KOMMISSIONENS DIREKTIV 1999/102/EF

af 15. december 1999

om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer ([1]), senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF ([2]), særlig artikel 5, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Direktiv 70/220/EØF er et af særdirektiverne under den typegodkendelsesprocedure, som er fastlagt ved Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil ([3]), senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/91/EF ([4]).

(2) Direktiv 70/220/EØF fastlægger specifikationerne for prøvning af emissioner fra motorkøretøjer, der er omfattet af direktivet. På baggrund af de seneste erfaringer og den hurtige teknologiske udvikling inden for egendiagnosesystemer vil det være hensigtsmæssigt at tilpasse disse specifikationer i overensstemmelse hermed med virkning fra de datoer, som er angivet i direktiv 98/69/EF.

(3) Det er nødvendigt at præcisere, fra hvilke datoer egendiagnosekravene i nærværende direktiv skal anvendes for nye køretøjstyper og alle køretøjstyper i klasse M_1 med motor med kompressionstænding og en tilladt totalmasse på over 2 500 kg og for køretøjer i klasse N_1, gruppe II og III.

(4) Det er hensigtsmæssigt at tydeliggøre kravene til egendiagnosesystemet med hensyn til beskyttelse mod ulovlige indgreb, frastilling af fejltændingsovervågningen under bestemte driftsforhold, lagring af længden af den strækning, køretøjet tilbagelægger, mens fejlindikatoren gør føreren opmærksom på en fejl, mulighederne i egendiagnosesystemet for bidirektionel logisk diagnose, brug af P0- og P1-fejlkodesættene i ISO 15031-6, diagnosestik og angivelse af tærskelværdierne for egendiagnosesystemet med to decimaler. Det vil være hensigtsmæssigt at ændre bestemmelserne om overvågning af fejltænding under forhold, hvor katalysatoren kan blive beskadiget, så sandsynligheden for falske fejlmeldinger reduceres samt at åbne mulighed for at overvåge en del af katalysatorvolumenet og at benytte den forbedrede forbindelse til ekstern kommunikation fra køretøjet, som Controller Area Network (CAN) indebærer.

(5) Det vil være hensigtsmæssigt at tillade typegodkendelse af køretøjer, hvis egendiagnosesystem har nogle få mindre ufuldstændigheder, som kan være opstået på eller før typegodkendelsestidspunktet eller bliver opdaget, efter at køretøjerne er taget i brug. Den typegodkendende myndighed kan ligeledes udvide typegodkendelsesattesten for køretøjer, der allerede er typegodkendt, i tilfælde, hvor der senere bliver fundet ufuldstændigheder i egendiagnosesystemet på køretøjer i brug. Sådanne udvidelser kan ikke tillades, hvis overvågningskapaciteten mangler helt. En ufuldstændighed, som er accepteret af myndigheden, skal inden for en bestemt tidsfrist være rettet på de derefter producerede køretøjer.

(6) De i dette direktiv fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg for tilpasning til den tekniske udvikling, som er nedsat ved direktiv 70/156/EØF —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilag I, VI, X og XI til direktiv 70/220/EØF ændres i overensstemmelse med bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 1999. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale forskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

([1]) EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1.
([2]) EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1.
([3]) EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1.
([4]) EFT L 11 af 16.1.1999, s. 25.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tredjedagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. december 1999.

