REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2026/699 DA COMISSÃO

de 23 de março de 2026

que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito ao acesso normalizado às informações do sistema de diagnóstico a bordo e às informações relativas à reparação e manutenção de veículos, bem como aos requisitos e procedimentos para o acesso seguro às informações do sistema de diagnóstico a bordo

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE ([1]), nomeadamente o artigo 61.º, n.º 11,

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (UE) 2018/858 exige que os fabricantes de veículos disponibilizem aos operadores independentes um acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório às informações do sistema de diagnóstico a bordo do veículo (OBD), aos equipamentos de diagnóstico e outros, aos instrumentos, incluindo as referências completas e os descarregamentos disponíveis do suporte lógico (*software*) aplicável, e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos.

(2) O artigo 4.º, n.º 5, alínea d), do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]) («regras da União em matéria de cibersegurança») estabelece que os fabricantes devem cumprir os requisitos aplicáveis em matéria de proteção dos veículos contra cibernéticos. Os requisitos técnicos e os procedimentos de ensaio adotados para o efeito remetem para os requisitos do Regulamento n.º 155 da ONU ([3]).

(3) Nos termos do Regulamento n.º 155 da ONU, os requisitos técnicos e os procedimentos de ensaio nele previstos não prejudicam, no entanto, a legislação da União que rege o acesso das partes autorizadas ao veículo, aos seus dados, funções e recursos e as condições desse acesso:

(4) O Regulamento (UE) 2018/858 opõe-se a que um fabricante de veículos subordine o acesso dos operadores independentes às informações sobre a reparação e a manutenção dos veículos, bem como às informações do sistema OBD, incluindo o acesso de escrita a estas informações, a condições diferentes das nele previstas, como as motivadas pela cibersegurança.

([1]) JO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj.

([2]) Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([3]) Regulamento n.º 155 da ONU — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos no que diz respeito à cibersegurança e ao sistema de gestão da cibersegurança [2021/387] (JO L 82 de 9.3.2021, p. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj).

(5) O quadro jurídico da União que rege as medidas de cibersegurança a aplicar no acesso às informações do sistema OBD dos veículos não está completo. As regras da União em matéria de cibersegurança exigem que os fabricantes protejam os veículos contra ciberataques, mas limitam o efeito dos requisitos técnicos que especificam as medidas aplicáveis em matéria de acesso aos dados dos veículos. Por outro lado, as regras relativas ao acesso às informações do sistema OBD dos veículos não têm suficientemente em conta a cibersegurança. Consequentemente, os fabricantes de veículos enfrentam importantes restrições jurídicas que os impedem de aplicar medidas eficazes de proteção do veículo contra ciberataques relacionados com o acesso às informações do sistema OBD dos veículos.

(6) Por conseguinte, é necessário assegurar que os fabricantes de automóveis sejam autorizados a aplicar medidas de cibersegurança eficazes e proporcionadas, facultando simultaneamente o acesso às informações do sistema OBD.

(7) O aumento das ameaças à cibersegurança e a adoção conexa das regras da União que exigem que os fabricantes de veículos protejam os veículos contra ciberataques constituem desenvolvimentos técnicos e regulamentares que justificam essas alterações ao anexo X.

(8) A fim de permitir aos fabricantes fazer face a essas ameaças, mantendo simultaneamente o acesso efetivo dos operadores independentes às informações do sistema OBD dos veículos, o Regulamento (UE) 2018/858 deve conter as condições e os procedimentos que os fabricantes de veículos estão autorizados a aplicar para garantir o acesso seguro dos operadores independentes às informações do sistema OBD.

(9) Em função da natureza e das consequências do acesso pretendido, os fabricantes de veículos devem ser autorizados a exigir que os fabricantes de ferramentas de diagnóstico utilizadas para aceder às informações do sistema OBD autentiquem a ferramenta e o operador independente que solicita acesso ou o seu trabalhador e que assegurem a rastreabilidade através do registo e armazenamento das informações pertinentes sobre esse acesso. Devem também ser autorizados, em casos específicos, a exigir a ligação ao servidor do fabricante do veículo.

(10) A fim de proteger a igualdade das condições de concorrência, as informações sobre os operadores independentes que solicitam acesso às informações do sistema OBD do veículo devem ser pseudonimizadas.

(11) A fim de permitir aos fabricantes de veículos gerir as dependências, conforme exigido pelas regras aplicáveis em matéria de cibersegurança dos veículos, devem ser autorizados a verificar se as ferramentas de diagnóstico e os seus fabricantes cumprem as normas de cibersegurança e as aplicações em matéria de segurança pertinentes.

(12) Em caso de incidentes de cibersegurança, utilização abusiva grave ou incidentes que envolvam a responsabilidade do fabricante do veículo, os fabricantes de veículos devem poder obter informações sobre casos específicos de acesso e suspender temporariamente, se for caso disso e sob o controlo da entidade homologadora, o acesso de uma ferramenta e do operador independente ou do seu trabalhador.

(13) Os fabricantes de veículos devem fornecer todas as informações técnicas necessárias aos fabricantes de ferramentas de diagnóstico genéricas com antecedência suficiente em relação à colocação de um veículo no mercado, a fim de permitir a esses fabricantes de ferramentas prestar um serviço adequado aos operadores de reparação independentes.

(14) Para além das condições e procedimentos para um acesso seguro às informações do sistema OBD, o presente regulamento deve facilitar ainda mais o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e manutenção (IRM), tendo em conta o progresso técnico.

(15) O catálogo de informações a disponibilizar pelos fabricantes de veículos deve ser clarificado e atualizado, nomeadamente tendo em conta as necessidades relacionadas com a reparação e a manutenção das baterias de veículos e com os novos sistemas de assistência ao condutor.

(16) Sempre que os fabricantes de veículos, para efeitos de acesso às informações do sistema OBD do veículo, diagnóstico, reparação e manutenção, monitorização e inspeção, permitam o acesso ao fluxo de dados a bordo do veículo por outros meios que não a utilização da porta dos dados de série do conector normalizado, o mesmo acesso e a mesma informação devem estar disponíveis em condições não discriminatórias para todos os operadores independentes.

(17) Reconhecendo o papel dos editores de dados na facilitação da reparação e manutenção de veículos, os requisitos de partilha de informações dos fabricantes de veículos devem ser mais bem clarificados.

(18) A fim de permitir que as oficinas de reparação independentes reprogramem as unidades de controlo dos veículos nas mesmas condições que as disponibilizadas aos fabricantes de veículos e às oficinas de reparação autorizadas, é necessário estabelecer requisitos adicionais para que os fabricantes disponibilizem suporte lógico (*software*) ou informações específicos aos fabricantes independentes de ferramentas de diagnóstico.

(19) No entanto, o cumprimento destes requisitos exige que os fabricantes de veículos apliquem medidas preparatórias importantes, pelo que a aplicação destes requisitos deve ser deferida para prever um prazo adequado.

(20) O presente regulamento não prejudica o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) e a Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]). Concretamente, as obrigações dos fabricantes no que diz respeito ao acesso às informações do sistema OBD dos veículos pelos operadores independentes nos termos do presente regulamento não prejudicam os direitos dos titulares dos dados nem as obrigações dos fabricantes de veículos, dos fabricantes de ferramentas de diagnóstico e dos operadores independentes nos termos dos referidos atos.

(21) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada em conformidade com o disposto no artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]) e emitiu um parecer em 20 de fevereiro de 2026 ([7]).

(22) O Regulamento (UE) 2018/858 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo X do Regulamento (UE) 2018/858 é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 23 de março de 2026.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

([4]) Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([5]) Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no setor das comunicações eletrónicas (Diretiva relativa à privacidade e às comunicações eletrónicas) (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([6]) Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.° 45/2001 e a Decisão n.° 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 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.

