Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2026/699

3.6.2026

# ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2026/699 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 23ης Μαρτίου 2026**

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την τυποποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης και τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος, καθώς και τις απαιτήσεις και τις διαδικασίες για την ασφαλή πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου συστήματος διάγνωσης**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ ([1]), και ιδίως το άρθρο 61 παράγραφος 11,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 απαιτείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν σε ανεξάρτητους φορείς απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης (OBD), στον διαγνωστικό και άλλο εξοπλισμό, στα εργαλεία, συμπεριλαμβανομένων των πλήρων στοιχείων αναφοράς και των διαθέσιμων τηλεφορτώσεων του σχετικού λογισμικού, καθώς και στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος.

(2) Το άρθρο 4 παράγραφος 5 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]) (στο εξής: κανόνες κυβερνοασφάλειας της Ένωσης) προβλέπει ότι οι κατασκευαστές πρέπει να συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για την προστασία των οχημάτων από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο. Οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διαδικασίες δοκιμών που έχουν θεσπιστεί για τον σκοπό αυτόν παραπέμπουν στις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 155 του ΟΗΕ ([3]).

(3) Σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 155 του ΟΗΕ, οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διαδικασίες δοκιμών που προβλέπονται σε αυτόν ισχύουν, ωστόσο, με την επιφύλαξη της ενωσιακής νομοθεσίας της Ένωσης που διέπει την πρόσβαση εξουσιοδοτημένων μερών στο όχημα, στα δεδομένα, στις λειτουργίες και στους πόρους του, καθώς και τους όρους της εν λόγω πρόσβασης:

(4) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 απαγορεύει σε κατασκευαστή οχημάτων να εξαρτά την πρόσβαση ανεξάρτητων φορέων σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης και σε πληροφορίες του συστήματος OBD του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης εγγραφής στις εν λόγω πληροφορίες, υπό όρους διαφορετικούς από εκείνους που καθορίζονται σε αυτόν, όπως οι όροι που υπαγορεύονται από την κυβερνοασφάλεια.

([1]) ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([3]) Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 155 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την κυβερνοασφάλεια και το σύστημα διαχείρισης της κυβερνοασφάλειας [2021/387] (ΕΕ L 82 της 9.3.2021, σ. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj).

(5) Το νομικό πλαίσιο της Ένωσης που διέπει τα μέτρα κυβερνοασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζονται για την πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD του οχήματος δεν είναι πλήρες. Οι ενωσιακοί κανόνες κυβερνοασφάλειας απαιτούν από τους κατασκευαστές να προστατεύουν τα οχήματα από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο, αλλά περιορίζουν τις επιπτώσεις των τεχνικών απαιτήσεων που προσδιορίζουν τα εφαρμοστέα μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση σε δεδομένα οχημάτων. Από την άλλη πλευρά, οι κανόνες σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος δεν λαμβάνουν επαρκώς υπόψη την κυβερνοασφάλεια. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων αντιμετωπίζουν σημαντικούς νομικούς περιορισμούς που τους εμποδίζουν να εφαρμόζουν αποτελεσματικά μέτρα για την προστασία του οχήματος από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο που σχετίζονται με την πρόσβαση σε πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος.

(6) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν αποτελεσματικά και αναλογικά μέτρα κυβερνοασφάλειας, παρέχοντας παράλληλα πρόσβαση σε πληροφορίες για το σύστημα OBD.

(7) Η αύξηση των απειλών κυβερνοασφάλειας και η σχετική θέσπιση των ενωσιακών κανόνων που απαιτούν από τους κατασκευαστές οχημάτων να προστατεύουν τα οχήματα από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο συνιστούν τεχνικές και κανονιστικές εξελίξεις που δικαιολογούν τις εν λόγω τροποποιήσεις του παραρτήματος X.

(8) Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στους κατασκευαστές να αντιμετωπίσουν τις εν λόγω απειλές διατηρώντας παράλληλα την αποτελεσματική πρόσβαση των ανεξάρτητων φορέων στις πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 θα πρέπει να περιλαμβάνει τους όρους και τις διαδικασίες που επιτρέπεται να εφαρμόζουν οι κατασκευαστές οχημάτων ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής πρόσβαση των ανεξάρτητων φορέων στις πληροφορίες για το σύστημα OBD.

(9) Ανάλογα με τη φύση και τις συνέπειες της επιδιωκόμενης πρόσβασης, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ζητούν από τους κατασκευαστές διαγνωστικών εργαλείων που χρησιμοποιούνται για την πρόσβαση σε πληροφορίες για το σύστημα OBD να επαληθεύουν την ταυτότητα του εργαλείου και του ανεξάρτητου φορέα που επιδιώκει πρόσβαση ή του υπαλλήλου του και να διασφαλίζουν την ιχνηλασιμότητα μέσω της καταγραφής και της αποθήκευσης των σχετικών πληροφοριών για την εν λόγω πρόσβαση. Θα πρέπει επίσης να τους επιτρέπεται, σε ειδικές περιπτώσεις, να ζητούν σύνδεση με τον διακομιστή του κατασκευαστή του οχήματος.

(10) Για την προστασία των ίσων όρων ανταγωνισμού, οι πληροφορίες σχετικά με τους ανεξάρτητους φορείς που ζητούν πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος θα πρέπει να ψευδωνυμοποιούνται.

(11) Για να μπορούν οι κατασκευαστές οχημάτων να διαχειρίζονται τις αλληλεξαρτήσεις, όπως απαιτείται βάσει των εφαρμοστέων κανόνων κυβερνοασφάλειας των οχημάτων, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επαληθεύουν ότι τα διαγνωστικά εργαλεία και οι κατασκευαστές τους συμμορφώνονται με τα σχετικά πρότυπα κυβερνοασφάλειας και τις εφαρμογές ασφάλειας.

(12) Σε περίπτωση περιστατικών κυβερνοασφάλειας, σοβαρής κατάχρησης ή συμβάντων που συνεπάγονται ευθύνη του κατασκευαστή του οχήματος, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να είναι σε θέση να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με συγκεκριμένες περιπτώσεις πρόσβασης και να αναστέλλουν προσωρινά, κατά περίπτωση και υπό τον έλεγχο της αρχής έγκρισης, την πρόσβαση σε εργαλείο και τον ανεξάρτητο φορέα ή τον υπάλληλό του.

(13) Οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν όλες τις απαραίτητες τεχνικές πληροφορίες στους κατασκευαστές κοινών διαγνωστικών εργαλείων αρκετά πριν από τη διάθεση ενός οχήματος στην αγορά, ώστε να μπορούν οι εν λόγω κατασκευαστές εργαλείων να παρέχουν επαρκείς υπηρεσίες σε ανεξάρτητους φορείς επισκευής.

(14) Εκτός από τους όρους και τις διαδικασίες για την ασφαλή πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να διευκολύνει περαιτέρω την πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD και στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης (στο εξής: RMI) του οχήματος, λαμβανομένης υπόψη της τεχνικής προόδου.

(15) Ο κατάλογος των πληροφοριών που πρέπει να διατίθενται από τους κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να αποσαφηνιστεί και να επικαιροποιηθεί, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των αναγκών που σχετίζονται με την επισκευή και τη συντήρηση μπαταριών οχημάτων και νέων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού.

(16) Όταν κατασκευαστές οχημάτων, για τους σκοπούς της πρόσβασης σε πληροφορίες για το σύστημα OBD, της διαγνωστικής, της επισκευής και της συντήρησης, της παρακολούθησης και του ελέγχου του οχήματος, επιτρέπουν την πρόσβαση στη ροή δεδομένων επί του οχήματος με άλλα μέσα πέραν της χρήσης της θύρας σειριακών δεδομένων στον τυποποιημένο σύνδεσμο, η ίδια πρόσβαση και οι ίδιες πληροφορίες θα πρέπει να είναι διαθέσιμες υπό όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις σε όλους τους ανεξάρτητους φορείς.

(17) Αναγνωρίζοντας τον ρόλο των φορέων δημοσίευσης δεδομένων στη διευκόλυνση της επισκευής και της συντήρησης των οχημάτων, οι απαιτήσεις ανταλλαγής πληροφοριών των κατασκευαστών οχημάτων θα πρέπει να αποσαφηνιστούν περαιτέρω.

(18) Για να δοθεί η δυνατότητα στους ανεξάρτητους επισκευαστές να επαναπρογραμματίσουν τις μονάδες ελέγχου οχημάτων υπό τους ίδιους όρους με εκείνους που ισχύουν για τους κατασκευαστές οχημάτων και τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, είναι αναγκαίο να καθοριστούν πρόσθετες απαιτήσεις ώστε οι κατασκευαστές να θέτουν ειδικό λογισμικό ή πληροφορίες στη διάθεση των ανεξάρτητων κατασκευαστών διαγνωστικών εργαλείων.

(19) Ωστόσο, η συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις απαιτεί από τους κατασκευαστές οχημάτων να εφαρμόσουν σημαντικά προπαρασκευαστικά μέτρα και, ως εκ τούτου, η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων θα πρέπει να αναβληθεί ώστε να προβλεφθεί κατάλληλο χρονικό διάστημα.

(20) Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]) και της οδηγίας 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]). Ειδικότερα, οι υποχρεώσεις των κατασκευαστών όσον αφορά την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος σε ανεξάρτητους φορείς δυνάμει του παρόντος κανονισμού ισχύουν με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των υποκειμένων των δεδομένων και των υποχρεώσεων των κατασκευαστών οχημάτων, των κατασκευαστών διαγνωστικών εργαλείων και των ανεξάρτητων φορέων δυνάμει των εν λόγω πράξεων.

(21) Ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαίου Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]), ο οποίος γνωμοδότησε στις 20 Φεβρουαρίου 2026 ([7]).

(22) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Το παράρτημα Χ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23 Μαρτίου 2026.

*Για την Επιτροπή*
*Η Πρόεδρος*
Ursula VON DER LEYEN

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([5]) Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες) (ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 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.

