelt pålægges et passende gebyr for at få adgang til disse oplysninger.«

25) i tillæg 3 foretages følgende ændringer:

a) under punkt 2 tilføjes følgende som punkt 2.1.14 og 2.1.15:

»2.1.14. »Udbyder af fjerntjenester (RSS)«

»udbyder af fjerntjenester (RSS — Remote Service Supplier)«: en tjenesteudbyder, der leverer programmering, montering eller aktivering af dele og udstyr på et køretøj i form af fjerntjenester til den uafhængige aktør i forbindelse med dennes SERMI-relaterede aktiviteter.

2.1.15. »RSS-medarbejder«

»RSS-medarbejder«: en ansat hos en godkendt RSS, som efter autorisation fra overensstemmelsesvurderingsorganet vil få adgang til sikkerhedsrelaterede RMI.«

b) punkt 3, tredje og fjerde afsnit, affattes således:

»UA'er, der ønsker at modtage sikkerhedsrelaterede RMI, skal indhente et godkendelsesinspektionscertifikat fra et akkrediteret overensstemmelsesvurderingsorgan.

UA-medarbejdere, som skal håndtere sikkerhedsrelaterede RMI, skal indhente et autorisationsinspektionscertifikat fra et akkrediteret overensstemmelsesvurderingsorgan.«

c) i punkt 4.1.1 tilføjes følgende litra f):

»f) SERMI forvalter en liste over sanktionerede fortolkninger, der udelukkende anvendes til fortolkning af ordningen.«

d) følgende tilføjes som punkt 4.4.2:

»4.4.2. Ansvarsområderne for og kravene til RSS er fastlagt i punkt 4.4.1.«

e) følgende tilføjes som punkt 4.5.2:

»4.5.2. Ansvarsområderne for og kravene til RSS-medarbejdere er fastlagt i punkt 4.5.1.«

26) følgende tilføjes som tillæg 4:

Tillæg 4

Betingelser og procedure for adgang til køretøjers OBD-informationer

1. Anvendelsesområde

1.1. Dette tillæg beskriver de adgangsbetingelser, som fabrikanten alene må fastsætte, og de procedurer, som køretøjsfabrikanten skal anvende eller kun må kræve, at andre parter anvender i forbindelse med gennemførelsen af de sikkerhedsforanstaltninger for adgang til OBD-informationer, der er omhandlet i dette bilags punkt 2.9, litra a) og b).

1.2. Enhver henvisning i dette tillæg til uafhængige aktører, fabrikantens autoriserede partnere, forhandlere og reparatører eller til køretøjsfabrikanter, der handler med henblik på reparation og vedligeholdelse, skal forstås sådan, at denne henvisning omfatter enhver person eller operatør, der handler på deres vegne, såsom en tjenesteyder, der som en tjeneste, der leveres til den uafhængige operatør, udfører programmering, montering eller aktivering af dele og udstyr på et køretøj (udbydere af fjerntjenester).

2. Fabrikantens forpligtelser

2.1. Køretøjsfabrikanten er ansvarlig for at sikre, at alle tekniske forudsætninger for anvendelsen af de procedurer, der er omhandlet i dette tillæg, er på plads, herunder adgangsoplysninger såsom certifikater eller softwaretokens og de nødvendige aftaler med fabrikanter af diagnoseværktøjer.

2.2. Køretøjsfabrikanten skal over for den godkendende myndighed påvise, at køretøjet er konstrueret til at give adgang til OBD-informationer i overensstemmelse med kravene i dette tillæg ved brug af diagnoseværktøjer af forskellige mærker.

2.3. Køretøjsfabrikanten skal give fabrikanter af diagnoseværktøj de oplysninger, der er omhandlet i dette tillægs punkt 11.

2.4. Køretøjsfabrikanten skal sikre, at den server, der giver adgang i henhold til dette bilags punkt 2.9, giver uafhængige aktører ikkediskriminerende adgang med samme tilgængelighed og ydeevne som tilbydes fabrikantens autoriserede partnere, forhandlere og reparatører eller som fabrikanten selv anvender til dette formål.