ANEXO

O anexo X do Regulamento (UE) 2018/858 é alterado do seguinte modo:

1) O ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Introdução

O presente anexo estabelece requisitos técnicos para o acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e manutenção de veículos, independentemente do tipo de grupo motopropulsor do veículo.».

2) No ponto 2.1, a segunda frase passa a ter a seguinte redação:

«Deve presumir-se o cumprimento da obrigação de o fabricante facultar nos seus sítios Web informações sobre o sistema OBD do veículo e informações relativas à reparação e manutenção de veículos, através de um formato normalizado, mediante a conformidade com a parte 1 "Informações gerais e definições de caso de uso", a parte 2 "Requisitos técnicos", a parte 3 "Requisitos de interface funcional para utilizadores" e a parte 4 "Teste de conformidade" da norma EN ISO 18541-2021, e a parte 5 "Disposições específicas para veículos pesados" "Veículos rodoviários — Normalização do acesso às informações relativas à reparação e à manutenção para o automóvel (IRM)" da norma EN ISO 18541-2018.».

3) No ponto 2.5, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«2.5. As informações relativas à reparação e à manutenção de veículos devem incluir o seguinte:».

4) O ponto 2.5.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.5.1. Uma identificação inequívoca do veículo e a lista resultante das opções instaladas na fábrica, bem como dos sistemas, componentes, unidades técnicas, peças ou equipamentos pelos quais o fabricante é responsável;».

5) O ponto 2.5.4 passa a ter a seguinte redação:

«2.5.4. Informações sobre sistemas, componentes, unidades técnicas, peças, equipamento e diagnóstico (incluindo valores teóricos mínimos e máximos para as medições), incluindo informações sobre as funções e capacidades necessárias para a calibração e reparação de sistemas avançados de assistência ao condutor (ADAS) ou sistemas de assistência à condução (DCAS) e componentes conexos;».

6) O ponto 2.5.7 passa a ter a seguinte redação:

«2.5.7. Informações necessárias para determinar se uma atualização ou codificação de variantes do *software* é necessária para uma operação específica de reparação e manutenção;».

7) É inserido o seguinte ponto 2.5.7-A:

«2.5.7-A. Informações necessárias para a identificação da atualização ou codificação de variantes do *software* correta para cada sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento que exija uma atualização de *software*.

A título de exceção ao ponto 2.1, se a determinação da versão ou codificação correta de variantes do *software* exigir uma ligação de retaguarda, o fabricante não é obrigado a publicar no sítio Web as informações necessárias para a identificação da atualização ou codificação de variantes do *software* correta para cada sistema, componente, unidade técnica, peça ou equipamento que exija uma atualização do *software*;».

8) O ponto 2.5.8 é alterado do seguinte modo:

«2.5.8. Informações fornecidas sobre ferramentas e equipamentos exclusivos e informações obtidas através deles, incluindo informações sobre quaisquer ferramentas, equipamentos e instruções de utilização adicionais necessários para efetuar a calibração de um componente ou sistema;».

9) São aditados os seguintes pontos 2.5.12 e 2.5.13:

«2.5.12. Informações fornecidas pelo fabricante aos seus parceiros, concessionários e oficinas de reparação autorizados ou utilizadas pelo fabricante para efeitos de reparação e manutenção, necessárias para o diagnóstico e, se for caso disso, a reparação dos sistemas de baterias de tração, bem como das suas unidades permutáveis, incluindo módulos de bateria;

2.5.13. Informações específicas sobre o modelo de veículo necessárias para o manuseamento seguro de peças e componentes, em especial informações necessárias para a proteção contra os perigos elétricos, térmicos e químicos das baterias de tração; conforme disponíveis para o fabricante do veículo ou os seus parceiros.».

10) O ponto 2.6.2 passa a ter a seguinte redação:

«2.6.2. As seguintes informações:

a) Dados de descrição do diagnóstico referidos no apêndice 2, ponto 3. O fabricante deve assegurar que estes dados cumprem os seguintes requisitos:

i) são disponibilizados sob a forma de conjuntos de dados eletrónicos diretamente processáveis,

ii) têm o mesmo nível de pormenor utilizado pelas ferramentas de diagnóstico exclusivas do fabricante do veículo,

iii) estão documentados de forma exaustiva;

b) Descrição das interações externas e a bordo necessárias para a conclusão de qualquer trabalho de reparação e manutenção;

O fabricante do veículo deve disponibilizar as informações referidas na alínea a) apenas no caso dos modelos de veículos para os quais o certificado de homologação tenha sido concedido pela primeira vez após 1 de setembro de 2020.».

11) É inserido o seguinte ponto 2.6.3:

«2.6.3. Informações sobre a forma de adquirir ferramentas e equipamentos exclusivos.».

12) São inseridos os seguintes pontos 2.6-A e 2.6-B:

«2.6-A. O fabricante deve pôr à disposição dos fabricantes de equipamentos de reparação e de ferramentas de diagnóstico genéricas todas as informações, especificações técnicas e instruções de utilização para a reparação, manutenção e diagnóstico dos sistemas ADAS/DCAS por meio de ferramentas de diagnóstico.

2.6-B. As informações referidas nos pontos 2.6 e 2.6-A devem postas à disposição em conformidade com os termos e condições estipulados pelo fabricante em conformidade com o presente regulamento, incluindo os termos e condições de pagamento ou as limitações de utilização e taxas exigidas nos termos do artigo 63.º, n.º 1.».

13) O ponto 2.9 passa a ter a seguinte redação:

«2.9. Para efeitos de acesso às informações dos sistemas OBD, de diagnóstico, de reparação e de manutenção, de monitorização e de inspeção dos veículos, o fabricante do veículo deve permitir o acesso bidirecional ao fluxo de dados a bordo do veículo, através de todos os seguintes meios:

a) A porta dos dados de série do conector normalizado de ligação para dados a que se refere o anexo C5, apêndice 1, ponto 6.5.3, do Regulamento n.º 154 da ONU (*), em conformidade com o anexo 9B, ponto 4.7.3, e com as normas de referência estipuladas no apêndice 6 desse anexo do Regulamento n.º 49 da ONU (**);

b) Quaisquer outros meios de acesso integrados no veículo fornecidos pelo fabricante aos seus parceiros autorizados, concessionários e oficinas de reparação ou utilizados pelo fabricante para efeitos de reparação e manutenção, incluindo conectores Ethernet, pinos não normalizados na porta OBD normalizada, interfaces de programação de aplicações utilizadas para a integração do serviço pós-venda e redes locais sem fios;

c) Qualquer instalação fornecida pelo fabricante aos seus parceiros autorizados, concessionários e oficinas de reparação ou utilizada pelo fabricante para permitir o acesso remoto às informações do sistema OBD do veículo para fins de reparação e manutenção, incluindo a monitorização e inspeção (se a monitorização e a inspeção forem efetuadas para efeitos de reparação e manutenção) ou serviços de reparação e diagnóstico à distância.

Se o veículo estiver em movimento, o fabricante pode optar por disponibilizar o fluxo de dados apenas em modo só de leitura, desde que aplique a mesma restrição aos seus próprios parceiros, concessionários e oficinas de reparação autorizados.

O fabricante pode aplicar condições de acesso ao fluxo de dados do veículo, na medida em que tal seja necessário e proporcionado para o cumprimento do disposto no artigo 4.º, n.º 5, alínea d), e no anexo II, linha D4, do Regulamento (UE) 2019/2144, e no artigo 4.º, n.ºs 7 e 8, e no artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2024/1257. Para o acesso utilizando os meios descritos no ponto 2.9, alíneas a) e b), essas condições não devem exceder as condições que o fabricante está autorizado a aplicar nos termos do apêndice 4 do presente anexo.