På Kommissionens vegne
Erkki LIIKANEN
Medlem af Kommissionen

BILAG

ÆNDRINGER AF BILAG I, VI, X og XI TIL DIREKTIV 70/220/EØF

A. I bilag I foretages følgende ændringer:

1. Punkt 5.1.4.1 affattes således:

»5.1.4.1. Køretøjer med computerstyret forureningskontrol skal være således indrettet, at de hindrer ændringer bortset fra de af producenten tilladte. Producenten skal tillade ændringer, hvis de er nødvendige af hensyn til diagnosticering, eftersyn, vedligehold eller reparation af køretøjet. Der må ikke kunne ændres i omprogrammerbar edb-kode eller driftsparametre, som skal være mindst lige så godt beskyttet som anført i ISO DIS 15031-7 af oktober 1998 (SAE J2186 af oktober 1996); det forudsættes at dataudvekslingen finder sted ved hjælp af de protokoller og datastik, der er foreskrevet i punkt 6.5 i bilag XI, tillæg 1. Udtagelige kalibreringslagerchips skal være indkapslede, anbragt i lukket beholder eller beskyttet ved elektroniske algoritmer og må ikke kunne udskiftes uden brug af specialværktøj og -procedurer.«

2. Punkt 5.1.4.5 affattes således:

»5.1.4.5. Producenter, der anvender systemer med programmerbare edb-koder (f.eks. elektrisk sletbart programmerbart læselager, EEPROM) skal forhindre uvedkommende i at ændre programmeringen. Producenterne skal benytte strategier til ekstra sikring og skrivebeskyttelse, som kræver elektronisk adgang til en ekstern computer, der drives af producenten. Metoder, der giver en passende beskyttelse mod indgreb fra uvedkommende, godkendes af myndigheden.«

3. Punkt 8.1, 8.2, 8.3 og 8.4 affattes således:

»8.1. **Køretøjer med motor med styret tænding**

Fra 1. januar 2000 for nye køretøjstypers vedkommende og fra 1. januar 2001 for alle køretøjstypers vedkommende skal køretøjer i klasse M_1, undtagen køretøjer med en tilladt totalmasse på over 2 500 kg, og køretøjer i klasse N_1, gruppe I, udstyres med et egendiagnosesystem til emissionsbegrænsning, jf. bilag XI.

Fra 1. januar 2001 for nye køretøjstypers vedkommende og fra 1. januar 2002 for alle køretøjstypers vedkommende skal køretøjer i klasse N_1, gruppe II og III, og køretøjer i klasse M_1, med en tilladt totalmasse på over 2 500 kg udstyres med et egendiagnosesystem til emissionsbegrænsning, jf. bilag XI.

8.2. **Køretøjer med motor med kompressionstænding**

Fra 1. januar 2003 for nye køretøjstypers vedkommende og fra 1. januar 2004 for alle køretøjstypers vedkommende skal køretøjer i klasse M_1, undtagen:

— køretøjer, der er beregnet til befordring af mere end seks personer, inklusive føreren

— køretøjer med en tilladt totalmasse på over 2 500 kg

udstyres med et egendiagnosesystem til emissionsbegrænsning, jf. bilag XI.

Når nye køretøjstyper, der tages i brug inden 1. januar 2005 og drives helt eller delvis med enten LPG eller naturgas, udstyres med et egendiagnosesystem, finder forskrifterne i punkt 6.5.3-6.5.3.6 i bilag XI, tillæg 1, anvendelse.

8.3. **Køretøjer med motor med kompressionstænding, der ikke er omfattet af punkt 8.2**

Fra 1. januar 2005 for nye køretøjstypers vedkommende og fra 1. januar 2006 for alle køretøjstypers vedkommende skal køretøjer i klasse M_1, der ikke er omfattet af punkt 8.2, dog ikke køretøjer i klasse M_1, med motor med kompressionstænding og en tilladt totalmasse på over 2 500 kg, og køretøjer i klasse N_1, gruppe I, udstyres med et egendiagnosesystem til emissionsbegrænsning, jf. bilag XI.

Fra 1. januar 2006 for nye køretøjstypers vedkommende og fra 1. januar 2007 for alle køretøjstypers vedkommende skal køretøjer i klasse N_1, gruppe II og III, med motor med kompressionstænding og køretøjer i klasse M_1 med motor med kompressionstænding og en tilladt totalmasse på over 2 500 kg, udstyres med et egendiagnosesystem til emissionsbegrænsning, jf. bilag XI.