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

Το παράρτημα X του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 τροποποιείται ως εξής:

1. Το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Εισαγωγή

Το παρόν παράρτημα προβλέπει τεχνικές απαιτήσεις για τη δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφορίες για το σύστημα OBD και σε πληροφορίες για τη λειτουργία και τη συντήρηση του οχήματος, ανεξάρτητα από το σύστημα μετάδοσης ισχύος του οχήματος.»·

2. Στο σημείο 2.1, η δεύτερη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η συμμόρφωση με την υποχρέωση του κατασκευαστή να παρέχει πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος και πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος στον δικτυακό τόπο του μέσω τυποποιημένου μορφοτύπου τεκμαίρεται από τη συμμόρφωση με το μέρος 1 "Γενικές πληροφορίες και ορισμός περιπτώσεων χρήσης", το μέρος 2 "Τεχνικές απαιτήσεις", το μέρος 3 "Λειτουργικές απαιτήσεις διεπαφής χρήστη" και το μέρος 4 "Δοκιμή συμμόρφωσης" του προτύπου EN ISO 18541-2021 και το μέρος 5 "Ειδική διάταξη βαρέων επαγγελματικών οχημάτων" "Οδικά οχήματα — Τυποποιημένη πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων (RMI)" του προτύπου EN ISO 18541-2018.»·

3. Στο σημείο 2.5, η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.5. Οι πληροφορίες για την επισκευή και συντήρηση του οχήματος περιλαμβάνουν:»·

4. Το σημείο 2.5.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.5.1. αναμφισβήτητη ταυτοποίηση του οχήματος και του συνεπακόλουθου καταλόγου εργοστασιακών επιλογών, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων, χωριστών τεχνικών μονάδων, εξαρτημάτων ή εξοπλισμού για τα οποία είναι υπεύθυνος ο κατασκευαστής·»·

5. Το σημείο 2.5.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.5.4. πληροφορίες σχετικά με συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία, χωριστές τεχνικές μονάδες, εξαρτήματα, εξοπλισμό και συστήματα διάγνωσης (συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων και μέγιστων θεωρητικών τιμών για μετρήσεις), συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τις λειτουργίες και τις ικανότητες που απαιτούνται για τη βαθμονόμηση και την επισκευή προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού (ADAS) ή συστημάτων υποβοήθησης ελέγχου οδηγού (DCAS) και σχετικών κατασκευαστικών στοιχείων·»·

6. Το σημείο 2.5.7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.5.7. πληροφορίες που απαιτούνται για να προσδιοριστεί αν απαιτείται επικαιροποίηση λογισμικού ή κωδικοποίηση παραλλαγών για συγκεκριμένη εργασία επισκευής και συντήρησης·»·

7. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 2.5.7α:

«2.5.7α. πληροφορίες που απαιτούνται για την ταυτοποίηση της ορθής επικαιροποίησης λογισμικού ή κωδικοποίησης παραλλαγών για κάθε σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμό που χρήζει επικαιροποίησης λογισμικού.

Κατ' εξαίρεση από το σημείο 2.1, εάν για τον προσδιορισμό της ορθής έκδοσης λογισμικού ή κωδικοποίησης παραλλαγών απαιτείται σύνδεση παρασκηνίου, ο κατασκευαστής δεν υποχρεούται να δημοσιεύει τις πληροφορίες που απαιτούνται για τον προσδιορισμό της ορθής επικαιροποίησης λογισμικού ή κωδικοποίησης παραλλαγών για κάθε σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμό που χρήζει επικαιροποίησης λογισμικού στον δικτυακό τόπο·»·

8. Το σημείο 2.5.8 τροποποιείται ως εξής:

«2.5.8. πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με ιδιόκτητα εργαλεία και εξοπλισμό και παραδίδονται μέσω αυτών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών τυχόν πρόσθετων εργαλείων, εξοπλισμού και οδηγιών χρήσης που απαιτούνται για τη βαθμονόμηση κατασκευαστικού στοιχείου ή συστήματος·»·

9. Προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 2.5.12 και 2.5.13:

«2.5.12. πληροφορίες που παρέχονται από τον κατασκευαστή στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες, πωλητές και επισκευαστές του ή χρησιμοποιούνται από τον κατασκευαστή για σκοπούς επισκευής και συντήρησης, οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διάγνωση και, κατά περίπτωση, την επισκευή συστημάτων μπαταριών έλξης, καθώς και των εναλλάξιμων μονάδων τους, συμπεριλαμβανομένων των δομοστοιχείων μπαταριών·

2.5.13. πληροφορίες σχετικά με τον τύπο οχήματος που είναι απαραίτητες για τον ασφαλή χειρισμό εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, ιδίως πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την προστασία από τους ηλεκτρικούς, θερμικούς και χημικούς κινδύνους από τις μπαταρίες έλξης, ανάλογα με τη διαθεσιμότητά τους από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τους συνεργάτες του.»·

10. Το σημείο 2.6.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.6.2. τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τα δεδομένα περιγραφής των διαγνωστικών εργαλείων που αναφέρονται στο σημείο 3 του προσαρτήματος 2. Ο κατασκευαστής διασφαλίζει ότι τα δεδομένα αυτά πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

i) διατίθενται ως ηλεκτρονικά, άμεσα επεξεργάσιμα σύνολα δεδομένων·

ii) είναι το ίδιο αναλυτικά με τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται από τα ιδιόκτητα διαγνωστικά εργαλεία του κατασκευαστή του οχήματος·

iii) είναι πλήρως τεκμηριωμένα·

β) περιγραφές των απαραίτητων αλληλεπιδράσεων εκτός και επί του οχήματος που απαιτούνται για την ολοκλήρωση κάθε εργασίας επισκευής και συντήρησης.

Ο κατασκευαστής του οχήματος καθιστά διαθέσιμες τις πληροφορίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) μόνο για τύπους οχημάτων για τους οποίους το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου χορηγήθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2020.»·

11. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 2.6.3:

«2.6.3. πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο απόκτησης ιδιόκτητων εργαλείων και εξοπλισμού.»·

12. Προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 2.6α και 2.6β:

«2.6α. Ο κατασκευαστής θέτει στη διάθεση των κατασκευαστών εξοπλισμού επισκευής και κοινών διαγνωστικών εργαλείων όλες τις πληροφορίες, τις τεχνικές προδιαγραφές και τις οδηγίες χρήσης για την επισκευή, τη συντήρηση και τη διάγνωση των συστημάτων ADAS/DCAS με διαγνωστικά εργαλεία.

2.6β. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στα σημεία 2.6 και 2.6α διατίθενται σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από τον κατασκευαστή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων των όρων και προϋποθέσεων πληρωμής ή των περιορισμών χρήσης και των τελών που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 1.»·

13. Το σημείο 2.9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.9. Για τους σκοπούς της πρόσβασης στις πληροφορίες του συστήματος OBD του οχήματος, της διαγνωστικής, της επισκευής και της συντήρησης, της παρακολούθησης και του ελέγχου του οχήματος, ο κατασκευαστής του οχήματος καθιστά δυνατή την αμφίδρομη πρόσβαση στη ροή δεδομένων επί του οχήματος, με όλα τα ακόλουθα μέσα:

α) τη σειριακή θύρα δεδομένων επί του τυποποιημένου συνδέσμου ζεύξης δεδομένων που αναφέρεται στο προσάρτημα 1 σημείο 6.5.3 του παραρτήματος Γ5 του κανονισμού αριθ. 154 του ΟΗΕ (*) αντίστοιχα σύμφωνα με το σημείο 4.7.3 του παραρτήματος 9Β και τα τυποποιημένα έγγραφα αναφοράς που ορίζονται στο προσάρτημα 6 του εν λόγω παραρτήματος του κανονισμού αριθ. 49 του ΟΗΕ (**)·

β) κάθε άλλο μέσο πρόσβασης επί του οχήματος που παρέχεται από τον κατασκευαστή στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες, πωλητές και επισκευαστές του ή χρησιμοποιείται από τον κατασκευαστή για σκοπούς επισκευής και συντήρησης, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσμων Ethernet, των μη τυποποιημένων ακίδων στην τυποποιημένη θύρα OBD, των διεπαφών προγραμματισμού εφαρμογών που χρησιμοποιούνται για την ενσωμάτωση υπηρεσιών της δευτερογενούς αγοράς, καθώς και των ασύρματων τοπικών δικτύων·

γ) κάθε σύστημα που παρέχεται από τον κατασκευαστή στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες, πωλητές και επισκευαστές του ή χρησιμοποιείται από τον κατασκευαστή για να καταστεί δυνατή η εξ αποστάσεως πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD του οχήματος για επισκευή και συντήρηση, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης και του ελέγχου (όταν η παρακολούθηση και ο έλεγχος εκτελούνται στο πλαίσιο επισκευής και συντήρησης) ή της παροχής υπηρεσιών επισκευής και διάγνωσης εξ αποστάσεως.

Όταν το όχημα βρίσκεται σε κίνηση, ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέξει να καταστήσει τη ροή δεδομένων αποκλειστικά διαθέσιμη για λειτουργίες "μόνο για ανάγνωση", υπό την προϋπόθεση ότι ο κατασκευαστής εφαρμόζει τον ίδιο περιορισμό στους δικούς του εξουσιοδοτημένους συνεργάτες, πωλητές και επισκευαστές.

Ο κατασκευαστής μπορεί να εφαρμόζει όρους για την πρόσβαση στη ροή δεδομένων του οχήματος, στον βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο και αναλογικό για τη συμμόρφωση με το άρθρο 4 παράγραφος 5 στοιχείο δ) και το παράρτημα II γραμμή Δ4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 και το άρθρο 4 παράγραφοι 7 και 8 και το άρθρο 6 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257. Για την πρόσβαση με τα μέσα που περιγράφονται στο σημείο 2.9 στοιχεία α) και β), οι όροι αυτοί δεν υπερβαίνουν τους όρους που επιτρέπεται να εφαρμόζει ο κατασκευαστής σύμφωνα με το προσάρτημα 4 του παρόντος παραρτήματος.

---

(*) Κανονισμός αριθ. 154 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και επιβατικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές βάσει κριτηρίων, τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την κατανάλωση καυσίμου και/ή τη μέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτρικής αυτονομίας (WLTP) [2021/2039] (ΕΕ L 423 της 26.11.2021, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2039/oj).

(**) Κανονισμός αριθ. 49 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση και τους κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που χρησιμοποιούνται σε οχήματα [2023/64] (ΕΕ L 14 της 16.1.2023, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/64/oj).».

14. Το σημείο 6.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.1. Η συμμόρφωση με την υποχρέωση του κατασκευαστή να παρέχει πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος στους δικτυακούς τόπους του μέσω τυποποιημένου μορφότυπου τεκμαίρεται από τη συμμόρφωση με τα μέρη του προτύπου ISO 18541-1:2021 έως ISO 18541-4:2021 και ISO 18541-5:2018 που αναφέρονται στο σημείο 2.1.