(*) Regulamento n.º 154 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos ligeiros de passageiros e comerciais no que diz respeito às emissões-critérios, às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível e/ou à medição do consumo de energia elétrica e da autonomia elétrica (WLTP), [2021/2039] (JO L 423 de 26.11.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2039/oj).

(**) Regulamento n.º 49 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes no que diz respeito às medidas a tomar contra a emissão de gases e de partículas poluentes provenientes dos motores de ignição por compressão e de ignição comandada utilizados em veículos [2023/64] (JO L 14 de 16.1.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/64/oj).».

14) O ponto 6.1 passa a ter a seguinte redação:

«6.1. Deve presumir-se o cumprimento da obrigação de o fabricante facultar no seu sítio Web informações relativas à reparação e manutenção de veículos, através de um formato normalizado, mediante a conformidade com as partes das normas ISO 18541-1:2021 até ISO 18541-4:2021 e ISO 18541-5:2018 tal como referidas no ponto 2.1.

Quem solicitar o direito de reprodução ou republicação dessas informações deve negociar diretamente com o fabricante em causa. Deve igualmente ser disponibilizada documentação em matéria de formação, podendo ser facultada através de outros meios e não apenas de sítios Web.

6.1.1. Para efeitos de publicação das informações relativas à reparação e manutenção, o fabricante deve apresentar essas informações sob a forma de ficheiros, num formato que permita o tratamento eletrónico direto dos conjuntos de dados contidos nesses ficheiros. As informações devem ter o mesmo nível de pormenor do utilizado pelo fabricante para efeitos de reparação e manutenção. Devem ser documentadas para efeitos de interpretação e atualizadas com a frequência acordada com o operador independente. As atualizações devem estar disponíveis com a mesma frequência e no mesmo momento em que estão disponíveis para os concessionários e oficinas de reparação autorizados. As informações devem ser fornecidas em dossiês com base em informações técnicas por caso de utilização, tal como disponíveis para o fabricante. As informações referidas na primeira frase da presente alínea devem ser apresentadas com base nos termos e condições estipulados pelo fabricante em conformidade com o presente regulamento, tais como os termos de pagamento e quaisquer condições compatíveis ou limitações de utilização e as taxas exigidas em conformidade com o artigo 63.º, n.º 1, do presente regulamento. Os dossiês de informação definidos com base em critérios que reflitam os requisitos de informação para o caso de utilização 5.1.1, o caso de utilização 5.1.2, o caso de utilização 5.2, o caso de utilização 5.3, o caso de utilização 5.4, o caso de utilização 5.5, o caso de utilização 5.7, o caso de utilização 5.8, o caso de utilização 5.9, o caso de utilização 8 e o caso de utilização 11 da norma ISO 18541-1:2021 devem ser considerados conformes.

O fabricante só deve apresentar, a partir de 23 de junho de 2027, os dossiês de informação definidos com base em critérios que reflitam os requisitos de informação necessários para o caso de utilização 5.3 e o caso de utilização 5.4 da norma ISO 18541-1:2021 que só estejam disponíveis por número de identificação do veículo (NIV) se uma oficina de reparação independente o solicitar através de uma interface de programação de aplicações (IPA (*)). Nesses casos, a oficina de reparação independente deve transmitir um pedido específico do NIV ao fabricante por intermédio de um terceiro que atue com base num acordo com o fabricante.

Se os dossiês de informação forem definidos com base em critérios que reflitam os requisitos de informação para o caso de utilização 8 da norma ISO 18541-1:2021, o fabricante deve fornecer a esse terceiro, a partir de 23 de junho de 2027, uma IPA que permita à oficina de reparação independente visualizar e atualizar o historial de manutenção eletrónico, sob reserva das condições adicionais especificadas na norma ISO e, se for caso disso, das condições e processos do fabricante utilizados para obter o acordo do cliente. Ao fazê-lo, o fabricante deve sujeitar-se aos processos e informações exigidas

idênticos ou equivalentes aos especificados no sítio Web do fabricante dedicado à informação relativa à reparação e manutenção. Nesses casos, a oficina de reparação independente, com o acordo do cliente, pode transmitir um pedido de atualização do registo de reparação ou manutenção ao fabricante por intermédio de um terceiro que atue com base num acordo com o fabricante. Pode ser utilizado um certificado conforme com a Recomendação ITU-T X.509 da União Internacional das Telecomunicações para verificar a identidade da oficina de reparação independente.

O acesso a essas IPA, nomeadamente para efeitos de atualização das entradas relativas ao historial de manutenção eletrónico, está sujeito ao disposto no artigo 63.º, n.º 1.

As informações devem ser estruturadas de modo a que, posteriormente, seja possível pesquisar e filtrar as informações contidas no dossiê por critérios de classificação de tipo de modelo e outros critérios de classificação utilizados pela própria rede do fabricante do veículo.

6.1.2. Devem ser disponibilizadas, sob a forma de conjuntos de dados passíveis de tratamento eletrónico e de leitura automática, numa base de dados de fácil acesso aos operadores independentes, as informações sobre todas as peças do veículo com as quais o veículo — tal como identificado pelo número de identificação do veículo (NIV), assim como por outros critérios como a distância entre eixos, a potência do motor, o nível ou as opções de acabamento — é equipado pelo fabricante e que podem ser substituídas por peças sobresselentes propostas pelo fabricante aos concessionários e às oficinas de reparação autorizados ou a terceiros por meio de referência ao número de peça do equipamento de origem.

Essa base de dados deve incluir o NIV, os números das peças de origem, a denominação das peças de origem, indicações de validade (datas de início e de fim de validade), indicações de montagem e, eventualmente, características de estrutura.

A informação contida na base de dados deve ser atualizada regularmente. Se essa informação estiver disponível para os concessionários autorizados, as atualizações devem incluir todas as alterações introduzidas em cada veículo após a sua produção.

(*) Tal como definido no artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) 2023/138 da Comissão, de 21 de dezembro de 2022, que estabelece uma lista de conjuntos específicos de dados de elevado valor e as disposições relativas à respetiva publicação e reutilização (JO L 19 de 20.1.2023, p. 43, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/138/oj).».

15) O ponto 6.2.2 passa a ter a seguinte redação:

«6.2.2. É aplicada a norma https//ssl-tls (RFC5246) ou qualquer norma que lhe suceda;».

16) O ponto 6.2.3 passa a ter a seguinte redação:

«6.2.3. Os certificados de segurança conformes com a norma internacional ISO/IEC 9594-8:2020 são utilizados para autenticação mútua dos operadores independentes e dos fabricantes;».

17) O ponto 6.4 passa a ter a seguinte redação:

«6.4. A reprogramação das unidades de controlo, a codificação de variantes e a ativação de peças sobresselentes são realizadas mediante recurso a equipamento não exclusivo, sem qualquer dependência do equipamento do fabricante, em conformidade com qualquer uma das seguintes normas:

a) Norma internacional ISO 22900-2;

b) SAE J2534-1;

c) SAE J2534-2;

d) TMC RP1210B;

e) Norma SOVD ISO/DIS 17978-1.

Quando realizadas utilizando a Ethernet, a reprogramação das unidades de controlo, a codificação de variantes e a ativação de peças de substituição devem ser efetuadas em conformidade com as normas ISO22900-2 ou J2534-2.

A fim de validar a compatibilidade da aplicação própria do fabricante e das interfaces de comunicação do veículo (VCI), em conformidade com a norma internacional ISO 22900-2, SAE J2534-1, SAE J2534-2 ou TMC RP1210B, o fabricante deve propor uma validação das VCI desenvolvidas de forma independente, ou a informação e o empréstimo de eventual *hardware* especial de que um fabricante de VCI necessite para realizar tal validação.