Køretøjsfabrikanten skal sikre, at enhver server, der anvendes til at give adgang i henhold til dette bilags punkt 2.9, er tilgængelig uden afbrydelse, undtagen i tilfælde af ekstraordinære og uforudseelige omstændigheder, som køretøjsfabrikanten ikke er herre over, og som ikke skyldes forsømmelighed fra køretøjsfabrikantens side, eller afbrydelser, som er påkrævet af hensyn til vedligeholdelsen af informationssystemet. I tilfælde af vedligeholdelse må den periode, hvor serveren ikke er tilgængelig, ikke overstige vedligeholdelsesperioden for enhver anden server, der anvendes af fabrikanten til at give adgang til de formål, der er omhandlet i dette bilags punkt 2.9. Oplysningerne om den planlagte vedligeholdelse skal stilles til rådighed for fabrikanterne af diagnoseværktøjer i tilstrækkelig god tid.

Køretøjsfabrikanten stiller årlige statistiske oplysninger om servertilgængelighed til rådighed for den godkendende myndighed på dennes anmodning. Køretøjsfabrikanten skal straks indberette tilfælde af serverutilgængelighed til OBD-forummet, jf. punkt 12.

2.5. Køretøjsfabrikanten må ikke begrænse adgangen til OBD-informationer ud over de begrænsninger, der er fastsat i dette tillæg, medmindre andet udtrykkeligt er fastsat i denne forordning. Endvidere må køretøjsfabrikanten ikke lægge begrænsninger på uafhængige aktørers adgang til OBD-informationer ud over de begrænsninger, der gælder for dennes autoriserede partnere, forhandlere og reparatører eller for køretøjsfabrikanten selv, når denne tilgår OBD-informationer med henblik på reparation og vedligeholdelse.

2.6. Køretøjsfabrikanten sikrer, at de cybersikkerhedsforanstaltninger, de gennemfører, herunder de kompatibilitetskrav, der er omhandlet i punkt 6.2, ikke medfører, at adgangen til OBD-oplysninger i henhold til dette tillæg begrænses eller hindres ud over, hvad der er nødvendigt og forholdsmæssigt for at overholde artikel 4, stk. 5, litra d), og bilag II, punkt D4, i forordning (EU) 2019/2144. Sådanne foranstaltninger kan imødegå fremtidige risici og trusler, hvis køretøjsfabrikanten kan påvise foranstaltningernes virkning og sandsynligheden for sådanne fremtidige risici og trusler.

2.7. Eventuelle foranstaltninger, der gennemføres af køretøjsfabrikanten for at forhindre manipulation af emissioner og kilometertællersvig, må ikke begrænse eller hindre adgangen til OBD-oplysningerne ud over, hvad der er nødvendigt og forholdsmæssigt for at overholde artikel 4, stk. 7 og 8, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 (*).

3. Autentifikation

3.1. Køretøjsfabrikanten kan som betingelse for at give adgangsoplysninger kræve autentifikation af fabrikanten af diagnoseværktøjet og det anvendte diagnoseværktøj, bortset fra følgende reparations- og vedligeholdelsesoperationer:

a) læsning af fejlkoder til diagnosticering af problemer

b) læsning af køretøjets VIN

c) læsning af data og nulstilling af fejlkoder i tilfælde, hvor ubegrænset adgang ved hjælp af et generisk scanningsværktøj eller OBD-scanningsværktøj er påkrævet i henhold til forordning (EU) 2017/1151 eller forordning (EU) 2024/1257 eller ved FN-regulativ nr. 49, FN-regulativ nr. 83 (**), FN-regulativ nr. 168 (***) eller FN-regulativ nr. 154.

3.2. Hvis adgangen til OBD-informationer indebærer ændringer af køretøjet, kan køretøjsfabrikanten som en betingelse for at give adgangsoplysninger kræve autentifikation af operatøren. For anordninger, der anvendes til overvågningsformål, hvor data kun læses og indberettes autonomt til diagnoseværktøjsfabrikanternes server uden menneskelig interaktion, må køretøjsfabrikanten ikke kræve autentifikation af operatøren.

3.3. Hvis adgangen til OBD-informationer indebærer en ændring af køretøjets software eller softwarens konfiguration/parametre, der reelt består i omprogrammering af køretøjets software og som medfører en ændring af køretøjets tilsigtede adfærd og går videre end reparations- og vedligeholdelsesarbejdet, således at ændringen kun kan tilbageføres eller overskrives ved udførelsen af et tilsvarende indgreb, kan køretøjsfabrikanten kræve autentifikation af den medarbejder hos den operatør, der ønsker adgang til OBD-informationer, medmindre fabrikanten af diagnoseværktøjet over for køretøjsfabrikanten attesterer, at operatøren på grundlag af resultatet af en uafhængig revision, der er udført ikke mere end 3 år før anmodningen, har et system, der muliggør entydig identifikation af den medarbejder, der ønsker adgang.

