Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/699

3.6.2026

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2026/699

z 23. marca 2026,

ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o štandardizovaný prístup k informáciám palubného diagnostického systému vozidla a informáciám o opravách a údržbe vozidiel a požiadavky a postupy pre bezpečný prístup k informáciám palubného diagnostického systému vozidla

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES ([1]), a najmä na jeho článok 61 ods. 11,

keďže:

(1) V nariadení (EÚ) 2018/858 sa od výrobcov vozidiel vyžaduje, aby nezávislým prevádzkovateľom poskytli neobmedzený, štandardizovaný a nediskriminačný prístup k informáciám palubného diagnostického systému (OBD) vozidla, k diagnostickým a iným zariadeniam, k nástrojom vrátane úplných odkazov na príslušný softvér a jeho dostupných verzií na stiahnutie a k informáciám o opravách a údržbe vozidiel.

(2) V článku 4 ods. 5 písm. d) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 ([2]) (ďalej len „pravidlá Únie v oblasti kybernetickej bezpečnosti“) sa stanovuje, že výrobcovia sú povinní spĺňať uplatniteľné požiadavky na ochranu vozidiel pred kybernetickými útokmi. Technické požiadavky a skúšobné postupy prijaté na tento účel odkazujú na požiadavky predpisu OSN č. 155 ([3]).

(3) Podľa predpisu OSN č. 155 sa technické požiadavky a skúšobné postupy, ktoré sú v ňom stanovené, uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté právne predpisy Únie upravujúce prístup oprávnených strán k vozidlu, jeho údajom, funkciám a zdrojom a podmienky takéhoto prístupu.

(4) Nariadenie (EÚ) 2018/858 vylučuje, aby výrobca vozidla podriadil prístup nezávislých prevádzkovateľov k informáciám o opravách a údržbe vozidiel a k informáciám systému OBD vrátane prístupu k týmto informáciám na účely zápisu iným podmienkam, než sú podmienky, ktoré sú v ňom stanovené, ako sú podmienky motivované kybernetickou bezpečnosťou.

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

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([3]) Predpis OSN č. 155 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na kybernetickú bezpečnosť a systém riadenia kybernetickej bezpečnosti [2021/387] (Ú. v. EÚ L 82, 9.3.2021, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj).

(5) Právny rámec Únie upravujúci opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti, ktoré sa majú uplatňovať na prístup k informáciám systému OBD vozidla, nie je úplný. V pravidlách Únie v oblasti kybernetickej bezpečnosti sa od výrobcov vyžaduje, aby chránili vozidlá pred kybernetickými útokmi, ale obmedzuje sa nimi účinok technických požiadaviek, v ktorých sa špecifikujú uplatniteľné opatrenia z hľadiska prístupu k údajom o vozidle. Na druhej strane sa v pravidlách prístupu k informáciám systému OBD vozidla dostatočne nezohľadňuje kybernetická bezpečnosť. V dôsledku toho výrobcovia vozidiel čelia podstatným právnym obmedzeniam, ktoré im bránia uplatňovať účinné opatrenia na ochranu vozidla pred kybernetickými útokmi súvisiacimi s prístupom k informáciám systému OBD vozidla.

(6) Preto treba zabezpečiť, aby výrobcovia automobilov mohli uplatňovať účinné a primerané opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti a zároveň poskytovať prístup k informáciám systému OBD.

(7) Nárast kybernetických hrozieb a súvisiace prijatie pravidiel Únie, ktorými sa od výrobcov vozidiel vyžaduje, aby chránili vozidlá pred kybernetickými útokmi, predstavuje technický a regulačný vývoj, ktorý odôvodňuje takéto zmeny prílohy X.

(8) S cieľom umožniť výrobcom tieto hrozby riešiť a zároveň zachovať účinný prístup nezávislých prevádzkovateľov k informáciám systému OBD vozidla by nariadenie (EÚ) 2018/858 malo obsahovať podmienky a postupy, ktoré majú výrobcovia vozidiel povolené uplatňovať na zaistenie bezpečného prístupu nezávislých prevádzkovateľov k informáciám systému OBD.

(9) V závislosti od povahy a dôsledkov požadovaného prístupu by výrobcovia vozidiel mali mať možnosť od výrobcov diagnostických nástrojov používaných na prístup k informáciám systému OBD požadovať, aby autentifikovali nástroj a nezávislého prevádzkovateľa alebo jeho zamestnanca, ktorý o prístup žiada, a aby zabezpečili vysledovateľnosť zaznamenávaním a uchovávaním príslušných informácií o takomto prístupe. Takisto by sa im malo povoliť, aby v osobitných prípadoch vyžadovali pripojenie k serveru výrobcu vozidla.

(10) V záujme ochrany rovnakých podmienok hospodárskej súťaže by sa mali pseudonymizovať informácie o nezávislých prevádzkovateľoch, ktorí žiadajú o prístup k informáciám systému OBD vozidla.

(11) S cieľom umožniť výrobcom vozidiel riešiť závislosti, ako sa vyžaduje podľa uplatniteľných pravidiel kybernetickej bezpečnosti vozidiel, by sa im malo umožniť overiť, či diagnostické nástroje a ich výrobcovia spĺňajú príslušné normy kybernetickej bezpečnosti a vykonávajú bezpečnostné opatrenia.

(12) V prípade kybernetických incidentov, závažného zneužitia alebo incidentov týkajúcich sa zodpovednosti výrobcu vozidla by výrobcovia vozidiel mali mať možnosť získať informácie o konkrétnych prípadoch prístupu a podľa potreby a pod kontrolou schvaľovacieho úradu dočasne pozastaviť prístup daného nástroja a nezávislého prevádzkovateľa alebo jeho zamestnanca.

(13) Výrobcovia vozidiel by mali poskytnúť všetky potrebné technické informácie výrobcom generických diagnostických nástrojov v dostatočnom predstihu pred uvedením vozidla na trh, aby uvedení výrobcovia nástrojov mohli nezávislým prevádzkovateľom opráv poskytovať primeranú službu.

(14) Okrem podmienok a postupov na účely bezpečného prístupu k informáciám systému OBD by sa týmto nariadením mal ešte viac uľahčiť prístup k informáciám systému OBD vozidla a informáciám o opravách a údržbe (RMI) s prihliadnutím na technický pokrok.

(15) Mal by sa objasniť a aktualizovať katalóg informácií, ktoré majú sprístupniť výrobcovia vozidiel, a to najmä s prihliadnutím na potreby súvisiace s opravou a údržbou batérií vozidiel a nových asistenčných systémov pre vodiča.

(16) Vždy, keď výrobcovia vozidiel na účely prístupu k informáciám systému OBD vozidla, diagnostiky, opráv a údržby, monitorovania a kontroly umožnia prístup k toku údajov vo vozidle inak než použitím sériového dátového portu na štandardizovanom konektore, mali by všetci nezávislí prevádzkovatelia za nediskriminačných podmienok mať rovnaký prístup a tie isté informácie.

(17) Keďže sa uznáva úloha vydavateľov údajov pri uľahčovaní opravy a údržby vozidiel, mali by sa podrobnejšie objasniť požiadavky výrobcov vozidiel na výmenu informácií.

(18) S cieľom umožniť nezávislým opravovniam preprogramovať riadiace jednotky vozidla za rovnakých podmienok, aké majú k dispozícii výrobcovia vozidiel a autorizované opravovne, treba stanoviť dodatočné požiadavky na výrobcov, aby nezávislým výrobcom diagnostických nástrojov sprístupnili špecifický softvér alebo informácie.

(19) Splnenie týchto požiadaviek si však vyžaduje, aby výrobcovia vozidiel vykonali dôležité prípravné opatrenia, a preto by sa uplatňovanie týchto požiadaviek malo odložiť, aby sa poskytol primeraný čas na prípravu.

(20) Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ([4]) ani smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES ([5]). Konkrétne, povinnosťami výrobcov, pokiaľ ide o poskytovanie prístupu k informáciám systému OBD vozidla nezávislým prevádzkovateľom podľa tohto nariadenia, nie sú dotknuté práva dotknutých osôb ani povinnosti výrobcov vozidiel, výrobcov diagnostických nástrojov a nezávislých prevádzkovateľov podľa uvedených aktov.

(21) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 ([6]) sa konzultovalo s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý vydal 20. februára 2026 stanovisko ([7]).