O fabricante pode cobrar taxas razoáveis e proporcionadas por essa validação ou informação e *hardware*. Essas taxas não devem desencorajar a utilização dessa validação ou informação e *hardware*.».

18) É inserido o seguinte ponto 6.4-A:

«6.4-A. A partir de …, o fabricante do veículo deve disponibilizar ao fabricante independente da ferramenta de diagnóstico qualquer um dos seguintes *softwares* ou informações para o modelo de veículo ao qual o certificado de homologação tenha sido concedido pela primeira vez após 1 de setembro de 2020:

a) As interfaces de *software* ou serviço Web para a integração com os fabricantes de ferramentas de diagnóstico independentes, que permitam a codificação de variantes, o emparelhamento de um veículo com uma peça de substituição de origem [incluindo peças remanufaturadas ou reutilizadas compatíveis com o *software* e o *hardware* (conforme definido pelo fabricante do veículo)] ou uma peça de substituição autorizada pelo fabricante do veículo, bem como a reprogramação das unidades de controlo com o *software* do equipamento de origem do veículo, de acordo com as instruções do fabricante do veículo; ou

b) Informações, processos e recursos necessários para implementar a codificação de variantes e a reprogramação da ferramenta de diagnóstico independente do fabricante da ferramenta de diagnóstico independente.

No entanto, em derrogação do prazo especificado na primeira frase do presente ponto, o fabricante do veículo deve disponibilizar o *software* ou as informações referidas nas alíneas a) e b) anteriores a partir das seguintes datas:

i) …, no que diz respeito aos veículos cuja homologação tenha sido concedida pela primeira vez após 1 de setembro de 2020 mas antes de 6 de julho de 2022,

ii) … para qualquer operação que envolva ou dependa da realização de atualizações de *software*.».

19) É inserido o seguinte ponto 6.4-B:

«6.4-B. Até que o fabricante do veículo disponibilize o *software* ou as informações para o modelo de veículo a que se refere o ponto 6.4-A e durante o período de dois anos a contar dessa data, a utilização do *hardware* e *software* de diagnóstico do fabricante do veículo por prestadores de serviços à distância, tal como referido no apêndice 4, ponto 1.2, para efeitos de reprogramação e codificação de variantes ou ativação de peças, está sujeita às mesmas taxas e condições de pagamento que as aplicáveis às oficinas de reparação independentes, independentemente de as ferramentas de diagnóstico serem utilizadas à distância.

Além disso, o fabricante de veículos deve partilhar com qualquer fabricante de ferramentas de diagnóstico interessado, logo que estejam disponíveis:

a) As informações necessárias para a implementação da IPA entre os sistemas pertinentes do fabricante de veículos e dos fabricantes de ferramentas de diagnóstico:

i) o mais tardar em … para qualquer operação que envolva ou dependa da realização de atualizações de *software* e,

ii) para outras operações, o mais tardar em … ou,

iii) no que diz respeito aos veículos cuja homologação tenha sido concedida pela primeira vez antes de 6 de julho de 2022, o mais tardar em …;

b) As informações necessárias para testar a funcionalidade de atualização e a interação com o *hardware*, o mais tardar em … para qualquer operação que envolva ou dependa da realização de atualizações de *software*.».

20) É inserido o seguinte ponto 6.4-C:

«6.4-C. A dissociação de componentes, unidades técnicas, peças e equipamentos, com exceção dos que tenham sido originalmente concebidos para não serem dissociados, deve ser efetuada em conformidade com o processo estabelecido no presente ponto. Não está sujeita a quaisquer outras condições para além das referidas neste ponto.

O fabricante deve pôr em prática um processo para a dissociação de componentes, unidades técnicas, peças e equipamentos. Para efeitos da instalação de um componente, unidade técnica, peça ou equipamento reutilizados, os processos definidos pelo fabricante do veículo podem incluir o requisito de fornecer o identificador único (incluindo, se for caso disso, o número de série de uma unidade) desse componente, unidade técnica, peça ou equipamento em causa e o NIV do veículo, bem como o requisito de obter um acordo do proprietário ou locatário do veículo, caso sejam identificáveis. Se for necessário um acordo, este pode ser concedido de forma assíncrona em relação à desinstalação da peça.

Para efeitos de remanufaturação num processo industrial, em que um componente, uma unidade técnica, uma peça ou um equipamento gasto ou avariado é restaurado de acordo com as suas especificações de origem, o NIV do veículo original não é necessário para a dissociação em relação ao veículo original. Neste caso, podem ser necessários o identificador único do componente e o acordo do proprietário ou locatário do veículo, caso sejam identificáveis.

Todos os operadores independentes, incluindo os de remanufaturação e os de recondicionamento, autenticados em conformidade com os requisitos especificados no apêndice 4, devem ter igualdade de acesso a estes processos.

Para efeitos de autenticação desses operadores, caso o processo de dissociação do fabricante do veículo deva ser concluído nas suas plataformas externas, devem ser aceites credenciais de autenticação emitidas em conformidade com o ponto 9.2 do apêndice 4, ou as utilizadas para aceder ao sítio de IRM do fabricante do veículo.».

21) São suprimidos os pontos 7.2 e 7.3.

22) O ponto 7.4 passa a ter a seguinte redação:

«7.4. Com base num certificado de acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos devidamente preenchido, a entidade homologadora pode presumir que o fabricante adotou medidas e procedimentos satisfatórios no que respeita ao acesso às informações do sistema OBD do veículo e às informações relativas à reparação e à manutenção de veículos, desde que não tenha sido apresentada qualquer queixa.».

23) É aditado o ponto 7.5 com a seguinte redação:

«7.5. As informações relativas ao sistema OBD do veículo e as informações relativas à reparação e manutenção de veículos devem ser fornecidas aos operadores independentes o mais tardar na data em que o veículo é colocado no mercado.».

24) No apêndice 2, o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Informações necessárias para o fabrico de ferramentas de diagnóstico

Para facilitar o fornecimento de ferramentas de diagnóstico genéricas às oficinas de reparação multimarcas, o fabricante de veículos deve disponibilizar a informação a que se referem os pontos 3.1, 3.2 e 3.3. Essa informação deve incluir todas as funções das ferramentas de diagnóstico e todas as hiperligações para as informações relativas às reparações, bem como às instruções para resolução de problemas. O acesso a essa informação pode ser sujeito ao pagamento de uma taxa razoável.».

25) O apêndice 3 é alterado do seguinte modo:

a) No ponto 2, são aditados os seguintes pontos 2.1.14 e 2.1.15:

«2.1.14. “Prestador de serviços à distância (RSS)”

“prestador de serviços à distância (RSS)”, um prestador de serviços que executa à distância, como serviço prestado ao OI no contexto das suas atividades relacionadas com o SERMI, a programação, instalação ou ativação de peças e equipamentos num veículo.

2.1.15. “Empregado do RSS”

“empregado do RSS”, o empregado de um RSS aprovado que, mediante autorização do CAB, terá acesso às IRM relacionadas com a segurança.»;

b) No ponto 3, o terceiro e o quarto parágrafos passam a ter a seguinte redação:

«Os OI que pretendam receber IRM relacionadas com a segurança devem obter um certificado de inspeção de aprovação de um CAB acreditado.

