2026/699

2026.6.3.

A BIZOTTSÁG (EU) 2026/699 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2026. március 23.)

az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a jármű fedélzeti diagnosztikai információihoz, továbbá a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való szabványosított hozzáférés, valamint a fedélzeti diagnosztikai információkhoz való biztonságos hozzáférésre vonatkozó követelmények és eljárások tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 61. cikke (11) bekezdésére,

mivel:

(1) Az (EU) 2018/858 rendelet értelmében a járműgyártóknak a független gazdasági szereplők számára korlátlan, szabványosított és megkülönböztetéstől mentes hozzáférést kell biztosítaniuk a járművek fedélzeti diagnosztikai (OBD) információihoz, a diagnosztikai és egyéb berendezésekhez vagy eszközökhöz – ideértve az alkalmazandó szoftverek teljes referenciáit és elérhető letöltéseit is –, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkhoz.

(2) Az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) 4. cikke (5) bekezdésének d) pontja (az uniós kiberbiztonsági szabályozás) előírja, hogy a gyártóknak teljesíteniük a járművek kibertámadások elleni védelmére vonatkozó követelményeket. Az erre a célra elfogadott műszaki követelmények és vizsgálati eljárások a 155. számú ENSZ-előírás ([3]) követelményeire hivatkoznak.

(3) A 155. számú ENSZ-előírás értelmében az abban előírt műszaki követelmények és vizsgálati eljárások azonban nem érintik az engedéllyel rendelkező feleknek a járműhöz, annak adataihoz, funkcióihoz és erőforrásaihoz való hozzáférésére, valamint a hozzáférés feltételeire vonatkozó uniós jogszabályokat:

(4) Az (EU) 2018/858 rendelet kizárja annak lehetőségét, hogy a járműgyártó például a kiberbiztonságra való hivatkozással olyan feltételekhez kösse a független gazdasági szereplők járműjavítási és -karbantartási információkhoz, valamint OBD-információkhoz való hozzáférését – beleértve az ezen információkhoz való írásbeli hozzáférést is –, amelyek eltérnek az említett rendeletben meghatározott feltételektől.

([1]) HL L 151., 2018.6.14., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([3]) 155. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a járműveknek a kiberbiztonság és a kiberbiztonsági irányítási rendszer tekintetében történő jóváhagyásáról [2021/387] (HL L 82., 2021.3.9., 30. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj).

(5) Még nem teljes az az uniós jogi keret, amely a jármű OBD-információihoz való hozzáférésre vonatkozó kiberbiztonsági intézkedéseket szabályozza. Az uniós kiberbiztonsági szabályok előírják a gyártók számára, hogy védjék a járműveket a kibertámadásokkal szemben, de mindeközben korlátozzák a műszaki követelmények hatását azáltal, hogy meghatározzák a járműadatokhoz való hozzáférés tekintetében alkalmazandó intézkedéseket. A jármű OBD-információihoz való hozzáférésre vonatkozó szabályok viszont nem veszik kellőképpen figyelembe a kiberbiztonságot. Ennek eredményeként a járműgyártók jelentős jogi korlátokkal szembesülnek, amelyek miatt képtelenek hatékonyan fellépni a jármű OBD-információihoz való hozzáféréssel kapcsolatos kibertámadásokkal szemben.

(6) Ezért biztosítani kell, hogy az autógyártók számára megengedett legyen a hatékony és arányos kiberbiztonsági intézkedések alkalmazása, és eközben hozzáférést is tudjanak biztosítani az OBD-információkhoz.

(7) A kiberbiztonsági fenyegetések fokozódása és az ezzel kapcsolatos olyan uniós szabályok elfogadása, amelyek előírják a járműgyártók számára a járművek kibertámadásokkal szembeni védelmét, olyan műszaki és szabályozási fejleményeknek minősülnek, amelyek indokolják a X. melléklet megfelelő módosításait.

(8) Annak érdekében, hogy a gyártók kezelni tudják ezeket a veszélyeket, miközben fenn tudják tartani a független gazdasági szereplők számára biztosított hatékony hozzáférést a jármű OBD-információihoz, az (EU) 2018/858 rendeletnek tartalmaznia kell azokat a feltételeket és eljárásokat, amelyeket a járműgyártók alkalmazhatnak annak biztosítására, hogy a független gazdasági szereplők biztonságosan hozzáférjenek az OBD-információkhoz.

(9) A járműgyártók számára engedélyezni kell, hogy a kért hozzáférés jellegétől és következményeitől függően megköveteljék az OBD-információkhoz való hozzáféréshez használt diagnosztikai eszközök gyártóitól, hogy hitelesítsék az eszközt és a hozzáférést kérő független gazdasági szereplőt vagy annak alkalmazottját, valamint biztosítsák a nyomonkövethetőséget az adatlekérésekre vonatkozó releváns információk rögzítése és tárolása révén. Bizonyos esetekben azt is engedélyezni kell számukra, hogy csatlakozást kérelmezzenek a járműgyártó szerveréhez.

(10) Az egyenlő versenyfeltételek védelme érdekében a jármű OBD-információihoz hozzáférést kérő független gazdasági szereplőkkel kapcsolatos információkat álnevesíteni kell.

(11) Annak érdekében, hogy a járműgyártók a járművek kiberbiztonságára alkalmazandó szabályoknak megfelelően tudják kezelni a dependenciákat, engedélyezni kell számukra annak ellenőrzését, hogy a diagnosztikai eszközök és gyártóik megfelelnek-e a releváns kiberbiztonsági szabványoknak és biztonsági intézkedéseknek.

(12) A járműgyártó felelősségét érintő kiberbiztonsági események, súlyos visszaélések vagy váratlan események esetén a járműgyártók számára lehetővé kell tenni, hogy információkat szerezzenek a hozzáférés konkrét eseteiről, és a jóváhagyó hatóság ellenőrzése mellett ideiglenesen felfüggesszék az eszköz vagy adott esetben a független gazdasági szereplő vagy annak alkalmazottja általi hozzáférést.

(13) A járműgyártóknak a jármű forgalomba hozatala előtt kellő időben minden szükséges műszaki információt meg kell adniuk az általános diagnosztikai eszközök gyártói számára, hogy azok megfelelő szolgáltatást nyújthassanak a független javítóknak.

(14) Amellett, hogy ez a rendelet meghatározza az OBD-információkhoz való biztonságos hozzáférés feltételeit és eljárásait, célja az is, hogy a műszaki fejlődés figyelembevételével tovább könnyítse a jármű OBD-információihoz, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférést.

(15) Pontosítani és frissíteni kell a járműgyártók által rendelkezésre bocsátandó információk jegyzékét, különösen a jármű-akkumulátorok, valamint az új vezetéstámogató rendszerek javításával és karbantartásával kapcsolatos igényekre tekintettel.

(16) Valahányszor a járműgyártók a jármű OBD-információihoz való hozzáférés, a diagnosztika, a javítás és karbantartás, a nyomon követés és az ellenőrzés céljából a szabványos csatlakozó soros adatportjának használatától eltérő módon lehetővé teszik a járműfedélzeti adatáramhoz való hozzáférést, valamennyi független gazdasági szereplő számára megkülönböztetésmentes feltételek mellett azonos hozzáférést és információkat kell biztosítaniuk.

(17) Elismerve az adatokat biztosító szolgáltatók szerepét a járműjavítás és -karbantartás megkönnyítésében, tovább kell pontosítani a járműgyártók információmegosztási követelményeit.

(18) Annak érdekében, hogy a független javítók ugyanolyan feltételek mellett tudják átprogramozni a járművek vezérlőegységeit, mint a járműgyártók és a hivatalos javítók, további követelményeket kell megállapítani arra vonatkozóan, hogy a gyártók a független diagnosztikaieszköz-gyártók rendelkezésére bocsássák a konkrét szoftvereket vagy információkat.

(19) A járműgyártóknak azonban az e követelményeknek való megfeleléshez fontos előkészítő intézkedéseket kell végrehajtaniuk, ezért e követelmények alkalmazását el kell halasztani a megfelelő átfutási idő biztosítása érdekében.

(20) Ez a rendelet az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([4]) és a 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([5]) sérelme nélkül alkalmazandó. Különösen a gyártóknak a független gazdasági szereplők számára a jármű OBD-információihoz való hozzáférés biztosításával kapcsolatos, e rendelet szerinti kötelezettségei nem érintik sem az érintettek jogait, sem a járműgyártóknak, a diagnosztikai eszközök gyártóinak és a független gazdasági szereplőknek az fent említett jogszabályok szerinti kötelezettségeit.

(21) Az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([6]) 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság egyeztetett az európai adatvédelmi biztossal, aki 2026. február 20-án véleményt nyilvánított ([7]).

(22) Az (EU) 2018/858 rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2018/858 rendelet X. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2026. március 23-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács 2002/58/EK irányelve (2002. július 12.) az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről (Elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv), (HL L 201., 2002.7.31., 37. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o., 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.