3.4. De tilfælde af adgang, der er omhandlet i punkt 3.2, omfatter reparations- og vedligeholdelsesoperationer såsom aktivering af aktuatorer og funktionelle prøvningsrutiner, nulstilling af diagnostiske fejlkoder og serviceindikatorer, nulstilling af adaptive læringsparametre og udskiftning af dele, herunder initialisering af ikke-intelligente komponenter og læsning af data per identifikator, medmindre de anvendes med henblik på periodisk teknisk inspektion med værdier svarende til de værdier, der er defineret i ISO20730-3, bilag B, forudsat at disse værdier er tilgængelige i køretøjet.

3.5. De tilfælde af adgang, der er omhandlet i punkt 3.2, omfatter kalibrering forstået som justering eller tilpasning af køretøjets software- og hardwareparametre som foreskrevet af køretøjsfabrikanten og uden variantkodning eller ændring af køretøjets software.

3.6. Med henblik på autentifikation som omhandlet i punkt 3.1-3.3 kan køretøjsfabrikanten anmode fabrikanten af det værktøj, der tilgår OBD-informationerne, om at attestere følgende over for køretøjsfabrikanten:

a) diagnoseværktøjets unikke identifikator

b) hvis adgangen til OBD-informationer indebærer ændringer af det køretøj, der er omhandlet i punkt 3.2, diagnoseværktøjets unikke identifikator og operatørens pseudonymiserede identitet og operatørens overholdelse af de autorisationskrav, der er omhandlet i punkt 8.1.

c) hvis adgang til OBD-informationer indebærer en ændring af køretøjets software eller softwarens konfiguration/parametre, der reelt består i omprogrammering af køretøjets software og som medfører en ændring af køretøjets tilsigtede adfærd og går videre end reparations- og vedligeholdelsesarbejdet, således at ændringen kun kan tilbageføres eller overskrives ved udførelsen af et tilsvarende indgreb, jf. punkt 3.3, operatørens medarbejders pseudonymiserede identitet og denne medarbejders overholdelse af de autorisationskrav, der er omhandlet i punkt 8.2.

3.7. I de tilfælde, der er omhandlet i punkt 3.6, litra b) og c), skal operatørens identitet og, hvis det er relevant, operatørens medarbejderes identitet og deres overholdelse af de autorisationskrav, der er omhandlet i punkt 8.1 og 8.2 verificeres af fabrikanten af det diagnoseværktøj, der bruges til at tilgå OBD-informationerne, eller være fastlagt på grundlag af et autorisationscertifikat som omhandlet i punkt 9.2.

3.8. Køretøjsfabrikanten opkræver ikke gebyrer for at stille den i bilag X, punkt 2.9, omhandlede adgang til rådighed. Køretøjsfabrikanten kan dog opkræve godtgjorte og forholdsmæssige gebyrer for brugen af teletjenesten, jf. punkt 2.9, litra c).

4. Forbindelseskrav

4.1. Bortset fra de tilfælde af adgang, der er omhandlet i punkt 3.1, litra a)-c), kan køretøjsfabrikanten kræve en engangsforbindelse fra diagnoseværktøjet via diagnoseværktøjsfabrikantens server til køretøjsfabrikantens server for at modtage adgangsoplysninger. Efter tilvejebringelsen af adgangsoplysninger kræver adgang ikke onlineforbindelse.

4.2. Hvis adgangen til OBD-informationer indebærer en ændring af køretøjets software eller softwarens konfiguration/parametre, der reelt består i omprogrammering af køretøjets software og som medfører en ændring af køretøjets tilsigtede adfærd og går videre end reparations- og vedligeholdelsesarbejdet, således at ændringen kun kan tilbageføres eller overskrives ved udførelsen af et tilsvarende indgreb, kan køretøjsfabrikanten kræve en kontinuerlig onlineforbindelse på tidspunktet for reparationen mellem diagnoseværktøjet og diagnoseværktøjsfabrikantens server samt mellem diagnoseværktøjsfabrikanten og køretøjsfabrikantens server.

