31999L0102

28.12.1999 ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ L 334/43

ДИРЕКТИВА 1999/102/ЕО НА КОМИСИЯТА
от 15 декември 1999 година
за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 70/220/ЕИО на Съвета относно мерките, които трябва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисиите на моторните превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Директива 70/220/ЕИО на Съвета от 20 март 1970 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно мерките, които трябва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисиите на моторните превозни средства ([1]), последно изменена с Директива 98/69/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([2]), и в частност член 5 от нея,

като има предвид, че:

(1) Директива 70/220/ЕИО е една от специалните директиви на процедурата за типово одобрение, установена с Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаване на законодателството на държавите-членки относно типовото одобрение на моторните превозни средства и на техните ремаркета ([3]), последно изменена с Директива 98/91/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([4]).

(2) Директива 70/220/ЕИО определя спецификациите за оценяване на емисиите на моторните превозни средства, обхванати от нейното приложно поле. С оглед натрупания в последно време опит и бързото развитие на техниката на бордовите диагностични системи (БДС) е подходящо тези спецификации да се приведат в съответствие, за да влязат в сила в сроковете, предвидени в Директива 98/69/ЕО.

(3) Необходимо е да се изяснят датите за влизане в сила на изискванията на настоящата директива за БДС, монтирана върху новите типове превозни средства и върху всички типове превозни средства от категория M_1 с максимална маса над 2 500 кг, оборудвани с двигатели с принудително запалване, както и върху превозните средства от клас II и III на категория N_1.

(4) Подходящо е да се изяснят някои точки от разпоредбите за БДС като предотвратяването на фалшификациите, дезактивирането на устройството за контрол на отказа при запалване при определени условия на работа, записването на разстоянието, изминато от превозното средство, след като индикаторът за наличие на неизправност е сигнализирал на водача за неизправност на превозното средство, възможността на БДС да упражнява двупосочен логически контрол, използването на кодовете за грешки P1 и P0 (група двигател) в съответствие с ISO 15031-6 и конектора за диагностика и да се отразят пределните стойности на БДС с точност до две десети. Подходящо е да се преразгледат разпоредбите за контрол върху неизправностите при запалване при условия, при които катализаторът може да се повреди, за да се намали възможността от лъжливи съобщения за грешка и да се предвиди възможността за частично наблюдение на обема на катализатора и да се използва високотехнологичната връзка за комуникация между бордовия компютър и външния компютър, предоставяна от Controller Area Network (CAN).

(5) Подходящо е да се разреши типовото одобрение на превозни средства, оборудвани с БДС, когато те показват малък брой дребни недостатъци преди или по време на типовото одобрение или когато са открити след като превозните средства са вече в употреба. Органът, натоварен с типовото одобрение, може също да разшири обхвата на сертификата за типово одобрение на вече одобрените превозни средства, дори ако недостатъци на БДС са открити впоследствие, след като моторните средства са пуснати в употреба. Не може да има разширяване, ако напълно липсва функцията за контрол. Трябва да се предвиди период, през който разрешените от органа недостатъци трябва да се отстранят от превозните средства, които са в процес на производство.

(6) Предвидените в настоящата директива мерки са съобразени със становището на Комитета за привеждане в съответствие с техническия прогрес, създаден с Директива 70/156/ЕИО,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Приложения I, VI, X и XI към Директива 70/220/ЕИО се изменят в съответствие с приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите-членки въвеждат в действие необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива, преди 31 декември 1999 г. Те незабавно уведомяват Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им обнародване. Условията и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки уведомяват Комисията за текстовете на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, регулирана от настоящата директива.

([1]) ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 1.
([3]) ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1.
([4]) ОВ L 11, 16.1.1999 г., стр. 25.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на третия ден след датата на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 15 декември 1999 година.