MELLÉKLET

Az (EU) 2018/858 rendelet X. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. Bevezetés

Ez a melléklet a jármű OBD-információihoz, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférésre vonatkozó műszaki követelményeket állapítja meg, függetlenül az erőátviteli rendszer típusától.”

2. A 2.1. pontban a második mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Ha a gyártók megfelelnek a »Közúti járművek. A járműjavítási és -karbantartási információk szabványosított elérhetősége« című EN ISO 18541–2021 szabvány 1. részének (»Általános információk és az alkalmazási esetek meghatározása«), 2. részének (»Műszaki követelmények«), 3. részének (»Felhasználói felület működési követelményei«), 4. részének (»Megfelelőségi vizsgálat«), valamint az EN ISO 18541–2018 szabvány 5. részének (»Nagy igénybevételre jellemző előírások«), akkor vélelmezni kell, hogy eleget tesznek annak a kötelezettségüknek, miszerint weboldalaikon szabványosított formátumban elérhetővé kell tenniük a jármű OBD-rendszerével kapcsolatos, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat.”

3. A 2.5. pontban a bevezető szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„2.5. A járműjavítási és -karbantartási információknak a következőket kell tartalmazniuk:”.

4. A 2.5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.5.1. a gyártó felelősségi körébe tartozó járműnek – és a járműbe gyárilag beépített tartozékok listájának –, továbbá rendszereknek, alkotóelemeknek, önálló műszaki egységeknek, alkatrészeknek és tartozékoknak az egyértelmű azonosítása;”.

5. A 2.5.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.5.4. a rendszerekre, alkotóelemekre, önálló műszaki egységekre, alkatrészekre, tartozékokra és diagnosztikára vonatkozó információk (mint például a mérések legkisebb és legmagasabb elméleti eredményei), beleértve a fejlett vezetéstámogató rendszerek (ADAS) vagy a járműirányítás-támogató rendszerek (DCAS) és kapcsolódó alkotóelemeik kalibrálásához és javításához szükséges funkciókra és képességekre vonatkozó információkat;”.

6. A 2.5.7. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.5.7. az annak megállapításához szükséges információk, hogy egy adott javítási és karbantartási művelethez szükség van-e szoftverfrissítésre vagy a változatok kódolására;”.

7. A szöveg a következő 2.5.7a. ponttal egészül ki:

„2.5.7a. a szoftverfrissítést igénylő egyes rendszerek, alkotóelemek, önálló műszaki egységek, alkatrészek vagy tartozékok helyes szoftverfrissítésének vagy változatkódolásának azonosításához szükséges információk.

A 2.1. ponttól eltérve, ha a helyes szoftververzió vagy a változatkódolás meghatározásához back-end kapcsolatra van szükség, a gyártó nem köteles közzétenni a weboldalon a szoftverfrissítést igénylő minden egyes rendszer, alkotóelem, önálló műszaki egység, alkatrész vagy tartozék helyes szoftverfrissítésének vagy változatkódolásának azonosításához szükséges információkat;”.

8. A 2.5.8. pont a következőképpen módosul:

„2.5.8. a jogvédett eszközökre és tartozékokra vonatkozó, valamint az ilyen eszközök és tartozékok révén szolgáltatott információk, beleértve az alkotóelemek vagy rendszerek kalibrálásához szükséges kiegészítő eszközökre, tartozékokra és használati utasításokra vonatkozó információkat is;”.

9. A szöveg a következő 2.5.12. és 2.5.13. ponttal egészül ki:

„2.5.12. a gyártó által a hivatalos partnereinek, márkakereskedőinek és javítóinak javítási és karbantartási célokra nyújtott vagy a gyártó által felhasznált, a hajtóakkumulátor-rendszerek, valamint cserélhető egységeik, köztük az akkumulátormodulok diagnosztizálásához és adott esetben javításához szükséges információk;

2.5.13. az alkatrészek és alkotóelemek biztonságos kezeléséhez szükséges járműtípus-specifikus információk, különösen a hajtóakkumulátorokból eredő elektromos, termikus és kémiai veszélyek elleni védelemhez szükséges információk; abban a formában, ahogyan azok a járműgyártó vagy partnerei rendelkezésére állnak.”

10. A 2.6.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.6.2. a következő információk:

a) a 2. függelék 3. pontjában említett, a diagnosztikát leíró adatok. A gyártónak biztosítania kell, hogy ezek(et) az adatok(at):

i. közvetlenül feldolgozható elektronikus adatkészletként bocsássák rendelkezésre;

ii. ugyanolyan részletességűek legyenek, mint amilyen részletes adatokat a járműgyártó jogvédett diagnosztikai eszközei használnak;

iii. teljeskörűen dokumentáljak;

b) a javítási és karbantartási feladatok elvégzéséhez szükséges járművön kívüli vagy járművön történő műveletek leírása.

A járműgyártónak az a) pontban említett információkat csak azokkal a járműtípusokkal kapcsolatban kell rendelkezésre bocsátania, amelyekre a típusbizonyítványt első alkalommal 2020. szeptember 1-jét követően adták ki.”

11. A szöveg a következő 2.6.3. ponttal egészül ki:

„2.6.3. a jogvédett eszközök és tartozékok beszerzésének módjára vonatkozó információk.”

12. A szöveg a következő 2.6a. és 2.6b. ponttal egészül ki:

„2.6a. A gyártó a javítóberendezések és az általános diagnosztikai eszközök gyártóinak rendelkezésére bocsátja az ADAS/DCAS rendszerek diagnosztikai eszközökkel történő javítására, karbantartására és diagnosztizálására vonatkozó összes információt, műszaki előírást és használati utasítást.

2.6b. A 2.6. és a 2.6a. pontban említett információk rendelkezésre bocsátásának a gyártó által e rendeletnek megfelelően meghatározott feltételekkel összhangban kell történnie, beleértve a fizetési feltételeket, felhasználási korlátozásokat és 63. cikk (1) bekezdése szerint előírt díjakat.”

13. A 2.9. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.9. A jármű OBD-információihoz a diagnosztika, a javítás és -karbantartás, valamint a nyomon követés és az ellenőrzés érdekében való hozzáférés céljára a járműgyártónak kétirányú hozzáférést kell biztosítania a járműfedélzeti adatáramhoz az alábbi eszközök mindegyikével:

a) a 154. számú ENSZ-előírás (*) C5. melléklete 1. függelékének 6.5.3. szakaszában említett szabványos adatcsatlakozó soros adatportja a 49. számú ENSZ-előírás (**) 9B. melléklete 4.7.3. szakaszával és a melléklet 6. függelékében hivatkozott szabványokkal összhangban;

b) bármely más, járművön belüli hozzáférési mód, amelyet a gyártó a hivatalos partnereinek, márkakereskedőinek és javítóinak javítási és karbantartási célokra biztosít, vagy amelyet a gyártó használ, beleértve az Ethernet-csatlakozókat, a szabványosított OBD-port nem szabványos csatlakozótűit, az utópiaci szolgáltatásintegrációhoz használt alkalmazásprogramozási interfészeket és a vezeték nélküli helyi hálózatokat;

c) bármely más struktúra, amelyet a gyártó a hivatalos partnereinek, márkakereskedőinek és javítóinak arra a célra biztosít, vagy amelyet a gyártó arra használ, hogy távoli hozzáférést adjon a jármű OBD-információihoz javítás és karbantartás céljából, beleértve a nyomon követést és az ellenőrzést (amennyiben a nyomon követést és az ellenőrzést javítás és karbantartás céljából végzik) vagy a távoli javítási és diagnosztikai szolgáltatásokat.

Ha a jármű mozgásban van, a gyártó dönthet úgy, hogy az adatfolyamhoz csak olvasási módban lehet hozzáférni, azzal a feltétellel, hogy ugyanezt a korlátozást alkalmazza saját hivatalos partnereire, márkakereskedőire és javítóira is.

A gyártó feltételekhez kötheti a jármű adatfolyamához való hozzáférést, amennyiben ez az (EU) 2019/2144 rendelet 4. cikke (5) bekezdése d) pontjának és II. melléklete D4. sorának, valamint az (EU) 2024/1257 rendelet 4. cikke (7) bekezdésének, 4. cikke (8) bekezdésének és 6. cikke (3) bekezdésének való megfeleléshez szükséges, és arányban áll azzal. A 2.9. pont a) és b) alpontjában leírt eszközökkel történő hozzáférés esetében ezek a feltételek nem mehetnek túl azokon a feltételeken, amelyeket a gyártó e melléklet 4. függeléke szerint alkalmazhat.

(*) 154. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a könnyű személy- és haszongépjárműveknek a kritikus kibocsátásuk, a szén-dioxid-kibocsátásuk és az üzemanyag-fogyasztásuk és/vagy az elektromosenergia-fogyasztásuk és az elektromos hatósugaruk mérése tekintetében történő jóváhagyásáról (WLTP) [2021/2039] (HL L 423., 2021.11.26., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2039/oj).