4.3. De i punkt 4.2 nævnte adgangstilfælde omfatter bl.a. følgende:

a) reparations- og vedligeholdelsesoperationer som klargørelse af en reservedel og indstilling af kundepræferencer, identifikation af en elektronisk styreenhed (ECU) og variantkodning, initialisering af en ECU og en komponent, variantkodning, når eksisterende komponenter udskiftes, og variantkodning ved tilføjelse af en ny komponent

b) reparations- og vedligeholdelsesoperationer som omhandlet i punkt 5.5.

4.4. De adgangstilfælde, der er omhandlet i punkt 4.2, omfatter ikke de reparations- og vedligeholdelsesoperationer, der er anført i punkt 3.4 og 3.5.

4.5. Uanset punkt 4.4 omfatter de adgangstilfælde, der er omhandlet i punkt 4.2, dog reparations- og vedligeholdelsesoperationer som omhandlet i punkt 3.5, hvor det er nødvendigt at validere kalibreringsværdier, som er underlagt lovgivningsmæssige krav, eller hvor kalibreringen ikke kan fuldføres uden specifikke data for individuelle komponenter eller separate tekniske enheder, der er nødvendige for at fuldføre reparationsprocessen, og som hentes fra fabrikantens server som led i en variantkodningsproces.

5. Krav til sporbarhed

5.1. Bortset fra de adgangstilfælde, der er omhandlet i punkt 3.1, litra a)-c), kan køretøjsfabrikanten kræve, at fabrikanten af diagnoseværktøjet indsamler og opbevarer køretøjets VIN og diagnoseværktøjets entydige identifikator.

5.2. Hvis adgangen til OBD-informationer indebærer ændringer af køretøjet, kan køretøjsfabrikanten kræve, at fabrikanten af diagnoseværktøjet indsamler og lagrer oplysninger om alle udførte diagnoseopgaver (f.eks. i form af service-ID og underfunktion), de anvendte parametre/attributter samt UTC-tidsstempler for hver interaktion med køretøjet.

5.3. De adgangstilfælde, der er omhandlet i punkt 5.2, omfatter de typer reparations- og vedligeholdelsesoperationer, der er anført i punkt 3.4, 3.5, 4.3 og 4.5.

5.4. Hvis adgangen til OBD-informationer indebærer en ændring af køretøjets software eller softwarens konfiguration/parametre, der reelt består i omprogrammering af køretøjets software og som medfører en ændring af køretøjets tilsigtede adfærd og går videre end reparations- og vedligeholdelsesarbejdet, således at ændringen kun kan tilbageføres eller overskrives ved udførelsen af et tilsvarende indgreb, kan køretøjsfabrikanten kræve, at fabrikanten af diagnoseværktøjet indsamler og leverer resultaterne af inspektionen af køretøjets netværkstopologi, køretøjstilstand efter oprettelse af forbindelse, herunder hardware/softwareversioner af alle elektroniske styreenheder, der er installeret i køretøjet, resultater af alle modulinteraktioner og rutinekørsler (f.eks. returparametre) og resultaterne af det endelige tilstandstjek af køretøjet efter reparation.

5.5. De adgangstilfælde, der er omhandlet i punkt 5.4, omfatter reparations- og vedligeholdelsesoperationer som tilkobling af en original reservedel (herunder software- og hardwarekompatible (som defineret af køretøjsfabrikanten) genfremstillede eller genbrugte dele) eller en af en køretøjsfabrikant godkendt udskiftningsdel til et køretøj ved hjælp af et uafhængigt diagnoseværktøj og omprogrammering af et modul ved hjælp af originaludstyrssoftware og original programmeringssoftware i overensstemmelse med køretøjsfabrikantens anvisninger. Dette omfatter også tilfælde af afkobling eller afregistrering af en del fra et køretøj.

5.6. De adgangstilfælde, der er omhandlet i punkt 5.4, omfatter ikke de reparations- og vedligeholdelsesoperationer, der er anført i punkt 3.4, 3.5, 4.3 og 4.5.