За Комисията

Erkki LIIKANEN

Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

ИЗМЕНЕНИЯ НА ПРИЛОЖЕНИЯ I, VI, X И XI КЪМ ДИРЕКТИВА 70/220/ЕИО

А. Приложение I се изменя, както следва:

1. Раздел 5.1.4.1 се заменя, както следва:

„5.1.4.1. Всяко превозно средство, оборудвано с компютър за контрол на емисиите, трябва да притежава функции за възпрепятстване на измененията, освен ако има разрешение от производителя. Производителят трябва да разрешава изменения, ако тези изменения са необходими за диагностиката, поддръжката, проверката, привеждането в съответствие или с поправката на превозното средство. Всички препрограмируеми кодове или параметри трябва да са устойчиви на фалшификации и да предлагат ниво на защита, поне равно на разпоредбите на стандарта ISO DIS 15031 - 7 от октомври 1998 г. (SAE J2186 от октомври 1996 г.), доколкото обменът на данните за сигурността се осъществява чрез използване на протоколите и конектора за диагностика, описани в раздел 6.5 от приложение XI, допълнение 1. Всички сменяеми чипове с памет трябва да са плътно захванати, да са запечатани в корпус или да са защитени чрез електронни алгоритми и да не могат да се сменят без специални инструменти и процедури.“

2. Раздел 5.1.4.5 се заменя, както следва:

„5.1.4.5. Производителите, които използват компютри с програмируеми компютърни кодове (например, от тип EEPROM, програмируема мъртва памет, изтриваща се по електрически път) трябва да възпрепятстват всяко незаконно препрограмиране. Те трябва да въвеждат високотехнологични техники за защита срещу фалшификации и функции за защита срещу записване, които изискват електронен достъп до отдалечен компютър, управляван от производителя. Органите одобряват методите, които позволяват адекватно ниво на защита срещу фалшификации.“

3. Раздели 8.1, 8.2, 8.3 и 8.4 се заменят, както следва:

„8.1. **Превозни средства, оборудвани с двигатели с принудително запалване**

Считано от 1 януари 2000 г. за новите типове и от 1 януари 2001 г. за всички типове, превозните средства от категория M_1, с изключение на превозните средства, чиято максимална маса е над 2 500 килограма, и превозните средства от клас I от категория N_1 трябва да са оборудвани с бордова диагностична система (БДС) за контрол на емисиите в съответствие с приложение XI.

Считано от 1 януари 2001 г. за новите типове и от 1 януари 2002 г. за всички типове, превозните средства от класове II и III от категория N_1 и превозните средства от категория M_1, чиято максимална маса е над 2 500 килограма, трябва да са оборудвани с бордова диагностична система (БДС) за контрол на емисиите в съответствие с приложение XI.

8.2. **Превозни средства, оборудвани с двигатели с компресионно запалване**

Превозните средства от категория M_1, с изключение на:

— превозните средства, предвидени за превоз на повече от шест пътници, включително водача,

— превозните средства, чиято максимална маса е над 2 500 килограма,

трябва да са оборудвани, считано от 1 януари 2003 г. за новите типове и от 1 януари 2004 г. за всички типове, с бордова диагностична система (БДС) за контрол на емисиите в съответствие с приложение XI.

Ако нови типове превозни средства, оборудвани с двигатели с компресионно запалване и пуснати в употреба преди тази дата, са оборудвани с БДС, се прилагат разпоредбите на раздели от 6.5.3 до 6.5.3.6 от приложение XI, допълнение 1.

8.3. **Превозни средства, оборудвани с двигатели с компресионно запалване, изключени от разпоредбите на раздел 8.2**

Считано от 1 януари 2005 г. за новите типове и от 1 януари 2006 г. за всички типове, превозните средства от категория M_1, които са изключени от разпоредбите на раздел 8.2, с изключение на превозните средства от категория M_1, оборудвани с двигатели с компресионно запалване, чиято максимална маса е над 2 500 килограма, и превозните средства от клас I на категория N_1, оборудвани с двигатели с компресионно запалване, трябва да са оборудвани с бордова диагностична система (БДС) за контрол на емисиите в съответствие с приложение XI.