(22) Nariadenie (EÚ) 2018/858 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Príloha X k nariadeniu (EÚ) 2018/858 sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 23. marca 2026

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

([4]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([5]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002, týkajúca sa spracovávania osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (smernica o súkromí a elektronických komunikáciách) (Ú. v. EÚ L 201, 31.7.2002, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([6]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([7]) https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/opinions_en.

PRÍLOHA

Príloha X k nariadeniu (EÚ) 2018/858 sa mení takto:

1. Bod 1 sa nahrádza takto:

„1. Úvod

V tejto prílohe sa stanovujú technické požiadavky, pokiaľ ide o prístup k informáciám systému OBD vozidla a informáciám o opravách a údržbe vozidla bez ohľadu na typ hnacej sústavy vozidla.“

2. V bode 2.1 sa druhá veta nahrádza takto:

„Povinnosť výrobcu poskytovať informácie systému OBD vozidla a informácie o opravách a údržbe vozidla na svojich webových sídlach v štandardizovanom formáte sa považuje za splnenú, ak sú dodržané požiadavky časti 1 ‚Všeobecné informácie a opis použitých prípadov‘, časti 2 ‚Technické požiadavky‘, časti 3 ‚Požiadavky na funkčné používateľské rozhranie‘, časti 4 ‚Skúška zhody‘ normy EN ISO 18541-2021 a časti 5 ‚Osobitné opatrenia pre nákladnú dopravu‘ normy EN ISO 18541-2018 ‚Cestné vozidlá – Normalizovaný prístup k opravám a údržbe (RMI)‘.“

3. V bode 2.5 sa úvodné znenie nahrádza takto:

„2.5. Informácie o opravách a údržbe vozidla obsahujú:“.

4. Bod 2.5.1 sa nahrádza takto:

„2.5.1. jednoznačnú identifikáciu vozidla a výsledný zoznam pôvodnej voliteľnej výbavy, ako aj systémov, komponentov, samostatných technických jednotiek, častí alebo vybavenia, za ktoré zodpovedá výrobca;“.

5. Bod 2.5.4 sa nahrádza takto:

„2.5.4. informácie o systémoch, komponentoch, samostatných technických jednotkách, častiach, vybavení a diagnostike (vrátane minimálnych a maximálnych teoretických hodnôt pre merania) vrátane informácií o funkciách a schopnostiach potrebných na kalibráciu a opravu pokročilých asistenčných systémov pre vodiča (ADAS) alebo asistenčných systémov pre vodiča pri ovládaní vozidla (DCAS) a súvisiacich komponentov;“.

6. Bod 2.5.7 sa nahrádza takto:

„2.5.7. informácie potrebné na určenie toho, či sú aktualizácia alebo kódovanie variantov softvéru potrebné na konkrétnu opravu a údržbu;“.

7. Vkladá sa tento bod 2.5.7a:

„2.5.7a. informácie potrebné na identifikáciu správnej aktualizácie alebo kódovania variantov softvéru pre každý systém, komponent, samostatnú technickú jednotku, časť alebo vybavenie, ktoré si vyžadujú aktualizáciu softvéru.

Odchylne od bodu 2.1, ak si určenie správnej verzie alebo kódovania variantov softvéru vyžaduje backendové pripojenie, výrobca nie je povinný uverejňovať informácie potrebné na identifikáciu správnej aktualizácie softvéru alebo kódovania variantov pre každý systém, komponent, samostatnú technickú jednotku, časť alebo zariadenie, ktoré si vyžadujú softvérovú aktualizáciu na webovom sídle;“.

8. Bod 2.5.8 sa mení takto:

„2.5.8. informácie poskytované a dodávané prostredníctvom proprietárnych nástrojov a vybavenia vrátane informácií o akomkoľvek doplnkovom nástrojovom vybavení, zariadeniach a návode na použitie, ktoré sú potrebné na kalibráciu komponentu alebo systému;“.

9. Dopĺňajú sa tieto body 2.5.12 a 2.5.13:

„2.5.12. informácie, ktoré výrobca poskytol svojim autorizovaným partnerom, predajcom a opravovniam alebo ktoré výrobca používa na účely opravy a údržby, potrebné na diagnostiku a prípadne opravu systémov trakčných batérií, ako aj ich vymeniteľných jednotiek vrátane batériových modulov;

2.5.13. informácie špecifické pre typ vozidla potrebné na bezpečnú manipuláciu s časťami a komponentmi, najmä informácie potrebné na ochranu pred elektrickými, tepelnými a chemickými nebezpečenstvami z trakčných batérií; podľa dostupnosti výrobcovi vozidla alebo jeho partnerom.“

10. Bod 2.6.2 sa nahrádza takto:

„2.6.2. tieto údaje:

a) diagnostické opisné údaje uvedené v bode 3 dodatku 2. Výrobca musí zabezpečiť, aby tieto údaje spĺňali tieto požiadavky:

i) sú sprístupnené ako elektronické, priamo spracovateľné súbory údajov;

ii) majú rovnakú úroveň podrobnosti, akú používajú proprietárne diagnostické nástroje výrobcu vozidla;

iii) sú komplexne zdokumentované;

b) opisy potrebných mimopalubných a palubných interakcií potrebných na dokončenie všetkých opravárenských a údržbárskych prác.

Výrobca vozidla sprístupní informácie uvedené v písmene a) len v prípade typov vozidiel, ktorým bolo osvedčenie o typovom schválení prvýkrát udelené po 1. septembri 2020.“

11. Vkladá sa tento bod 2.6.3:

„2.6.3. Informácie o tom, ako získať proprietárne nástroje a vybavenie.“

12. Vkladajú sa tieto body 2.6a a 2.6b:

„2.6a. Výrobca sprístupní výrobcom opravárenských zariadení a generických diagnostických nástrojov všetky informácie, technické špecifikácie a návod na použitie na účely opravy, údržby a diagnostiky systémov ADAS/DCAS pomocou diagnostických nástrojov.

2.6b. Informácie uvedené v bodoch 2.6 a 2.6a sa sprístupnia v súlade s podmienkami stanovenými výrobcom v súlade s týmto nariadením vrátane platobných podmienok alebo obmedzení používania a poplatkov požadovaných v súlade s článkom 63 ods. 1.“

13. Bod 2.9 sa nahrádza takto:

„2.9. Na účely prístupu k informáciám systému OBD vozidla, diagnostiky, opráv a údržby, monitorovania a kontroly musí výrobca vozidla umožniť obojsmerný prístup k toku údajov vo vozidle prostredníctvom všetkých týchto prostriedkov:

a) sériový dátový port na štandardizovanom spojovacom dátovom konektore, ako sa uvádza v doplnku 1 bode 6.5.3 v prílohe C5 k predpisu OSN č. 154 (*), prípadne v súlade s bodom 4.7.3 prílohy 9B a referenčnými štandardnými dokumentmi stanovenými v doplnku 6 k uvedenej prílohe k predpisu OSN č. 49 (**);

b) akékoľvek iné palubné prostriedky prístupu, ktoré výrobca poskytuje svojim autorizovaným partnerom, predajcom a opravovniam alebo ktoré výrobca používa na účely opravy a údržby, vrátane konektorov Ethernet, neštandardizovaných kolíkov na štandardizovanom porte systému OBD, aplikačných programovacích rozhraní používaných na integráciu popredajných služieb a miestnych rádiových sietí;

c) akékoľvek zariadenie, ktoré výrobca poskytuje svojim autorizovaným partnerom, predajcom a opravovniam alebo ktoré výrobca používa na umožnenie diaľkového prístupu k informáciám systému OBD vozidla na účely opravy a údržby vrátane monitorovania a kontroly (ak sa monitorovanie a kontrola vykonávajú na účely opravy a údržby) alebo služieb opravy a diagnostiky na diaľku.

Ak je vozidlo v pohybe, výrobca môže rozhodnúť, že sprístupní tok údajov iba pre funkcie určené len na čítanie pod podmienkou, že výrobca uplatňuje rovnaké obmedzenie na svojich vlastných autorizovaných partnerov, predajcov a opravovne.