(**) 49. számú ENSZ-előírás – A járművekben használt kompressziós gyújtású motorok és szikragyújtású motorok gáz-halmazállapotú és szilárd szennyező anyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó egységes rendelkezések [2023/64] (HL L 14., 2023.1.16., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/64/oj).”

14. A 6.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.1. Ha a gyártók megfelelnek az ISO 18541-1:2021–ISO 18541-4:2021 szabványok és az ISO 18541-5:2018 szabvány 2.1. pontban felsorolt részeinek, akkor vélelmezni kell, hogy eleget tesznek annak a kötelezettségüknek, miszerint weboldalaikon szabványosított formátumban elérhetővé kell tenniük a járműjavítási és -karbantartási információkat.

Akik jogosultságot kívánnak szerezni ezen információk másolására vagy újraközlésére, azoknak közvetlenül az érintett gyártóval kell tárgyalniuk. Az oktatási anyagokhoz szánt információknak szintén elérhetőknek kell lenniük, de ezek közzétételére a weboldalak helyett más médiumok is használhatók.

6.1.1. A javítási és karbantartási információk közzététele céljából a gyártó az információkat olyan formátumú fájlként bocsátja rendelkezésre, amely lehetővé teszi az említett fájlokban lévő adatkészletek közvetlen elektronikus feldolgozását. Az információknak ugyanolyan részletességűnek kell lenniük, mint a gyártó által javítási és karbantartási célokra használt információknak. Ezt az értelmezhetőség érdekében dokumentálni kell, és a független gazdasági szereplővel egyeztetett gyakorisággal aktualizálni kell. A frissítéseket ugyanolyan gyakorisággal és ütemezéssel kell elérhetővé tenni, mint amilyen gyakorisággal és ütemezéssel azok a márkakereskedők és hivatalos javítók számára rendelkezésre állnak. Az információkat csomagok formájában, az egyes felhasználási esetekre vonatkozó műszaki információk alapján kell megadni, ahogyan azok a gyártónak is rendelkezésre állnak. Ennek a pontnak az első és második mondatában említett információkat a gyártó által e rendeletnek megfelelően meghatározott feltételekkel összhangban kell biztosítani, ideértve a fizetési feltételeket vagy bármely összeegyeztethető más feltételt, a felhasználási korlátozásokat és az e rendelet 63. cikke (1) bekezdésével összhangban előírt díjakat. Az ISO 18541–1 2021 szabvány szerinti 5.1.1., 5.1.2., 5.2., 5.3., 5.4., 5.5., 5.7., 5.8., 5.9., 8. és 11. használati esetre vonatkozó tájékoztatási követelményeknek eleget tevő kritériumok alapján meghatározott információs csomagokat megfelelőnek kell tekinteni.

A gyártó 2027. június 23-tól/-től az ISO 18541–1:2021 szabvány szerinti 5.3. és 5.4. használati esethez szükséges tájékoztatási követelményeknek eleget tevő kritériumok alapján meghatározott, csak jármű-azonosító számonkénti (VIN) csoportosításban elérhető információs csomagokat csak akkor bocsáthatja rendelkezésre, ha egy független javító ezt egy alkalmazásprogramozási felületen (API (*)) keresztül kéri. Ezekben az esetekben a független javítónak a jármű-azonosító számokat magában foglaló kérést egy olyan harmadik félen keresztül kell továbbítania a gyártónak, aki a gyártóval kötött megállapodás alapján jár el.

Amennyiben az információs csomagokat az ISO 18541–1:2021 szabvány szerinti 8. használati esetre vonatkozó tájékoztatási követelményeknek eleget tevő kritériumok alapján határozzák meg, a gyártónak2027. június 23-tól/-től a szóban forgó harmadik fél rendelkezésére kell bocsátania egy API-t, amely lehetővé teszi a független javító számára az elektronikus karbantartási előzmények megtekintését és frissítését az ISO-szabványban meghatározott további feltételek, valamint adott esetben a gyártó által az ügyfelek beleegyezésének megszerzéséhez használt feltételek és eljárások függvényében. A gyártónak

ezt a javítási és karbantartási információkat tartalmazó saját weboldalán meghatározottakkal azonos vagy azokkal egyenértékű eljárások és információk alapján kell megtennie. Ezekben az esetekben a független javító az ügyfél beleegyezésével a javítási vagy karbantartási dokumentáció frissítésére irányuló kérést egy olyan harmadik félen keresztül továbbíthatja a gyártónak, aki a gyártóval kötött megállapodás alapján jár el. A független javító azonosságának ellenőrzésére a Nemzetközi Távközlési Egyesület ITU-T X.509 ajánlásának megfelelő tanúsítvány használható.

Az említett API-khoz való hozzáférés – ideértve azokat az eseteket is, amikor az elektronikus karbantartási előzmények frissítéséről van szó – a 63. cikk (1) bekezdésének tárgya.

Az információkat úgy kell strukturálni, hogy később a csomagban szereplő információkra modelltípus-besorolási kritériumok és a járműgyártó saját hálózata által használt egyéb osztályozási kritériumok alapján rá lehessen keresni és szűrni.

6.1.2. A jármű minden olyan alkatrészére vonatkozó információt, amelyet a járműgyártó épített be a – jármű-azonosító számmal (VIN), illetve bármely esetleges további jellemzővel, például tengelytávval, motorteljesítménnyel, felszereltségi szinttel vagy választható tartozékokkal azonosított – járműbe, és amely az eredeti alkatrész termékazonosító száma alapján helyettesíthető olyan pótalkatrészekkel, amelyeket a járműgyártó kínál a hivatalos javítóinak, márkakereskedőinek vagy harmadik feleknek, könnyen hozzáférhető, géppel olvasható és elektronikusan feldolgozható adatkészletek formájában egy adatbázisban a független gazdasági szereplők rendelkezésére kell bocsátani.

Az említett adatbázisban szerepelnie kell a jármű-azonosító számnak (VIN), az eredeti alkatrészek (OE) termékazonosító számának, az eredeti alkatrészek (OE) hivatalos megnevezésének, az érvényességi jellemzőknek (az érvényesség kezdő- és záródátuma), a beszerelési adatoknak és adott esetben a szerkezeti jellemzőknek.

Az adatbázisban tárolt információkat rendszeresen frissíteni kell. Amennyiben az adott információ a hivatalos márkakereskedők rendelkezésére áll, az információk frissítésének ki kell terjednie az egyes járművek gyártást követő minden módosítására.”

_____

(*) A konkrét nagy értékű adatkészletek jegyzékének, valamint a közzétételükre és a további felhasználásukra vonatkozó szabályoknak a meghatározásáról szóló, 2022. december 21-i (EU) 2023/138 bizottsági végrehajtási rendelet 2. cikkében található meghatározás szerint (HL L 19., 2023.1.20., 43. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/138/oj).

15. A 6.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.2. a https//ssl-tls (RFC5246) szabványt vagy bármely rákövetkező szabványt kell alkalmazni;”.

16. A 6.2.3. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.2.3. a független gazdasági szereplők és a gyártók kölcsönös hitelesítésére az ISO/IEC 9594-8:2020 nemzetközi szabvány szerinti biztonsági tanúsítványokat kell alkalmazni;”.

17. A 6.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6.4. A vezérlőegységek átprogramozását, a változatok kódolását és a cserealkatrészek aktiválását nem jogvédett hardver használatával, az alábbi szabványok valamelyike szerint kell végezni:

a) ISO 22900:2 nemzetközi szabvány;

b) SAE J2534-1;

c) SAE J2534-2;

d) TMC RP1210B;

e) SOVD ISO/DIS 17978-1 szabvány.

Amennyiben ezt Ethernet használatával végzik, a vezérlőegységek átprogramozását, a változatok kódolását és a cserealkatrészek aktiválását vagy az ISO 22900-2, vagy a J2534-2 szabvány szerint kell elvégezni.

A gyártóspecifikus alkalmazás és az ISO 22900-2, az SAE J2534-1 vagy az SAE J2534-2 vagy a TMC RP1210B nemzetközi szabványnak megfelelő járműkommunikációs interfészek (VCI) kompatibilitásának igazolására a gyártónak vagy fel kell kínálnia az egyedi fejlesztésű VCI hitelesítését, vagy rendelkezésre kell bocsátania a szükséges információkat és bérbe kell adnia az esetleges speciális hardvert, amellyel a VCI gyártója maga el tudja végezni a hitelesítést.

A gyártó észszerű és arányos díjakat számíthat fel a hitelesítésért, illetve az információkért és hardverért. Ezeket a díjakat úgy kell megállapítani, hogy ne rettentsenek el sem a hitelesítés, sem az információk és hardverek használatától."