Όσοι ζητούν άδεια ανατύπωσης ή αναδημοσίευσης των πληροφοριών αυτών διαπραγματεύονται απευθείας με τον σχετικό κατασκευαστή. Διατίθενται επίσης πληροφορίες για εκπαιδευτικό υλικό, οι οποίες μπορούν να παρουσιάζονται με τη βοήθεια άλλων μέσων, διαφορετικών από τους δικτυακούς τόπους.

6.1.1. Για τους σκοπούς της δημοσίευσης πληροφοριών επισκευής και συντήρησης, ο κατασκευαστής καθιστά τις πληροφορίες διαθέσιμες ως αρχεία στον μορφότυπο που είναι κατάλληλος για την άμεση ηλεκτρονική επεξεργασία των συνόλων δεδομένων που περιέχονται στα εν λόγω αρχεία. Οι πληροφορίες είναι το ίδιο αναλυτικές με τις πληροφορίες που χρησιμοποιούνται από τον κατασκευαστή για σκοπούς επισκευής και συντήρησης. Είναι τεκμηριωμένες για τους σκοπούς της ερμηνείας και επικαιροποιούνται με τη συχνότητα που συμφωνείται με τον ανεξάρτητο φορέα. Οι επικαιροποιήσεις καθίστανται διαθέσιμες με την ίδια συχνότητα και την ίδια χρονική στιγμή με εκείνες που έχουν στη διάθεσή τους οι εξουσιοδοτημένοι συνεργάτες και επισκευαστές. Οι πληροφορίες παρέχονται σε πληροφοριακά τεύχη με βάση τεχνικές πληροφορίες ανά περίπτωση χρήσης, όπως διατίθενται στον κατασκευαστή. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην πρώτη περίοδο του παρόντος σημείου παρέχονται με βάση τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από τον κατασκευαστή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως οι όροι πληρωμής και τυχόν συμβατοί όροι ή περιορισμοί χρήσης και τα τέλη που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού. Τα πληροφοριακά τεύχη που ορίζονται με βάση κριτήρια που αντικατοπτρίζουν τις απαιτήσεις πληροφοριών για την περίπτωση χρήσης 5.1.1, την περίπτωση χρήσης 5.1.2, την περίπτωση χρήσης 5.2, την περίπτωση χρήσης 5.3, την περίπτωση χρήσης 5.4, την περίπτωση χρήσης 5.5, την περίπτωση χρήσης 5.7, την περίπτωση χρήσης 5.8, την περίπτωση χρήσης 5.9, την περίπτωση χρήσης 8 και την περίπτωση χρήσης 11 του προτύπου ISO 18541-1 2021 τεκμαίρεται ότι συμμορφώνονται.

Ο κατασκευαστής παρέχει αποκλειστικά, από τις 23 Ιουνίου 2027, πληροφοριακά τεύχη που ορίζονται με βάση κριτήρια τα οποία αντικατοπτρίζουν τις απαιτήσεις πληροφοριών που απαιτούνται για την περίπτωση χρήσης 5.3 και την περίπτωση χρήσης 5.4 του προτύπου ISO 18541-1:2021, τα οποία είναι διαθέσιμα μόνο ανά αναγνωριστικό αριθμό οχήματος (VIN), εφόσον το ζητήσει ανεξάρτητος επισκευαστής μέσω διεπαφής προγραμματισμού εφαρμογών (API (*)). Στις περιπτώσεις αυτές, ο ανεξάρτητος επισκευαστής διαβιβάζει ειδικό ανά VIN αίτημα στον κατασκευαστή μέσω τρίτου μέρους που ενεργεί βάσει συμφωνίας με τον κατασκευαστή.

Όταν τα πληροφοριακά τεύχη ορίζονται με βάση κριτήρια που αντικατοπτρίζουν τις απαιτήσεις πληροφοριών για την περίπτωση χρήσης 8 του προτύπου ISO 18541-1:2021, ο κατασκευαστής παρέχει στο εν λόγω τρίτο μέρος, από τις 23 Ιουνίου 2027, API που επιτρέπει στον ανεξάρτητο επισκευαστή να προβάλλει και να επικαιροποιεί το ηλεκτρονικό ιστορικό συντήρησης υπό τους πρόσθετους όρους που καθορίζονται στο πρότυπο ISO και, κατά περίπτωση, τους όρους και τις διαδικασίες του κατασκευαστή για την εξασφάλιση συμφωνίας με τον πελάτη. Ο κατασκευαστής εφαρμόζει τα ανωτέρω με την επιφύλαξη των ίδιων ή ισοδύναμων

διαδικασιών και των απαιτούμενων πληροφοριών με εκείνες που καθορίζονται στον δικτυακό τόπο πληροφοριών επισκευής και συντήρησης του κατασκευαστή. Στις περιπτώσεις αυτές, ο ανεξάρτητος επισκευαστής, με τη σύμφωνη γνώμη του πελάτη, μπορεί να διαβιβάσει αίτημα επικαιροποίησης του αρχείου επισκευής ή συντήρησης στον κατασκευαστή μέσω τρίτου μέρους που ενεργεί βάσει συμφωνίας με τον κατασκευαστή. Για την επαλήθευση της ταυτότητας του ανεξάρτητου επισκευαστή μπορεί να χρησιμοποιηθεί πιστοποιητικό σύμφωνο με τη σύσταση ITU-T X.509 της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών.

Η πρόσβαση στις εν λόγω API, μεταξύ άλλων για την επικαιροποίηση των καταχωρίσεων του ηλεκτρονικού ιστορικού συντήρησης, υπόκειται στο άρθρο 63 παράγραφος 1.

Οι πληροφορίες διαρθρώνονται με τρόπο ώστε αργότερα να είναι δυνατή η αναζήτηση και το φιλτράρισμα των πληροφοριών που περιέχονται στο τεύχος με βάση τα κριτήρια ταξινόμησης τύπου μοντέλου και άλλα κριτήρια ταξινόμησης που χρησιμοποιούνται από το δίκτυο του κατασκευαστή του οχήματος.

6.1.2. Πληροφορίες για όλα τα μέρη με τα οποία είναι εξοπλισμένο από τον κατασκευαστή το όχημα, όπως αυτό ταυτοποιείται με τον VIN και κάθε πρόσθετο κριτήριο όπως το μεταξόνιο, η ισχύς του κινητήρα, η διαρρύθμιση του εσωτερικού χώρου ή οι επιλογές, και τα οποία μπορούν να αντικατασταθούν με ανταλλακτικά που διαθέτει ο κατασκευαστής του οχήματος στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές ή αντιπροσώπους ή σε τρίτους μέσω αναφοράς του αριθμού του εξαρτήματος του αρχικού εξοπλισμού, είναι διαθέσιμες, υπό μορφή μηχαναγνώσιμων και ηλεκτρονικά επεξεργάσιμων συνόλων δεδομένων, σε βάση δεδομένων στην οποία έχουν εύκολα πρόσβαση οι ανεξάρτητοι φορείς.

Η εν λόγω βάση δεδομένων περιλαμβάνει τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος (VIN), τους αριθμούς των εξαρτημάτων του αρχικού εξοπλισμού, την ονομασία των εξαρτημάτων του αρχικού εξοπλισμού, ενδείξεις σχετικά με την περίοδο ισχύος (ημερομηνίες έναρξης και λήξης ισχύος), ενδείξεις σχετικά με την τοποθέτηση και, ενδεχομένως, χαρακτηριστικά κατασκευής.

Οι πληροφορίες στη βάση δεδομένων επικαιροποιούνται τακτικά. Εφόσον αυτές οι πληροφορίες γνωστοποιούνται στους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους, οι επικαιροποιήσεις περιλαμβάνουν όλες τις τροποποιήσεις στα επιμέρους οχήματα μετά την παραγωγή τους.

---

(*) Όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/138 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2022, για την κατάρτιση καταλόγου συγκεκριμένων συνόλων δεδομένων υψηλής αξίας και τον καθορισμό των ρυθμίσεων για τη δημοσίευση και την περαιτέρω χρήση τους (ΕΕ L 19 της 20.1.2023, σ. 43, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/138/oj).»·

15. Το σημείο 6.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.2.2. χρησιμοποιείται το πρότυπο https//ssl-tls (RFC5246) ή οποιοδήποτε διάδοχο πρότυπο·»·

16. Το σημείο 6.2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.2.3. χρησιμοποιούνται πιστοποιητικά ασφάλειας σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO/IEC 9594-8:2020 για την αμοιβαία επαλήθευση των ανεξάρτητων φορέων και των κατασκευαστών·»·

17. Το σημείο 6.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6.4. Ο επαναπρογραμματισμός των μονάδων ελέγχου, η κωδικοποίηση παραλλαγών και η ενεργοποίηση ανταλλακτικών γίνονται με τη χρήση μη ιδιόκτητου υλισμικού, χωρίς καμία εξάρτηση από το υλισμικό του κατασκευαστή σύμφωνα με οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

α) διεθνές πρότυπο ISO 22900-2·

β) SAE J2534-1·

γ) SAE J2534-2·

δ) TMC RP1210B·

ε) Πρότυπο SOVD ISO/DIS 17978-1.

Όταν διενεργούνται με τη χρήση του Ethernet, ο επαναπρογραμματισμός των μονάδων ελέγχου, η κωδικοποίηση παραλλαγών και η ενεργοποίηση ανταλλακτικών γίνονται σύμφωνα είτε με το πρότυπο ISO22900-2 είτε με το πρότυπο J2534-2.

Για να πιστοποιηθεί η συμβατότητα της ειδικής αίτησης του κατασκευαστή και των διεπαφών στο σύστημα επικοινωνίας του οχήματος (VCI), που πληρούν το διεθνές πρότυπο ISO 22900-2 ή το πρότυπο SAE J2534-1 ή το πρότυπο SAE J2534-2 ή το πρότυπο TMC RP1210B, ο κατασκευαστής προτείνει είτε την πιστοποίηση των VCI που αναπτύχθηκαν με ανεξάρτητο τρόπο είτε τις πληροφορίες, και τον δανεισμό τυχόν ειδικού υλισμικού, που χρειάζεται ο κατασκευαστής VCI για να πραγματοποιήσει την πιστοποίηση αυτή.