Os empregados do OI responsáveis pelo tratamento das IRM relacionadas com a segurança devem obter um certificado de inspeção de autorização junto de um CAB acreditado.»;

c) No ponto 4.1.1, é aditada a seguinte alínea f):

«f) O SERMI gere uma lista de interpretações sancionadas, a utilizar exclusivamente para efeitos de interpretação do sistema.»;

d) É aditado o seguinte ponto 4.4.2:

«4.4.2. Os RSS estão sujeitos às responsabilidades e aos requisitos estabelecidos no ponto 4.4.1.»;

e) É aditado o seguinte ponto 4.5.2:

«4.5.2. O empregado do RSS está sujeito às responsabilidades e aos requisitos estabelecidos no ponto 4.5.1.».

26) É aditado o apêndice 4, com a seguinte redação:

«*Apêndice 4*

Condições e procedimento de acesso à informação do sistema OBD do veículo

1. Âmbito de aplicação

1.1. O presente apêndice contém as únicas condições de acesso que o fabricante apenas está autorizado a estabelecer e os procedimentos que o fabricante do veículo deve aplicar, ou apenas pode exigir que outras partes apliquem, ao implementar as medidas de segurança para o acesso às informações do sistema OBD referidas no ponto 2.9, alíneas a) e b), do presente anexo.

1.2. Qualquer referência no presente apêndice a operadores independentes ou a parceiros autorizados do fabricante, concessionários e oficinas de reparação, bem como a um fabricante de veículos que atue para efeitos de reparação e manutenção, deve incluir qualquer pessoa ou operador que atue em seu nome, tal como um prestador de serviços que executa à distância, como serviço prestado ao operador independente, a programação, instalação ou ativação de peças e equipamentos num veículo (prestadores de serviços à distância).

2. Obrigações do fabricante

2.1. O fabricante do veículo é responsável por assegurar que estão reunidas todas as condições técnicas prévias para a aplicação dos procedimentos referidos no presente apêndice, incluindo credenciais de acesso, como certificados ou dispositivos virtuais de autenticação, e disposições necessárias com os fabricantes de ferramentas de diagnóstico.

2.2. O fabricante do veículo deve demonstrar à entidade homologadora que o veículo foi concebido de modo a permitir o acesso à informação do sistema OBD, em conformidade com os requisitos do presente apêndice, utilizando ferramentas de diagnóstico multimarcas.

2.3. O fabricante do veículo deve fornecer aos fabricantes de ferramentas de diagnóstico as informações a que se refere o ponto 11 do presente apêndice.

2.4. O fabricante do veículo deve assegurar que o seu servidor utilizado para permitir o acesso nos termos do ponto 2.9 do presente anexo oferece aos operadores independentes, numa base não discriminatória, a mesma disponibilidade e o mesmo desempenho do sistema de informação que oferece aos parceiros, concessionários e oficinas de reparação autorizados do fabricante do veículo ou ao fabricante de veículos que o utiliza para esse efeito.

O fabricante do veículo deve assegurar que qualquer servidor utilizado para permitir o acesso nos termos do ponto 2.9 do presente anexo seja acessível sem interrupção, exceto em circunstâncias excecionais e imprevisíveis fora do seu controlo e não imputáveis a negligência da sua parte, ou conforme exigido para efeitos de manutenção do sistema de informação. Em caso de manutenção, o período de indisponibilidade não deve exceder o período de manutenção de qualquer outro servidor utilizado pelo fabricante de modo a permitir o acesso para os fins referidos no ponto 2.9 do presente anexo. As informações relativas às manutenções programadas devem ser disponibilizadas aos fabricantes de ferramentas de diagnóstico com antecedência suficiente.

O fabricante do veículo deve disponibilizar anualmente à entidade homologadora informações estatísticas sobre a disponibilidade dos servidores, mediante pedido. Os casos de indisponibilidade do servidor devem ser prontamente comunicados pelo fabricante do veículo ao Fórum OBD definido no ponto 12.

2.5. O fabricante do veículo não deve restringir o acesso à informação do sistema OBD para além das restrições estabelecidas no presente apêndice, salvo disposição específica em contrário do presente regulamento. Além disso, o fabricante do veículo não deve restringir o acesso dos operadores independentes à informação do sistema OBD para além das restrições aplicáveis aos seus parceiros autorizados, concessionários e oficinas de reparação ou ao fabricante de veículos que acede às informações do sistema OBD para efeitos de reparação e manutenção.

2.6. O fabricante do veículo deve assegurar que as medidas de cibersegurança que aplica, incluindo os requisitos de compatibilidade referidos no ponto 6.2, não resultam numa restrição ou obstrução do acesso às informações do sistema OBD nos termos do presente apêndice para além do necessário e proporcionado para cumprir o disposto no artigo 4.º, n.º 5, alínea d), e no anexo II, linha D4, do Regulamento (UE) 2019/2144. Essas medidas podem responder a riscos e ameaças futuros, caso o fabricante do veículo possa demonstrar o seu impacto e probabilidade.

2.7. As medidas aplicadas pelo fabricante do veículo para prevenir a manipulação não autorizada das emissões e a fraude da quilometragem não devem restringir ou dificultar o acesso à informação do sistema OBD para além do necessário e proporcionado para cumprir o disposto no artigo 4.º, n.ºs 7 e 8, do Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

3. Autenticação

3.1. O fabricante do veículo pode, como condição para a emissão das credenciais de acesso, exigir a autenticação do fabricante da ferramenta de diagnóstico e da ferramenta de diagnóstico utilizada, exceto no caso das seguintes operações de reparação e manutenção:

a) Leitura de códigos de diagnóstico de anomalias;

b) Leitura do NIV do veículo;

c) Leitura de dados e eliminação de códigos de diagnóstico de anomalias, sempre que o acesso sem restrições através de um analisador genérico ou OBD seja exigido nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151 ou do Regulamento (UE) 2024/1257; ou previstas no Regulamento n.º 49 da ONU, no Regulamento n.º 83 da ONU (**), no Regulamento n.º 168 da ONU (***) ou no Regulamento n.º 154 da ONU.

3.2. Sempre que o acesso às informações do sistema OBD implicar alterações no veículo, o fabricante do veículo pode, como condição para a emissão das credenciais de acesso, exigir a autenticação do operador. No caso dos dispositivos utilizados para efeitos de monitorização, em que os dados só são lidos e comunicados autonomamente ao servidor do fabricante da ferramenta de diagnóstico sem qualquer interação humana, o fabricante do veículo não deve exigir a autenticação do operador.

3.3. Se o acesso às informações do sistema OBD implicar uma alteração do *software* do veículo ou da sua configuração/dos seus parâmetros, consistindo numa reprogramação do código de *software* do veículo, que resulte numa alteração do comportamento pretendido do veículo e que persista para além da operação de reparação e manutenção, de modo a que só possa ser invertida ou anulada pela execução de uma operação equivalente, o fabricante do veículo pode exigir a autenticação do empregado do operador que pretende aceder às informações do sistema OBD, a menos que o fabricante da ferramenta de diagnóstico ateste ao fabricante do veículo que, com base no resultado de uma auditoria independente realizada no máximo três anos antes de efetuar o pedido, o operador dispõe de um sistema que permita a identificação inequívoca do empregado que pretende aceder a esse acesso.

3.4. Os casos de acesso referidos no ponto 3.2 incluem as operações de reparação e manutenção como a ativação de atuadores e rotinas de ensaio funcional, a eliminação de códigos de diagnóstico de anomalias, a reconfiguração das luzes de serviço, a redefinição dos parâmetros de aprendizagem adaptativa e a substituição de peças, incluindo a inicialização de componentes não inteligentes e a leitura de dados por identificador, exceto se forem utilizados para efeitos de inspeção técnica periódica com valores comparáveis aos definidos no anexo B da norma ISO 20730-3, desde que esses valores estejam disponíveis no veículo.