Считано от 1 януари 2006 г. за новите типове и от 1 януари 2007 г. за всички типове, превозните средства от класове II и III от категория N_1, оборудвани с двигатели с компресионно запалване и превозните средства от категория M_1, оборудвани с двигатели с компресионно запалване, чиято максимална маса е над 2 500 килограма, трябва да са оборудвани с бордова диагностична система (БДС) за контрол на емисиите в съответствие с приложение XI.

Ако превозните средства, оборудвани с двигатели с компресионно запалване и пуснати в употреба преди посочените в настоящия раздел дати, са оборудвани с БДС, се прилагат разпоредбите на раздели от 6.5.3 до 6.5.3.6 от приложение XI, допълнение 1.

8.4. **Превозни средства, които принадлежат към други категории**

Превозните средства, които принадлежат към други категории, или превозните средства от категории M_1 и N_1, които не са обхванати от приложното поле на раздели 8.1, 8.2 или 8.3, могат да са оборудвани с БДС. В този случай се прилагат раздели от 6.5.3 до 6.5.3.6 от приложение XI, допълнение I.“

Б. В приложение VI, таблицата в допълнение 2, озаглавена „Профил на дневните околни температури за еталониране на изпитателното помещение и на изпитанието на дневните емисии“ се заменя със следната таблица:

„Профил на дневните околни температури за еталониране на изпитателното помещение и на изпитанието на дневните емисии

Време (часове)		Температура ($°C_i$)
Еталониране	Изпитание	
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“

В. Приложение X се изменя, както следва:

1. Таблицата в раздел 1.8. се заменя със следната таблица:

„Тип I	CO (г/км)	THC (3) (г/км)	NO_x (г/км)	THC + NO_x (2) (г/км)	Частици (2) (г/км)
„Измерено					
Изчислено с FD					
					“

2. Раздели от 1.8.1 до 1.8.5 се преномерират от 1.8.2 до 1.8.6.

3. Бележката 4 под линия в раздели от 1.8.3.1 до 1.8.3.4 става номер 3. Бележката 5 под линия в раздели от 1.8.3.5 до 1.8.3.8 става номер 2.

Бележките 4 и 5 под линия се заличават.

Г. Приложение XI се изменя, както следва:

1. Този раздел се отнася само за версията на английски език.

2. Този раздел се отнася само са версията на португалски език.

3. Добавя се следният раздел 2.20:

„2.20. „*Недостатък*“: в областта на БДС за превозните средства, е фактът, че най-много два отделни компонента или системи, поставени под наблюдение, показват временно или постоянно функционални характеристики, които намаляват способността на БДС за контрол, или които не отговарят на всички останали подробни изисквания в областта на БДС. Превозните средства могат да бъдат типово одобрявани, регистрирани и продавани с такива недостатъци в съответствие с разпоредбите на раздел 4 от настоящото приложение.“

4. Раздел 3.1.1 се заменя, както следва:

„3.1.1. Достъпът до БДС, изискван за проверката, диагностиката, поддръжката или ремонта на превозното средство, трябва да е неограничен и стандартизиран. Всички кодове за грешки, свързани с емисиите, трябва да са в съответствие с раздел 6.5.3.4 от допълнение 1 към настоящото приложение.“

5. Раздел 3.2.2.2 се заменя, както следва:

„3.2.2.2. Ако производител може да докаже на органа, че откриването на по-висок процент откази в запалването вече е неосъществимо или че отказът в запалването е неразличим от други явления (например лоши пътища, превключвания на скорост, период след пускането на двигателя и други), системата за контрол може да бъде дезактивирана, когато са налице такива условия.“

6. Раздел 3.3.2 и таблицата се заменят, както следва:

„3.3.2. БДС показва неизправността на компонент или на система, свързана с емисиите, когато тази неизправност предизвиква увеличение на емисиите, по-голямо от посочените по-долу пределни стойности:

		Референтна маса (RW) (кг)	Маса на въглеродния окис (CO) L_1 (г/км)		Маса на всички въглеводороди (THC) L_2 (г/км)		Маса на азотните окиси (NO_x) L_3 (г/км)		Маса на частиците [1] (PM) L_4 (г/км)
Категория	Клас		Бензин	Дизел	Бензин	Дизел	Бензин	Дизел	Дизел
M [2] [4]	-	Всички	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] За двигатели с компресионно запалване.

