

2026/699

3.6.2026

**NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2026/699****ze dne 23. března 2026,****kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o standardizovaný přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla a požadavky a postupy pro bezpečný přístup k informacím palubního diagnostického systému****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 61 odst. 11 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (EU) 2018/858 požaduje, aby výrobci vozidel poskytli samostatným provozovatelům neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím palubního diagnostického systému (dále též „systém OBD“), k diagnostickým a jiným zařízením, k nástrojům včetně úplné dokumentace a dostupných souborů ke stažení příslušného softwaru a informacím o opravách a údržbě vozidla.
- (2) Ustanovení čl. 4 odst. 5 písm. d) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 <sup>(2)</sup> (pravidla Unie v oblasti kybernetické bezpečnosti) stanoví, že výrobci mají splňovat platné požadavky na ochranu vozidel před kybernetickými útoky. Technické požadavky a zkušební postupy přijaté za tímto účelem odkazují na požadavky předpisu OSN č. 155 <sup>(3)</sup>.
- (3) Podle předpisu OSN č. 155 však nejsou technickými požadavky a zkušebními postupy v něm stanovenými dotčeny právní předpisy Unie upravující přístup oprávněných stran k vozidlu, jeho údajům, funkcím a zdrojům a podmínky tohoto přístupu.
- (4) Nařízení (EU) 2018/858 brání tomu, aby výrobce vozidel podmínil přístup samostatných provozovatelů k informacím o opravách a údržbě vozidla a k informacím systému OBD, včetně přístupu k zapisování do těchto informací, jinými podmínkami, než jsou podmínky v něm stanovené, jako jsou podmínky motivované kybernetickou bezpečností.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>.

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>(3)</sup> Předpis OSN č. 155 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska kybernetické bezpečnosti a systému řízení kybernetické bezpečnosti [2021/387] (Úř. věst. L 82, 9.3.2021, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj>).

- (5) Právní rámec Unie upravující opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti, která mají být uplatňována na přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla, není úplný. Pravidla Unie v oblasti kybernetické bezpečnosti vyžadují, aby výrobci chránili vozidla před kybernetickými útoky, ale omezují účinek technických požadavků stanovujících použitelná opatření, pokud jde o přístup k údajům vozidla. Na druhé straně pravidla pro přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla dostatečně nezohledňují kybernetickou bezpečnost. V důsledku toho se výrobci vozidel potýkají s významnými právními omezeními, která jim brání v uplatňování účinných opatření na ochranu vozidla před kybernetickými útoky v souvislosti s přístupem k informacím palubního diagnostického systému vozidla.
- (6) Je proto nezbytné zajistit, aby výrobci automobilů mohli při poskytování přístupu k informacím palubního diagnostického systému uplatňovat účinná a přiměřená opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti.
- (7) Nárůst kybernetických bezpečnostních hrozeb a související přijetí pravidel Unie, která vyžadují, aby výrobci vozidel chránili vozidla před kybernetickými útoky, představují technický a regulační vývoj, který tyto změny přílohy X odůvodňuje.
- (8) Aby se výrobcům umožnilo řešit tyto hrozby a zároveň zachovat účinný přístup samostatných provozovatelů k informacím palubního diagnostického systému vozidla, mělo by nařízení (EU) 2018/858 obsahovat podmínky a postupy, které mohou výrobci vozidel uplatňovat, aby zajistili bezpečný přístup samostatných provozovatelů k informacím palubního diagnostického systému.
- (9) V závislosti na povaze a důsledcích požadovaného přístupu by výrobci vozidel měli mít možnost požadovat, aby výrobci diagnostických nástrojů používaných pro přístup k informacím palubního diagnostického systému autentizovali nástroj a samostatného provozovatele žádajícího o přístup nebo jeho zaměstnance a aby zajistili sledovatelnost zaznamenáváním a uchováváním příslušných informací o tomto přístupu. Mělo by jim být rovněž umožněno vyžadovat ve zvláštních případech připojení k serveru výrobce vozidla.
- (10) V zájmu ochrany rovných podmínek hospodářské soutěže by měly být pseudonymizovány informace o samostatných provozovatelích, kteří žádají o přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla.
- (11) Aby mohli výrobci vozidel řídit závislosti, jak vyžadují platná pravidla kybernetické bezpečnosti vozidel, měli by mít možnost ověřovat, zda diagnostické nástroje a jejich výrobci splňují příslušné normy kybernetické bezpečnosti a bezpečnostní opatření.
- (12) V případě kybernetických bezpečnostních incidentů, závažného zneužití nebo incidentů týkajících se odpovědnosti výrobce vozidla by výrobci vozidel měli mít možnost získat informace o konkrétních případech přístupu a podle potřeby a pod kontrolou schvalovacího orgánu dočasně pozastavit přístup nástroje a samostatného provozovatele nebo jeho zaměstnance.
- (13) Výrobci vozidel by měli výrobcům generických diagnostických nástrojů poskytnout veškeré nezbytné technické informace v dostatečném předstihu před uvedením vozidla na trh, aby tito výrobci nástrojů mohli poskytovat odpovídající služby nezávislým opravnám.
- (14) Kromě podmínek a postupů pro bezpečný přístup k informacím palubního diagnostického systému by toto nařízení mělo dále usnadnit přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla s přihlédnutím k technickému pokroku.
- (15) Katalog informací, které mají výrobci vozidel zpřístupnit, by se měl vyjasnit a aktualizovat zejména s ohledem na potřeby související s opravami a údržbou baterií vozidel a nových asistenčních systémů řidiče.
- (16) Kdykoli výrobci vozidel za účelem přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla, diagnostiky, oprav a údržby, sledování a inspekce umožní přístup k datovému toku ve vozidle jiným způsobem než použitím sériového rozhraní normalizovaného konektoru, měl by být stejný přístup a informace dostupné za nediskriminačních podmínek všem samostatným provozovatelům.
- (17) Vzhledem k úloze vydavatelů údajů při usnadňování oprav a údržby vozidel by se měly dále vyjasnit požadavky na sdílení informací ze strany výrobců vozidel.