18. A szöveg a következő 6.4a. ponttal egészül ki:

„6.4a. 2026. december 23-tól/-től a járműgyártó a diagnosztikai eszközök független gyártóinak rendelkezésére bocsátja az alábbi szoftverek vagy információk bármelyikét az olyan járműtípusokra vonatkozóan, amelyekre a típusbizonyítványt első alkalommal 2020. szeptember 1-jét követően adták ki:

a) szoftver- vagy webszolgáltatási interfészek a diagnosztikai eszközök független gyártói számára azok integrálásához, amelyek lehetővé teszik a változatok kódolását, egy eredeti cserealkatrész (ideértve a [járműgyártó által meghatározott] szoftver- és hardverkompatibilis újragyártott vagy újrafelhasznált alkatrészeket) vagy egy járműgyártó által engedélyezett cserealkatrész hozzárendelését a járműhöz, valamint a vezérlőegységek átprogramozását a jármű eredeti berendezésének szoftverével a járműgyártó utasításainak megfelelően; vagy

b) az ahhoz szükséges információk, folyamatok és erőforrások, hogy a diagnosztikai eszközök független gyártójának független diagnosztikai eszközében el lehessen végezni a változatok kódolását és az átprogramozást.

Az e pont első mondatában meghatározott időponttól eltérve azonban a járműgyártónak a fenti a) és b) pontban említett szoftvert vagy információkat a következő időpontokat figyelembe véve kell rendelkezésre bocsátania:

i. 2027. június 23-tól/-től azon járművekre vonatkozóan, amelyek típusjóváhagyását első alkalommal 2020. szeptember 1. után, de 2022. július 6. előtt adták meg;

ii. 2028. június 23-tól/-től a szoftverfrissítéseket magukban foglaló vagy azoktól függő műveletek esetében."

19. A szöveg a következő 6.4b. ponttal egészül ki:

„6.4b. Addig, amíg a járműgyártó rendelkezésre nem bocsátja a 6.4a. pontban említett járműtípusra vonatkozó szoftvert vagy információkat, valamint az ezen időpontot követő kétéves időszakban ugyanazok a díjak és fizetési feltételek vonatkoznak a járműgyártó diagnosztikai hardverének és diagnosztikai szoftverének a 4. függelék 1.2. pontjában említett távoli szolgáltatók általi, átprogramozás és változatok kódolása vagy alkatrész-aktiválás céljából történő használatára, mint a független javítók általi használatra, függetlenül attól, hogy a diagnosztikai eszközöket távolról használják-e.

A járműgyártónak továbbá meg kell osztania az érdekelt diagnosztikaieszköz-gyártókkal a következő információkat, amint azok rendelkezésre állnak:

a) az érintett járműgyártó és a diagnosztikaieszköz-gyártók rendszerei közötti API létrehozásához szükséges információk:

i. legkésőbb 2027. június 23-ig a szoftverfrissítéseket magukban foglaló vagy azoktól függő műveletek esetében; valamint

ii. legkésőbb 2026. szeptember 23-ig az egyéb műveletek esetében; vagy

iii. legkésőbb 2026. december 23-ig azon járművek tekintetében, amelyek típusjóváhagyását első alkalommal 2022. július 6. előtt adták meg;

b) a frissítés működésének és a hardverrel való interakció ellenőrzéséhez szükséges információk legkésőbb 2027. december 23-ig a szoftverfrissítéseket magukban foglaló vagy azoktól függő műveletek esetében."

20. A szöveg a következő 6.4c. ponttal egészül ki:

„6.4c. Az alkotóelemek, önálló műszaki egységek, alkatrészek és tartozékok szétkapcsolását – kivéve azokat, amelyeket eredetileg arra terveztek, hogy ne kapcsolják szét őket – az e pontban meghatározott eljárással összhangban kell elvégezni. Erre a folyamatra az e pontban említetteken kívül semmilyen más feltétel nem vonatkozik.

A gyártónak eljárást kell bevezetnie az alkotóelemek, önálló műszaki egységek, alkatrészek és tartozékok szétkapcsolására. A járműgyártó által az újrafelhasznált alkotóelemek, önálló műszaki egységek, alkatrészek vagy tartozékok beépítése céljából meghatározott folyamatok magukban foglalhatják azt a követelményt, hogy meg kell adni az érintett alkotóelem, önálló műszaki egység, alkatrész vagy tartozék egyedi azonosítóját (beleértve adott esetben az egység sorozatszámát is) és a jármű-azonosító számot (VIN), továbbá hogy meg kell szerezni a jármű tulajdonosának vagy lízingbe vevőjének beleegyezését, amennyiben ezek a szereplők azonosíthatók. Amennyiben a beleegyezés is szükséges, azt az alkatrész kiszerelését követően is be lehet szerezni.

Ha egy elhasználódott vagy meghibásodott alkotóelemet, önálló műszaki egységet, alkatrészt vagy tartozékot ipari folyamatban történő újragyártás céljából helyreállítanak, hogy megfeleljen eredeti specifikációjának, az eredeti jármű jármű-azonosító száma (VIN) nem szükséges az eredeti járműtől való szétkapcsoláshoz. Ebben az esetben előírható az alkotóelem egyedi azonosítója és a jármű tulajdonosának vagy lízingbe vevőjének beleegyezése, amennyiben ezek a szereplők azonosíthatók.

A 4. függelékben meghatározott követelményekkel összhangban hitelesített valamennyi független gazdasági szereplőnek, beleértve az újragyártókat és a felújítókat is, egyenlő hozzáféréssel kell rendelkeznie ezekhez a folyamatokhoz.

Amennyiben a járműgyártó szétkapcsolási folyamatát annak külső platformján kell elvégezni, az említett gazdasági szereplők hitelesítése céljából azokat a hitelesítő adatokat is el kell fogadni, amelyeket a 4. függelék 9.2. pontjával összhangban adtak ki, vagy amelyeket a járműgyártó járműjavítási és -karbantartási információkat tartalmazó weboldalához való hozzáféréshez használnak.”

21. A 7.2. és a 7.3. pontot el kell hagyni.

22. A 7.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.4. A jóváhagyó hatóság a jármű OBD-információihoz, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférésre vonatkozó, kitöltött tanúsítvány alapján feltételezheti, hogy a gyártó a jármű OBD-információihoz és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférés tekintetében megtette a megfelelő szervezési és eljárási intézkedéseket, amennyiben nem érkezett ezzel kapcsolatos panasz.”

23. A szöveg a következő 7.5. ponttal egészül ki:

„7.5. A jármű OBD-információit, valamint a járműjavítási és -karbantartási információkat legkésőbb a jármű forgalomba hozatalának napján a független gazdasági szereplők rendelkezésére kell bocsátani.”

24. A 2. függelék 3. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„3. Diagnosztikai eszközök gyártásához szükséges információk

A többféle gyártmánnyal foglalkozó javítók általános diagnosztikai eszközökkel való ellátásának megkönnyítése érdekében a járműgyártónak rendelkezésre kell bocsátania a 3.1., a 3.2. és a 3.3. pontban meghatározott információkat. Az információknak tartalmazniuk kell a diagnosztikai eszközök minden funkcióját, valamint a javítási információkra és a hibaelhárítási utasításokra mutató valamennyi hivatkozást. Az információkhoz való hozzáférés méltányos díj megfizetéséhez kötheto.”

25. A 3. függelék a következőképpen módosul:

a) A 2. pont az alábbi 2.1.14. és 2.1.15. ponttal egészül ki:

„2.1.14. »Távoli szolgáltató«

»Távoli szolgáltató«: olyan szolgáltató, amely a független gazdasági szereplő számára a SERMI-vel kapcsolatos tevékenységei keretében nyújtott szolgáltatásként távolról végzi egy jármű esetében az alkatrészek és tartozékok programozását, felszerelését vagy aktiválását.

2.1.15. »A távoli szolgáltató alkalmazottja«

»A távoli szolgáltató alkalmazottja«: egy jóváhagyott távoli szolgáltató olyan alkalmazottja, aki a megfelelőségértékelő szervezet engedélyével hozzáférést fog kapni a biztonsági vonatkozású járműjavítási és -karbantartási információkhoz.”

b) A 3. pont harmadik és negyedik bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A biztonsági vonatkozású járműjavítási és -karbantartási információkhoz hozzáférni kívánó független gazdasági szereplőnek jóváhagyási ellenőrzési tanúsítványt kell szereznie valamelyik akkreditált megfelelőségértékelő szervezettől.

A független gazdasági szereplő biztonsági vonatkozású járműjavítási és -karbantartási információk kezelésével megbízott alkalmazottjainak engedélyezési ellenőrzési tanúsítványt kell szerezniük valamelyik akkreditált megfelelőségértékelő szervezettől.”

c) A 4.1.1. pont az alábbi f) ponttal egészül ki:

„f) A SERMI listát vezet a jóváhagyott értelmezésekről, amely kizárólag a rendszer értelmezése céljából használható.”

d) A szöveg a következő 4.4.2. ponttal egészül ki:

„4.4.2. A távoli szolgáltatókra a 4.4.1. pontban meghatározott feladatok és követelmények vonatkoznak.”

e) A szöveg a következő 4.5.2. ponttal egészül ki:

„4.5.2. A távoli szolgáltatók alkalmazottjaira a 4.5.1. pontban meghatározott feladatok és követelmények vonatkoznak.”