Når køretøjer med kompressionstændingsmotor, der tages i brug inden de datoer, der er nævnt i dette punkt, udstyres med et egendiagnosesystem, finder forskrifterne i punkt 6.5.3-6.5.3.6 i bilag XI, tillæg 1, anvendelse.

8.4. **Køretøjer i andre klasser**

Køretøjer i andre klasser og køretøjer i klasse M_1, og N_1, der ikke er omfattet af punkt 8.1, 8.2 og 8.3, kan udstyres med et egendiagnosesystem. I så fald finder punkt 6.5.3-6.5.3.6 i bilag XI, tillæg 1, anvendelse.«

B. I bilag VI foretages følgende ændring:

Tabellen i tillæg 2 med »Temperaturprofil på døgnbasis for kalibrering af prøvelokalet og for døgnemissionsprøven« affattes således:

»Temperaturprofil på døgnbasis for kalibrering af prøvelokalet og for døgnemissionsprøven

Tid (timer)		Temperatur ($°C_i$)
Kalibrering	Prøve	
13	0/24	20
14	1	20,2
15	2	20,5
16	3	21,2
17	4	23,1
18	5	25,1
19	6	27,2
20	7	29,8
21	8	31,8
22	9	33,3
23	10	34,4
24/0	11	35
1	12	34,7
2	13	33,8
3	14	32
4	15	30
5	16	28,4
6	17	26,9
7	18	25,2
8	19	24
9	20	23
10	21	22
11	22	20,8
12	23	20,2«

C. I bilag X foretages følgende ændringer:

1. Tabellen i punkt 1.8 affattes således:

»Type I	CO (g/km)	THC (3) (g/km)	No_x (g/km)	THC+NO_x (2) (g/km)	Partikler (2) (g/km)
målt					
med forringelsesfaktor					
					«

2. Punkt 1.8.1-1.8.5 bliver til punkt 1.8.2-1.8.6

3. Fodnote »([4])« i punkt 1.8.3.1-1.8.3.4 bliver til fodnote »([3])«. Fodnote »([5])« i punkt 1.8.3.5-1.8.3.8 bliver til fodnote »([2])«.

Fodnote »([4])«, »([5])« udgår.

D. I bilag XI foretages følgende ændringer:

1. Vedrører kun den engelske tekst.

2. Vedrører kun den portugisiske tekst.

3. Som punkt 2.20 indsættes:

»2.20. »*Ufuldstændighed*« ved et egendiagnosesystem, at driftsegenskaberne ved op til to separate overvågede komponenter eller systemer midlertidigt eller permanent hindrer en ellers effektiv egenovervågning af disse komponenter eller systemer eller ikke opfylder alle de andre detailkrav til egendiagnose. Køretøjer kan typegodkendes, registreres og sælges med sådanne ufuldstændigheder efter forskrifterne i punkt 4.«

4. Punkt 3.1.1 affattes således:

»3.1.1. Adgangen til egendiagnosesystemet, der er nødvendig med henblik på diagnose, vedligeholdelse eller reparation af køretøjet, skal være ubegrænset og standardiseret. Alle emissionsrelaterede fejlkoder skal være i overensstemmelse med punkt 6.5.3.4 i tillæg 1.«

5. Punkt 3.2.2.2 affattes således:

»3.2.2.2. Når en producent over for myndigheden kan godtgøre, at detektion af en større procentdel fejltændinger stadig ikke er mulig, eller at fejltænding ikke kan skelnes fra andre påvirkninger (f.eks. ujævn vej, gearskift eller eftertænding) kan fejltændingsovervågningssystemet frastilles, hvor sådanne forhold foreligger.«

6. Punkt 3.3.2 og tabellen affattes således:

»3.3.2. Egendiagnosesystemet skal angive svigt af emissionsrelaterede komponenter eller systemer, når dette svigt medfører, at emissionerne overstiger nedennævnte grænseværdier:

		Referencemasse (RW) (kg)	Masse af carbonmonoxid (Co) L_1 (g/km)		Masse af kulbrinter i alt (ThC) L_2 (g/km)		Masse af nitrogenoxider (No_x) L_3 (g/km)		Masse af partikler ([1]) (Pm) L_4 (g/km)
Klasse	Gruppe		Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel	Diesel
M ([2]) ([4])	—	alle	3,20	3,20	0,40	0,40	0,60	1,20	0,18
N_1 ([3]) ([4])	I	RW ≤ 1305	3,20	3,20	0,40	0,40	0,60	1,20	0,18
	II	1305 < RW ≤ 1760	5,80	4,00	0,50	0,50	0,70	1,60	0,23
	III	1760 < RW	7,30	4,80	0,60	0,60	0,80	1,90	0,28

([1]) For motorer med kompressionstænding.

([2]) Undtagen køretøjer med en totalmasse over 2 500 kg.

([3]) Samt de klasse M-køretøjer, der er omhandlet i fodnote 2.

([4]) Det i artikel 3, stk. 1, nævnte kommissionsforslag vil indeholde grænseværdierne for egendiagnose for 2005/6 for M_1- og N_1-køretøjer.«

7. Punkt 3.3.3.1 affattes således:

»3.3.3.1. nedsat katalysatorfunktion, dog kun med hensyn til HC-emissionen. Producenterne kan overvåge den forreste katalysator alene eller sammen med de(n) efterfølgende katalysator(er). Hver enkelt overvåget katalysator eller katalysatorkombination skal anses for at fungere utilfredsstillende, når emissionen er større end grænseværdien for HC i tabellen i punkt 3.3.2.«

8. Punkt 3.3.3.5 affattes således:

»3.3.3.5. eventuelle andre af drivaggregatets emissionsrelaterede komponenter, som er tilsluttet en computer, herunder sensorer, der er relevante for, at overvågningsfunktioner kan udføres, skal overvåges for gennemgang i strømkredsene, medmindre de overvåges på anden måde.«

9. Punkt 3.3.4.5 affattes således:

»3.3.4.5. eventuelle andre af drivaggregatets emissionsrelaterede komponenter, som er tilsluttet en computer, skal overvåges for gennemgang i strømkredsene, medmindre de overvåges på anden måde.«

10. Punkt 3.6.1 affattes således:

»3.6.1. Den strækning, der er tilbagelagt af køretøjet med fejlindikatoren aktiveret, skal til enhver tid være tilgængelig gennem den serielle port på standardstikket [2].

[2] Dette krav gælder kun fra den 1. januar 2003 for nye køretøjstyper med et elektronisk hastighedsinput til motorstyringen. Det gælder for alle nye køretøjstyper, som tages i brug fra den 1. januar 2005.«

11. Punkt 3.7.1 affattes således:

»3.7.1. Hvis fejltænding af et omfang, der kan forventes at forårsage skade på katalysatoren (som angivet af producenten) ikke længere forekommer, eller hvis motoren bringes til at køre med en sådan ændret hastighed og belastning, at fejltændingen ikke beskadiger katalysatoren, kan fejlindikatoren stilles tilbage til den stilling, den var i under den første kørecyklus, hvor fejltændingen blev konstateret, og dernæst til normal aktiv stilling i de efterfølgende kørecyklusser. Hvis fejlindikatoren stilles tilbage til den foregående stilling, kan de tilhørende fejlkoder og lagrede »fryseramme«-omstændigheder slettes.«

12. Som punkt 4 indsættes:

»4. **Krav ved typegodkendelse af egendiagnosesystemer**

4.1. En producent kan anmode myndigheden om at typegodkende et egendiagnosesystem, selv om det rummer en eller flere ufuldstændigheder, således at de specifikke krav i dette bilag ikke er opfyldt i fuld omfang.

4.2. Ved behandlingen af anmodningen tager myndigheden stilling til, om det ikke er muligt eller ikke er rimeligt at opfylde kravene i dette bilag.