Ο κατασκευαστής μπορεί να επιβάλλει εύλογα και αναλογικά τέλη για την εν λόγω πιστοποίηση ή τις πληροφορίες και το υλισμικό. Τα εν λόγω τέλη δεν αποθαρρύνουν τη χρήση της εν λόγω πιστοποίησης ή των πληροφοριών και του υλισμικού.»·

18. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.4α:

«6.4α. Από τις …, ο κατασκευαστής οχημάτων θέτει στη διάθεση του ανεξάρτητου κατασκευαστή διαγνωστικών εργαλείων οποιοδήποτε από τα ακόλουθα λογισμικά ή πληροφορίες για τον τύπο οχήματος για τον οποίο το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου χορηγήθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2020:

α) διεπαφές λογισμικού ή διαδικτυακής υπηρεσίας με κατασκευαστές ανεξάρτητων διαγνωστικών εργαλείων για την ενσωμάτωσή τους, που επιτρέπει την κωδικοποίηση παραλλαγών, τη ζεύξη με όχημα αρχικού ανταλλακτικού [συμπεριλαμβανομένου συμβατού με το λογισμικό και το υλισμικό (όπως καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος) ανακατασκευασμένου ή επαναχρησιμοποιούμενου εξαρτήματος] ή εγκεκριμένου ανταλλακτικού του κατασκευαστή του οχήματος, καθώς και τον επαναπρογραμματισμό των μονάδων ελέγχου με λογισμικό αρχικού εξοπλισμού του οχήματος σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή του οχήματος, ή·

β) τις απαραίτητες πληροφορίες, διαδικασίες και πόρους που απαιτούνται για την εφαρμογή της κωδικοποίησης παραλλαγών και του επαναπρογραμματισμού σε ανεξάρτητο διαγνωστικό εργαλείο του κατασκευαστή των ανεξάρτητων διαγνωστικών εργαλείων.

Ωστόσο, κατά παρέκκλιση από την προθεσμία που ορίζεται στην πρώτη περίοδο του παρόντος σημείου, ο κατασκευαστής του οχήματος καθιστά διαθέσιμο το λογισμικό ή τις πληροφορίες που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) ανωτέρω από τις ακόλουθες ημερομηνίες:

i) …, όσον αφορά τα οχήματα για τα οποία η έγκριση τύπου χορηγήθηκε για πρώτη φορά μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2020 αλλά πριν από τις 6 Ιουλίου 2022·

ii) … για κάθε πράξη που αφορά ή εξαρτάται από την εκτέλεση ενημερώσεων λογισμικού.»·

19. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6.4β:

«6.4.β. Έως ότου ο κατασκευαστής του οχήματος καταστήσει διαθέσιμο το λογισμικό ή τις πληροφορίες για τον τύπο οχήματος που αναφέρεται στο σημείο 6.4α και για περίοδο δύο ετών μετά την εν λόγω ημερομηνία, η χρήση του διαγνωστικού υλισμικού και του διαγνωστικού λογισμικού του κατασκευαστή του οχήματος από παρόχους υπηρεσιών εξ αποστάσεως, όπως αναφέρεται στο σημείο 1.2 του προσαρτήματος 4, για τους σκοπούς του επαναπρογραμματισμού και της κωδικοποίησης παραλλαγών ή της ενεργοποίησης εξαρτημάτων, υπόκειται στα ίδια τέλη και στους ίδιους όρους πληρωμής με εκείνους που ισχύουν για τους ανεξάρτητους επισκευαστές, ανεξάρτητα από το αν τα διαγνωστικά εργαλεία χρησιμοποιούνται εξ αποστάσεως.

Επιπλέον, ο κατασκευαστής του οχήματος κοινοποιεί σε κάθε ενδιαφερόμενο κατασκευαστή διαγνωστικών εργαλείων, μόλις αυτές είναι διαθέσιμες:

α) τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εφαρμογή της API μεταξύ των σχετικών συστημάτων του κατασκευαστή του οχήματος και των συστημάτων των κατασκευαστών διαγνωστικών εργαλείων,

i) το αργότερο στις 23 Ιουνίου 2027 για κάθε πράξη που αφορά ή εξαρτάται από την εκτέλεση ενημερώσεων λογισμικού και,

ii) για άλλες πράξεις, το αργότερο στις 23 Σεπτεμβρίου 2026 ή,

iii) όσον αφορά τα οχήματα για τα οποία η έγκριση τύπου χορηγήθηκε για πρώτη φορά πριν από την 6η Ιουλίου 2022, το αργότερο στις 23 Δεκεμβρίου 2026.

β) τις πληροφορίες που απαιτούνται για τη δοκιμή της λειτουργίας επικαιροποίησης και της αλληλεπίδρασης για το υλισμικό, το αργότερο έως τις 23 Δεκεμβρίου 2027 για κάθε πράξη που αφορά ή εξαρτάται από την εκτέλεση ενημερώσεων λογισμικού.»·

20. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 6.4γ:

«6.4γ. Η αποσύνδεση κατασκευαστικών στοιχείων, χωριστών τεχνικών μονάδων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, εκτός από εκείνα τα οποία είχαν αρχικά σχεδιαστεί να μην αποσυνδέονται, πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο παρόν σημείο. Δεν υπόκειται σε άλλους όρους εκτός από εκείνους που αναφέρονται στο παρόν σημείο.

Ο κατασκευαστής εφαρμόζει διαδικασία για την αποσύνδεση κατασκευαστικών στοιχείων, χωριστών τεχνικών μονάδων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού. Για τους σκοπούς της εγκατάστασης επαναχρησιμοποιημένου κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας, εξαρτήματος ή εξοπλισμού, οι διαδικασίες που καθορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος μπορούν να περιλαμβάνουν απαίτηση παροχής του μοναδικού αναγνωριστικού κωδικού (συμπεριλαμβανομένου, κατά περίπτωση, του αριθμού σειράς της μονάδας) του εν λόγω κατασκευαστικού στοιχείου, χωριστής τεχνικής μονάδας, εξαρτήματος ή εξοπλισμού, και του VIN του οχήματος, καθώς και απαίτηση εξασφάλισης συμφωνίας από τον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή του οχήματος, εφόσον είναι δυνατή η αναγνώριση. Όταν απαιτείται συμφωνία, αυτή μπορεί να παρέχεται ασύγχρονα από τη μερική απεγκατάσταση.

Για τους σκοπούς της ανακατασκευής στο πλαίσιο βιομηχανικής διαδικασίας, κατά την οποία αποκαθίσταται στις αρχικές προδιαγραφές ένα κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστές τεχνικές μονάδες, εξάρτημα ή εξοπλισμός με φθορά ή βλάβη, ο αναγνωριστικός αριθμός του αρχικού οχήματος δεν θα απαιτείται για την αποσύνδεση από το αρχικό όχημα. Στην περίπτωση αυτή, μπορεί να απαιτείται ο μοναδικός αναγνωριστικός κωδικός του κατασκευαστικού στοιχείου και η συμφωνία του ιδιοκτήτη ή του μισθωτή του οχήματος, εφόσον είναι δυνατή η αναγνώριση.

Όλοι οι ανεξάρτητοι φορείς, συμπεριλαμβανομένων των ανακατασκευαστών και των ανακαινιστών, των οποίων η ταυτότητα έχει επαληθευτεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο προσάρτημα 4, έχουν ισότιμη πρόσβαση στις εν λόγω διαδικασίες.

Για τους σκοπούς της επαλήθευσης ταυτότητας του εν λόγω φορέα, όταν η διαδικασία αποσύνδεσης που εφαρμόζει ο κατασκευαστής του οχήματος πρόκειται να ολοκληρωθεί στις πλατφόρμες του εκτός του οχήματος, γίνονται δεκτά τα διαπιστευτήρια επαλήθευσης ταυτότητας που εκδίδονται σύμφωνα με το σημείο 9.2 του προσαρτήματος 4 ή εκείνα που χρησιμοποιούνται για την πρόσβαση στον ιστότοπο RMI του κατασκευαστή του οχήματος.»·

21. Τα σημεία 7.2 και 7.3 απαλείφονται·

22. Το σημείο 7.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7.4. Βάσει ολοκληρωμένου πιστοποιητικού πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και για την επισκευή και συντήρηση του οχήματος, η αρχή έγκρισης μπορεί να θεωρήσει δεδομένο ότι ο κατασκευαστής έχει προβλέψει ικανοποιητικά μέτρα και διαδικασίες όσον αφορά την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και για την επισκευή και συντήρηση του οχήματος, υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχουν διατυπωθεί διαμαρτυρίες.»·

23. Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 7.5:

«7.5. Οι πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος και οι πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος παρέχονται σε ανεξάρτητους φορείς το αργότερο κατά την ημερομηνία διάθεσης του οχήματος στην αγορά.»·

24. Στο προσάρτημα 2, το σημείο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Πληροφορίες που απαιτούνται για την κατασκευή διαγνωστικών εργαλείων

Προκειμένου να διευκολύνεται η παροχή κοινών διαγνωστικών εργαλείων για επισκευαστές που αναλαμβάνουν πολλές μάρκες, ο κατασκευαστής του οχήματος καθιστά διαθέσιμες τις πληροφορίες που αναφέρονται στα σημεία 3.1, 3.2 και 3.3. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν όλες τις λειτουργίες των διαγνωστικών εργαλείων και όλους τους συνδέσμους προς πληροφορίες επισκευής και οδηγίες αντιμετώπισης προβλημάτων. Η πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές μπορεί να προϋποθέτει την καταβολή εύλογου τέλους.»·

25. Το προσάρτημα 3 τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 2, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία 2.1.14 και 2.1.15:

«2.1.14. “Πάροχος υπηρεσιών εξ αποστάσεως (RSS)”

“πάροχος υπηρεσιών εξ αποστάσεως (RSS)”: πάροχος υπηρεσιών ο οποίος εκτελεί εξ αποστάσεως, ως υπηρεσία παρεχόμενη στον ανεξάρτητο φορέα (στο εξής: IO) στο πλαίσιο των σχετικών με το SERMI δραστηριοτήτων του, τον προγραμματισμό, την τοποθέτηση ή την ενεργοποίηση εξαρτημάτων και εξοπλισμού σε όχημα.

2.1.15. “Υπάλληλος RSS”

“Υπάλληλος RSS”: ο υπάλληλος εγκεκριμένου RSS ο οποίος, κατόπιν εξουσιοδότησης του οικείου οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης (στο εξής: CAB), έχει πρόσβαση σε σχετικές με την ασφάλεια RMI.»·

β) στο σημείο 3, το τρίτο και το τέταρτο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι υπάλληλοι του ΙΟ που επιθυμούν να λάβουν σχετικές με την ασφάλεια RMI λαμβάνουν πιστοποιητικό επιθεώρησης έγκρισης από διαπιστευμένο CAB.