26. A szöveg a következő 4. függelékkel egészül ki:

„*4. függelék*

A jármű OBD-információihoz való hozzáférés feltételei és eljárása

1. Hatály

1.1. Ez a függelék leírja, hogy a gyártó kizárólag mely feltételeket szabhatja meg, valamint kizárólag mely eljárásokat alkalmazhatja, vagy mely eljárások alkalmazását kérheti más felektől, miközben végrehajtja a fedélzeti diagnosztikai információkhoz való, az e melléklet 2.9. pontjának a) és b) alpontjában említett hozzáférésre vonatkozó biztonsági intézkedéseket.

1.2. Az e függelékben a független gazdasági szereplőkre vagy a gyártó hivatalos partnereire, márkakereskedőire és javítóira, valamint a javítási és karbantartási célból eljáró járműgyártókra való hivatkozásokba minden, a nevükben eljáró személy vagy gazdasági szereplő is beleértendő, például azok a szolgáltatók is, amelyek a független gazdasági szereplőnek nyújtott szolgáltatásként alkatrészek és tartozékok programozását, felszerelését vagy aktiválását végzik a jármű esetében (távoli szolgáltatók).

2. A gyártó kötelezettségei

2.1. A járműgyártó felelős annak biztosításáért, hogy az e függelékben említett eljárások alkalmazásához szükséges valamennyi műszaki előfeltétel teljesüljön, így a hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatokat, például tanúsítványokat vagy szoftvertokeneket, valamint a diagnosztikai eszközök gyártóival kötött szükséges megállapodásokat illetően is.

2.2. A járműgyártónak igazolnia kell a jóváhagyó hatóság előtt, hogy a járművet úgy tervezték, hogy lehetővé tegye az OBD-információkhoz való hozzáférést e függelék követelményeinek megfelelően, több márkához használható diagnosztikai eszközökkel.

2.3. A járműgyártónak rendelkezésre kell bocsátania az e függelék 11. pontjában említett információkat a diagnosztikai eszközök gyártói számára.

2.4. A járműgyártónak biztosítania kell, hogy az e melléklet 2.9. pontja szerinti hozzáférés lehetővé tételére használt szervere ugyanolyan terjedelemben és megkülönböztetésmentes módon biztosítsa a független gazdasági szereplők számára az információs rendszer rendelkezésre állását és teljesítményét, mint ahogyan teszi ezt a járműgyártó hivatalos partnerei, márkakereskedői és javítói számára, illetve az e szervert ugyanerre e célra használó járműgyártó számára.

A járműgyártónak gondoskodnia kell arról, hogy az e melléklet 2.9. pontja szerinti hozzáférés lehetővé tételére használt szerverek megszakítás nélkül hozzáférhetők legyenek, kivéve azokat a járműgyártó által nem befolyásolható, kivételes és előre nem látható körülményeket, amelyek nem tulajdoníthatók a gyártó gondatlanságának, vagy amelyek az információs rendszer karbantartásához szükségesek. Karbantartás esetén a szerver elérhetetlenségének időtartama nem haladhatja meg a gyártó által az e melléklet 2.9. pontjában említett célokból történő hozzáférés lehetővé tételére használt bármely más szerver karbantartásának időtartamát. A tervezett karbantartásról kellő időben, előre tájékoztatni kell a diagnosztikai eszközök gyártóit.

A járműgyártónak a jóváhagyó hatóság kérésére éves statisztikai információkat kell rendelkezésre bocsátania a szerverek rendelkezésre állásáról. A szerver elérhetetlenségét a járműgyártó köteles haladéktalanul bejelenteni a 12. pontban meghatározott OBD-fórumnak.

2.5. Hacsak nem rendelkezik ez a rendelet kifejezetten másként, a járműgyártó nem korlátozhatja az OBD-információkhoz való hozzáférést az e függelékben megállapított korlátokon túl. A járműgyártó emellett nem korlátozhatja a független gazdasági szereplők hozzáférését az OBD-információkhoz annál nagyobb mértékben, mint amelyet a hivatalos partnereivel, márkakereskedőivel és javítóival szemben, illetve az OBD-információkhoz javítási és karbantartási célból hozzáférő járműgyártóval szemben alkalmaz.

2.6. A járműgyártónak biztosítania kell, hogy az általa végrehajtott kiberbiztonsági intézkedések – beleértve a 6.2. pontban említett kompatibilitási követelményeket is – ne korlátozzák vagy akadályozzák az e függelék szerinti OBD-információkhoz való hozzáférést azon a mértéken túl, mint amely az (EU) 2019/2144 rendelet 4. cikke (5) bekezdése d) pontjának és II. melléklete D4. sorának való megfeleléshez szükséges, és arányban áll azzal. Ezek az intézkedések akkor alkalmazhatók a jövőbeli kockázatok és fenyegetések kezelésére, ha a járműgyártó bizonyítani tudja azok hatását és bekövetkezésük valószínűségét.

2.7. A járműgyártó által a kibocsátásmanipulálás és a kilométer-számlálóval való visszaélés megelőzése érdekében végrehajtott intézkedések nem korlátozhatják vagy akadályozhatják az OBD-információkhoz való hozzáférést azon a mértéken túl, mint amely az (EU) 2024/1257 európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 4. cikke (7) és (8) bekezdésének való megfeleléshez szükséges, és arányban áll azzal.

3. Hitelesítés

3.1. A járműgyártó a hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatok kiadásának feltételeként előírhatja a diagnosztikai eszköz gyártójának és az alkalmazott diagnosztikai eszköznek a hitelesítését, kivéve a következő javítási és karbantartási műveletek esetét:

a) a diagnosztikai hibakódok leolvasása;

b) a jármű-azonosító szám leolvasása;

c) adatleolvasás és diagnosztikai hibakódok törlése, amennyiben az (EU) 2017/1151 rendelet vagy az (EU) 2024/1257 rendelet általános célú kiolvasó vagy OBD-kiolvasó használatával korlátlan hozzáférést ír elő; vagy a 49. számú ENSZ-előírás, a 83. számú ENSZ-előírás (**), a 168. számú ENSZ-előírás (***) vagy a 154. számú ENSZ-előírás így rendelkezik.

3.2. Amennyiben az OBD-információkhoz való hozzáférés a járművön végzett változtatásokkal jár, a járműgyártó a hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatok kiadásának feltételeként kérheti a gazdasági szereplő hitelesítését. Az ellenőrzési célokra használt eszközök esetében, amennyiben az adatokat emberi beavatkozás nélkül csak leolvassák és autonóm módon jelentik a diagnosztikai eszközök gyártói szerverének, a járműgyártó nem követelheti meg a gazdasági szereplő hitelesítését.

3.3. Amennyiben az OBD-információkhoz való hozzáférés a jármű szoftverének vagy konfigurációjának/paramétereinek olyan megváltoztatásával jár, amely a jármű szoftverkódjának átprogramozását igényli, ezzel a jármű rendeltetésszerű viselkedésének megváltozását eredményezi, valamint a javítási és karbantartási műveleten túl is fennáll, és így azt csak egy egyenértékű művelet végrehajtásával lehet visszafordítani vagy felülírni, a járműgyártó kérheti az OBD-információkhoz hozzáférni kívánó gazdasági szereplő alkalmazottjának hitelesítését, kivéve, ha a diagnosztikai eszköz gyártója tanúsítja a járműgyártó előtt, hogy a gazdasági szereplő a hozzáférést kérő alkalmazottak egyértelmű azonosítását lehetővé tévő rendszerrel rendelkezik, amit egy, az adatlekérés előtt legfeljebb 3 évvel elvégzett független ellenőrzés eredménye is alátámaszt.

3.4. A 3.2. pontban említett hozzáférési esetek olyan javítási és karbantartási műveleteket foglalnak magukban, mint a működtetők funkcionalitásának ellenőrzése és a funkcionális vizsgálati rutinok, a diagnosztikai hibakódok törlése, a szervizlámpák visszaállítása, az adaptív tanulási paraméterek visszaállítása, valamint az alkatrészek cseréje, beleértve a nem intelligens alkotóelemek inicializálását és az adatok azonosítónkénti leolvasását, kivéve, ha a berendezéseket az ISO 20730-3 szabvány B. mellékletében meghatározott értékekhez hasonló értékekkel használják az időszakos műszaki vizsgálat céljára, feltéve, hogy ezek az értékek rendelkezésre állnak a járműben.

3.5. A 3.2. pontban említett hozzáférési esetek közé tartozik a kalibrálás, amely a jármű szoftver- és hardverparamétereinek a jármű gyártója által előírt beállítására vagy összehangolására irányuló folyamatként értendő, a változatok kódolása és a jármű szoftverének módosítása nélkül.