- (18) Aby mohli nezávislé opravny přeprogramovat řídicí jednotky vozidla za stejných podmínek, jaké mají k dispozici výrobci vozidel a autorizované opravny, je nezbytné stanovit dodatečné požadavky na výrobce, aby zpřístupnili zvláštní software nebo informace nezávislým výrobcům diagnostických nástrojů.
- (19) Splnění těchto požadavků však vyžaduje, aby výrobci vozidel provedli důležitá přípravná opatření, a proto by uplatňování těchto požadavků mělo být odloženo a měla by být stanovena přiměřená lhůta.
- (20) Toto nařízení se použije, aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 <sup>(4)</sup> a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES <sup>(5)</sup>. Povinnostmi výrobců, pokud jde o poskytování přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla samostatným provozovatelům podle tohoto nařízení, zejména nejsou dotčena práva subjektů údajů a povinnosti výrobců vozidel, výrobců diagnostických nástrojů a samostatných provozovatelů podle uvedených právních předpisů.
- (21) V souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 <sup>(6)</sup> byl konzultován evropský inspektor ochrany údajů, který vydal stanovisko dne 20. února 2026 <sup>(7)</sup>.
- (22) Nařízení (EU) 2018/858 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Příloha X nařízení (EU) 2018/858 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

#### Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 23. března 2026.

Za Komisi  
předsedkyně  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(4)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

<sup>(5)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (směrnice o soukromí a elektronických komunikacích) (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

<sup>(6)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

<sup>(7)</sup> [https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/opinions\\_en](https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/opinions_en).

## PŘÍLOHA

Příloha X nařízení (EU) 2018/858 se mění takto:

- 1) bod 1 se nahrazuje tímto:

„1. Úvod

Tato příloha stanoví technické požadavky pro přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a informacím o opravách a údržbě vozidla bez ohledu na typ hnacího ústrojí vozidla.“;
- 2) v bodě 2.1 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Má se za to, že výrobce splnil povinnost poskytovat informace o palubním diagnostickém systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla na svých internetových stránkách ve standardizovaném formátu zajištěním souladu s částí 1 „Obecné informace a definice případu použití“, částí 2 „Technické požadavky“, částí 3 „Požadavky na funkční uživatelské rozhraní“ a částí 4 „Zkouška shody“ normy EN ISO 18541-2021 a částí 5 „Zvláštní opatření pro nákladní automobily“ normy EN ISO 18541-2018 „Silniční vozidla – Normalizovaný přístup k informacím o opravě a údržbě automobilu (RMI).““;
- 3) v bodě 2.5 se návětí nahrazuje tímto:

„2.5. Informace o opravách a údržbě vozidla musí zahrnovat tyto prvky:“;
- 4) bod 2.5.1 se nahrazuje tímto:

„2.5.1. jednoznačnou identifikaci vozidla a výsledný seznam továrních variant, jakož i systémů, konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů nebo zařízení, za něž výrobce odpovídá;“
- 5) bod 2.5.4 se nahrazuje tímto:

„2.5.4. informace o systémech, konstrukčních částech, samostatných technických celcích, dílech, zařízeních a diagnostice (včetně minimálních a maximálních teoretických hodnot pro měření), včetně informací o funkcích a schopnostech nezbytných pro kalibraci a opravu pokročilých asistenčních systémů pro řidiče (ADAS) nebo asistenčních systémů řidiče (DCAS) a souvisejících konstrukčních částí;“
- 6) bod 2.5.7 se nahrazuje tímto:

„2.5.7. informace potřebné k určení toho, zda je aktualizace softwaru nebo kódování variant nezbytné pro konkrétní operaci opravy a údržby;“
- 7) vkládá se nový bod 2.5.7a, který zní:

„2.5.7a. informace požadované pro identifikaci správné aktualizace softwaru nebo kódování variant pro každý systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení vyžadující aktualizaci softwaru.

Odchylně od bodu 2.1, pokud určení správné verze softwaru nebo kódování variant vyžaduje připojení k backendovému serveru, není výrobce povinen zveřejnit informace požadované pro identifikaci správné aktualizace softwaru nebo kódování variant pro každý systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení vyžadující aktualizaci softwaru na internetových stránkách;“
- 8) bod 2.5.8 se mění takto:

„2.5.8. poskytované informace týkající se značkových nástrojů a zařízení a dodávané prostřednictvím těchto nástrojů a zařízení, včetně informací o veškerých dalších nástrojích, zařízeních a návodech k použití, které jsou nezbytné k provedení kalibrace konstrukční části nebo systému;“
- 9) doplňují se nové body 2.5.12 a 2.5.13, které znějí:

„2.5.12. informace poskytované výrobcem jeho autorizovaným partnerům, obchodním zástupcům a opravnám nebo používané výrobcem pro účely oprav a údržby, nezbytné pro diagnostiku a případně opravu trakčních bateriových systémů, jakož i jejich výměnných jednotek, včetně bateriových modulů;

2.5.13. informace specifické pro typ vozidla, které jsou nezbytné pro bezpečnou manipulaci s díly a konstrukčními částmi, zejména informace nezbytné pro ochranu před elektrickými, tepelnými a chemickými riziky souvisejícími s trakčními bateriemi, jež jsou k dispozici výrobci vozidla nebo jeho partnerům.“;

10) bod 2.6.2 se nahrazuje tímto:

„2.6.2. tyto informace:

- a) popisné údaje týkající se diagnostiky podle bodu 3 dodatku 2. Výrobce zajistí, aby tyto údaje splňovaly následující požadavky:
  - i) byly zpřístupněny jako elektronické přímo zpracovatelné datové soubory;
  - ii) měly stejnou úroveň podrobnosti jako značkové diagnostické nástroje výrobce vozidla;
  - iii) byly komplexně zdokumentovány;
- b) popisy nezbytných interakcí na palubě i mimo ni, které jsou nezbytné pro dokončení veškerých opravářských a údržbářských prací.

Výrobce vozidla zpřístupní informace uvedené v písmenu a) pouze pro typy vozidel, pro něž byl certifikát schválení typu poprvé vydán po 1. září 2020.“;

11) doplňuje se nový bod 2.6.3, který zní:

„2.6.3. informace o tom, jak získat značkové nástroje a zařízení.“;

12) vkládají se nové body 2.6a a 2.6b, které znějí:

„2.6a. Výrobce zpřístupní výrobcům opravárenského zařízení a generických diagnostických nástrojů veškeré informace, technické specifikace a návody k použití pro opravy, údržbu a diagnostiku systémů ADAS/DCAS pomocí diagnostických nástrojů.