Οι υπάλληλοι του ΙΟ που πρόκειται να χειριστούν σχετικές με την ασφάλεια RMI λαμβάνουν πιστοποιητικό επιθεώρησης εξουσιοδότησης από διαπιστευμένο CAB.»·

γ) στο σημείο 4.1.1, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο στ):

«στ) το SERMI διαχειρίζεται κατάλογο των ερμηνειών που υπόκεινται σε κυρώσεις, ο οποίος πρέπει να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την ερμηνεία του συστήματος.»·

δ) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 4.4.2:

«4.4.2. Οι RSS υπόκεινται στις αρμοδιότητες και τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο σημείο 4.4.1.»·

ε) προστίθεται το ακόλουθο σημείο 4.5.2:

«4.5.2. Ο υπάλληλος του RSS υπόκειται στις αρμοδιότητες και τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο σημείο 4.5.1.»·

26. Προστίθεται το ακόλουθο προσάρτημα 4:

«*Προσάρτημα 4*

**'Οροι και διαδικασία πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος**

1. Πεδίο εφαρμογής

1.1. Το παρόν προσάρτημα περιλαμβάνει τους όρους πρόσβασης που επιτρέπεται να καθορίζει μόνο ο κατασκευαστής και τις διαδικασίες που εφαρμόζει ο κατασκευαστής ή επιτρέπεται να απαιτεί μόνο ο κατασκευαστής να εφαρμόζουν άλλα μέρη, κατά την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD που αναφέρονται στο σημείο 2.9 στοιχεία α) και β) του παρόντος παραρτήματος.

1.2. Κάθε αναφορά στο παρόν προσάρτημα σε ανεξάρτητους φορείς ή εξουσιοδοτημένους συνεργάτες, πωλητές και επισκευαστές του κατασκευαστή, καθώς και σε κατασκευαστή οχημάτων που ενεργεί για σκοπούς επισκευής και συντήρησης στο παρόν προσάρτημα περιλαμβάνει κάθε πρόσωπο ή φορέα που ενεργεί για λογαριασμό τους, όπως πάροχος υπηρεσιών που εκτελεί εξ αποστάσεως, ως υπηρεσία που παρέχεται στον ανεξάρτητο φορέα, τον προγραμματισμό, την τοποθέτηση ή την ενεργοποίηση εξαρτημάτων και εξοπλισμού σε όχημα (πάροχοι υπηρεσιών εξ αποστάσεως).

2. Υποχρεώσεις του κατασκευαστή

2.1. Ο κατασκευαστής του οχήματος είναι υπεύθυνος να διασφαλίζει ότι πληρούνται όλες οι τεχνικές προϋποθέσεις για την εφαρμογή των διαδικασιών που αναφέρονται στο παρόν προσάρτημα, συμπεριλαμβανομένων των διαπιστευτηρίων πρόσβασης, όπως πιστοποιητικά ή αδειοδοτικά λογισμικού, καθώς και των αναγκαίων ρυθμίσεων με τους κατασκευαστές διαγνωστικών εργαλείων.

2.2. Ο κατασκευαστής του οχήματος αποδεικνύει στην αρμόδια για την έγκριση αρχή ότι το όχημα έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να καθιστά δυνατή την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος προσαρτήματος, με τη χρήση διαγνωστικών εργαλείων διαφόρων κατασκευαστών.

2.3. Ο κατασκευαστής του οχήματος παρέχει στους κατασκευαστές διαγνωστικών εργαλείων τις πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 11 του παρόντος προσαρτήματος.

2.4. Ο κατασκευαστής του οχήματος διασφαλίζει ότι ο διακομιστής του που χρησιμοποιείται για να καθίσταται δυνατή η πρόσβαση σύμφωνα με το σημείο 2.9 του παρόντος παραρτήματος προσφέρει σε ανεξάρτητους φορείς, χωρίς διακρίσεις, την ίδια διαθεσιμότητα και απόδοση του συστήματος πληροφοριών που προσφέρει στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες, πωλητές και επισκευαστές του κατασκευαστή του οχήματος ή στον κατασκευαστή του οχήματος που το χρησιμοποιεί για τον σκοπό αυτό.

Ο κατασκευαστής του οχήματος μεριμνά ώστε κάθε διακομιστής που χρησιμοποιείται για να καθίσταται δυνατή η πρόσβαση σύμφωνα με το σημείο 2.9 του παρόντος παραρτήματος να είναι προσβάσιμος χωρίς διακοπή, εκτός από εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις εκτός του ελέγχου του κατασκευαστή του οχήματος, οι οποίες δεν οφείλονται σε αμέλειά του, ή όπως απαιτείται για σκοπούς συντήρησης του συστήματος πληροφοριών. Σε περίπτωση συντήρησης, η περίοδος μη διαθεσιμότητας δεν υπερβαίνει την περίοδο συντήρησης οποιουδήποτε άλλου διακομιστή που χρησιμοποιείται από τον κατασκευαστή για να καθίσταται δυνατή η πρόσβαση για τους σκοπούς που αναφέρονται στο σημείο 2.9 του παρόντος παραρτήματος. Οι πληροφορίες σχετικά με την προγραμματισμένη συντήρηση τίθενται στη διάθεση των κατασκευαστών διαγνωστικών εργαλείων εγκαίρως.

Ο κατασκευαστής του οχήματος θέτει στη διάθεση της αρχής έγκρισης, κατόπιν αιτήματος, ετήσια στατιστικά στοιχεία σχετικά με τη διαθεσιμότητα των διακομιστών. Οι περιπτώσεις μη διαθεσιμότητας διακομιστή αναφέρονται αμέσως από τον κατασκευαστή του οχήματος στο φόρουμ OBD που ορίζεται στο σημείο 12.

2.5. Ο κατασκευαστής του οχήματος δεν περιορίζει την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD πέραν των περιορισμών που καθορίζονται στο παρόν προσάρτημα, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, ο κατασκευαστής του οχήματος δεν περιορίζει την πρόσβαση ανεξάρτητων φορέων στις πληροφορίες για το σύστημα OBD πέραν των περιορισμών που ισχύουν για τους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες, πωλητές και επισκευαστές του ή για την πρόσβαση του κατασκευαστή του οχήματος στις πληροφορίες του OBD για σκοπούς επισκευής και συντήρησης.

2.6. Ο κατασκευαστής του οχήματος διασφαλίζει ότι τα μέτρα κυβερνοασφάλειας που εφαρμόζει, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων συμβατότητας που αναφέρονται στο σημείο 6.2, δεν συνεπάγονται τον περιορισμό ή την παρεμπόδιση της πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD βάσει του παρόντος προσαρτήματος, πέραν των όσων είναι αναγκαία και αναλογικά για τη συμμόρφωση με το άρθρο 4 παράγραφος 5 στοιχείο δ) και το παράρτημα II γραμμή Δ4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144. Τα μέτρα αυτά μπορούν να αφορούν μελλοντικούς κινδύνους και απειλές όταν ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να αποδείξει τις συνέπειες και την πιθανότητά τους.

2.7. Τυχόν μέτρα που εφαρμόζει ο κατασκευαστής του οχήματος για την πρόληψη της παραποίησης των εκπομπών και της παραποίησης του οδομετρητή δεν περιορίζουν ούτε παρεμποδίζουν την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD, πέραν των όσων είναι αναγκαία και αναλογικά για τη συμμόρφωση με το άρθρο 4 παράγραφοι 7 και 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

3. Επαλήθευση ταυτότητας

3.1. Ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί, ως προϋπόθεση για την έκδοση των διαπιστευτηρίων πρόσβασης, να απαιτεί την επαλήθευση της ταυτότητας του κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου και του διαγνωστικού εργαλείου που χρησιμοποιείται, εκτός από τις ακόλουθες εργασίες επισκευής και συντήρησης:

α) ανάγνωση διαγνωστικών κωδικών προβλημάτων·

β) ανάγνωση του VIN του οχήματος·

γ) ανάγνωση δεδομένων και διαγραφή διαγνωστικών κωδικών προβλημάτων όταν απαιτείται απεριόριστη πρόσβαση μέσω κοινού εργαλείου σάρωσης ή εργαλείου σάρωσης OBD βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 ή του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257· ή προβλέπεται στον κανονισμό αριθ. 49 του ΟΗΕ, στον κανονισμό αριθ. 83 του ΟΗΕ (**), στον κανονισμό αριθ. 168 του ΟΗΕ (***) ή στον κανονισμό αριθ. 154 του ΟΗΕ.

3.2. Όταν η πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD συνεπάγεται αλλαγές στο όχημα, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί, ως προϋπόθεση για την έκδοση των διαπιστευτηρίων πρόσβασης, να απαιτεί την επαλήθευση της ταυτότητας του φορέα. Στην περίπτωση συσκευών που χρησιμοποιούνται για σκοπούς παρακολούθησης, στο πλαίσιο της οποία λαμβάνει χώρα μόνο ανάγνωση των δεδομένων και αναφορά τους στον διακομιστή των κατασκευαστών διαγνωστικών εργαλείων χωρίς ανθρώπινη αλληλεπίδραση, ο κατασκευαστής του οχήματος δεν απαιτεί επαλήθευση της ταυτότητας του φορέα.

3.3. Όταν η πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD συνεπάγεται τροποποίηση του λογισμικού του οχήματος ή της διαμόρφωσης / των παραμέτρων του, η οποία συνίσταται στον επαναπρογραμματισμό του κώδικα λογισμικού του οχήματος, με αποτέλεσμα την αλλοίωση της προβλεπόμενης συμπεριφοράς του οχήματος, και η οποία διατηρείται και μετά το πέρας της εργασίας επισκευής και συντήρησης, με αποτέλεσμα η αναίρεση ή η επεγγραφή της να είναι εφικτή μόνο με την εκτέλεση ισοδύναμης εργασίας, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να ζητήσει επαλήθευση της ταυτότητας του υπαλλήλου του φορέα που επιθυμεί να αποκτήσει πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD, εκτός εάν ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου πιστοποιήσει στον κατασκευαστή του οχήματος ότι, με βάση το αποτέλεσμα ανεξάρτητου ελέγχου που διενεργήθηκε το νωρίτερο 3 έτη πριν από την υποβολή του αιτήματος, ο φορέας διαθέτει σύστημα που επιτρέπει τη σαφή ταυτοποίηση του υπαλλήλου που ζητεί την πρόσβαση αυτή.

3.4. Στις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 3.2 περιλαμβάνονται εργασίες επισκευής και συντήρησης, όπως η ενεργοποίηση ενεργοποιητών και τακτικές δοκιμές λειτουργίας, η διαγραφή των διαγνωστικών κωδικών προβλημάτων, η επαναρρύθμιση του φωτισμού κατά τη λειτουργία, η επαναρρύθμιση των προσαρμοζόμενων παραμέτρων μάθησης και η αντικατάσταση εξαρτημάτων, συμπεριλαμβανομένης της αρχικοποίησης μη έξυπνων κατασκευαστικών στοιχείων και της ανάγνωσης δεδομένων μέσω αναγνωριστικού, εκτός εάν χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς του περιοδικού τεχνικού ελέγχου με τιμές συγκρίσιμες με τις τιμές που ορίζονται στο παράρτημα Β του προτύπου ISO20730-3, υπό την προϋπόθεση ότι οι τιμές αυτές είναι διαθέσιμες στο όχημα.