3.6. A 3.1–3.3. pontban említett hitelesítés céljából a járműgyártó megkövetelheti az OBD-információkhoz való hozzáféréshez használt eszköz gyártójától, hogy tanúsítsa a járműgyártó előtt a következőket:

a) a diagnosztikai eszköz azonosító adatai;

b) amennyiben az OBD-információkhoz való hozzáférés a járművön végzett változtatásokkal jár, amint a 3.2. pont leírja, a diagnosztikai eszköz azonosítója és a gazdasági szereplő álnevesített azonosítója, valamint a gazdasági szereplő megfelelése a 8.1. pontban említett engedélyezési követelményeknek;

c) amennyiben az OBD-információkhoz való hozzáférés a jármű szoftverének vagy konfigurációjának/paramétereinek olyan megváltoztatásával jár, amely a jármű szoftverkódjának átprogramozását igényli, ezzel a jármű rendeltetésszerű viselkedésének megváltozását eredményezi, valamint a javítási és karbantartási műveleten túl is fennáll, és így azt csak egy egyenértékű művelet végrehajtásával lehet visszafordítani vagy felülírni, amint azt a 3.3. pont említi, a gazdasági szereplő alkalmazottjának álnevesített azonosítója, valamint a gazdasági szereplő alkalmazottjának megfelelése a 8.2. pontban említett engedélyezési követelményeknek.

3.7. A 3.6. pont b) és c) alpontjában említett esetekben a gazdasági szereplő és adott esetben a gazdasági szereplő alkalmazottjának személyazonosságát, valamint a 8.1. és 8.2. pontban említett engedélyezési követelményeknek való megfelelésüket az OBD-információkhoz való hozzáféréshez használt vagy a 9.2. pontban említett engedélyezési tanúsítvány alapján meghatározott diagnosztikai eszköz gyártójának ellenőriznie kell.

3.8. A járműgyártó nem számíthat fel díjat a X. melléklet 2.9. pontja szerinti hozzáférés lehetővé tételéért. A járműgyártó azonban a 2.9. pont c) alpontjában említett, távoli hozzáférést biztosító struktúra használatáért indokolt és arányos díjakat számíthat fel.

4. Csatlakozási követelmények

4.1. A 3.1. pont a)–c) alpontjában említett hozzáférési esetek kivételével a járműgyártó a hitelesítő adatok fogadásához egyszeri online csatlakozást kérhet a diagnosztikai eszköztől a diagnosztikai eszköz gyártójának szerverén keresztül a járműgyártó szerveréhez. A hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatok rendelkezésre bocsátását követően azonban már nem lehet előírni az online csatlakozást a hozzáféréshez.

4.2. Amennyiben az OBD-információkhoz való hozzáférés a jármű szoftverének vagy konfigurációjának vagy paramétereinek olyan megváltoztatásával jár, amely a jármű szoftverkódjának átprogramozását igényli, ezzel a jármű rendeltetésszerű viselkedésének megváltozását eredményezi, valamint a javítási és karbantartási műveleten túl is fennáll, és így azt csak egy egyenértékű művelet végrehajtásával lehet visszafordítani vagy felülírni, a járműgyártó a javítás elvégzésekor folyamatos online kapcsolatot kérhet a diagnosztikai eszköztől a diagnosztikai eszköz gyártójának szerveréhez, valamint a diagnosztikai eszköz gyártójától a járműgyártó szerveréhez.

4.3. A 4.2. pontban említett hozzáférési esetek a következőkre terjednek ki:

a) javítási és karbantartási műveletek, például cserealkatrész beállítása és a fogyasztói preferenciák rögzítése, egy elektronikus vezérlőegység (ECU) azonosítása és változatkódolás, egy elektronikus vezérlőegység és egy alkotóelem inicializálása, változatkódolás meglévő alkotóelemek cseréje esetén, változatkódolás új alkotóelem hozzáadása esetén;

b) az 5.5. pontban említett javítási és karbantartási műveletek.

4.4. A 4.2. pontban említett hozzáférési esetek nem foglalják magukban a 3.4. és 3.5. pontban felsorolt javítási és karbantartási műveleteket.

4.5. A 4.4. ponttól eltérve azonban a 4.2. pontban említett hozzáférési esetek magukban foglalják a 3.5. pontban említett javítási és karbantartási műveleteket is, amennyiben szabályozási követelmények hatálya alá tartozó kalibrálási értékek hitelesítésére van szükség, vagy ha a kalibrálás nem végezhető el az egyes alkotóelemekre vagy önálló műszaki egységekre vonatkozó egyedi adatok nélkül, amelyeket a javítási folyamat elvégzéséhez szükséges és a gyártó szerveréről egy változatkódolási folyamat részeként hívtak le.

5. Nyomonkövethetőségi követelmények

5.1. A 3.1. pont a)–c) alpontjában említett hozzáférési esetek kivételével a járműgyártó megkövetelheti a diagnosztikai eszköz gyártójától, hogy gyűjtse össze és tárolja a járművek jármű-azonosító számait és a diagnosztikai eszközök egyedi azonosítóit.

5.2. Amennyiben az OBD-információkhoz való hozzáférés a járművön végzett változtatásokkal jár, a járműgyártó megkövetelheti a diagnosztikai eszköz gyártójától, hogy gyűjtse és tárolja az információkat (pl. szervizazonosító és alfunkció) az összes elvégzett diagnosztikai feladatról, a használt paraméterekről/attribútumokról, valamint az UTC-dátumokról és időbélyegzőkről a járművel való minden egyes interakció esetében.

5.3. Az 5.2. pontban említett hozzáférési esetek magukban foglalják a 3.4., 3.5., 4.3. és 4.5. pontban felsorolt javítási és karbantartási műveleteket.

5.4. Amennyiben az OBD-információkhoz való hozzáférés a jármű szoftverének vagy konfigurációjának/paramétereinek olyan megváltoztatásával jár, amely a jármű szoftverkódjának átprogramozását igényli, ezzel a jármű rendeltetésszerű viselkedésének megváltozását eredményezi, valamint a javítási és karbantartási műveleten túl is fennáll, és így azt csak egy egyenértékű művelet végrehajtásával lehet visszafordítani vagy felülírni, a járműgyártó megkövetelheti a diagnosztikai eszköz gyártójától, hogy gyűjtse össze és nyújtsa be a járműhálózat topológiai ellenőrzésének eredményeit, a jármű kezdeti (a csatlakozás időpontjában mutatott) állapotát, ideértve a járműbe beépített valamennyi elektronikus vezérlőegység hardver-/szoftververzióját, az összes modulkölcsönhatás és a lefuttatott rutinok (pl. visszaadási paraméterek) eredményeit, valamint a jármű javítás utáni végső állapotfelmérésének eredményeit.

5.5. Az 5.4. pontban említett hozzáférési esetek magukban foglalják azokat a javítási és karbantartási műveleteket, amelyek során egy eredeti cserealkatrészt (ideértve a [járműgyártó által meghatározott] szoftver- és hardverkompatibilis újragyártott vagy újrafelhasznált alkatrészeket) vagy egy járműgyártó által engedélyezett cserealkatrészt független diagnosztikai eszköz használatával hozzárendelnek egy járműhöz, és egy modult átprogramoznak a jármű eredeti berendezésének szoftverével vagy programozószoftverével a járműgyártó utasításaival összhangban. Idetartoznak azok az esetek is, amikor egy alkatrészt lekapcsolnak vagy törölnek a járműről.

5.6. Az 5.4. pontban említett hozzáférési esetek nem foglalják magukban a 3.4., 3.5., 4.3. és 4.5. pontban felsorolt javítási és karbantartási műveleteket.

6. A diagnosztikai eszközökre vonatkozó kiberbiztonsági követelmények

6.1. A 3.1. pont a)–c) alpontjában említett hozzáférési esetek kivételével a járműgyártó megkövetelheti, hogy az OBD-információkhoz való hozzáféréshez használt diagnosztikai eszköz feleljen meg az (EU) 2024/2847 európai parlamenti és tanácsi rendelet (****) idevágó követelményeinek, a diagnosztikai eszköz gyártója pedig feleljen meg vagy TISAX információbiztonsági követelményrendszernek, mégpedig a járműgyártó által a 2.5. pontnak megfelelően meghatározott szinten, vagy az ISO 27001 szabványnak.

6.2. Amennyiben az OBD-információkhoz való hozzáférés a járművön végzett, a 3.2. pontban említett változtatásokkal jár, a járműgyártó kérheti, hogy az OBD-információkhoz való hozzáféréshez használt diagnosztikai eszköz és a diagnosztikai eszköz gyártója feleljen meg a járműgyártó biztonsági intézkedésekre vonatkozó követelményeinek.

6.3. A járműgyártó biztonsági intézkedésekre vonatkozó követelményei nem haladhatják meg a járműgyártó saját diagnosztikai eszközére, eszközbeszállítóira és saját szervezetére vonatkozó követelményeket, és azokat megkülönböztetésmentesen kell alkalmazni.