6. Cybersikkerhedskrav til diagnoseværktøj

6.1. Bortset fra de adgangstilfælde, der er omhandlet i punkt 3.1, litra a)-c), kan køretøjsfabrikanten kræve, at det diagnoseværktøj, der anvendes til at få adgang til OBD-informationer, opfylder de relevante krav i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/2847 (****), og at fabrikanten af diagnoseværktøjet overholder enten TISAX (Trusted Information Security Assessment Exchange) på det niveau, der er angivet af køretøjsfabrikanten i overensstemmelse med punkt 2.5, eller ISO 27001.

6.2. Hvis adgangen til OBD-informationer indebærer ændringer af det køretøj, der er omhandlet i punkt 3.2, kan køretøjsfabrikanten kræve, at både det diagnoseværktøj, der anvendes til at få adgang til OBD-informationer, og fabrikanten af diagnoseværktøjet opfylder kravene i køretøjsfabrikantens sikkerhedsimplementering.

6.3. Kravene i køretøjsfabrikantens sikkerhedsimplementering må ikke gå videre end de krav, der pålægges køretøjsfabrikantens egne diagnoseværktøjer, leverandører af værktøjer og egen organisation, og de skal anvendes på en ikkediskriminerende måde.

6.4. Køretøjsfabrikanten kan kræve, at fabrikanten af diagnoseværktøjet udfører prøvninger for at kontrollere, at diagnoseværktøjet opfylder de specificerede krav. En serviceleveranceaftale (SLA) skal sikre, at køretøjsfabrikanten foretager rettidig verifikation af resultaterne af disse prøvninger. Hvis en diagnoseværktøjsfabrikants opfyldelse af kravene i dette punkt ikke kan bekræftes, skal køretøjsfabrikanten give en klar begrundelse for den manglende opfyldelse og en liste over de nødvendige foranstaltninger, som fabrikanten af diagnoseværktøjet skal gennemføre.

6.5. De adgangstilfælde, der er omhandlet i punkt 6.2, omfatter de typer reparations- og vedligeholdelsesoperationer, der er anført i punkt 3.4 og 3.5.

6.6. Hvis adgangen til OBD-informationer indebærer en ændring af køretøjets software eller softwarens konfiguration/parametre, som medfører en ændring af køretøjets tilsigtede adfærd og går videre end reparations- og vedligeholdelsesarbejdet, således at ændringen kun kan tilbageføres eller overskrives ved udførelsen af et tilsvarende indgreb, kan køretøjsfabrikanten kræve, at det diagnoseværktøj, der anvendes til at få adgang til OBD-informationerne, og fabrikanten af diagnoseværktøjet opfylder de relevante krav køretøjsfabrikantens system til forvaltning af softwareopdateringer (som defineret i FN-regulativ nr. 156 (*****). Disse krav må ikke gå videre end de krav, der pålægges køretøjsfabrikantens egne diagnoseværktøjer, leverandører af værktøjer og egen organisation, og de skal anvendes på en ikkediskriminerende måde.

6.7. De adgangstilfælde, der er omhandlet i punkt 6.6, omfatter de typer reparations- og vedligeholdelsesoperationer, der er anført i punkt 4.3, 4.5 og 5.5, men ikke de typer, der er anført i punkt 3.4 og 3.5.

7. Adgangsoplysninger

7.1. Hvis alle kravene i punkt 3, 4 og 6 er opfyldt, skal køretøjsfabrikanten straks give fabrikanten af diagnoseværktøjet tilstrækkelige adgangsoplysninger til, at denne kan tilgå de krævede OBD-informationer.

7.2. Adgangsoplysninger kan være begrænset til bestemte VIN.

7.3. Adgangsoplysninger skal være gyldige i mindst 30 dage fra det tidspunkt, hvor de gives.

7.4. Hvis adgangen til OBD-informationer indebærer en ændring af køretøjet, kan køretøjsfabrikanten dog begrænse gyldigheden af adgangsoplysningerne til 24 timer.

7.5. De adgangstilfælde, der er omhandlet i punkt 7.4, omfatter de typer reparations- og vedligeholdelsesoperationer, der er anført i punkt 3.4, 3.5, 4.3, 4.5 og 5.5.