Výrobca môže zaviesť podmienky na účely prístupu k toku údajov o vozidle v potrebnom a primeranom rozsahu na účely súladu s článkom 4 ods. 5 písm. d) a riadkom D4 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2019/2144 a článkom 4 ods. 7, článkom 4 ods. 8 a článkom 6 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2024/1257. Na účely prístupu s použitím prostriedkov opísaných v bode 2.9 písm. a) a b) nesmú ísť takéto podmienky nad rámec podmienok, ktoré má výrobca dovolené uplatniť podľa dodatku 4 k tejto prílohe.“

(*) Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 154 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vzhľadom na kritériové emisie, emisie oxidu uhličitého a spotrebu paliva a/alebo meranie spotreby elektrickej energie a elektrického dojazdu (WLTP) [2021/2039] (Ú. v. EÚ L 423, 26.11.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2039/oj).

(**) Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 49 – Jednotné ustanovenia týkajúce sa opatrení, ktoré treba prijať proti emisiám plynných a tuhých znečisťujúcich látok zo vznetových motorov a zo zážihových motorov určených na používanie vo vozidlách [2023/64] (Ú. v. EÚ L 14, 16.1.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/64/oj).

14. Bod 6.1 sa nahrádza takto:

„6.1. Povinnosť výrobcu poskytovať informácie o opravách a údržbe vozidla na svojich webových sídlach v štandardizovanom formáte sa považuje za splnenú, ak sú dodržané požiadavky častí normy ISO 18541-1:2021 až normy ISO 18541-4:2021 a normy ISO 18541-5:2018 uvedených v bode 2.1.

Osoby požadujúce právo reprodukovať alebo ďalej zverejňovať takéto informácie rokujú priamo s príslušným výrobcom. Sprístupňujú sa aj informácie o materiáloch pre odbornú prípravu a tie môžu byť prezentované cez iné médiá, ako sú webové sídla.

6.1.1. Na účely uverejňovania informácií o opravách a údržbe výrobca sprístupní informácie ako súbory vo formáte, ktorý slúži na priame elektronické spracovanie dátových súborov obsiahnutých v týchto súboroch. Informácie musia mať rovnakú úroveň podrobnosti, akú používa výrobca na účely opráv a údržby. Dokumentujú sa na účely výkladu a aktualizujú sa s frekvenciou dohodnutou s nezávislým prevádzkovateľom. Aktualizácie musia byť dostupné s rovnakou frekvenciou a načasovaním, aké majú k dispozícii autorizovaní predajcovia a opravovne. Informácie sa poskytujú v súboroch na základe technických informácií podľa jednotlivých prípadov použitia, ktoré má výrobca k dispozícii. Informácie uvedené v prvej vete tohto bodu sa poskytujú na základe podmienok stanovených výrobcom v súlade s týmto nariadením, ako sú platobné podmienky a prípadné zodpovedajúce podmienky alebo obmedzenia používania a poplatkov požadovaných v súlade s článkom 63 ods. 1. Súbory informácií vymedzené na základe kritérií odrážajúcich požiadavky na informácie týkajúce sa prípadu použitia 5.1.1, prípadu použitia 5.1.2, prípadu použitia 5.2, prípadu použitia 5.3, prípadu použitia 5.4, prípadu použitia 5.5, prípadu použitia 5.7, prípadu použitia 5.8, prípadu použitia 5.9, prípadu použitia 8 a prípadu použitia 11 normy ISO 18541-1:2021 sa považujú za vyhovujúce.

Výrobca poskytuje od 23. júna 2027 len súbory informácií vymedzené na základe kritérií odrážajúcich požiadavky na informácie potrebné pre prípad použitia 5.3 a prípad použitia 5.4 uvedené v norme ISO 18541-1:2021, ktoré sú dostupné len pre identifikačné číslo vozidla (VIN), ak o to nezávislá opravovňa požiada prostredníctvom aplikačného programovacieho rozhrania [API (*)]. V takýchto prípadoch zašle nezávislá opravovňa výrobcovi žiadosť pre špecifické VIN prostredníctvom tretej strany konajúcej na základe dohody s výrobcom.

Ak sú súbory informácii vymedzené na základe kritérií odrážajúcich požiadavky na informácie pre prípad použitia 8 uvedený v norme ISO 18541-1:2021, výrobca poskytne od 23. júna 2027 takejto tretej strane rozhranie API, ktoré umožní nezávislej opravovni zobraziť a aktualizovať históriu údržby v elektronickej podobe za dodatočných podmienok stanovených v norme ISO a prípadne podmienok a postupov výrobcu používaných na získanie súhlasu zákazníka. Výrobca tak urobí na základe

rovnakých alebo rovnocenných postupov a požadovaných informácií, ktoré sú uvedené na webovom sídle výrobcu s informáciami o opravách a údržbe. V takýchto prípadoch môže nezávislá opravovňa so súhlasom zákazníka výrobcovi zaslať žiadosť o aktualizovaný záznam o opravách alebo údržbe prostredníctvom tretej strany konajúcej na základe dohody s výrobcom. Na overenie totožnosti nezávislej opravovne možno použiť certifikát v súlade s odporúčaním ITU-T X.509 Medzinárodnej telekomunikačnej únie.

Prístup k takýmto rozhraniam API vrátane aktualizácie záznamov o histórii údržby v elektronickej podobe podlieha článku 63 ods. 1.

Informácie musia byť štruktúrované tak, aby bolo neskôr možné vyhľadávať a filtrovať informácie obsiahnuté v súbore podľa kritérií klasifikácie typu modelu a iných klasifikačných kritérií používaných v rámci vlastnej siete výrobcu vozidla.

6.1.2. Informácie o všetkých častiach vozidla, ktorými výrobca vybaví vozidlo určené na základe identifikačného čísla vozidla (VIN) a ďalších kritérií, ako rázvoru, výkonu motora, rozsahu alebo možností vyhotovenia vozidla, a ktoré môžu byť nahradené náhradnými dielmi ponúkanými výrobcom vozidla jeho autorizovaným opravovniam, predajcom alebo tretím stranám prostredníctvom odkazu na číslo častí pôvodného vybavenia, sa sprístupnia v podobe strojovo čitateľných a elektronicky spracovateľných súborov údajov v databáze, ktorá je ľahko dostupná pre nezávislých prevádzkovateľov.

Táto databáza obsahuje čísla VIN, čísla pôvodných častí, pôvodné názvy týchto častí, údaje o platnosti (dátumy začiatku a ukončenia platnosti), údaje o montáži a v prípade potreby charakteristiky usporiadania.

Informácie v databáze sa pravidelne aktualizujú. Ak sú tieto informácie k dispozícii autorizovaným predajcom, aktualizácie obsahujú všetky úpravy jednotlivých vozidiel po výrobe.

_____

(*) Ako je vymedzené v článku 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2023/138 z 21. decembra 2022, ktorým sa stanovuje zoznam konkrétnych súborov údajov s vysokou hodnotou a podmienky ich uverejňovania a opakovaného použitia (Ú. v. EÚ L 19, 20.1.2023, s. 43, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/138/oj).“

15. Bod 6.2.2 sa nahrádza takto:

„6.2.2. používa sa norma https//ssl-tls (RFC5246) alebo akákoľvek norma, ktorá ju nahrádza;“.

16. Bod 6.2.3 sa nahrádza takto:

„6.2.3. na vzájomnú autentifikáciu nezávislých prevádzkovateľov a výrobcov sa používajú bezpečnostné certifikáty v súlade s medzinárodnou normou ISO/IEC 9594-8:2020“.

17. Bod 6.4 sa nahrádza takto:

„6.4. Preprogramovanie riadiacich jednotiek, kódovanie variantov a aktivácia náhradných dielov sa vykonáva použitím iného ako značkového hardvéru úplne nezávislého od hardvéru výrobcu v súlade s ktoroukoľvek z týchto noriem:

a) medzinárodná norma ISO 22900-2;

b) SAE J2534-1;

c) SAE J2534-2;

d) TMC RP1210B;

e) SOVD – norma ISO/DIS 17978-1.

Ak sa preprogramovanie riadiacich jednotiek uskutočňuje cez Ethernet, kódovanie variantov a aktivácia náhradných dielov sa vykoná v súlade s normou ISO 22900-2 alebo normou J2534-2.

Na overenie kompatibility aplikácie špecifickej pre výrobcu a komunikačných rozhraní vozidla (VCI) v súlade s medzinárodnou normou ISO 22900-2, SAE J2534-1 alebo SAE J2534-2, respektíve TMC RP1210B ponúkne výrobca buď overenie nezávisle vyvinutých komunikačných rozhraní vozidiel, alebo informácie o akomkoľvek osobitnom hardvéri potrebnom na to, aby výrobca VCI toto overenie vykonal, a zapožičanie tohto hardvéru.