6.4. A járműgyártó megkövetelheti a diagnosztikai eszköz gyártójától annak vizsgálatokkal történő ellenőrzését, hogy a diagnosztikai eszköz megfelel-e a meghatározott követelményeknek. Egy szolgáltatási szintre vonatkozó megállapodással biztosítani kell, hogy az elvégzett vizsgálatok eredményeinek járműgyártó általi ellenőrzése időben megtörténjen. Amennyiben nem nyer megerősítést, hogy a diagnosztikai eszköz gyártója megfelel e pont követelményeinek, a járműgyártónak egyértelműen közölnie kell a meg nem felelés okait, valamint azokat az intézkedéseket, amelyeket a diagnosztikai eszköz gyártójának végre kell hajtani.

6.5. A 6.2. pontban említett hozzáférési esetek magukban foglalják a 3.4. és 3.5. pontban felsorolt javítási és karbantartási műveleteket.

6.6. Amennyiben az OBD-információkhoz való hozzáférés a jármű szoftverének vagy konfigurációjának/paramétereinek olyan megváltoztatásával jár, amely a jármű szoftverkódjának átprogramozását igényli, ezzel a jármű rendeltetésszerű viselkedésének megváltozását eredményezi, valamint a javítási és karbantartási műveleten túl is fennáll, és így azt csak egy egyenértékű művelet végrehajtásával lehet visszafordítani vagy felülírni, a járműgyártó megkövetelheti, hogy az OBD-információkhoz való hozzáféréshez használt diagnosztikai eszköz és a diagnosztikai eszköz gyártója feleljen meg a járműgyártó szoftverfrissítési irányítási rendszerében (lásd a 156. számú ENSZ-előírásban (*****) található meghatározást) foglalt idevágó követelményeknek. Az említett követelmények nem haladhatják meg a járműgyártó saját diagnosztikai eszközére, eszközbeszállítóira és saját szervezetére vonatkozó követelményeket, és azokat megkülönböztetésmentesen kell alkalmazni.

6.7. A 6.6. pontban említett hozzáférési esetek magukban foglalják a 4.3., 4.5. és 5.5. pontban felsorolt javítási és karbantartási műveleteket, viszont a 3.4. és 3.5. pontban felsoroltakat nem.

7. A hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatok

7.1. Amennyiben a 3., a 4. és a 6. pontban említett valamennyi feltétel teljesül, a járműgyártó haladéktalanul a diagnosztikai eszköz gyártójának rendelkezésére bocsátja a kért OBD-információkhoz való hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatokat.

7.2. A hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatok jármű-azonosító számhoz (VIN) kötöttek lehetnek.

7.3. A hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatok a rendelkezésre bocsátást követően legalább 30 napig érvényesek.

7.4. Amennyiben az OBD-információkhoz való hozzáférés a járművön végzett változtatással jár, a jármű gyártója 24 órára korlátozhatja a hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatok érvényességét.

7.5. A 7.4. pontban említett hozzáférési esetek magukban foglalják a 3.4., 3.5., 4.3., 4.5. és 5.5. pontban felsorolt javítási és karbantartási műveleteket.

8. Engedélyezési kritériumok és engedélyezési tanúsítvány

8.1. A 3.2. pontban említett esetekben a járműgyártó megtagadhatja a hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatok kiadását, ha az OBD-információkhoz való hozzáférésre használt diagnosztikai eszköz gyártója nem tanúsítja, hogy az OBD-információkhoz hozzáférést kérő gazdasági szereplő:

a) rendelkezik olyan felelősségbiztosítással, amelynek minimális összege testi sérülés esetén 1 millió EUR, vagyoni kár esetén pedig 0,5 millió EUR;

b) az e melléklet 6.3. pontjában említett jogszerű üzleti tevékenységet folytat a gépjárműiparban.

A járműgyártó az a) és b) pontban meghatározottakon kívül nem írhat elő egyéb feltételeket a hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatok kiadására vonatkozóan.

8.2. Az 5.4. pontban említett esetekben, amennyiben a járműgyártó megköveteli a gazdasági szereplő alkalmazottjának hitelesítését, és – kivéve, ha a diagnosztikai eszköz gyártója a 3.3. pontban meghatározott feltételeknek megfelelően igazolja a járműgyártó előtt, hogy a gazdasági szereplő rendelkezik a hozzáférést kérő alkalmazott egyértelmű azonosítását lehetővé tevő rendszerrel – a járműgyártó megtagadhatja a hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatok kiadását, ha az OBD-információkhoz való hozzáférésre használt diagnosztikai eszköz gyártója nem tanúsítja a 8.1. pontban említett feltételeken túlmenően, hogy az OBD-információkhoz hozzáférést kérő alkalmazott munkaszerződéssel rendelkezik az OBD-információkhoz hozzáférést kérő gazdasági szereplőnél, és hogy az érintett alkalmazott érvényes nemzeti személyazonosító igazolvánnyal vagy azzal egyenértékű okmánnyal rendelkezik.

8.3. Az e függelék szerinti hitelesítési eljárásra való jogosultság érdekében a diagnosztikai eszköz gyártójának a gazdasági szereplőkkel kötött szerződések általános feltételeiben vállalnia kell, hogy a független gazdasági szereplő kérésére a 8.1. és 8.2. pontban említett követelményeknek való megfelelés igazolására elfogadja az e függelék 9.2. pontjában említett, legkorábban 60 hónappal a hozzáférési kérelem benyújtása előtt kiállított tanúsítványt. Ha azonban a gazdasági szereplő nem kéri az ilyen tanúsítvány alapján történő hitelesítést, a diagnosztikai eszköz gyártója a hitelesítés céljára a saját folyamataival is ellenőrizheti a gazdasági szereplő vagy alkalmazottjának személyazonosságát és az engedélyezési kritériumoknak való megfelelést.

9. Megfelelőségértékelő szervezet és tanúsító központ

9.1. A 3.7. és 8.3. pontban említett tanúsítványokat a 3. függelék 2.1.6. pontjában említett tanúsító központ állítja ki a 3. függelék 4.2.2. pontjában említett megfelelőségértékelő szervezetnek a 9.2. pontban említett tényezőkre vonatkozó megállapításai alapján.

9.2. Az engedélyezési tanúsítványok tanúsító központ általi kiállítása céljából a megfelelőségértékelő szervezetnek:

a) meg kell felelnie a X. melléklet 3. függeléke 4.3.1. pontjának a), b), d), e), f), g), h), i), k), l), n) és p) alpontjában említett követelményeknek;

b) ellenőriznie kell és meg kell erősítenie a X. melléklet 3. függeléke 4.3.3. pontjának d) és g) alpontjában említett tényezőket. Az 5.4. pontban említett esetekben, amikor a járműgyártó a gazdasági szereplő alkalmazottjának hitelesítését kéri, az említett tényezőket a gazdasági szereplő alkalmazottjával összefüggésben kell ellenőrizni is megerősíteni.

9.3. A 9.1. pontban említett esetekben az engedélyezési tanúsítványok kiállítása céljából a tanúsító központnak:

a) meg kell felelnie a 3. függelék 4.6. pontjában foglalt követelményeknek;

b) minden szükséges információt meg kell adnia a diagnosztikai eszköz gyártójának ahhoz, hogy a tanúsítványokat beépíthessék diagnosztikai eszközeikbe.

10. A járműgyártó hozzáférése a gazdasági szereplőkre vonatkozó információkhoz

10.1. A járműgyártó kérésre hozzáférést kaphat a diagnosztikai eszköz gyártójától egy-egy egyedi javítási vagy karbantartási műveletre vonatkozóan az 5. pont szerint rögzített információkhoz, de csak akkor, ha ez az egyedi járművön végzett javítási vagy karbantartási munkával kapcsolatban az alábbi műveletekhez szükséges:

a) reagálás a járműhöz való hozzáféréssel való súlyos visszaélés megalapozott gyanújára;

b) vizsgálatok végzése termékfelelősségi vagy szavatossági igények esetén;

c) a kiberbiztonsági vagy jogellenes manipulálási események kivizsgálása és a jármű tulajdonosának vagy valamely hatóság kérdéseinek megválaszolása.

A b) és c) pontban említett esetekben ezeknek az információknak adott esetben tartalmazniuk kell a gazdasági szereplőre és/vagy alkalmazottaira vonatkozó információkat. Azokban az esetekben, amikor a diagnosztikai eszköz gyártója a tanúsító központ által kiadott tanúsítványra hagyatkozott a hitelesítéshez, az érintett megfelelőségértékelő szervezet értékeli a járműgyártó dokumentált kérését, és az alapján bocsátja rendelkezésre a szükséges információkat.

A járműgyártónak biztosítania kell, hogy az egyes javítási vagy karbantartási műveletekre vonatkozó információkat, amelyekhez az a)–c) pontban említett célokból hozzáfértek, semmilyen más célra ne használják fel.