3.5. Os casos de acesso referidos no ponto 3.2 incluem a calibração, entendida como um processo de ajustamento ou alinhamento dos parâmetros do *software* e do *hardware* do veículo, conforme prescrito pelo fabricante do veículo e sem codificação de variantes ou modificação do *software* do veículo.

3.6. Para efeitos da autenticação referida nos pontos 3.1 a 3.3, o fabricante do veículo pode exigir que o fabricante da ferramenta utilizada no acesso à informação do sistema OBD lhe ateste o seguinte:

a) A identidade da ferramenta de diagnóstico;

b) Se o acesso às informações do sistema OBD implicar alterações do veículo referidas no ponto 3.2, a identidade da ferramenta de diagnóstico e a identidade pseudonimizada do operador e a conformidade do operador com os requisitos de autorização referidos no ponto 8.1;

c) Se o acesso às informações do sistema OBD implicar uma alteração do *software* do veículo ou da sua configuração/dos seus parâmetros, consistindo numa reprogramação do código do *software* do veículo, que resulte numa alteração do comportamento pretendido do veículo e que persista para além da operação de reparação e manutenção, de modo a que só possa ser invertida ou anulada pela execução de uma operação equivalente, tal como referido no ponto 3.3, a identidade pseudonimizada do empregado do operador e a conformidade deste último com os requisitos de autorização referidos no ponto 8.2.

3.7. Nos casos referidos no ponto 3.6, alíneas b) e c), a identidade do operador e, se for caso disso, do empregado do operador e a sua conformidade com os requisitos de autorização referidos nos pontos 8.1 e 8.2 devem ser verificadas pelo fabricante do instrumento de diagnóstico utilizado no acesso às informações do sistema OBD ou estabelecidas com base no certificado de autorização referido no ponto 9.2.

3.8. O fabricante do veículo não deve exigir o pagamento de taxas para permitir o acesso nos termos do ponto 2.9 do anexo X. No entanto, o fabricante de veículos pode cobrar taxas justificadas e proporcionadas pela utilização do serviço à distância referido no ponto 2.9, alínea c).

4. Requisitos de ligação

4.1. Exceto nos casos de acesso referidos no ponto 3.1, alíneas a) a c), o fabricante do veículo pode exigir uma ligação única em linha da ferramenta de diagnóstico através do servidor do fabricante da ferramenta de diagnóstico ao servidor do fabricante do veículo para receber credenciais. Após a disponibilização das credenciais de acesso, o acesso não deve exigir a ligação em linha.

4.2. Sempre que o acesso à informação do sistema OBD implicar uma alteração do *software* do veículo ou da sua configuração ou dos seus parâmetros, que resulte numa alteração do comportamento pretendido do veículo que persista para além da operação de reparação e manutenção e que só possa ser invertida ou anulada pela execução de uma operação equivalente, o fabricante do veículo pode exigir uma ligação contínua em linha, no momento da realização da reparação, da ferramenta de diagnóstico ao servidor do fabricante da ferramenta de diagnóstico, bem como do fabricante da ferramenta de diagnóstico ao servidor do fabricante do veículo.

4.3. Os casos de acesso referidos no ponto 4.2 incluem:

a) Operações de reparação e manutenção como a criação de um componente de substituição e de preferências do cliente, a identificação de uma unidade de controlo eletrónico (UCE) e a codificação de variantes, a inicialização de uma UCE e de um componente, a codificação de variantes aquando da substituição de componentes existentes e a codificação de variantes ao adicionar um novo componente;

b) As operações de reparação e manutenção referidas no ponto 5.5.

4.4. Os casos de acesso referidos no ponto 4.2 não incluem as operações de reparação e manutenção enumeradas nos pontos 3.4 e 3.5.

4.5. No entanto, em derrogação do ponto 4.4, os casos de acesso referidos no ponto 4.2 incluem as operações de reparação e manutenção referidas no ponto 3.5, em que é necessário validar os valores de calibração sujeitos a requisitos regulamentares ou em que a calibração não pode ser concluída sem os dados específicos de cada componente ou unidade técnica necessários para concluir o processo de reparação e extraídos do servidor do fabricante como parte de um processo de codificação de variantes.

5. Requisitos de rastreabilidade

5.1. Exceto nos casos de acesso referidos no ponto 3.1, alíneas a) a c), o fabricante do veículo pode exigir que o fabricante da ferramenta de diagnóstico recolha e armazene o NIV do veículo e o identificador único da ferramenta de diagnóstico.

5.2. Sempre que o acesso às informações do sistema OBD implicar alterações no veículo, o fabricante do veículo pode exigir que o fabricante da ferramenta de diagnóstico recolha e armazene informações sobre todos os trabalhos de diagnóstico executados (por exemplo, ID de serviço e subfunção) e os parâmetros/ /atributos utilizados de data UTC e os carimbos temporais para cada interação com o veículo.

5.3. Os casos de acesso referidos no ponto 5.2 incluem as operações de reparação e manutenção referidas nos pontos 3.4, 3.5, 4.3 e 4.5.

5.4. Sempre que o acesso à informação do sistema OBD implicar uma alteração do *software* do veículo ou da sua configuração/dos seus parâmetros, consistindo numa reprogramação do código de *software* do veículo, que resulte numa alteração do comportamento pretendido do veículo e que persista para além da operação de reparação e manutenção, de modo a que só possa ser invertida ou anulada pela execução de uma operação equivalente, o fabricante do veículo pode exigir que o fabricante da ferramenta de diagnóstico recolha e forneça os resultados da inspeção topológica da rede do veículo, o estado inicial do veículo após a ligação, incluindo as versões de *hardware*/*software* de todas as unidades de controlo eletrónico instaladas no veículo, os resultados de todas as interações e rotinas de módulos executadas (por exemplo, parâmetros de retorno) e os resultados da leitura final do controlo da integridade do veículo após a reparação.

5.5. Os casos de acesso referidos no ponto 5.4 incluem as operações de reparação e manutenção como o emparelhamento de uma peça de substituição de origem [incluindo peças remanufaturadas ou reutilizadas compatíveis com o *software* e o *hardware* (conforme definido pelo fabricante do veículo)] ou uma peça de substituição autorizada pelo fabricante do veículo com um veículo utilizando uma ferramenta de diagnóstico independente e a reprogramação de um módulo utilizando o *software* de equipamento de origem do veículo e o *software* de programação do equipamento de origem, em conformidade com as instruções do fabricante do veículo. Deve também incluir os casos de dissociação ou de cancelamento do registo de uma peça de um veículo.

5.6. Os casos de acesso referidos no ponto 5.4 não incluem as operações de reparação e manutenção enumeradas nos pontos 3.4, 3.5, 4.3 e 4.5.

6. Requisitos de cibersegurança aplicáveis à ferramenta de diagnóstico

6.1. Exceto nos casos de acesso referidos no ponto 3.1, alíneas a) a c), o fabricante do veículo pode exigir que a ferramenta de diagnóstico utilizada no acesso às informações do sistema OBD cumpra os requisitos pertinentes do Regulamento (UE) 2024/2847 do Parlamento Europeu e do Conselho (****) e que o fabricante da ferramenta de diagnóstico cumpra a norma TISAX, ao nível especificado pelo fabricante do veículo em conformidade com o ponto 2.5, ou a norma ISO 27001.

6.2. Sempre que o acesso às informações do sistema OBD implicar alterações do veículo referidas no ponto 3.2, o fabricante do veículo pode exigir que a ferramenta de diagnóstico utilizada para aceder às informações do sistema OBD e o fabricante da ferramenta de diagnóstico cumpram os requisitos da aplicação da segurança do fabricante do veículo.