[2] С изключение на превозните средства, чиято максимална маса е над 2 500 кг.

[3] И превозните средства от категория M, посочени в бележка 2.“

[4] Предложението на Комисията, цитирано в член 3, параграф 1 от директивата, съдържа пределните стойности за БДС за 2005/2006 г. за превозните средства от категории M_1 и N_1.

7. Раздел 3.3.3.1 се заменя, както следва:

„3.3.3.1. Намаляване ефективността на каталитичния конвертор само за емисиите на въглеводороди. Производителите могат да предвидят устройство за контрол само за по-горния катализатор или в комбинация с по-долния катализатор. Приема се, че функционирането на катализатор или на система от катализатори е неизправно, когато емисиите от въглеводороди надхвърлят пределната стойност, посочена в таблицата към раздел 3.3.2;“

8. Раздел 3.3.3.5 се заменя, както следва:

„3.3.3.5. Освен ако не са обект на друг начин на контрол, всички останали компоненти на силовия блок, които имат отношение към емисиите и са свързани с компютър, включително датчиците, позволяващи изпълнение на контролните функции, трябва да са обект на контрол за непрекъснатостта на веригата.“

9. Раздел 3.3.4.5 се заменя, както следва:

„3.3.4.5. Освен ако не са обект на друг начин на контрол, всички останали компоненти на силовия блок, които имат отношение към емисиите и са свързани с компютър, трябва да са обект на контрол за непрекъснатостта на веригата.“

10. Раздел 3.6.1 се заменя, както следва:

„3.6.1. Разстоянието, изминато от превозното средство по време на активирането на MI се отчита във всеки момент чрез серийния порт на стандартната връзка ([2]).

([2]) Това изискване се прилага от 1 януари 2003 г. само за новите типове превозни средства, снабдени с електронна система за записване на скоростта в бордовия компютър. То ще се прилага за всички нови типове превозни средства, пуснати в употреба след 1 януари 2005 г.“

11. Раздел 3.7.1 се заменя, както следва:

„3.7.1. Ако вече няма откази в запалването на такова ниво, при което да има опасност те да повредят катализатора (според спецификациите на производителя) или ако условията на режим и на натоварване на двигателя са сведени до ниво, при което вече няма опасност отказите в запалването да повредят катализатора, MI може да се включи в режим на работа, съответстващ на първия цикъл на управление, по време на който е било засечено нивото на откази в запалването, и да се върне отново към нормалния режим на работа по време на следващите цикли на управление. Ако MI се включи в предходния режим на работа, кодовете за грешки и съответните фиксирани блокове от байтове за предаване на информация могат да бъдат изтрити.“

12. Добавя се раздел 4, както следва:

„4. **Изисквания, свързани с типовото одобрение на бордовите диагностични системи**

4.1. Производител може да депозира пред компетентния орган заявление за типово одобрение на БДС, дори ако системата има един или повече недостатъци, които не ѝ позволяват да отговори на специалните изисквания на настоящото приложение.

4.2. Органът, натоварен с типовото одобрение, разглежда заявлението и решава дали спазването на изискванията на настоящото приложение е възможно или дали то не е разумно предвидено.