Výrobca môže za takúto validáciu alebo informácie a hardvér účtovať primerané a úmerné poplatky. Tieto poplatky nesmú odrádzať od používania takejto validácie alebo informácií a hardvéru.“

18. Vkladá sa tento bod 6.4a:

„6.4a. Od 23. decembra 2026 výrobca vozidla sprístupní nezávislému výrobcovi diagnostických nástrojov ktorýkoľvek z týchto softvérov alebo ktorúkoľvek z informácií pre typ vozidla, ktorému bolo osvedčenie o typovom schválení prvýkrát udelené po 1. septembri 2020:

a) rozhranie softvéru alebo rozhranie webovej služby pre nezávislých výrobcov diagnostických nástrojov na účely ich integrácie, ktoré umožňujú kódovanie variantov, spárovanie pôvodného náhradného dielu s vozidlom [vrátane softvérového a hardvéru kompatibilného (podľa vymedzenia výrobcu vozidla), repasovaného alebo opätovne použitého dielu] alebo náhradného dielu autorizovaného výrobcom vozidla, ako aj preprogramovanie riadiacich jednotiek so softvérom pôvodného vybavenia vozidla podľa pokynov výrobcu vozidla, alebo

b) nutné informácie, procesy a zdroje potrebné na implementáciu kódovania variantov a preprogramovania v nezávislom diagnostickom nástroji výrobcu nezávislého diagnostického nástroja.

Odchylne od lehoty uvedenej v prvej vete tohto bodu však výrobca vozidla musí sprístupniť softvér alebo informácie uvedené v písmenách a) a b) od týchto dátumov:

i) 23. júna 2027 pokiaľ ide o vozidlá, ktorým bolo typové schválenie prvýkrát udelené po 1. septembri 2020, ale pred 6. júlom 2022;

ii) 23. júna 2028 pre každú operáciu zahŕňajúcu vykonávanie aktualizácií softvéru alebo závislú od takýchto aktualizácií.“

19. Vkladá sa tento bod 6.4b:

„6.4b. Kým výrobca vozidla nesprístupní softvér alebo informácie pre typ vozidla uvedené v bode 6.4a a počas obdobia dvoch rokov nasledujúcich po uvedenom dátume, používanie diagnostického hardvéru a diagnostického softvéru výrobcu vozidla poskytovateľmi služieb na diaľku, ako sa uvádza v bode 1.2 dodatku 4, na účely preprogramovania a kódovania variantov alebo aktivácie častí podlieha rovnakým poplatkom a platobným podmienkam, aké sa uplatňujú na nezávislé opravovne, a to bez ohľadu na to, či sa diagnostické nástroje používajú na diaľku.

Okrem toho výrobca vozidla poskytne všetkým zainteresovaným výrobcom diagnostických nástrojov hneď, ako budú k dispozícii:

a) informácie potrebné na zavedenie rozhrania API medzi príslušnými systémami výrobcu vozidla a výrobcov diagnostických nástrojov:

i) najneskôr do 23. júna 2027 v prípade každej operácie, ktorá zahŕňa alebo závisí od vykonávania aktualizácií softvéru, a

ii) v prípade ostatných operácií najneskôr do 23. septembra 2026 alebo

iii) v prípade vozidiel, ktorým bolo typové schválenie prvýkrát udelené pred 6. júlom 2022, najneskôr do 23. decembra 2026;

b) informácie potrebné na skúšanie funkcie aktualizácie a interakcie hardvéru najneskôr do 23. decembra 2027 v prípade každej operácie, ktorá zahŕňa vykonávanie aktualizácií softvéru alebo od neho závisí.“

20. Vkladá sa tento bod 6.4c:

„6.4c. Odpojenie komponentov, samostatných technických jednotiek, častí a vybavenia s výnimkou tých, ktoré boli pôvodne navrhnuté tak, aby neboli odpojené, sa vykoná v súlade s postupom stanoveným v tomto bode. Nepodlieha žiadnym iným podmienkam okrem podmienok, ktoré sú uvedené v tomto bode.

Výrobca zavedie postup odpojenia komponentov, samostatných technických jednotiek, častí a vybavenia. Na účely inštalácie opätovne použitého komponentu, samostatnej technickej jednotky, časti alebo vybavenia môžu postupy stanovené výrobcom vozidla zahŕňať požiadavku na poskytnutie jedinečného identifikátora (v relevantných prípadoch aj sériového čísla jednotky) tohto príslušného komponentu, samostatných technických jednotiek, časti alebo vybavenia a identifikačného čísla vozidla, ako aj požiadavku na získanie súhlasu vlastníka alebo nájomcu vozidla, ak ich možno identifikovať. Ak sa vyžaduje súhlas, možno ho poskytnúť v čase, ktorý nie je súbežný s demontážou daného dielu.

Na účely repasovania v rámci priemyselného procesu, ktorým sa obnoví pôvodná špecifikácia opotrebovaného alebo chybného komponentu, samostatných technických jednotiek, časti alebo vybavenia, sa na odpojenie od pôvodného vozidla nebude vyžadovať číslo VIN pôvodného vozidla. V tomto prípade sa môže požadovať jedinečný identifikátor komponentu a súhlas vlastníka alebo nájomcu vozidla, ak ich možno identifikovať.

Všetci nezávislí prevádzkovatelia vrátane subjektov vykonávajúcich repasáciu a renováciu, ktorí získali autentifikáciu v súlade s požiadavkami uvedenými v dodatku 4, majú rovnaký prístup k týmto postupom.

Na účely autentifikácie takéhoto prevádzkovateľa, ak sa má postup odpojenia výrobcom vozidla dokončiť na jeho mimopalubných platformách, akceptujú sa autentifikačné oprávnenia vydané v súlade s bodom 9.2 dodatku 4 alebo oprávnenia použité na prístup na webové sídlo pre RMI daného výrobcu vozidla.“

21. Body 7.2 a 7.3 sa vypúšťajú.

22. Bod 7.4 sa nahrádza takto:

„7.4. Schvaľovací úrad môže na základe vystaveného osvedčenia o prístupe k informáciám systému OBD vozidla a informáciám o opravách a údržbe vozidla predpokladať, že výrobca zaviedol vyhovujúce mechanizmy a postupy, pokiaľ ide o prístup k informáciám systému OBD vozidla a informáciám o opravách a údržbe vozidla, ak nebola podaná žiadna sťažnosť.“

23. Dopĺňa sa tento bod 7.5:

„7.5. Informácie systému OBD vozidla a informácie o opravách a údržbe vozidla sa poskytujú nezávislým prevádzkovateľom najneskôr v deň uvedenia vozidla na trh.“

24. V dodatku 2 sa bod 3 nahrádza takto:

„3. Informácie potrebné na výrobu diagnostických nástrojov

S cieľom uľahčiť poskytovanie generických diagnostických nástrojov podnikom vykonávajúcim opravy viacerých značiek výrobca vozidiel sprístupňuje informácie uvedené v bodoch 3.1, 3.2 a 3.3. Tieto informácie zahŕňajú všetky funkcie diagnostických nástrojov a všetky prepojenia na informácie o oprave a pokyny na odstraňovanie porúch. Prístup k informáciám môže byť podmienený zaplatením primeraného poplatku.“

25. Dodatok 3 sa mení takto:

a) V bode 2 sa dopĺňajú tieto body 2.1.14 a 2.1.15:

„2.1.14. ‚Poskytovateľ služieb na diaľku (RSS)‘

‚Poskytovateľ služieb na diaľku (RSS)‘ je poskytovateľ služieb, ktorý ako službu poskytovanú NP v rámci svojich činností súvisiacich s fórom SERMI na diaľku vykonáva programovanie, montáž alebo aktiváciu častí a vybavenia vo vozidle.

2.1.15. ‚Zamestnanec RSS‘

‚Zamestnanec RSS‘ je zamestnanec schváleného poskytovateľa služieb na diaľku, ktorý bude mať na základe povolenia orgánu posudzovania zhody (CAB) prístup k informáciám RMI súvisiacim so zabezpečením.“;

b) V bode 3 sa tretí a štvrtý bod nahrádzajú takto:

„Nezávislí prevádzkovatelia, ktorí chcú získať informácie RMI súvisiace so zabezpečením, musia získať osvedčenie o schvaľovacej kontrole od akreditovaného orgánu posudzovania zhody.