8. Autorisationskriterier og -certifikater

8.1. I de tilfælde, der er omhandlet i punkt 3.2, kan køretøjsfabrikanten nægte at give adgangsoplysninger, hvis fabrikanten af det diagnoseværktøj, der tilgår OBD-informationerne, ikke attesterer, at den operatør, der søger adgang til OBD-informationer:

a) har en ansvarsforsikring med en dækning på mindst 1 mio. EUR for legemsbeskadigelse og 0,5 mio. EUR for tingsskade

b) udøver en lovlig erhvervsaktivitet i bilindustrien som omhandlet i dette bilags punkt 6.3.

Køretøjsfabrikanten må ikke stille andre betingelser for at give adgangsoplysninger end dem, der er angivet i litra a) og b).

8.2. I de tilfælde, der er omhandlet i punkt 5.4, hvor køretøjsfabrikanten kræver autentifikation af operatørens medarbejdere, og medmindre fabrikanten af diagnoseværktøjet attesterer over for køretøjsfabrikanten i overensstemmelse med betingelserne i punkt 3.3, at operatøren har et system, der muliggør entydig identifikation af den medarbejder, der ønsker en sådan adgang, kan køretøjsfabrikanten nægte at give adgangsoplysninger, hvis fabrikanten af det diagnoseværktøj, der anvendes til at få adgang til OBD-informationer, ud over de betingelser, der er omhandlet i punkt 8.1, ikke attesterer, at den medarbejder, der ønsker adgang til OBD-informationer, har en ansættelseskontrakt med den operatør, der ønsker adgang til OBD-informationer, og at den pågældende medarbejder har et gyldigt landespecifikt identitetskort eller et tilsvarende dokument.

8.3. For at kunne komme i betragtning til autentifikationsproceduren i dette tillæg, skal fabrikanten af diagnoseværktøjet, efter anmodning fra den uafhængige aktør med henblik på at attestere, at kravene i punkt 8.1 og 8.2 er opfyldt, forpligte sig til, via de generelle betingelser i kontrakter med operatører, at acceptere et certifikat som omhandlet i punkt 9.2 i dette tillæg, der er udstedt ikke mere end 60 måneder før anmodningen om adgang. Hvis operatøren imidlertid ikke anmoder om autentifikation på grundlag af et sådant certifikat, kan fabrikanten af diagnoseværktøjet med henblik på autentifikation vælge at verificere identiteten af operatøren eller operatørens medarbejdere og overholdelsen af autentifikationskriterierne ved hjælp af egne processer.

9. Overensstemmelsesvurderingsorgan og trustcenter

9.1. De certifikater, der er omhandlet i punkt 3.7 og 8.3, udstedes af et trustcenter som omhandlet i punkt 2.1.6 i tillæg 3 på grundlag af et overensstemmelsesvurderingsorgans resultater som omhandlet i punkt 4.2.2 i tillæg 3 med hensyn til de omstændigheder, der er omhandlet i punkt 9.2.

9.2. Med henblik på et trustcenters udstedelse af autorisationscertifikater skal overensstemmelsesvurderingsorganet:

a) opfylde kravene i bilag X, tillæg 3, punkt 4.3.1, litra a), b), d), e), f), g), h), i), k), l), n) og p)

b) inspicere og bekræfte de omstændigheder, der er omhandlet i bilag X, tillæg 3, punkt 4.3.3, litra d) og g). I de tilfælde, der er omhandlet i punkt 5.4, hvor køretøjsfabrikanten kræver autentifikation af operatørens medarbejdere, vedrører inspektionen og bekræftelsen af omstændighederne operatørens medarbejdere.

9.3. Med henblik på udstedelse af autorisationscertifikater i de tilfælde, der er omhandlet i punkt 9.1, skal trustcentret:

a) overholde kravene i punkt 4.6 i tillæg 3

b) stille alle nødvendige oplysninger til rådighed for fabrikanten af diagnoseværktøjet med henblik på implementering af certifikaterne i diagnoseværktøjet.

10. Køretøjsfabrikantens adgang til oplysninger om operatøren

10.1. Køretøjsfabrikanten kan, på anmodning og hvis dette er nødvendigt i forbindelse med et reparations- eller vedligeholdelsesarbejde udført på et individuelt køretøj, få adgang til diagnoseværktøjsfabrikantens oplysninger om den relevante reparations- eller vedligeholdelsesoperation, der er registreret i overensstemmelse med punkt 5, med henblik på at:

a) reagere på en rimelig mistanke om alvorlig misbrug af adgang til køretøjet

b) foretage undersøgelser i tilfælde af produktansvar eller garantikrav

c) undersøge cybersikkerhedshændelser eller ulovlig manipulering, besvare forespørgsler fra ejeren af køretøjet eller en offentlig myndighed.