Myndigheden skal bl.a. tage udgangspunkt i nærmere oplysninger fra producenten om teknisk gennemførlighed, indførelsestid og produktionscyklusser, herunder ind- og udfasning af motorer og køretøjskonstruktioner og planlagte opgraderinger af computere, samt hvor effektivt det færdige egendiagnosesystem vil være til at opfylde direktivets krav, og om producenten har gjort en acceptabel indsats for at opfylde direktivets krav.

4.2.1. Myndighederne accepterer ikke en ufuldstændighedsanmodning, hvori en påbudt fejlovervågning mangler helt.

4.2.2. Myndighederne accepterer ikke en ufuldstændighedsanmodning, som ikke overholder tærskelværdierne for egendiagnosesystemet i punkt 3.3.2.

4.3. En opstilling af ufuldstændighederne i rækkefølge skal begynde med ufuldstændigheder vedrørende punkt 3.3.3.1, 3.3.3.2 og 3.3.3.3 for motorer med styret tænding og vedrørende punkt 3.3.4.1, 3.3.4.2 og 3.3.4.3 for motorer med kompressionstænding.

4.4. Hverken inden eller på tidspunktet for typegodkendelse kan der tillades ufuldstændighed i forhold til kravene i punkt 6.5 i tillæg 1, bortset fra punkt 6.5.3.4.

4.5. *Ufuldstændighedens varighed*

4.5.1. En ufuldstændighed kan bestå i endnu to år efter typegodkendelse af køretøjstypen, medmindre det på overbevisende måde godtgøres, at udbedring af ufuldstændigheden vil kræve betydelige fysiske ændringer af køretøjet og dertil en indførelsestid på mere end to år. I så fald kan ufuldstændigheden bestå i op til tre år.

4.5.2. En producent kan anmode om, at den oprindelige typegodkendelsesmyndighed accepterer en ufuldstændighed med tilbagevirkende kraft, hvis ufuldstændigheden opdages efter den oprindelige typegodkendelse. I så fald kan ufuldstændigheden bestå i to år efter, at der er sendt meddelelse til typegodkendelsesmyndigheden, medmindre det på overbevisende måde godtgøres, at udbedring af ufuldstændigheden vil kræve betydelige fysiske ændringer af køretøjet og dertil en indførelsestid på mere end to år. I så fald kan ufuldstændigheden bestå i op til tre år.

4.6. Myndigheden underretter myndighederne i alle de øvrige medlemsstater om sin beslutning om at imødekomme en ufuldstændighedsanmodning i overensstemmelse med artikel 4 i direktiv 70/156/EØF.«

13. I tillæg 1 foretages følgende ændringer:

a) Tredje afsnit i punkt 1 affattes således:

»Når køretøjet prøves med den defekte komponent eller den defekte anordning, godkendes egendiagnosesystemet, hvis fejlindikatoren aktiveres. Egendiagnosesystemet godkendes ligeledes, hvis fejlindikatoren aktiveres ved lavere værdier end egendiagnosesystemets tærskelværdier.«

b) Punkt 2.1, andet led, affattes således:

»— køretøjet konditioneres med en simuleret funktionsfejl gennem den konditionering, der er omhandlet i punkt 6.2.1 eller 6.2.2.«

c) Punkt 6.3.1.5 affattes således:

»6.3.1.5. Elektrisk afbrydelse af rensningsanordningen for den elektroniske fordampningskontrolanordning (hvis en sådan forefindes). Type I-prøven behøver ikke gennemføres for den specifikke form for svigt.«

d) Punkt 6.5.1.2, andet afsnit, affattes således:

»Signalerne skal foreligge i standardenheder, baseret på specifikationerne i punkt 6.5.3. Faktiske signaler skal tydeligt kunne skelnes fra faste standardværdier (nødprogramsignaler).«

e) Som nyt punkt 6.5.1.5 indsættes:

»6.5.1.5. Fra 1. januar 2003 for nye køretøjstyper og fra 1. januar 2005 for alle køretøjstyper, der tages i brug, skal softwarekalibreringsidentifikationsnummeret stilles til rådighed via den serielle port på standarddatastikket. Softwarekalibreringsidentifikationsnummeret skal foreligge i et standardiseret format.«

f) Punkt 6.5.3.1-6.5.3.6 affattes således:

»6.5.3.1. Med de angivne begrænsninger finder en af følgende standarder anvendelse på forbindelsen til ekstern kommunikation fra køretøjet:

ISO 9141 — 2 »Road Vehicles — Diagnostic Systems — CARB Requirements for the Interchange of Digital Information«.