Zamestnanci NP, ktorí majú nakladať s informáciami RMI súvisiacimi so zabezpečením, musia získať osvedčenie o autorizačnej kontrole od akreditovaného orgánu posudzovania zhody.“;

c) V bode 4.1.1 sa dopĺňa toto písmeno f):

„f) SERMI spravuje zoznam uznaných výkladov, ktorý sa použije výlučne na účely výkladu schémy.“

d) Dopĺňa sa tento bod 4.4.2:

„4.4.2. Na RSS sa vzťahujú povinnosti a požiadavky stanovené v bode 4.4.1.“;

e) Dopĺňa sa tento bod 4.5.2:

„4.5.2. Na zamestnanca RSS sa vzťahujú povinnosti a požiadavky stanovené v bode 4.5.1.“

26. Dopĺňa sa tento dodatok 4:

„*Dodatok 4*

Podmienky a postup prístupu k informáciám systému OBD vozidla

1. Rozsah pôsobnosti

1.1. Tento dodatok obsahuje podmienky prístupu, ktoré môže výlučne stanoviť výrobca, a postupy, ktoré výrobca vozidla uplatňuje, alebo len môže požadovať od iných strán, aby uplatňovali bezpečnostné opatrenia týkajúce sa prístupu k informáciám systému OBD uvedené v bode 2.9 písm. a) a b) tejto prílohy.

1.2. Každý odkaz v tomto dodatku na nezávislých prevádzkovateľov alebo na autorizovaných partnerov, predajcov a opravovne výrobcu, ako aj na výrobcu vozidla konajúceho na účely opravy a údržby v tomto dodatku zahŕňa každú osobu alebo každého prevádzkovateľa konajúceho v ich mene, ako je poskytovateľ služieb, ktorý ako službu poskytovanú nezávislému prevádzkovateľovi na diaľku vykonáva programovanie, montáž alebo aktiváciu častí a vybavenia vo vozidle (poskytovatelia služieb na diaľku).

2. Povinnosti výrobcu

2.1. Výrobca vozidla je zodpovedný, aby sa zabezpečilo, že sú zavedené všetky technické predpoklady na uplatňovanie postupov uvedených v tomto dodatku vrátane prístupových oprávnení, ako sú certifikáty alebo softvérové tokeny, a potrebných opatrení dohodnutých s výrobcami diagnostických nástrojov.

2.2. Výrobca vozidla musí schvaľovaciemu úradu preukázať, že vozidlo je konštruované tak, aby umožňovalo prístup k informáciám systému OBD v súlade s požiadavkami tohto dodatku pomocou diagnostických nástrojov určených pre rôzne značky.

2.3. Výrobca vozidla poskytne výrobcom diagnostických nástrojov informácie uvedené v bode 11 tohto dodatku.

2.4. Výrobca vozidla zabezpečí, aby jeho server používaný na účely umožnenia prístupu podľa bodu 2.9 tejto prílohy poskytoval nezávislým prevádzkovateľom na nediskriminačnom základe rovnakú dostupnosť a funkčnosť informačného systému, aký ponúka oprávneným partnerom, predajcom a opravovniam výrobcu vozidla alebo výrobcovi vozidla, ktorý ho na tento účel používa.

Výrobca vozidla zabezpečí dostupnosť každého serveru používaného na účely umožnenia prístupu podľa bodu 2.9 tejto prílohy bez prerušenia, s výnimkou výnimočných a nepredvídateľných okolností, ktoré sú mimo kontroly výrobcu vozidla a ktoré nie sú spôsobené jeho nedbanlivosťou, alebo ak sa to požaduje na účely údržby informačného systému. V prípade údržby nesmie čas nedostupnosti presiahnuť čas údržby akéhokoľvek iného servera používaného výrobcom na umožnenie prístupu na účely uvedené v bode 2.9 tejto prílohy. Informácie o plánovanej údržbe sa v dostatočnom predstihu sprístupnia výrobcom diagnostických nástrojov.

Výrobca vozidla každoročne sprístupní schvaľovaciemu úradu na požiadanie štatistické informácie o dostupnosti serverov. Výrobca vozidla bezodkladne oznámi prípady nedostupnosti servera fóru OBD vymedzenému v bode 12.

2.5. Výrobca vozidla nesmie obmedziť prístup k informáciám systému OBD nad rámec obmedzení stanovených v tomto dodatku, pokiaľ nie je v tomto nariadení výslovne stanovené inak. Okrem toho výrobca vozidla nesmie obmedziť prístup nezávislých prevádzkovateľov k informáciám systému OBD nad rámec obmedzení vzťahujúcich sa na jeho autorizovaných partnerov, predajcov a opravovne alebo na výrobcu vozidla, ktorý má prístup k informáciám systému OBD na účely opravy a údržby.

2.6. Výrobca vozidla zabezpečí, aby ním uplatňované opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti vrátane požiadaviek na kompatibilitu uvedených v bode 6.2 neviedli k obmedzeniu alebo blokovaniu prístupu k informáciám systému OBD podľa tohto dodatku nad rámec toho, čo je nevyhnutné a primerané na dosiahnutie súladu s článkom 4 ods. 5 písm. d) a riadkom D4 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2019/2144. Takýmito opatreniami možno riešiť budúce riziká a hrozby, ak výrobca vozidla dokáže preukázať ich vplyv a pravdepodobnosť.

2.7. Žiadne opatrenia uplatnené výrobcom vozidla s cieľom predísť neoprávneným zásahom do emisií a podvodom s počítadlom kilometrov nesmú obmedzovať ani blokovať prístup k informáciám systému OBD nad rámec toho, čo je nevyhnutné a primerané na dosiahnutie súladu s článkom 4 ods. 7 a 8 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 (*).

3. Autentifikácia

3.1. Výrobca vozidla môže ako podmienku vydania prístupových oprávnení požadovať autentifikáciu výrobcu diagnostických nástrojov a použitého diagnostického nástroja s výnimkou týchto operácií opravy a údržby:

a) načítanie diagnostických poruchových kódov;

b) načítanie VIN vozidla;

c) načítanie údajov a vymazanie diagnostických poruchových kódov, ak sa neobmedzený prístup generickým snímacím nástrojom alebo snímacím nástrojom OBD vyžaduje podľa nariadenia (EÚ) 2017/1151 alebo nariadenia (EÚ) 2024/1257, alebo ako sa stanovuje v predpise OSN č. 49, predpise OSN č. 83 (**), predpise OSN č. 168 (***) alebo predpise OSN č. 154.

3.2. Vždy, keď sa prístup k informáciám systému OBD týka zmien vozidla, výrobca vozidla môže ako podmienku vydania prístupových oprávnení požadovať autentifikáciu prevádzkovateľa. V prípade zariadení používaných na účely monitorovania, keď sa údaje len načítavajú a autonómne nahlasujú na server výrobcov diagnostických nástrojov bez akejkoľvek ľudskej interakcie, výrobca vozidla nevyžaduje autentifikáciu prevádzkovateľa.

3.3. Ak prístup k informáciám systému OBD zahŕňa zmenu softvéru vozidla alebo jeho konfigurácie/jeho parametrov, ktorá spočíva v preprogramovaní softvérového kódu vozidla, čo vedie k zmene zamýšľaného správania vozidla a pretrváva aj po operácii opravy a údržby, takže ho možno zvrátiť alebo prepísať len vykonaním rovnocennej operácie, výrobca vozidla môže požadovať autentifikáciu zamestnanca prevádzkovateľa, ktorý sa usiluje získať prístup k informáciám systému OBD, pokiaľ výrobca diagnostického nástroja nepotvrdí výrobcovi vozidla, že na základe výsledku nezávislého auditu vykonaného najskôr tri roky pred podaním žiadosti má prevádzkovateľ zavedený systém umožňujúci jednoznačnú identifikáciu zamestnanca, ktorý sa usiluje takýto prístup získať.

3.4. Prípady prístupu uvedené v bode 3.2 zahŕňajú také operácie opravy a údržby, ako je aktivácia ovládačov a zvyčajné funkčné skúšobné postupy, vymazávanie diagnostických poruchových kódov, opätovné nastavenie prevádzkových svetiel, opätovné nastavenie adaptívnych parametrov s pamäťou a výmena dielov vrátane inicializácie iných ako inteligentných komponentov a načítanie údajov identifikátorom, s výnimkou prípadov, keď sa uplatňuje na účely pravidelnej technickej kontroly s hodnotami porovnateľnými s hodnotami vymedzenými v prílohe B k norme ISO 20730-3 za predpokladu, že tieto hodnoty sú vo vozidle k dispozícii.