6.3. Os requisitos da aplicação da segurança do fabricante do veículo não devem exceder os requisitos impostos à sua própria ferramenta de diagnóstico, aos fornecedores de ferramentas e à própria organização do fabricante do veículo e devem ser aplicados de forma não discriminatória.

6.4. O fabricante do veículo pode exigir que o fabricante da ferramenta de diagnóstico realize ensaios a fim de verificar a conformidade da ferramenta de diagnóstico com os requisitos especificados. Um acordo de nível de serviço deve assegurar que qualquer verificação dos resultados destes ensaios efetuada pelo fabricante do veículo é feita em tempo útil. Caso não se confirme a conformidade de um fabricante de uma ferramenta de diagnóstico com os requisitos do presente ponto, o fabricante do veículo deve apresentar uma declaração clara dos motivos da não conformidade, em conjunto com as medidas necessárias a aplicar pelo fabricante da ferramenta de diagnóstico.

6.5. Os casos de acesso referidos no ponto 6.2 devem incluir as operações de reparação e manutenção tal como referidas nos pontos 3.4 e 3.5.

6.6. Sempre que o acesso às informações do OBD envolva uma alteração do *software* do veículo ou da sua configuração/dos seus parâmetros, que resulte numa alteração do comportamento pretendido do veículo que persista para além da operação de reparação e manutenção, de modo a que só possa ser invertida ou anulada pela execução de uma operação equivalente, o fabricante do veículo pode exigir que a ferramenta de diagnóstico utilizada para aceder às informações do sistema OBD e o fabricante da ferramenta de diagnóstico cumpram os requisitos pertinentes da aplicação do sistema de gestão das atualizações do *software* do fabricante do veículo (conforme definido no Regulamento n.º 156 da ONU (*****). Esses requisitos não devem exceder os requisitos impostos à sua própria ferramenta de diagnóstico, aos fornecedores de ferramentas e à própria organização do fabricante do veículo e devem ser aplicados de forma não discriminatória.

6.7. Os casos de acesso referidos no ponto 6.6 incluem as operações de reparação e manutenção referidas nos pontos 4.3, 4.5 e 5.5 e não as referidas nos pontos 3.4 e 3.5.

7. Credenciais de acesso

7.1. Se todas as condições referidas nos pontos 3, 4 e 6 forem cumpridas, o fabricante do veículo deve, sem demora, fornecer ao fabricante da ferramenta de diagnóstico as credenciais de acesso suficientes para permitir o acesso às informações do sistema OBD necessárias.

7.2. As credenciais de acesso podem ser específicas do VIN.

7.3. As credenciais de acesso são válidas durante, pelo menos, 30 dias a contar da data da sua disponibilização.

7.4. No entanto, sempre que o acesso às informações do sistema OBD implicar uma alteração do veículo, o fabricante do veículo pode limitar a validade das credenciais de acesso a 24 horas.

7.5. Os casos de acesso referidos no ponto 7.4 incluem as operações de reparação e manutenção referidas nos pontos 3.4, 3.5, 4.3, 4.5 e 5.5.

8. Critérios de autorização e certificados de autorização

8.1. Nos casos referidos no ponto 3.2, o fabricante do veículo pode recusar emitir credenciais de acesso se o fabricante da ferramenta de diagnóstico utilizada no acesso às informações do sistema OBD não atestar que o operador que solicita acesso às informações do sistema OBD:

a) Tem um seguro de responsabilidade civil válido, com um montante mínimo de cobertura de um milhão de EUR para danos corporais e de 0,5 milhões de EUR para danos materiais;

b) Exerce uma atividade comercial legítima no setor automóvel, tal como referido no ponto 6.3 do presente anexo;

O fabricante do veículo não deve impor outras condições para a emissão de credenciais de acesso além das especificadas nas alíneas a) e b).

8.2. Nos casos referidos no ponto 5.4, se o fabricante do veículo exigir a autenticação do empregado do operador, e a menos que o fabricante da ferramenta de diagnóstico ateste ao fabricante do veículo, em conformidade com as condições estabelecidas no ponto 3.3, que o operador dispõe de um sistema que permite a identificação inequívoca do empregado que solicita esse acesso, o fabricante do veículo pode recusar-se a emitir credenciais de acesso se o fabricante da ferramenta de diagnóstico utilizada no acesso às informações do sistema OBD não atestar, para além das condições referidas no ponto 8.1, que o empregado que solicita acesso às informações do sistema OBD possui um acordo de trabalho com o operador que solicita o acesso às informações do sistema OBD e que o empregado em causa dispõe de um cartão de identidade válido específico do país ou de um documento equivalente.

8.3. Para ser elegível para o procedimento de autenticação no termos do presente apêndice, o fabricante da ferramenta de diagnóstico deve ter-se comprometido, nas condições gerais dos contratos com os operadores, a aceitar, a pedido do operador independente, para efeitos de comprovação da conformidade com os requisitos referidos nos pontos 8.1 e 8.2, um certificado nos termos referidos no ponto 9.2 do presente apêndice e emitido pelo menos 60 meses antes do pedido de acesso. No entanto, se o operador não solicitar a autenticação com base nesse certificado, o fabricante da ferramenta de diagnóstico pode, para efeitos de autenticação, optar por verificar a identidade do operador ou do seu empregado e a conformidade com os critérios de autorização através dos seus próprios processos.

9. Organismo de avaliação da conformidade e centro de confiança

9.1. Os certificados referidos nos pontos 3.7 e 8.3 são emitidos por um centro de confiança nos termos referidos no apêndice 3, ponto 2.1.6, com base nas conclusões de um organismo de avaliação da conformidade, tal como referido no apêndice 3, ponto 4.2.2, no que diz respeito às circunstâncias referidas no ponto 9.2.

9.2. Para efeitos da emissão dos certificados de autorização por um centro de confiança, o organismo de avaliação da conformidade deve:

a) Cumprir os requisitos referidos no anexo X, apêndice 3, ponto 4.3.1, alíneas a), b), d), e), f), g), h), i), k), l), n) e p);

b) Inspecionar e confirmar as circunstâncias referidas no anexo X, apêndice 3, ponto 4.3.3, alíneas d) e g). Nos casos referidos no ponto 5.4, se o fabricante do veículo exigir a autenticação do empregado do operador, a inspeção e a confirmação dessas circunstâncias devem referir-se ao empregado do operador.

9.3. Para efeitos da emissão de certificados de autorização nos casos referidos no ponto 9.1, o centro de confiança deve:

a) Cumprir os requisitos do apêndice 3, ponto 4.6;

b) Fornecer todas as informações necessárias ao fabricante da ferramenta de diagnóstico com vista à aplicação dos certificados nas suas ferramentas de diagnóstico.

10. Acesso do fabricante do veículo às informações respeitantes ao operador

10.1. O fabricante do veículo só deve obter do fabricante da ferramenta de diagnóstico, a pedido deste, acesso às informações referentes a uma operação individual de reparação ou manutenção registada em conformidade com o ponto 5, se tal for necessário em relação a trabalhos de reparação ou manutenção efetuados num veículo individual, a fim de:

a) Reagir a uma suspeita razoável de utilização abusiva grave do acesso ao veículo;

b) Realizar investigações em caso de ações relacionadas com a responsabilidade pelos produtos ou de reclamações ao abrigo da garantia;

c) Investigar incidentes de cibersegurança ou de manipulação não autorizada, responder a perguntas do proprietário do veículo ou de uma autoridade pública.

Nos casos referidos nas alíneas b) e c), estas informações devem incluir, se for caso disso, as informações referentes ao operador e/ou aos seus empregados. Nos casos em que o fabricante da ferramenta de diagnóstico se baseou para a autenticação num certificado fornecido pelo centro de confiança, o CAB competente deve fornecer as informações necessárias com base na sua avaliação de um pedido documentado por parte do fabricante do veículo.