3.5. Οι περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 3.2 περιλαμβάνουν τη βαθμονόμηση, νοούμενη ως διαδικασία προσαρμογής ή ευθυγράμμισης των παραμέτρων λογισμικού και υλισμικού του οχήματος, όπως προβλέπονται από τον κατασκευαστή του οχήματος και χωρίς κωδικοποίηση παραλλαγών ή τροποποίηση του λογισμικού του οχήματος.

3.6. Για τους σκοπούς της επαλήθευσης της ταυτότητας που αναφέρονται στα σημεία 3.1 έως 3.3, ο κατασκευαστής του εργαλείου που χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD μπορεί να ζητήσει από τον κατασκευαστή του οχήματος να πιστοποιήσει στον κατασκευαστή του οχήματος τα ακόλουθα:

α) την ταυτότητα του διαγνωστικού εργαλείου·

β) όταν η πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD συνεπάγεται αλλαγές στο όχημα που αναφέρονται στο σημείο 3.2, την ταυτότητα του διαγνωστικού εργαλείου, την ψευδωνυμοποιημένη ταυτότητα του φορέα και τη συμμόρφωση του φορέα με τις απαιτήσεις εξουσιοδότησης που αναφέρονται στο σημείο 8.1·

γ) όταν η πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD συνεπάγεται τροποποίηση του λογισμικού του οχήματος ή της διαμόρφωσης / των παραμέτρων του, η οποία συνίσταται στον επαναπρογραμματισμό του κώδικα λογισμικού του οχήματος, με αποτέλεσμα την αλλοίωση της προβλεπόμενης συμπεριφοράς του οχήματος, και η οποία διατηρείται και μετά το πέρας της εργασίας επισκευής και συντήρησης, με αποτέλεσμα η αναίρεση ή η επεγγραφή της να είναι εφικτή μόνο με την εκτέλεση ισοδύναμης εργασίας, όπως αναφέρεται στο σημείο 3.3, την ψευδωνυμοποιημένη ταυτότητα του υπαλλήλου του φορέα εκμετάλλευσης και τη συμμόρφωση του εν λόγω υπαλλήλου με τις απαιτήσεις εξουσιοδότησης που αναφέρονται στο σημείο 8.2.

3.7. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 3.6 στοιχεία β) και γ), η ταυτότητα του φορέα και, κατά περίπτωση, του υπαλλήλου του φορέα και η συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις εξουσιοδότησης που αναφέρονται στα σημεία 8.1 και 8.2 επαληθεύονται από τον κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου που χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD ή πιστοποιούνται βάσει του πιστοποιητικού εξουσιοδότησης που αναφέρεται στο σημείο 9.2.

3.8. Ο κατασκευαστής του οχήματος δεν επιβάλλει τέλη για τη δυνατότητα πρόσβασης βάσει του σημείου 2.9 του παραρτήματος Χ. Ωστόσο, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να χρεώνει αιτιολογημένα και αναλογικά τέλη για τη χρήση του συστήματος τηλεπρόσβασης που αναφέρεται στο σημείο 2.9 στοιχείο γ).

4. Απαιτήσεις σύνδεσης

4.1. Εκτός από τις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 3.1 στοιχεία α) έως γ), ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να ζητήσει εφάπαξ επιγραμμική σύνδεση από το διαγνωστικό εργαλείο μέσω του διακομιστή του κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου στον διακομιστή του κατασκευαστή του οχήματος για τη λήψη διαπιστευτηρίων. Μετά την παροχή διαπιστευτηρίων πρόσβασης, δεν απαιτείται επιγραμμική σύνδεση για την πρόσβαση.

4.2. Όταν η πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD συνεπάγεται τροποποίηση του λογισμικού του οχήματος ή της διαμόρφωσης ή των παραμέτρων του, με αποτέλεσμα την αλλοίωση της προβλεπόμενης συμπεριφοράς του οχήματος η οποία διατηρείται και μετά το πέρας της εργασίας επισκευής και συντήρησης και της οποίας η αναίρεση ή επεγγραφή είναι εφικτή μόνο με την εκτέλεση ισοδύναμης εργασίας, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να ζητήσει συνεχή επιγραμμική σύνδεση κατά τον χρόνο εκτέλεσης της επισκευής από το διαγνωστικό εργαλείο στον διακομιστή του κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου, καθώς και από τον κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου στον διακομιστή του κατασκευαστή του οχήματος.

4.3. Οι περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 4.2 περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

α) εργασίες επισκευής και συντήρησης, όπως ρύθμιση ανταλλακτικού κατασκευαστικού στοιχείου και προτιμήσεων πελάτη, ταυτοποίηση μονάδας ηλεκτρονικού ελέγχου (στο εξής: ECU) και κωδικοποίηση παραλλαγών, αρχικοποίηση ECU και κατασκευαστικού στοιχείου, κωδικοποίηση παραλλαγών κατά την αντικατάσταση υφιστάμενων κατασκευαστικών στοιχείων και κωδικοποίηση παραλλαγών κατά την προσθήκη νέου κατασκευαστικού στοιχείου·

β) εργασίες επισκευής και συντήρησης που αναφέρονται στο σημείο 5.5.

4.4. Στις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 4.2 δεν περιλαμβάνονται οι εργασίες επισκευής και συντήρησης οι οποίες παρατίθενται στα σημεία 3.4 και 3.5.

4.5. Ωστόσο, κατά παρέκκλιση από το σημείο 4.4, στις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 4.2 περιλαμβάνονται οι εργασίες επισκευής και συντήρησης που αναφέρονται στο σημείο 3.5, όταν απαιτείται για την πιστοποίηση τιμών βαθμονόμησης που υπόκεινται σε κανονιστικές απαιτήσεις ή όταν η βαθμονόμηση δεν μπορεί να ολοκληρωθεί χωρίς ειδικά ανά κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα δεδομένα που είναι αναγκαία για την ολοκλήρωση της διαδικασίας επισκευής τα οποία ανακτώνται από τον διακομιστή του κατασκευαστή στο πλαίσιο διαδικασίας κωδικοποίησης παραλλαγών.

5. Απαιτήσεις ιχνηλασιμότητας

5.1. Εκτός από τις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 3.1 στοιχεία α) έως γ), ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να ζητήσει από τον κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου να συλλέξει και να αποθηκεύσει τον VIN του οχήματος και το μοναδικό αναγνωριστικό του διαγνωστικού εργαλείου.

5.2. Όταν η πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD συνεπάγεται αλλαγές στο όχημα, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να ζητήσει από τον κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου να συλλέξει και να αποθηκεύσει πληροφορίες σχετικά με όλες τις εκτελεσθείσες διαγνωστικές εργασίες (π.χ. αναγνωριστικό υπηρεσίας και επιμέρους λειτουργία), καθώς και τις χρησιμοποιηθείσες παραμέτρους / τα χρησιμοποιηθέντα χαρακτηριστικά της ημερομηνίας και των χρονοσφραγίδων UTC για κάθε αλληλεπίδραση με το όχημα.

5.3. Στις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 5.2 περιλαμβάνονται οι εργασίες επισκευής και συντήρησης που αναφέρονται στα σημεία 3.4, 3.5, 4.3 και 4.5.

5.4. Όταν η πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD συνεπάγεται τροποποίηση του λογισμικού του οχήματος ή της διαμόρφωσης / των παραμέτρων του, η οποία συνίσταται στον επαναπρογραμματισμό του κώδικα λογισμικού του οχήματος, με αποτέλεσμα την αλλοίωση της προβλεπόμενης συμπεριφοράς του οχήματος, και η οποία διατηρείται και μετά το πέρας της εργασίας επισκευής και συντήρησης, με αποτέλεσμα η αναίρεση ή η επεγγραφή της να είναι εφικτή μόνο με την εκτέλεση ισοδύναμης εργασίας, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να ζητήσει από τον κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου να συλλέξει και να παράσχει τα αποτελέσματα της επιθεώρησης της τοπολογίας δικτύου του οχήματος, την αρχική κατάσταση του οχήματος κατά τη σύνδεση, συμπεριλαμβανομένων των εκδόσεων υλισμικού/λογισμικού όλων των μονάδων ηλεκτρονικού ελέγχου που είναι εγκατεστημένες στο όχημα, τα αποτελέσματα της αλληλεπίδρασης όλων των μονάδων και των ρουτίνων (π.χ. παράμετροι επιστροφής) και τα αποτελέσματα της τελικής ανάγνωσης της κατάστασης του οχήματος μετά την επισκευή.

5.5. Στις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 5.4 περιλαμβάνονται εργασίες επισκευής και συντήρησης, όπως η ζεύξη σε όχημα αυθεντικού ανταλλακτικού [συμπεριλαμβανομένου συμβατού με το λογισμικό και το υλισμικό (όπως καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος) ανακατασκευασμένου ή επαναχρησιμοποιούμενου εξαρτήματος] ή εγκεκριμένου ανταλλακτικού του κατασκευαστή του οχήματος με χρήση ανεξάρτητου διαγνωστικού εργαλείου, καθώς και ο επαναπρογραμματισμός μονάδας με χρήση λογισμικού του οχήματος αρχικού εξοπλισμού και λογισμικού προγραμματισμού αρχικού εξοπλισμού σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή του οχήματος. Περιλαμβάνει επίσης περιπτώσεις αποσύνδεσης ή αναίρεσης καταχώρισης κατασκευαστικού στοιχείου από όχημα.

5.6. Στις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 5.4 δεν περιλαμβάνονται οι εργασίες επισκευής και συντήρησης που παρατίθενται στα σημεία 3.4, 3.5, 4.3 και 4.5.

6. Απαιτήσεις κυβερνοασφάλειας για τα διαγνωστικά εργαλεία

6.1. Εκτός από τις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 3.1 στοιχεία α) έως γ), ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να απαιτήσει το διαγνωστικό εργαλείο που χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD να συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2024/2847 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (****) και ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου να συμμορφώνεται είτε με τον μηχανισμό Trusted Information Security Assessment Exchange (στο εξής: TISAX), στο επίπεδο που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος σύμφωνα με το σημείο 2.5, είτε με το πρότυπο ISO 27001.