10.2. A 10.1. pontban említett esetekben a diagnosztikai eszköz gyártója haladéktalanul tájékoztatja a független gazdasági szereplőt és adott esetben a független gazdasági szereplő alkalmazottját az egyes javítási vagy karbantartási műveletekre vagy a gazdasági szereplőre és/vagy alkalmazottaira vonatkozó információkhoz való hozzáférésről.

10.3. A 10.1. pont a) és c) alpontjában említett esetekben, és amennyiben ez a további visszaélések megelőzése vagy a kiberbiztonsági kockázat kezelése érdekében szükséges, és arányban áll a kockázatok mértékével, a járműgyártó ideiglenesen felfüggesztheti vagy korlátozhatja az érintett diagnosztikai eszközhöz való hozzáférést, vagy felkérheti a diagnosztikai eszköz érintett gyártóját, hogy hozzon azonnali intézkedéseket annak érdekében, hogy ideiglenesen korlátozza az érintett gazdasági szereplőnek, diagnosztikai eszköznek vagy alkalmazottnak a gyártó járműveire vonatkozó OBD-információkhoz való hozzáférését.

10.4. Kivételes esetekben, válaszul egy már bekövetkezett vagy küszöbön álló jelentős kiberbiztonsági eseményre a járműgyártó a lehető legrészletesebb szinten felfüggesztheti az OBD-információkhoz való hozzáférést, amennyiben ez szükséges az adott eseményre való reagáláshoz, és arányban áll azzal.

10.5. A 10.3. és 10.4. pontban említett esetekben a járműgyártó ezzel egyidejűleg értesíti a jóváhagyó hatóságot a felfüggesztésről, a felfüggesztés okaival és az összes bizonyítékkal együtt. A felfüggesztést vissza kell vonni, amint a váratlan esemény rendeződött, vagy ha a jóváhagyó hatóság erre kéri a járműgyártót.

A jóváhagyó hatóságnak az értesítés napjától számított 10 napon belül meg kell vizsgálnia a felfüggesztés okait, és ha a felfüggesztés nyilvánvalóan indokolatlan vagy aránytalan mértékű, fel kell szólítania a járműgyártót vagy a diagnosztikai eszköz érintett gyártóját a hozzáférés helyreállítására.

A jóváhagyó hatóság bármikor felkérheti a jármű gyártóját és a diagnosztikai eszköz érintett gyártóját a hozzáférés helyreállítására, ha úgy ítéli meg, hogy a felfüggesztés okai megszűntek.

11. A diagnosztikai eszközök gyártóinak nyújtandó információk

11.1. A járműgyártó járműjavítási és -karbantartási információs rendszerének a típusjóváhagyás időpontjában az alábbi a), b), c) és d) pontban meghatározottak szerint meg kell jelenítenie az arra vonatkozó elérhetőségi adatokat és eljárási információkat, hogy miként lehet beszerezni a diagnosztikai eszköz integrálására vonatkozó információkat:

a) elérhetőségi adatok műszaki és kereskedelmi célú kérdések esetén;

b) az integrálási folyamat leírása, beleértve az indikatív ütemtervet;

c) a diagnosztikai eszközök diagnosztikaieszköz-gyártó általi integrálásának általános feltételei;

d) az integrálással kapcsolatos szolgáltatások díjainak jegyzéke.

11.2. Ha erről titoktartási megállapodást kötnek, a járműgyártó kérésre a következő információkat bármely olyan független gazdasági szereplő rendelkezésére bocsátja, amely a járműgyártó által a 2.5. pontnak megfelelően meghatározott szinten megfelel a TISAX-nak, vagy megfelel az ISO 27001 szabványnak:

a) a biztonsági integrálásról szóló megállapodás mintája, amely egyértelműen feltünteti azokat a feltételeket, amelyeket a járműgyártónak a diagnosztikai eszközök gyártóival e tárgyban kötött valamennyi megállapodásába bele kell foglalnia,

b) a diagnosztikai eszköz biztonságos integrálására vonatkozó követelmények és folyamatok leírása, beleértve az indikatív ütemtervet is.

11.3. A jármű gyártójának a diagnosztikai eszköz integrálásáról szóló megállapodás megkötésekor a következő információkat kell megadnia és a következő szolgáltatásokat kell a diagnosztikai eszköz gyártójának rendelkezésére bocsátania:

a) a diagnosztikai eszköz biztonságos integrálására vonatkozó részletes és időben frissített követelmények, folyamatok és műszaki előírások, beleértve a biztonsági intézkedésekre vonatkozó követelményeket is;

b) a 2.3. pontban említett észszerű díjazás ellenében a biztonsági integráláshoz és a diagnosztikai eszközök ellenőrzéséhez nyújtott azonnali technikai támogatás.

11.4. A 11.3. pontban említett, a biztonsági intézkedésekre vonatkozó követelményekhez csatolni kell azok indokainak magyarázatát. Kivételes esetekben megengedett, hogy a járműgyártó részletes magyarázat nélkül csak a szükséges követelményeket adja meg, amennyiben:

a) a követelmény mögött meghúzódó konkrét célkitűzések nyilvánossá tétele védett információkat vagy üzleti titkokat sérthet, vagy

b) az indokolás közzététele nyomán fény derülne a szélesebb körű kiberbiztonsági stratégiára, amelyet a rendszer integritásának fenntartása érdekében bizalmasan kell kezelni.

11.5. A 11.1–11.3. pontban említett információkat a típusjóváhagyási kérelemmel együtt kell megadni.

12. OBD-fórum

12.1. A jármű-információkhoz való hozzáférés fóruma (OBD-fórum) felelős a következő eljárások végrehajtásának koordinálásáért és nyomon követéséért:

a) a független gazdasági szereplők hitelesítése és engedélyezése az e függelék 3. és 8. pontjában leírtak szerint, beleértve azokat az eljárásokat is, amelyeket a diagnosztikai eszközök gyártói az engedélyezési kritériumok ellenőrzésére használnak az e függelék 3. pontjában leírtak szerint;

b) az e függelék 7. pontjában leírt, a hozzáféréshez szükséges hitelesítő adatok kiállítása, beleértve a nyomonkövethetőségi és konnektivitási követelmények teljesítését is,

c) a hozzáféréssel és a hozzáférés felfüggesztésével vagy korlátozásával kapcsolatos információk közzététele az e függelék 10. pontjában leírtak szerint.

12.2. A fórum:

a) tanácsot ad a Bizottságnak e függelék végrehajtásával kapcsolatban;

b) tanácsot ad a jóváhagyó hatóságoknak az e függelék értelmezésével és végrehajtásával kapcsolatos vitákban;

c) tanácsot ad a járműgyártóknak, a diagnosztikai eszközök gyártóinak és a független gazdasági szereplőknek a következőkkel kapcsolatban:

i. a függelék értelmezése;

ii. a 12.1. pontban említett eljárások gyakorlati szempontjai;

iii. iránymutatás a 12.1. pontban említett eljárások végrehajtásával kapcsolatos viták rendezéséhez.

12.3. Az OBD-fórumban járműgyártók és a 12.1. szakaszban leírt eljárások és folyamatok végrehajtásában és használatában részt vevő független gazdasági szereplők képviseltetik magukat.

12.4. Az OBD-fórumnak abban a közös jogi és szervezeti struktúrában kell működnie, mint a 3. függelék 2.1.12. szakaszában említett »A biztonsági vonatkozású járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférés fóruma«."

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1257 rendelete (2024. április 24.) a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7), az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, továbbá a 715/2007/EK és az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, az 582/2011/EU bizottsági rendelet, az (EU) 2017/1151 bizottsági rendelet, az (EU) 2017/2400 bizottsági rendelet és az (EU) 2022/1362 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1257, 2024.5.8., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(**) Az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 83. számú előírása – Egységes rendelkezések járműveknek a motor tüzelőanyag-szükséglete szerinti szennyező anyag-kibocsátása tekintetében történő jóváhagyásáról (HL L 42., 2012.2.15., 1. o., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/83/oj/).

(***) 168. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a könnyű személy- és haszongépjárműveknek a kritikus kibocsátások tekintetében történő jóváhagyásáról [2024/211] (HL L, 2024/211, 2024.1.12., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

(****) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/2847 rendelete (2024. október 23.) a digitális elemeket tartalmazó termékekre vonatkozó horizontális kiberbiztonsági követelményekről, valamint a 168/2013/EU és az (EU) 2019/1020 rendelet, és az (EU) 2020/1828 irányelv módosításáról (a kiberrezilienciáról szóló rendelet) (HL L, 2024/2847, 2024.11.20., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2847/oj).

(*****) 156. számú ENSZ-előírás – Egységes rendelkezések a járműveknek a szoftverfrissítés és a szoftverfrissítési irányítási rendszer tekintetében történő jóváhagyásáról [2021/388] (HL L 82., 2021.3.9., 60. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/388/oj).