O fabricante do veículo deve assegurar que as informações referentes a uma operação individual de reparação ou manutenção acedida para os efeitos referidos nas alíneas a) a c) não sejam utilizadas para quaisquer outros efeitos.

10.2. Nos casos referidos no ponto 10.1, o fabricante da ferramenta de diagnóstico deve informar sem demora o operador independente e, se for caso disso, o empregado do operador independente sobre o acesso às informações referentes a uma operação individual de reparação ou manutenção ou às informações respeitantes ao operador e/ou aos seus empregados.

10.3. Nos casos referidos no ponto 10.1, alíneas a) e c), e sempre que tal seja necessário e proporcionado para evitar novas utilizações abusivas ou responder aos riscos de cibersegurança, o fabricante do veículo pode suspender ou restringir temporariamente o acesso da ferramenta de diagnóstico em causa ou solicitar ao fabricante da ferramenta de diagnóstico em causa que tome medidas imediatas para restringir temporariamente o acesso do operador, da ferramenta de diagnóstico ou do empregado em causa às informações do sistema OBD respeitantes aos veículos desse fabricante.

10.4. Em casos excecionais, em resposta a um incidente de cibersegurança significativo, atual ou iminente, o fabricante de veículos pode suspender o acesso às informações do sistema OBD, ao nível mais pormenorizado possível, sempre que tal seja necessário e proporcionado para responder ao incidente em causa.

10.5. Nos casos referidos nos pontos 10.3 e 10.4, o fabricante do veículo deve simultaneamente notificar a suspensão à entidade homologadora, juntamente com os motivos da suspensão e todos os elementos de prova pertinentes. A suspensão deve ser levantada quando o incidente for resolvido ou se a entidade homologadora solicitar ao fabricante do veículo que o faça.

A entidade homologadora deve, no prazo de 10 dias a contar da data da notificação, analisar os motivos da suspensão e, se a suspensão for manifestamente injustificada ou desproporcionada, solicitar ao fabricante do veículo ou ao fabricante da ferramenta de diagnóstico em causa que restabeleça o acesso.

A entidade homologadora pode, a qualquer momento, solicitar ao fabricante do veículo e ao fabricante da ferramenta de diagnóstico em causa que restabeleçam o acesso, caso considere que os motivos para a suspensão deixaram de existir.

11. Informações a fornecer aos fabricantes de ferramentas de diagnóstico

11.1. O sistema IRM do fabricante do veículo deve apresentar dados de contacto e informações relacionados com o processo de obtenção das informações solicitadas, conforme especificado nas alíneas a), b), c) e d), respeitantes à integração da ferramenta de diagnóstico, no momento da homologação:

a) Dados de contacto para pedidos de informação técnica e comercial;

b) Descrição do processo de integração, incluindo o calendário indicativo;

c) Termos e condições gerais para a integração das ferramentas de diagnóstico pelo fabricante da ferramenta de diagnóstico;

d) Tabela de taxas para serviços relacionados com a integração.

11.2. Sob reserva da celebração de um acordo de não divulgação, o fabricante do veículo deve disponibilizar, mediante pedido, as seguintes informações a qualquer operador independente que cumpra o TISAX, ao nível especificado pelo fabricante do veículo em conformidade com o ponto 2.5, ou com a norma ISO 27001:

a) A título de referência, um modelo de acordo sobre a integração da segurança, indicando claramente os termos a incluir em todos os acordos do fabricante de veículos com os fabricantes de ferramentas de diagnóstico nesta matéria;

b) Uma descrição dos requisitos e processos para a integração segura da ferramenta de diagnóstico, incluindo o calendário indicativo.

11.3. O fabricante do veículo deve fornecer as seguintes informações e disponibilizar os seguintes serviços ao fabricante da ferramenta de diagnóstico, no momento da celebração de um acordo sobre a integração da ferramenta de diagnóstico:

a) Requisitos, processos e especificações técnicas pormenorizados e atualizados em tempo útil para a integração segura da ferramenta de diagnóstico, incluindo os requisitos da aplicação da segurança;

b) Mediante remuneração razoável, tal como referido no ponto 2.3, apoio técnico de resposta instantânea para a integração da segurança e a verificação das ferramentas de diagnóstico.

11.4. Os requisitos de aplicação da segurança a que se refere o ponto 11.3 devem ser acompanhados da explicação dos motivos para este requisito. Em casos excecionais, o fabricante do veículo pode limitar-se a fornecer os requisitos necessários, sem explicações pormenorizadas, se:

a) A divulgação dos objetivos específicos subjacentes a um requisito puder comprometer informações protegidas ou segredos comerciais; ou

b) A divulgação do raciocínio revelar uma estratégia de cibersegurança mais ampla, que deva permanecer confidencial para manter a integridade do sistema.

11.5. As informações referidas nos pontos 11.1 a 11.3 devem ser fornecidas juntamente com o pedido de homologação.

12. Fórum OBD

12.1. O Fórum de Acesso à Informação sobre Veículos (Fórum OBD) é responsável pela coordenação e acompanhamento da aplicação dos procedimentos para:

a) Autenticação e autorização dos operadores independentes, tal como descrito nos pontos 3 e 8 do presente apêndice, incluindo os processos utilizados pelos fabricantes de ferramentas de diagnóstico para a verificação dos critérios de autorização, tal como descrito no ponto 3 do presente apêndice;

b) Emissão das credenciais de acesso tal como descritas no ponto 7 do presente apêndice, incluindo o cumprimento dos requisitos de rastreabilidade e conectividade;

c) Divulgação das informações em matéria de acesso e de suspensão ou restrição do acesso, tal como descrito no ponto 10 do presente apêndice.

12.2. O Fórum:

a) Aconselha a Comissão sobre a aplicação do presente apêndice;

b) Aconselha as entidades homologadoras sobre litígios respeitantes à interpretação e aplicação do presente apêndice;

c) Aconselha os fabricantes de veículos, os fabricantes de ferramentas de diagnóstico e os operadores independentes em matéria de:

i) interpretação do apêndice,

ii) aspetos práticos dos procedimentos referidos no ponto 12.1,

iii) orientações para a resolução de litígios respeitantes à aplicação dos procedimentos referidos no ponto 12.1.

12.3. Os membros do Fórum OBD devem ser representados por fabricantes de veículos e operadores independentes envolvidos na execução e utilização dos procedimentos e processos descritos no n.º 12.1.

12.4. O Fórum OBD deve funcionar sob uma estrutura jurídica e organizativa comum como o "Fórum para o acesso às IRM de veículos relacionadas com a segurança" a que se refere o ponto 2.1.12 do apêndice 3.

(*) Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (CE) n.° 715/2007 e (CE) n.° 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) n.° 582/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(**) Regulamento n.º 83 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos no que respeita à emissão de poluentes em conformidade com as exigências do motor em matéria de combustível (JO L 42 de 15.2.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/83/oj).

(***) Regulamento n.º 168 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos ligeiros de passageiros e comerciais no que diz respeito às emissões em condições reais de condução (RDE) [2024/211] (JO L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

(****) Regulamento (UE) 2024/2847 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2024, relativo aos requisitos horizontais de cibersegurança dos produtos com elementos digitais e que altera os Regulamentos (UE) n.° 168/2013 e (UE) 2019/1020 e a Diretiva (UE) 2020/1828 (Regulamento de Ciber-Resiliência) (JO L, 2024/2847, 20.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2847/oj).

(*****) Regulamento n.º 156 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos no que respeita às atualizações do *software* e ao sistema de gestão das atualizações do *software* [2021/388] (JO L 82 de 9.3.2021, p. 60, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/388/oj).».