6.2. Όταν η πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD συνεπάγεται τις αλλαγές στο όχημα που αναφέρονται στο σημείο 3.2, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να απαιτήσει το διαγνωστικό εργαλείο που χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις εφαρμογής της ασφάλειας του κατασκευαστή του οχήματος.

6.3. Οι απαιτήσεις εφαρμογής της ασφάλειας του κατασκευαστή του οχήματος δεν υπερβαίνουν τις απαιτήσεις που επιβάλλονται στα διαγνωστικά εργαλεία, στους προμηθευτές εργαλείων και στον οργανισμό του ίδιου του κατασκευαστή του οχήματος και εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις.

6.4. Ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να ζητήσει από τον κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου να διενεργήσει δοκιμές για να επαληθεύσει τη συμμόρφωση του διαγνωστικού εργαλείου με τις καθορισμένες απαιτήσεις. Συνάπτεται συμφωνία επιπέδου υπηρεσιών που διασφαλίζει ότι τυχόν επαλήθευση των αποτελεσμάτων των εν λόγω δοκιμών από τον κατασκευαστή του οχήματος διενεργείται εγκαίρως. Σε περίπτωση που δεν επιβεβαιωθεί η συμμόρφωση του κατασκευαστή διαγνωστικού εργαλείου με τις απαιτήσεις του παρόντος σημείου, ο κατασκευαστής του οχήματος παρέχει σαφή δήλωση των λόγων της μη συμμόρφωσης, μαζί με τα απαιτούμενα μέτρα που πρέπει να εφαρμόσει ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου.

6.5. Στις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 6.2 περιλαμβάνονται οι εργασίες επισκευής και συντήρησης που αναφέρονται στα σημεία 3.4 και 3.5.

6.6. Όταν η πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD συνεπάγεται τροποποίηση του λογισμικού του οχήματος ή της διαμόρφωσης / των παραμέτρων του, με αποτέλεσμα την αλλοίωση της προβλεπόμενης συμπεριφοράς του οχήματος η οποία διατηρείται και μετά το πέρας της εργασίας επισκευής και συντήρησης, με αποτέλεσμα η αναίρεση ή η επεγγραφή της να είναι εφικτή μόνο με την εκτέλεση ισοδύναμης εργασίας, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να ζητήσει το διαγνωστικό εργαλείο που χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου να συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις της εφαρμογής του συστήματος διαχείρισης επικαιροποιήσεων λογισμικού του κατασκευαστή του οχήματος (όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 156 του ΟΗΕ (*****). Οι εν λόγω απαιτήσεις δεν υπερβαίνουν τις απαιτήσεις που επιβάλλονται στα διαγνωστικά εργαλεία, στους προμηθευτές εργαλείων και στον οργανισμό του ίδιου του κατασκευαστή του οχήματος και εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις.

6.7. Στις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 6.6 περιλαμβάνονται οι εργασίες επισκευής και συντήρησης που αναφέρονται στα σημεία 4.3, 4.5 και 5.5 και δεν περιλαμβάνονται εκείνες που αναφέρονται στα σημεία 3.4 και 3.5.

7. Διαπιστευτήρια πρόσβασης

7.1. Όταν πληρούνται όλοι οι όροι που αναφέρονται στα σημεία 3, 4 και 6, ο κατασκευαστής του οχήματος παρέχει, χωρίς καθυστέρηση, στον κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου διαπιστευτήρια πρόσβασης επαρκή ώστε να είναι δυνατή η πρόσβαση στις απαιτούμενες πληροφορίες για το σύστημα OBD.

7.2. Τα διαπιστευτήρια πρόσβασης μπορούν να αφορούν συγκεκριμένο VIN.

7.3. Τα διαπιστευτήρια πρόσβασης ισχύουν για τουλάχιστον 30 ημέρες από τη στιγμή της παροχής τους.

7.4. Ωστόσο, όταν η πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD συνεπάγεται αλλαγή στο όχημα, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να περιορίσει την ισχύ των διαπιστευτηρίων πρόσβασης σε 24 ώρες.

7.5. Στις περιπτώσεις πρόσβασης που αναφέρονται στο σημείο 7.4 περιλαμβάνονται οι εργασίες επισκευής και συντήρησης που αναφέρονται στα σημεία 3.4, 3.5, 4.3, 4.5 και 5.5.

8. Κριτήρια εξουσιοδότησης και πιστοποιητικά εξουσιοδότησης

8.1. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 3.2, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να αρνηθεί να εκδώσει διαπιστευτήρια πρόσβασης, εάν ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου που χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD δεν πιστοποιεί ότι ο φορέας που ζητεί πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD:

α) διαθέτει ασφάλιση αστικής ευθύνης σε ισχύ με ελάχιστο ποσό κάλυψης 1 εκατ. EUR για σωματικές βλάβες και 0,5 εκατ. EUR για υλικές ζημίες·

β) ασκεί νόμιμη επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, όπως αναφέρεται στο σημείο 6.3 του παρόντος παραρτήματος.

Ο κατασκευαστής του οχήματος δεν επιβάλλει άλλους όρους για την έκδοση διαπιστευτηρίων πρόσβασης πέραν εκείνων που καθορίζονται στα στοιχεία α) και β).

8.2. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 5.4, όταν ο κατασκευαστής του οχήματος ζητεί την επαλήθευση της ταυτότητας του υπαλλήλου του φορέα και εξαιρουμένης της περίπτωσης κατά την οποία ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου πιστοποιήσει στον κατασκευαστή του οχήματος, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στο σημείο 3.3, ότι ο φορέας διαθέτει σύστημα που επιτρέπει τη σαφή ταυτοποίηση του υπαλλήλου που ζητεί την εν λόγω πρόσβαση, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να αρνηθεί να εκδώσει διαπιστευτήρια πρόσβασης, εάν ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου που χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD δεν πιστοποιεί, επιπλέον των όρων που αναφέρονται στο σημείο 8.1, ότι ο υπάλληλος που επιθυμεί να αποκτήσει πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD έχει συνάψει συμφωνία εργασίας με τον φορέα που ζητεί πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και ότι ο ενδιαφερόμενος υπάλληλος διαθέτει ισχύον δελτίο ταυτότητας συγκεκριμένης χώρας ή ισοδύναμο έγγραφο.

8.3. Για να είναι επιλέξιμος για τη διαδικασία επαλήθευσης της ταυτότητας σύμφωνα με το παρόν προσάρτημα, ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου έχει δεσμευτεί, στους γενικούς όρους των συμβάσεων με τους φορείς, να αποδέχεται, κατόπιν αιτήματος του ανεξάρτητου φορέα, για τον σκοπό της πιστοποίησης της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στα σημεία 8.1 και 8.2, το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο σημείο 9.2 του παρόντος προσαρτήματος και το οποίο έχει εκδοθεί το νωρίτερο 60 μήνες πριν από την αίτηση πρόσβασης. Ωστόσο, όταν ο φορέας δεν ζητεί επαλήθευση της ταυτότητάς του βάσει του εν λόγω πιστοποιητικού, ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου μπορεί, για τους σκοπούς της επαλήθευσης της ταυτότητας, να επιλέξει να επαληθεύσει την ταυτότητα του φορέα ή του υπαλλήλου του φορέα και τη συμμόρφωση με τα κριτήρια εξουσιοδότησης με δικές του διαδικασίες.

9. Φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης και κέντρο εμπιστοσύνης

9.1. Τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στα σημεία 3.7 και 8.3 εκδίδονται από κέντρο εμπιστοσύνης που αναφέρεται στο σημείο 2.1.6 του προσαρτήματος 3 με βάση τα πορίσματα φορέα αξιολόγησης της συμμόρφωσης, όπως αναφέρεται στο σημείο 4.2.2 του προσαρτήματος 3, όσον αφορά τις περιστάσεις που αναφέρονται στο σημείο 9.2.

9.2. Για την έκδοση των πιστοποιητικών εξουσιοδότησης από κέντρο εμπιστοσύνης, ο φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης:

α) συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα Χ προσάρτημα 3 σημείο 4.3.1 στοιχεία α), β), δ), ε), στ), ζ), η), θ), ια), ιβ), ιδ) και ιστ)·

β) ελέγχει και επιβεβαιώνει τις περιστάσεις που αναφέρονται στο παράρτημα Χ προσάρτημα 3 σημείο 4.3.3 στοιχεία δ) και ζ). Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 5.4, όταν ο κατασκευαστής του οχήματος απαιτεί την επαλήθευση της ταυτότητας του υπαλλήλου του φορέα, ο έλεγχος και η επιβεβαίωση των εν λόγω περιστάσεων αφορούν τον υπάλληλο του φορέα.

9.3. Για τους σκοπούς της έκδοσης πιστοποιητικών εξουσιοδότησης στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 9.1, το κέντρο εμπιστοσύνης:

α) συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του σημείου 4.6 του προσαρτήματος 3·

β) παρέχει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες στον κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου για την ενσωμάτωση των πιστοποιητικών στα διαγνωστικά εργαλεία του.

10. Πρόσβαση του κατασκευαστή του οχήματος σε πληροφορίες σχετικά με τον φορέα

10.1. Ο κατασκευαστής του οχήματος εξασφαλίζει, κατόπιν αιτήματος, από τον κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου πρόσβαση στις πληροφορίες σχετικά με μεμονωμένη εργασία επισκευής ή συντήρησης που καταγράφηκαν σύμφωνα με το σημείο 5 μόνο όταν αυτό είναι αναγκαίο σε σχέση με εργασίες επισκευής ή συντήρησης που εκτελούνται σε μεμονωμένο όχημα, προκειμένου:

α) να αντιδράσει σε εύλογες υπόνοιες σοβαρής κατάχρησης της πρόσβασης στο όχημα·

β) να διεξαγάγει έρευνες σε περίπτωση ευθύνης λόγω ελαττωματικών προϊόντων ή αξιώσεων εγγύησης·

γ) να διερευνήσει συμβάντα κυβερνοασφάλειας ή παράνομης παραποίησης, να απαντήσει σε ερωτήματα του ιδιοκτήτη του οχήματος ή δημόσιας αρχής.

Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στα στοιχεία β) και γ), στις πληροφορίες αυτές περιλαμβάνονται, κατά περίπτωση, οι πληροφορίες σχετικά με τον φορέα και/ή τους υπαλλήλους του. Στις περιπτώσεις που ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου βασίστηκε για την επαλήθευση της ταυτότητας σε πιστοποιητικό που παρασχέθηκε από το κέντρο εμπιστοσύνης, ο αρμόδιος φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης παρέχει τις απαιτούμενες πληροφορίες με βάση την εκ μέρους του αξιολόγηση τεκμηριωμένου αιτήματος του κατασκευαστή του οχήματος.