I de tilfælde, der er omhandlet i litra b) og c), skal disse oplysninger, hvor det er relevant, omfatte oplysninger om operatøren og/eller dennes medarbejdere. I de tilfælde, hvor fabrikanten af diagnoseværktøjet anvendte et certifikat fra trustcentret til autentifikation, skal det relevante overensstemmelsesvurderingsorgan fremlægge de nødvendige oplysninger på grundlag af sin vurdering af en dokumenteret anmodning fra køretøjsfabrikanten.

Køretøjsfabrikanten skal sikre, at de indhentede oplysninger om en individuel reparations- eller vedligeholdelsesoperation som omhandlet i litra a)-c) ikke anvendes til andre formål.

10.2. I de tilfælde, der er omhandlet i punkt 10.1, skal fabrikanten af diagnoseværktøjet straks underrette den uafhængige operatør og, hvor det er relevant, den uafhængige operatørs medarbejdere, om at adgangsoplysninger om en individuel reparations- eller vedligeholdelsesoperation eller oplysninger om operatøren og/eller dennes medarbejdere er blevet delt.

10.3. I de tilfælde, der er omhandlet i punkt 10.1, litra a) og c), og hvis dette er nødvendigt og forholdsmæssigt for at forhindre yderligere misbrug eller håndtere cybersikkerhedsrisici, kan køretøjsfabrikanten midlertidigt suspendere eller begrænse det pågældende diagnoseværktøjs adgang eller anmode den involverede fabrikant af diagnoseværktøjet om straks at træffe foranstaltninger til midlertidigt at begrænse adgangen til OBD-informationer for operatøren, diagnoseværktøjet eller medarbejderen for så vidt angår denne fabrikants køretøjer.

10.4. I ekstraordinære tilfælde kan en køretøjsfabrikant som reaktion på en væsentlig aktuel eller nært forestående cybersikkerhedshændelse suspendere adgangen til OBD-informationer på det mest detaljerede niveau, hvis det er nødvendigt og forholdsmæssigt for at reagere på den pågældende hændelse.

10.5. I de tilfælde, der er omhandlet i punkt 10.3 og 10.4, skal køretøjsfabrikanten samtidig underrette den godkendende myndighed om suspensionen sammen med begrundelsen for suspensionen og al relevant dokumentation. Suspensionen skal ophæves, når hændelsen er løst, eller hvis den godkendende myndighed anmoder køretøjsfabrikanten herom.

Den godkendende myndighed skal senest 10 dage efter, at den er blevet underrettet, gennemgå begrundelsen for suspensionen og, hvis suspensionen er åbenbart uberettiget eller uforholdsmæssig, anmode køretøjsfabrikanten eller den involverede fabrikant af diagnoseværktøjet om at genoprette adgangen.

Den godkendende myndighed kan til enhver tid anmode køretøjsfabrikanten og den involverede fabrikant af diagnoseværktøjet om at genoprette adgangen, hvis den finder, at grundene til suspensionen ikke længere gør sig gældende.

11. Oplysninger, der skal gives til fabrikanter af diagnoseværktøjer

11.1. Køretøjsfabrikantens RMI-system skal vise kontaktdata og procesrelaterede oplysninger om, hvordan man indhenter de ønskede oplysninger, jf. litra a), b), c) og d), vedrørende integration af diagnoseværktøjet på tidspunktet for typegodkendelsen.

a) kontaktoplysninger for tekniske og kommercielle forespørgsler

b) beskrivelse af integrationsprocessen, herunder vejledende tidsplan

c) generelle vilkår og betingelser for diagnoseværktøjsfabrikantens integration af diagnoseværktøj

d) oversigt over gebyrer for integrationsrelaterede tjenesteydelser.

11.2. Med forbehold af indgåelse af en fortrolighedsaftale skal køretøjsfabrikanten på anmodning stille følgende oplysninger til rådighed for enhver uafhængig aktør, der overholder TISAX på det niveau, som køretøjsfabrikanten har angivet i overensstemmelse med punkt 2.5, eller ISO 27001:

a) til orientering en aftaleskabelon om sikkerhedsintegration, der klart angiver de vilkår, der skal indgå i alle køretøjsfabrikantens aftaler med producenter af diagnoseværktøj på dette område

b) en beskrivelse af kravene til og processerne for sikker integration af diagnoseværktøjet, herunder den vejledende tidsplan.