3.5. Prípady prístupu uvedené v bode 3.2 zahŕňajú kalibráciu chápanú ako proces úpravy alebo zosúladenia softvérových a hardvérových parametrov vozidla predpísaných výrobcom vozidla, a to bez kódovania variantov alebo úpravy softvéru vozidla.

3.6. Na účely autentifikácie uvedenej v bodoch 3.1 až 3.3 môže výrobca nástroja použitého na prístup k informáciám systému OBD požadovať, aby výrobcovi vozidla potvrdil:

a) totožnosť diagnostického nástroja;

b) totožnosť diagnostického nástroja a pseudonymizovanú totožnosť prevádzkovateľa, ako aj splnenie autorizačných požiadaviek uvedených v bode 8.1 prevádzkovateľom, ak sa prístup k informáciám systému OBD týka zmien vozidla uvedených v bode 3.2;

c) pseudonymizovanú totožnosť zamestnanca prevádzkovateľa a splnenie autorizačných požiadaviek uvedených v bode 8.2 týmto zamestnancom, ak sa prístup k informáciám systému OBD týka zmeny softvéru vozidla alebo jeho konfigurácie/jeho parametrov, ktoré spočívajú v preprogramovaní softvérového kódu vozidla, čo vedie k zmene zamýšľaného správania vozidla a pretrváva aj po operácii opravy a údržby, takže ho možno zvrátiť alebo prepísať len vykonaním rovnocennej operácie, ako sa uvádza v bode 3.3.

3.7. V prípadoch uvedených v bode 3.6 písm. b) a c) totožnosť prevádzkovateľa a prípadne zamestnanca prevádzkovateľa a splnenie autorizačných požiadaviek uvedených v bodoch 8.1 a 8.2 z ich strany overuje výrobca diagnostického nástroja používaného na prístup k informáciám systému OBD alebo potvrdzuje na základe osvedčenia o overení uvedeného v bode 9.2.

3.8. Výrobca vozidla nesmie požadovať žiadne poplatky za umožnenie prístupu podľa bodu 2.9 prílohy X. Výrobca vozidla však môže účtovať oprávnené a primerané poplatky za využívanie diaľkovo riadeného zariadenia uvedeného v bode 2.9 písm. c).

4. Požiadavky na pripojenie

4.1. S výnimkou prípadov prístupu uvedených v bode 3.1 písm. a) až c) môže výrobca vozidla požadovať jednorazové online pripojenie z diagnostického nástroja prostredníctvom servera výrobcu diagnostických nástrojov na server výrobcu vozidla, aby získal prístupové oprávnenia. Po poskytnutí prístupových oprávnení si prístup nevyžaduje online pripojenie.

4.2. Vždy, keď sa prístup k informáciám systému OBD týka zmeny softvéru vozidla alebo jeho konfigurácie či jeho parametrov, ktorá vedie k zmene zamýšľaného správania vozidla, ktorá pretrváva aj po operácii opravy a údržby a ktorú možno zvrátiť alebo prepísať len vykonaním rovnocennej operácie, výrobca vozidla môže v čase vykonania opravy požadovať nepretržité online pripojenie z diagnostického nástroja na server výrobcu diagnostických nástrojov, ako aj od výrobcu diagnostických nástrojov na server výrobcu vozidla.

4.3. Prípady prístupu uvedené v bode 4.2 musia zahŕňať:

a) operácie opravy a údržby ako nastavenie náhradného komponentu a zákazníckych preferencií, identifikácia elektronickej riadiacej jednotky (ECU) a kódovanie variantov, spustenie ECU a komponentu, kódovanie variantov pri nahradení existujúcich komponentov a kódovanie variantov pri pridávaní nového komponentu;

b) operácie opravy a údržby uvedené v bode 5.5.

4.4. Prípady prístupu uvedené v bode 4.2 nezahŕňajú operácie opravy a údržby uvedené v bodoch 3.4 a 3.5.

4.5. Odchylne od bodu 4.4 však prípady prístupu uvedené v bode 4.2 zahŕňajú operácie opravy a údržby uvedené v bode 3.5, ak treba validovať kalibračné hodnoty, na ktoré sa vzťahujú regulačné požiadavky, alebo ak kalibráciu nemožno dokončiť bez údajov, ktoré sú špecifické pre jednotlivé komponenty alebo samostatné technické jednotky a ktoré sú potrebné na dokončenie procesu opravy a získané zo servera výrobcu ako súčasť procesu kódovania variantov.

5. Požiadavky na vysledovateľnosť

5.1. S výnimkou prípadov prístupu uvedených v bode 3.1 písm. a) až c) môže výrobca vozidla od výrobcu diagnostických nástrojov požadovať, aby zaznamenal a uložil VIN vozidla a jedinečný identifikátor diagnostického nástroja.

5.2. Vždy, keď sa prístup k informáciám systému OBD týka zmien vozidla, výrobca vozidla môže od výrobcu diagnostického nástroja požadovať, aby zaznamenal a uložil informácie o všetkých vykonaných diagnostických úkonoch (napr. identifikačný znak služby a podfunkcia) a použitých parametroch/atribútoch dátumu a časových pečiatok koordinovaného svetového času UTC pre každú interakciu s vozidlom.

5.3. Prípady prístupu uvedené v bode 5.2 zahŕňajú také operácie opravy a údržby, ako sú operácie uvedené v bodoch 3.4, 3.5, 4.3 a 4.5.

5.4. Vždy, keď sa prístup k informáciám systému OBD týka zmeny softvéru vozidla alebo jeho konfigurácie/jeho parametrov, ktorá spočíva v preprogramovaní softvérového kódu vozidla, čo vedie k zmene zamýšľaného správania vozidla a pretrváva aj po operácii opravy a údržby, takže ho možno zvrátiť alebo prepísať len vykonaním rovnocennej operácie, výrobca vozidla môže požiadať výrobcu diagnostických nástrojov, aby zhromaždil a poskytol výsledky kontroly topologickej siete vozidla, počiatočného stavu vozidla po pripojení vrátane hardvérových/softvérových verzií všetkých elektronických riadiacich jednotiek inštalovaných vo vozidle, výsledkov každej interakcie modulu a bežnej jazdy (napr. návratových parametrov) a výsledkov konečnej kontroly diagnostického stavu vozidla po oprave.

5.5. Prípady prístupu uvedené v bode 5.4 zahŕňajú takéto operácie opravy a údržby ako párovanie pôvodného náhradného dielu [vrátane softvéru a hardvéru kompatibilného (podľa vymedzenia výrobcu vozidla), repasovaného alebo opätovne použitého dielu] alebo autorizovaného náhradného dielu výrobcu vozidla s vozidlom pomocou nezávislého diagnostického nástroja a preprogramovanie modulu použitím softvéru vozidla s pôvodným vybavením a programovacieho softvéru pôvodného vybavenia v súlade s pokynmi výrobcu vozidla. Zahŕňa to aj prípady odpojenia časti od vozidla alebo odhlásenia časti z evidencie.

5.6. Prípady prístupu uvedené v bode 5.4 nezahŕňajú operácie opravy a údržby uvedené v bodoch 3.4, 3.5, 4.3 a 4.5.

6. Požiadavky na kybernetickú bezpečnosť uplatniteľné na diagnostický nástroj

6.1. S výnimkou prípadov prístupu uvedených v bode 3.1 písm. a) až c) môže výrobca vozidla požadovať, aby diagnostický nástroj používaný na prístup k informáciám systému OBD spĺňal príslušné požiadavky nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2847 (****) a aby výrobca diagnostických nástrojov dodržiaval buď normu Dôveryhodná výmena hodnotení informačnej bezpečnosti (TISAX) na úrovni stanovenej výrobcom vozidla v súlade s bodom 2.5 alebo normu ISO 27001.

6.2. Vždy, keď sa prístup k informáciám systému OBD týka zmien vozidla uvedených v bode 3.2, výrobca vozidla môže požadovať, aby diagnostický nástroj použitý na prístup k informáciám systému OBD a výrobca diagnostických nástrojov spĺňali požiadavky výrobcu vozidla na vykonávanie bezpečnostných opatrení.