Ο κατασκευαστής του οχήματος διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες σχετικά με μεμονωμένη εργασία επισκευής ή συντήρησης στις οποίες έχει πρόσβαση για τους σκοπούς που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως γ) δεν χρησιμοποιούνται για κανέναν άλλον σκοπό.

10.2. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 10.1, ο κατασκευαστής του διαγνωστικού εργαλείου ενημερώνει, χωρίς καθυστέρηση, τον ανεξάρτητο φορέα και, κατά περίπτωση, τον υπάλληλο του ανεξάρτητου φορέα, σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες που αφορούν μεμονωμένη εργασία επισκευής ή συντήρησης ή στις πληροφορίες που αφορούν τον φορέα και/ή τους υπαλλήλους του.

10.3. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο σημείο 10.1 στοιχεία α) και γ) και όταν αυτό είναι αναγκαίο και αναλογικό για την πρόληψη περαιτέρω κατάχρησης ή την αντιμετώπιση κινδύνου κυβερνοασφάλειας, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να αναστείλει ή να περιορίσει προσωρινά την πρόσβαση του σχετικού διαγνωστικού εργαλείου ή να ζητήσει από τον εμπλεκόμενο κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου να λάβει άμεσα μέτρα για τον προσωρινό περιορισμό της πρόσβασης του ενδιαφερόμενου φορέα, διαγνωστικού εργαλείου ή υπαλλήλου στις πληροφορίες για το σύστημα OBD σχετικά με τα οχήματα του εν λόγω κατασκευαστή.

10.4. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, για την αντιμετώπιση σημαντικού παρόντος ή επικείμενου συμβάντος κυβερνοασφάλειας, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να αναστείλει την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD, στο μέγιστο δυνατό επίπεδο λεπτομέρειας, όταν αυτό είναι αναγκαίο και αναλογικό για την αντιμετώπιση του σχετικού συμβάντος.

10.5. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στα σημεία 10.3 και 10.4, ο κατασκευαστής του οχήματος κοινοποιεί ταυτόχρονα την αναστολή στην αρχή έγκρισης, μαζί με τους λόγους της αναστολής και όλα τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία. Η αναστολή αίρεται όταν αντιμετωπιστεί το συμβάν ή εάν η αρχή έγκρισης το ζητήσει από τον κατασκευαστή του οχήματος.

Η αρχή έγκρισης, εντός 10 ημερών από την ημέρα της κοινοποίησης, εξετάζει τους λόγους αναστολής και, εάν η αναστολή είναι προδήλως αδικαιολόγητη ή δυσανάλογη, ζητεί από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον εμπλεκόμενο κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου να αποκαταστήσει την πρόσβαση.

Η αρχή έγκρισης μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να ζητήσει από τον κατασκευαστή του οχήματος και τον εμπλεκόμενο κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου να αποκαταστήσουν την πρόσβαση, όταν κρίνει ότι οι λόγοι αναστολής έπαυσαν να υφίστανται.

11. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στους κατασκευαστές διαγνωστικών εργαλείων

11.1. Το σύστημα RMI του κατασκευαστή του οχήματος εμφανίζει τα στοιχεία επικοινωνίας και επεξεργάζεται πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία που αφορά τρόπο λήψης των ζητούμενων πληροφοριών, όπως ορίζεται στα στοιχεία α), β), γ) και δ), σχετικά με την ενσωμάτωση του διαγνωστικού εργαλείου, κατά τη στιγμή της έγκρισης τύπου.

α) Στοιχεία επικοινωνίας για τεχνικά και εμπορικά ζητήματα.

β) Περιγραφή της διαδικασίας ενσωμάτωσης, συμπεριλαμβανομένου ενδεικτικού χρονοδιαγράμματος.

γ) Γενικοί όροι και προϋποθέσεις για την ενσωμάτωση διαγνωστικών εργαλείων από τον κατασκευαστή διαγνωστικών εργαλείων.

δ) Πίνακας τελών για υπηρεσίες σχετικές με την ενσωμάτωση.

11.2. Με την επιφύλαξη της σύναψης συμφωνίας τήρησης του απορρήτου, ο κατασκευαστής του οχήματος θέτει, κατόπιν αιτήματος, τις ακόλουθες πληροφορίες στη διάθεση κάθε ανεξάρτητου φορέα που συμμορφώνεται με τον TISAX, στο επίπεδο λεπτομέρειας που καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος σύμφωνα με το σημείο 2.5 ή το πρότυπο ISO 27001:

α) για λόγους αναφοράς, υπόδειγμα συμφωνίας για την ενσωμάτωση της ασφάλειας, στο οποίο θα αναφέρονται σαφώς οι όροι που πρόκειται να συμπεριληφθούν σε όλες τις σχετικές συμφωνίες του κατασκευαστή του οχήματος με τους κατασκευαστές διαγνωστικών εργαλείων·

β) περιγραφή των απαιτήσεων και των διαδικασιών για την ασφαλή ενσωμάτωση του διαγνωστικού εργαλείου, συμπεριλαμβανομένου του ενδεικτικού χρονοδιαγράμματος.

11.3. Ο κατασκευαστής του οχήματος παρέχει τις ακόλουθες πληροφορίες και καθιστά διαθέσιμες τις ακόλουθες υπηρεσίες στον κατασκευαστή διαγνωστικού εργαλείου, κατά τη σύναψη συμφωνίας για την ενσωμάτωση διαγνωστικού εργαλείου:

α) λεπτομερείς και εγκαίρως επικαιροποιημένες απαιτήσεις, διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές για την ασφαλή ενσωμάτωση του διαγνωστικού εργαλείου, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων εφαρμογής της ασφάλειας·

β) έναντι εύλογης αμοιβής, όπως αναφέρεται στο σημείο 2.3, τεχνική υποστήριξη άμεσης αντίδρασης για την ενσωμάτωση της ασφάλειας και την επαλήθευση του διαγνωστικού εργαλείου.

11.4. Οι απαιτήσεις εφαρμογής της ασφάλειας που αναφέρονται στο σημείο 11.3. συνοδεύονται από επεξήγηση των λόγων της εν λόγω απαίτησης. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να παρέχει μόνο τις αναγκαίες απαιτήσεις χωρίς λεπτομερείς εξηγήσεις όταν:

α) η κοινοποίηση των ειδικών στόχων μιας απαίτησης θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο αποκλειστικές πληροφορίες ή εμπορικό απόρρητο, ή

β) η κοινοποίηση του σκεπτικού θα αποκάλυπτε την ευρύτερη στρατηγική κυβερνοασφάλειας, η οποία πρέπει να παραμείνει εμπιστευτική για τη διατήρηση της ακεραιότητας του συστήματος.

11.5. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στα σημεία 11.1 έως 11.3 παρέχονται μαζί με την αίτηση έγκρισης τύπου.

12. Φόρουμ OBD

12.1. Το φόρουμ για την πρόσβαση σε πληροφορίες για οχήματα (στο εξής: φόρουμ OBD) είναι υπεύθυνο για τον συντονισμό και την παρακολούθηση της εφαρμογής των διαδικασιών:

α) επαλήθευσης της ταυτότητας και εξουσιοδότησης ανεξάρτητων φορέων, όπως περιγράφονται στα σημεία 3 και 8 του παρόντος προσαρτήματος, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών που χρησιμοποιούν οι κατασκευαστές διαγνωστικών εργαλείων για την επαλήθευση των κριτηρίων εξουσιοδότησης, όπως περιγράφονται στο σημείο 3 του παρόντος προσαρτήματος·

β) έκδοσης διαπιστευτηρίων πρόσβασης, όπως περιγράφεται στο σημείο 7 του παρόντος προσαρτήματος, συμπεριλαμβανομένης της εκπλήρωσης των απαιτήσεων ιχνηλασιμότητας και συνδεσιμότητας·

γ) κοινοποίησης των πληροφοριών σχετικά με την πρόσβαση και την αναστολή ή τον περιορισμό της πρόσβασης, όπως περιγράφεται στο σημείο 10 του παρόντος προσαρτήματος.

12.2. Το φόρουμ:

α) συμβουλεύει την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος προσαρτήματος·

β) συμβουλεύει τις αρχές έγκρισης σχετικά με διαφορές που αφορούν την ερμηνεία και την εφαρμογή του παρόντος προσαρτήματος·

γ) συμβουλεύει τους κατασκευαστές οχημάτων, τους κατασκευαστές διαγνωστικών εργαλείων και τους ανεξάρτητους φορείς σχετικά με:

i) την ερμηνεία του προσαρτήματος·

ii) πρακτικές πτυχές των διαδικασιών που αναφέρονται στο σημείο 12.1·

iii) καθοδήγηση για την επίλυση διαφορών σχετικά με την εφαρμογή των διαδικασιών που αναφέρονται στο σημείο 12.1.

12.3. Τα μέλη του φόρουμ OBD εκπροσωπούνται από κατασκευαστές οχημάτων και ανεξάρτητους φορείς που συμμετέχουν στην εφαρμογή και τη χρήση των διαδικασιών και διεργασιών που περιγράφονται στο σημείο 12.1.

12.4. Το φόρουμ OBD λειτουργεί υπό την κοινή νομική και οργανωτική δομή ως το "φόρουμ για την πρόσβαση σε σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες επισκευής και συντήρησης (RMI) οχημάτων" που αναφέρεται στο σημείο 2.1.12 του προσαρτήματος 3.

---

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(**) Κανονισμός αριθ. 83 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την εκπομπή ρύπων σύμφωνα με τις απαιτήσεις για το καύσιμο του κινητήρα (ΕΕ L 42 της 15.2.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/83/oj).

(***) Κανονισμός αριθ. 168 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ελαφρών επιβατικών και επαγγελματικών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) [2024/211] (ΕΕ L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

(****) Κανονισμός (ΕΕ) 2024/2847 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2024, σχετικά με οριζόντιες απαιτήσεις κυβερνοασφάλειας για προϊόντα με ψηφιακά στοιχεία και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και (ΕΕ) 2019/1020 και της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1828 (κανονισμός για την κυβερνοανθεκτικότητα) (ΕΕ L, 2024/2847, 20.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2847/oj).

(*****) Κανονισμός αριθ. 156 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την επικαιροποίηση λογισμικού και το σύστημα διαχείρισης επικαιροποιήσεων λογισμικού [2021/388] (ΕΕ L 82 της 9.3.2021, σ. 60, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/388/oj).».