11.3. Køretøjsfabrikanten skal stille følgende oplysninger og tjenester til rådighed for fabrikanten af et diagnoseværktøj på det tidspunkt, hvor der indgås en aftale om integration af diagnoseværktøjet:

a) krav, processer og tekniske specifikationer for sikker integration af diagnoseværktøjet, herunder kravene til gennemførelse af sikkerheden, der er detaljerede og som holdes løbende ajour

b) mod et rimeligt vederlag som omhandlet i punkt 2.3, øjeblikkelig teknisk bistand til sikkerhedsintegration og verifikation af diagnoseværktøjer.

11.4. De sikkerhedskrav, der er omhandlet i punkt 11.3, skal ledsages af en begrundelse for disse krav. Køretøjsfabrikanten kan undtagelsesvis oplyse de nødvendige krav uden nærmere begrundelse, hvis:

a) videregivelse af de specifikke mål, der ligger til grund for et krav, kan kompromittere ejendomsretligt beskyttede oplysninger eller forretningshemmeligheder, eller

b) en sådan begrundelse ville afsløre en bredere cybersikkerhedsstrategi, der skal forblive fortrolig for at bevare systemets integritet.

11.5. De oplysninger, der er omhandlet i punkt 11.1-11.3, skal indgives sammen med ansøgningen om typegodkendelse.

12. OBD-forum

12.1. Forummet om adgang til køretøjsinformationer (OBD-forummet) har ansvaret for at koordinere og overvåge gennemførelsen af procedurerne for:

a) autentifikation og autorisation af uafhængige aktører som beskrevet i punkt 3 og 8 i dette tillæg, herunder de processer, der anvendes af fabrikanterne af diagnoseværktøjer til verifikation af autorisationskriterier, som beskrevet i punkt 3 i dette tillæg

b) at give adgangsoplysninger som beskrevet i punkt 7 i dette tillæg, herunder opfyldelsen af sporbarheds- og konnektivitetskrav

c) deling af oplysninger om adgang og suspension eller begrænsning af adgang som beskrevet i punkt 10 i dette tillæg.

12.2. Forummet skal:

a) rådgive Kommissionen om gennemførelsen af dette tillæg

b) rådgive de godkendende myndigheder i tilfælde af tvister vedrørende fortolkningen og gennemførelsen af dette tillæg.

c) rådgive køretøjsfabrikanter, fabrikanter af diagnoseværktøjer og uafhængige aktører om:

i) fortolkningen af tillægget

ii) de praktiske aspekter af de procedurer, der er omhandlet i punkt 12.1

iii) vejledning i bilæggelse af tvister vedrørende gennemførelsen af de procedurer, der er omhandlet i punkt 12.1.

12.3. Medlemmerne af OBD-forummet repræsenteres af køretøjsfabrikanter og uafhængige aktører, der er involveret i gennemførelsen og anvendelsen af de procedurer og processer, der er beskrevet i stk. 12.1.

12.4. OBD-forummet fungerer under en fælles retlig og organisatorisk struktur som »forummet for adgang til sikkerhedsrelaterede reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, jf. tillæg 3, punkt 2.1.12«.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 af 24. april 2024 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(**) Regulativ nr. 83 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår emissionen af forurenende stoffer i overensstemmelse med kravene til motorbrændstof (EUT L 42 af 15.2.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/83/oj).

(***) FN-regulativ nr. 168 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af lette personkøretøjer og lette erhvervskøretøjer for så vidt angår emissioner ved faktisk kørsel (RDE) [2024/211] (EUT L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

(****) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/2847 af 23. oktober 2024 om horisontale cybersikkerhedskrav til produkter med digitale elementer og om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013 og (EU) 2019/1020 og direktiv (EU) 2020/1828 (forordningen om cyberrobusthed) (EUT L, 2024/2847, 20.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2847/oj).

(*****) FN-regulativ nr. 156 — Ensartede forskrifter for godkendelse af køretøjer for så vidt angår softwareopdateringer og systemer til forvaltning heraf [2021/388] (EUT L 82 af 9.3.2021, s. 60, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/388/oj).