Органът взема предвид данните на производителя, в частност що се отнася до техническите възможности, сроковете за привеждане в съответствие и производствените цикли, включително постепенното въвеждане и изтегляне на двигатели или на превозни средства, както и осъвременяването на софтуерите, по такъв начин, че да установи дали БДС може да спази разпоредбите на настоящата директива и дали производителят е направил необходимите усилия в тази посока.

4.2.1. Органът отхвърля всяко заявление за типово одобрение на дефектна система, ако напълно липсва изискваната функция за контрол.

4.2.2. Органът отхвърля всяко заявление за типово одобрение на дефектна система, ако не са спазени посочените в раздел 3.3.2 пределни стойности.

4.3. Органът разглежда приоритетно неизправностите по раздели 3.3.3.1, 3.3.3.2 и 3.3.3.3 от настоящото приложение за двигателите с принудително запалване и по раздели 3.3.4.1, 3.3.4.2 и 3.3.4.3 от настоящото приложение за двигателите с компресионно запалване.

4.4. Нито един недостатък не може да бъде разрешен преди или по време на типовото одобрение, ако той засяга изискванията на раздел 6.5 от допълнение 1 към настоящото приложение, с изключение на раздел 6.5.3.4.

4.5. *Продължителност на периода, през който недостатъците са допустими*

4.5.1. Недостатък може да съществува в продължение на период от две години след датата на типовото одобрение на типа превозно средство, освен ако може да се докаже, че трябва да се внесат важни промени в конструкцията на превозното средство и да се продължи срокът за привеждане в съответствие с повече от две години, за да се отстрани недостатъкът. В този случай недостатъкът може да остане в продължение на период, който не надхвърля три години.

4.5.2. Производител може да поиска органът, извършил първоначалното типово одобрение, да приеме впоследствие наличието на недостатък, когато той е открит след първоначалното типово одобрение. В този случай недостатъкът може да остане в продължение на период от две години след датата на нотификацията на компетентния орган по типовото одобрение, освен ако може да се докаже, че трябва да се внесат важни промени в конструкцията на превозното средство и да се продължи срокът с повече от две години, за да се отстрани недостатъкът. В този случай недостатъкът може да остане в продължение на период, който не надхвърля три години.

4.6. Органът нотифицира за решението си да приеме заявление за одобряване на система с недостатък държавите-членки в съответствие с разпоредбите на член 4 от Директива 70/156/ЕИО.“

13. Допълнение 1 се изменя, както следва:

а) В раздел 1, третата алинея се заменя, както следва:

„Когато оборудваното с компонент или устройство, което има недостатък, превозно средство се подлага на изпитание, БДС се одобрява, ако MI е в работен режим. БДС се одобрява също, ако MI е в работен режим при нива под пределните стойности, определени за БДС.“

б) В раздел 2.1, второто тире се заменя, както следва:

„— привеждане на превозното средство в работен температурен режим със симулиране на функционална неизправност по време на привеждането на превозното средство в работен температурен режим, посочено в раздели 6.2.1 или 6.2.2 от настоящото приложение,“

в) Раздел 6.3.1.5 се заменя, както следва:

„6.3.1.5. Електрическо изключване на електронното устройство за контрол на пречистването чрез изпаряване (ако превозното средство е оборудвано с такова). Не е необходимо да се извършва изпитание от тип I за този особен вид неизправност.“

г) В раздел 6.5.1.2, втората алинея се заменя, както следва:

„Сигналите се подават в стандартизирани единици на базата на спецификации, посочени в раздел 6.5.3 от настоящото приложение. Фактическите сигнали се идентифицират ясно, отделно от сигналите, които са с фабрично настроени стойности или от сигналите при функциониране в режим на неизправност.“

д) Добавя се раздел 6.5.1.5, както следва:

„6.5.1.5. Считано от 1 януари 2003 г. за новите типове и от 1 януари 2005 г. за всички типове превозни средства, пуснати в употреба, идентификационният номер на софтуера за еталониране се изпраща посредством серийния порт на стандартизирания конектор за достъп до данните.“