ISO FDIS 11519 — 4 »Road Vehicles — Low Speed Serial Data Communication — Part 4: Class B Data Communication Interface (SAE J1850)«. Emissionsrelaterede meddelelser skal have cyklisk redundanskontrol og tre bytes overskrift og må ikke have adskillelse mellem bytes eller kontrolsum.

ISO FDIS 14230 — Part 4 »Road Vehicles — Diagnostic Systems — Keyword Protocol 2000«.

ISO WD 15765 — 4 »Road vehicles — Diagnostic systems — Diagnostics on CAN — Part 4: Requirements for emission-related systems«.

6.5.3.2. Det prøvnings- og fejlfindingsudstyr, der er nødvendigt til kommunikation med egendiagnosesystemet, skal mindst opfylde funktionsspecifikationen i ISO DIS 15031-4 af juni 1998 (SAE J1978 af februar 1998).

6.5.3.3. Grundlæggende fejlfindingsdata (som angivet i punkt 6.5.1) og oplysninger om tovejskontrol skal foreligge i det format og de enheder, der er beskrevet i ISO DIS 15031-5 af oktober 1998 (SAE J1979 af september 1997), og skal være tilgængelige ved brug af fejlfindingsudstyr, der opfylder kravene i ISO DIS 15031-4 af juni 1998 (SAE J1978 af februar 1998).

6.5.3.4. Når der registreres en fejl, skal fabrikanten angive fejlen ved hjælp af en hensigtsmæssig fejlkode, der er forenelig med ISO DIS 15031-6 af oktober 1998 (SAE J2012 af juli 1996) vedrørende »Powertrain system diagnostic trouble codes« (P0-fejlkoder). Er dette ikke muligt, skal fabrikanten benytte fejlkoderne (diagnostic trouble codes) i afdeling 5.3 og 5.6 i ISO DIS 15031-6 af oktober 1998 (SAE J2012 af juli 1996) (P1-fejlkoder). Fejlkoderne skal være tilgængelige ved hjælp af standardiseret fejlfindingsudstyr, som opfylder forskrifterne i punkt 6.5.3.2.

Noten i afdeling 6.3 i ISO DIS 15031-6 (SAE J2012 af juli 1996), der står umiddelbart før listen over fejlkoder i samme afdeling, finder ikke anvendelse.

6.5.3.5. Grænsefladen mellem køretøj og diagnosetester skal være standardiseret og opfylde alle krav i ISO DIS 15031-3 af december 1998 (SAE J1962 af februar 1998). Ved monteringen skal anvendes en placering, der kan godkendes af den godkendende myndighed, og som er let tilgængelig for servicepersonale, men beskyttet mod utilsigtet beskadigelse ved normal brug.

6.5.3.6. Fabrikanten skal også — mod betaling, når det er hensigtsmæssigt — stille de tekniske oplysninger, der er nødvendige for at reparere eller vedligeholde motorkøretøjer, til rådighed, medmindre disse oplysninger er omfattet af en intellektuel ejendomsret eller udgør væsentlig hemmelig viden, som foreligger i en passende form; i så fald må de nødvendige tekniske oplysninger ikke tilbageholdes på uretmæssig vis.

Alle, der erhvervsmæssigt foretager vedligehold og reparation, yder vejhjælp eller foretager teknisk undersøgelse og afprøvning af køretøjer, og alle, der fremstiller eller sælger reservedele, diagnoseværktøjer og testudstyr, har krav på adgang til de nævnte oplysninger.«