6.3. Požiadavky výrobcu vozidla na vykonávanie bezpečnostných opatrení nesmú ísť nad rámec požiadaviek uložených na vlastný diagnostický nástroj výrobcu vozidla, jeho dodávateľov a vlastnú organizáciu a musia sa uplatňovať na nediskriminačnom základe.

6.4. Výrobca vozidla môže od výrobcu diagnostického nástroja požadovať, aby vykonal skúšky na overenie súladu diagnostického nástroja so stanovenými požiadavkami. Dohodou o úrovni poskytovaných služieb sa zabezpečí, aby sa každé overenie výsledkov týchto skúšok vykonaných výrobcom vozidla uskutočnilo včas. Ak výrobca diagnostického nástroja nepotvrdí súlad s požiadavkami tohto bodu, výrobca vozidla poskytne jasné vyhlásenie o dôvodoch nesúladu spolu s požadovanými opatreniami, ktoré má vykonať výrobca diagnostického nástroja.

6.5. Prípady prístupu uvedené v bode 6.2 zahŕňajú také operácie opravy a údržby, ako sú operácie uvedené v bodoch 3.4 a 3.5.

6.6. Vždy, keď sa prístup k informáciám systému OBD týka zmeny softvéru vozidla alebo jeho konfigurácie/jeho parametrov, ktorá vedie k zmene zamýšľaného správania vozidla, ktoré pretrváva aj po operácii opravy a údržby, takže ho možno zvrátiť alebo prepísať len vykonaním rovnocennej operácie, výrobca vozidla môže požadovať, aby diagnostický nástroj použitý na prístup k informáciám systému OBD a výrobca diagnostických nástrojov spĺňali príslušné požiadavky na implementáciu systému riadenia aktualizácií softvéru výrobcu vozidla [ako sa vymedzuje v predpise OSN č. 156 (*****)]. Uvedené požiadavky nesmú ísť nad rámec požiadaviek uložených na vlastný diagnostický nástroj výrobcu vozidla, jeho dodávateľov a vlastnú organizáciu a musia sa uplatňovať na nediskriminačnom základe.

6.7. Prípady prístupu uvedené v bode 6.6 zahŕňajú také operácie opravy a údržby, ako sú operácie uvedené v bodoch 4.3, 4.5 a 5.5, a nesmú zahŕňať operácie uvedené v bodoch 3.4 a 3.5.

7. Prístupové oprávnenia

7.1. Ak sú splnené všetky podmienky uvedené v bodoch 3, 4 a 6, výrobca vozidla bezodkladne poskytne výrobcovi diagnostického nástroja prístupové oprávnenia, ktoré postačujú na umožnenie prístupu k požadovaným informáciám systému OBD.

7.2. Prístupové oprávnenia môžu byť špecifické pre VIN.

7.3. Prístupové oprávnenia sú platné najmenej 30 dní od ich poskytnutia.

7.4. Ak sa však prístup k informáciám systému OBD týka zmeny vozidla, výrobca vozidla môže obmedziť platnosť prístupových oprávnení na 24 hodín.

7.5. Prípady prístupu uvedené v bode 7.4 zahŕňajú také operácie opravy a údržby, ako sú operácie uvedené v bodoch 3.4, 3.5, 4.3, 4.5 a 5.5.

8. Autorizačné kritériá a autorizačné osvedčenia

8.1. V prípadoch uvedených v bode 3.2 môže výrobca vozidla odmietnuť vydať prístupové oprávnenia, ak výrobca diagnostického nástroja použitého na prístup k informáciám systému OBD nepotvrdí, že prevádzkovateľ žiadajúci o prístup k informáciám systému OBD:

a) má platné poistenie zodpovednosti za škodu s minimálnou výškou krytia 1 milión EUR v prípade fyzickej ujmy a 0,5 milióna EUR v prípade majetkovej škody;

b) vykonáva legitímnu podnikateľskú činnosť v automobilovom priemysle, ako sa uvádza v bode 6.3 tejto prílohy.

Výrobca vozidla neuloží na vydávanie prístupových oprávnení žiadne iné podmienky než tie, ktoré sú uvedené v písmenách a) a b).

8.2. V prípadoch uvedených v bode 5.4, keď výrobca vozidla vyžaduje autentifikáciu zamestnanca prevádzkovateľa a pokiaľ výrobca diagnostického nástroja nepotvrdí výrobcovi vozidla v súlade s podmienkami stanovenými v bode 3.3, že prevádzkovateľ má zavedený systém umožňujúci jednoznačnú identifikáciu zamestnanca, ktorý o takýto prístup žiada, výrobca vozidla môže odmietnuť prístupové oprávnenia vydať, ak výrobca diagnostického nástroja použitého na prístup k informáciám systému OBD nepotvrdí okrem podmienok uvedených v bode 8.1, že zamestnanec žiadajúci o prístup k informáciám systému OBD, má uzavretú pracovnú dohodu s prevádzkovateľom žiadajúcim o prístup k informáciám systému OBD, a že dotknutý zamestnanec má platný preukaz totožnosti konkrétnej krajiny alebo rovnocenný dokument.

8.3. Aby bol výrobca diagnostických nástrojov oprávnený na postup autentifikácie podľa tohto dodatku, musí sa vo všeobecných podmienkach zmlúv s prevádzkovateľmi zaviazať, že na požiadanie nezávislého prevádzkovateľa na účely potvrdenia súladu s požiadavkami uvedenými v bodoch 8.1 a 8.2 prijme osvedčenie uvedené v bode 9.2 tohto dodatku, ktoré bolo vydané najskôr 60 mesiacov pred podaním žiadosti o prístup. Ak však prevádzkovateľ nepožiada o autentifikáciu na základe takéhoto osvedčenia, výrobca diagnostických nástrojov sa môže na účely autentifikácie rozhodnúť overiť totožnosť prevádzkovateľa alebo zamestnanca prevádzkovateľa a to, či spĺňajú autorizačné kritériá použitím vlastných postupov.

9. Orgán posudzovania zhody a certifikačné centrum

9.1. Osvedčenia uvedené v bodoch 3.7 a 8.3 vydáva certifikačné centrum uvedené v bode 2.1.6 dodatku 3 na základe zistení orgánu posudzovania zhody uvedeného v bode 4.2.2 dodatku 3, pokiaľ ide o okolnosti uvedené v bode 9.2.

9.2. Na účely vydávania autorizačných osvedčení certifikačným centrom orgán posudzovania zhody:

a) spĺňa požiadavky uvedené v bode 4.3.1 písm. a), b), d), e), f), g), h), i), k), l), n) a p) dodatku 3 k prílohe X;

b) kontroluje a potvrdzuje okolnosti uvedené v bode 4.3.3 písm. d) a g) dodatku 3 k prílohe X. V prípadoch uvedených v bode 5.4, ak výrobca vozidla požaduje autentifikáciu zamestnanca prevádzkovateľa, kontrola a potvrdenie uvedených okolností sa vzťahuje na zamestnanca prevádzkovateľa.

9.3. Na účely vydávania osvedčení o povolení v prípadoch uvedených v bode 9.1 certifikačné centrum musí:

a) spĺňať požiadavky uvedené v bode 4.6 dodatku 3;

b) poskytnúť všetky požadované informácie výrobcovi diagnostických nástrojov na implementáciu osvedčení do jeho diagnostických nástrojov.

10. Prístup výrobcu vozidla k informáciám o prevádzkovateľovi

10.1. Výrobca vozidla musí na požiadanie získať od výrobcu diagnostického nástroja prístup k informáciám o jednotlivých operáciách opravy alebo údržby zaznamenaných v súlade s bodom 5, len ak je to potrebné v súvislosti s opravou alebo údržbou konkrétneho vozidla s cieľom:

a) reagovať na dôvodné podozrenie zo závažného zneužitia prístupu k vozidlu;

b) vykonávať vyšetrovania v prípade zodpovednosti za výrobok alebo nárokov na uplatnenie záruky;

c) vyšetriť incidenty v súvislosti s kybernetickou bezpečnosťou alebo prípady neoprávnenej manipulácie, odpovedať na otázky vlastníka vozidla alebo orgánu verejnej moci.

V prípadoch uvedených v písmenách b) a c) musia tieto informácie prípadne zahŕňať informácie týkajúce sa prevádzkovateľa a/alebo jeho zamestnancov. V prípadoch, keď sa výrobca diagnostického nástroja pri autentifikácii spoliehal na osvedčenie poskytnuté certifikačným centrom, príslušný orgán posudzovania zhody musí požadované informácie poskytnúť na základe svojho posúdenia zdokumentovanej žiadosti výrobcu vozidla.