е) Раздели от 6.5.3.1 до 6.5.3.6 се заменят, както следва:

„6.5.3.1. Една от следните норми, с посочените ограничения, трябва да се използва за връзка на данните от бордовия компютър към външен компютър:

ISO 9141-2 „Пътни превозни средства — Системи за диагностика — Част 2: Характеристики CARB за обмен на цифрови данни“

ISO FDIS 11519-4 „Пътни превозни средства - Серийно предаване на данни с ниска скорост — Част 4: Мрежов интерфейс за предаване на данни от клас Б (SAE J1850)“. Съобщенията, свързани с емисиите, използват контрола за циклична редундантност (КЦР) и антетка от три байта, но не използват разделянето между байтовете или контрола чрез общата им сума.

ISO FDIS 14230 — Част 4 „Пътни превозни средства — Системи за диагностика — Протокол Keyword 2000“.

ISO WD 15765-4 „Пътни превозни средства — Системи за диагностика по CAN — Част 4: Характеристики на системите за емисиите“.

6.5.3.2. Апаратурата за изпитание и инструментите за диагностика, които са необходими за обмен с БДС, трябва да отговарят най-малкото на функционалните спецификации, посочени в стандарта ISO DIS 15031-4 от юни 1998 г. (SAE J1978 — от февруари 1998 г.).

6.5.3.3. Данните от базовата диагностика (определени в раздел 6.5.1) и информациите от двупосочния контрол се подават съгласно формата и мерните единици, предвидени в стандарта ISO DIS 15031-5 от октомври 1998 г. (SAE J1979 — от септември 1997 г.) и са достъпни посредством уред за диагностика, който отговаря на изискванията на стандарта ISO DIS 15031-4 от юни 1998 г. (SAE J1978 — от февруари 1998 г.).

6.5.3.4. Когато е регистрирана грешка, производителят трябва да идентифицира грешката, като използва съответен код за грешки, който е съвместим с посочените в раздел 6.3 от стандарта ISO DIS 15031-6 от октомври 1998 г. (SAE J2012 от юли 1996 г.) във връзка с „Powertrain system diagnostic trouble codes“ (кодове за грешки P0). Ако това идентифициране е невъзможно, производителят може да използва кодове за аномалии при диагностика съгласно раздели 5.3 и 5.6 от стандарта ISO DIS 15031-6 от октомври 1998 г. (SAE J2012 от юли 1996 г. (кодове за грешки P1). Достъпът до кодовете за грешки е възможен посредством стандартизирана апаратура за диагностика, съответстваща на разпоредбите на раздел 6.5.3.2.

Бележката в раздел 6.3 от стандарта ISO 15031-6 (SAE J2012 от юли 1996 г.), намираща се непосредствено преди списъка с кодовете за грешки в същия раздел, не се прилага.

6.5.3.5. Интерфейсът за връзка между превозното средство и диагностичния стенд трябва да е стандартизиран и да отговаря на всички изисквания на стандарта ISO DIS 15031-3 от декември 1998 г. (SAE J1962 от февруари 1998 г.). Мястото за монтаж трябва да е одобрено от органа, натоварен с типовото одобрение: то трябва да е леснодостъпно за обслужващия персонал, но трябва да е защитено срещу случайни повреди, възникващи при нормални условия на работа.

6.5.3.6. Производителят трябва също да предостави достъп до необходимата техническа информация, свързана с поправката или с поддръжката на превозните средства, ако е необходимо срещу заплащане, освен ако тази информация не е защитена с право на интелектуална собственост или ако не представлява важна секретна технология, която се идентифицира по съответен начин; в този случай необходимата техническа информация не трябва да се отказва незаконно.

Всички лица, чието занятие е ремонт, поддръжка, отстраняване на повреди, проверка или тестване на превозни средства, или производство или продажба на резервни части или аксесоари, инструменти за диагностика и оборудване за изпитания, имат право на достъп до тази информация.“