Výrobca vozidla musí zabezpečiť, aby sa informácie týkajúce sa jednotlivých operácií opravy alebo údržby, ku ktorým sa pristupuje na účely uvedené v písmenách a) až c), nepoužili na žiadny iný účel.

10.2. V prípadoch uvedených v bode 10.1 musí výrobca diagnostického nástroja bezodkladne informovať nezávislého prevádzkovateľa a v relevantných prípadoch zamestnanca nezávislého prevádzkovateľa o prístupe k informáciám o jednotlivých operáciách opravy alebo údržby alebo k informáciám o prevádzkovateľovi a/alebo jeho zamestnancoch.

10.3. V prípadoch uvedených v bode 10.1 písm. a) a c) a ak je to potrebné a primerané na to, aby sa predišlo ďalšiemu zneužitiu alebo riešilo kybernetické riziko, môže výrobca vozidla dočasne pozastaviť alebo obmedziť prístup k predmetnému diagnostickému nástroju alebo požiadať dotknutého výrobcu diagnostického nástroja, aby prijal okamžité opatrenia na dočasné obmedzenie prístupu dotknutého prevádzkovateľa, diagnostického nástroja alebo zamestnanca k informáciám systému OBD týkajúcim sa vozidiel tohto výrobcu.

10.4. Vo výnimočných prípadoch môže výrobca vozidla v reakcii na významný súčasný alebo bezprostredne hroziaci kybernetický incident pozastaviť prístup k informáciám systému OBD na čo najpodrobnejšej úrovni, ak je to potrebné a primerané na účely reakcie na príslušný incident.

10.5. V prípadoch uvedených v bodoch 10.3 a 10.4 musí výrobca vozidla zároveň oznámiť toto pozastavenie schvaľovaciemu úradu spolu s dôvodmi pozastavenia a všetkými príslušnými dôkazmi. Pozastavenie sa musí zrušiť, keď je incident vyriešený alebo ak o to schvaľovací úrad požiada výrobcu vozidla.

Schvaľovací úrad musí do 10 dní odo dňa oznámenia preskúmať dôvody pozastavenia a v prípade zjavne neodôvodneného alebo neprimeraného pozastavenia požiada výrobcu vozidla alebo príslušného výrobcu diagnostického nástroja o obnovenie prístupu.

Schvaľovací úrad môže kedykoľvek požiadať výrobcu vozidla a dotknutého výrobcu diagnostického nástroja, aby obnovili prístup, ak usúdi, že dôvody pozastavenia zanikli.

11. Informácie, ktoré sa poskytujú výrobcom diagnostických nástrojov

11.1. Systém RMI výrobcu vozidla zobrazuje kontaktné údaje a spracúva súvisiace informácie o tom, ako získať požadované informácie uvedené v písmenách a), b), c) a d) týkajúce sa integrácie diagnostického nástroja v čase typového schvaľovania:

a) kontaktné údaje pre technické a obchodné otázky;

b) opis integračného procesu vrátane orientačného harmonogramu;

c) všeobecné podmienky integrácie diagnostických nástrojov výrobcom diagnostických nástrojov;

d) sadzobník poplatkov za služby súvisiace s integráciou.

11.2. S výhradou uzavretia dohody o nezverejňovaní informácií výrobca vozidla na požiadanie sprístupní každému nezávislému prevádzkovateľovi, ktorý spĺňa požiadavky normy TISAX, na úrovni stanovenej výrobcom vozidla v súlade s bodom 2.5 alebo normou ISO 27001, tieto informácie:

a) pre porovnanie, vzorovú dohodu o integrácii bezpečnosti, v ktorej sa jasne uvádzajú podmienky, ktoré sa majú zahrnúť do všetkých dohôd výrobcu vozidiel s výrobcami diagnostických nástrojov v tejto oblasti;

b) opis požiadaviek a procesov týkajúcich sa bezpečnej integrácie diagnostického nástroja vrátane orientačného harmonogramu.

11.3. Výrobca vozidla musí výrobcovi diagnostického nástroja v čase uzavretia dohody o integrácii diagnostického nástroja poskytnúť tieto informácie a sprístupniť mu tieto služby:

a) podrobné a včas aktualizované požiadavky, procesy a technické špecifikácie bezpečnej integrácie diagnostického nástroja vrátane požiadaviek na vykonávanie bezpečnostných opatrení;

b) technickú podporu pre okamžitú reakciu na integráciu bezpečnosti a overovanie diagnostických nástrojov, a to za primeranú odmenu, ako sa uvádza v bode 2.3.

11.4. K požiadavkám na vykonávanie bezpečnostných opatrení uvedených v bode 11.3 sa priloží vysvetlenie dôvodov tejto požiadavky. Vo výnimočných prípadoch môže výrobca vozidla bez podrobného vysvetlenia poskytnúť len potrebné požiadavky, ak by:

a) zverejnenie špecifických cieľov, ktoré sú základom požiadavky, mohlo ohroziť chránené informácie alebo obchodné tajomstvá, alebo

b) zverejnenie odôvodnenia odhalilo širšiu stratégiu kybernetickej bezpečnosti, ktorá musí zostať dôverná, aby sa zachovala integrita systému.

11.5. Informácie uvedené v bodoch 11.1 až 11.3 sa poskytujú spolu so žiadosťou o typové schválenie.

12. Fórum OBD

12.1. Fórum pre prístup k informáciám o vozidle (ďalej len ‚fórum OBD') je zodpovedné za koordináciu a monitorovanie vykonávania postupov na:

a) autentifikáciu a autorizáciu nezávislých prevádzkovateľov, ako sa uvádza v bodoch 3 a 8 tohto dodatku, a to vrátane postupov používaných výrobcami diagnostických nástrojov na overenie autorizačných kritérií, ako sa uvádza v bode 3 tohto dodatku;

b) vydávanie prístupových oprávnení opísaných v bode 7 tohto dodatku vrátane splnenia požiadaviek na vysledovateľnosť a pripojiteľnosť;

c) zverejňovanie informácií o prístupe a pozastavení alebo obmedzení prístupu, ako sa uvádza v bode 10 tohto dodatku.

12.2. Fórum:

a) poskytuje Komisii poradenstvo o vykonávaní tohto dodatku;

b) poskytuje schvaľovacím úradom poradenstvo v sporoch týkajúcich sa výkladu a vykonávania tohto dodatku;

c) poskytuje výrobcom vozidiel, výrobcom diagnostických nástrojov a nezávislým prevádzkovateľom poradenstvo týkajúce sa:

i) výkladu tohto dodatku;

ii) praktických aspektov postupov uvedených v bode 12.1;

iii) usmernení k riešeniu sporov týkajúcich sa vykonávania postupov uvedených v bode 12.1.

12.3. Členov fóra OBD zastupujú výrobcovia vozidiel a nezávislí prevádzkovatelia zapojení do vykonávania a uplatňovania postupov a procesov opísaných v bode 12.1.

12.4. Fórum OBD funguje v rámci spoločnej právnej a organizačnej štruktúry ako ‚Fórum pre prístup k informáciám RMI súvisiacim so zabezpečením' uvedené v bode 2.1.12 dodatku 3.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 z 24. apríla 2024 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 (Ú. v. EÚ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(**) Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 83 – Jednotné ustanovenia pre typové schválenia vozidiel z hľadiska emisií znečisťujúcich látok podľa požiadaviek motora na palivo (Ú. v. EÚ L 42, 15.2.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/83/oj).

(***) Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 168 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania ľahkých osobných a úžitkových vozidiel vzhľadom na emisie pri skutočnej jazde (RDE) [2024/211] (Ú. v. EÚ L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj).

(****) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2847 z 23. októbra 2024 o horizontálnych požiadavkách kybernetickej bezpečnosti pre produkty s digitálnymi prvkami a o zmene nariadení (EÚ) č. 168/2013 a (EÚ) 2019/1020 a smernice (EÚ) 2020/1828 (akt o kybernetickej odolnosti) (Ú. v. EÚ L, 2024/2847, 20.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2847/oj).

(*****) Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 156 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na aktualizáciu softvéru a systém riadenia aktualizácií softvéru [2021/388] (Ú. v. EÚ L 82, 9.3.2021, s. 60, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/388/oj).“