2.6b. Informace uvedené v bodech 2.6 a 2.6a se zpřístupní za podmínek stanovených výrobcem v souladu s tímto nařízením, včetně platebních podmínek nebo omezení používání a poplatků požadovaných v souladu s čl. 63 odst. 1.“;

13) bod 2.9 se nahrazuje tímto:

„2.9. Pro účely přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla, diagnostiky, oprav a údržby, sledování a inspekce umožní výrobce vozidla obousměrný přístup k datovému toku ve vozidle všemi těmito prostředky:

- a) přes sériové rozhraní normalizovaného konektoru pro přenos dat podle bodu 6.5.3 dodatku 1 k příloze C5 předpisu OSN č. 154 (\*), v souladu s bodem 4.7.3 přílohy 9B a dokumenty referenčních norem stanovenými v dodatku 6 k uvedené příloze předpisu OSN č. 49 (\*\*);
- b) jakýmkoli jinými palubními prostředky přístupu, které výrobce poskytuje svým autorizovaným partnerům, obchodním zástupcům a opravnám nebo které výrobce používá pro účely oprav a údržby, včetně konektorů Ethernet, nestandardizovaných kolíků na standardizovaném portu OBD, aplikačních programovacích rozhraní používaných pro integraci poprodejních služeb a bezdrátových místních sítí;
- c) jakýmkoli zařízeními, která výrobce poskytuje svým autorizovaným partnerům, obchodním zástupcům a opravnám nebo které výrobce používá k umožnění vzdáleného přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla pro účely oprav a údržby, včetně sledování a inspekce (jsou-li sledování a inspekce prováděny v rámci oprav a údržby), nebo dálkových oprav a diagnostických služeb.

Je-li vozidlo v pohybu, může se výrobce rozhodnout, že datový tok zpřístupní jen pro funkce určené pouze ke čtení, za podmínky, že výrobce uplatní stejné omezení na své vlastní autorizované partnery, obchodní zástupce a opravný.

Výrobce může zavést podmínky pro přístup k datovému toku ve vozidle v rozsahu nezbytném a přiměřeném pro soulad s čl. 4 odst. 5 písm. d) a přílohou II řádkem D4 nařízení (EU) 2019/2144 a čl. 4 odst. 7 a 8 a čl. 6 odst. 3 nařízení (EU) 2024/1257. V případě přístupu využívajícího prostředky popsané v bodě 2.9 písm. a) a b) nesmí tyto podmínky překračovat podmínky, které může výrobce uplatnit podle dodatku 4 k této příloze.

- (\*) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 154 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních a užitkových vozidel z hlediska normovaných emisí, emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva a/nebo měření spotřeby elektrické energie a akčního dosahu na elektřinu (WLTP) [2021/2039] (Úř. věst. L 423, 26.11.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2039/oj>).
- (\*\*) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 49 – Jednotná ustanovení o opatřeních proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových a zážehových motorů vozidel [2023/64] (Úř. věst. L 14, 16.1.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/64/oj>).“;

14) bod 6.1 se nahrazuje tímto:

„6.1. Má se za to, že výrobce splnil povinnost poskytovat informace o opravách a údržbě vozidla na svých internetových stránkách ve standardizovaném formátu, pokud zajistí soulad s částmi normy ISO 18541-1:2021 až ISO 18541-4:2021 a ISO 18541-5:2018, jak je uvedeno v bodě 2.1.

Žadatelé o právo k tomu, aby mohli takové informace kopírovat či dále zveřejňovat, musí jednat přímo s příslušným výrobcem. Zpřístupní se i informace ohledně školicího materiálu; ty mohou být prezentovány prostřednictvím jiných médií, než jsou internetové stránky.

6.1.1. Za účelem zveřejnění informací o opravách a údržbě zpřístupní výrobce tyto informace ve formě souborů ve formátu, který slouží k přímému elektronickému zpracování datových sad obsažených v těchto souborech. Tyto informace musí být stejně podrobné jako informace, které používá výrobce pro účely oprav a údržby. Musí být zdokumentovány pro účely interpretace a aktualizovány s četností dohodnutou se samostatným provozovatelem. Aktualizace musí být k dispozici se stejnou četností a harmonogramem, jaké jsou k dispozici autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám. Informace musí být nabízeny v dokumentacích na základě technických informací podle případu použití, které má výrobce k dispozici. Informace uvedené v první větě tohoto bodu se poskytnou za podmínek stanovených výrobcem v souladu s tímto nařízením, jako jsou platební nebo jiné odpovídající podmínky nebo omezení používání a poplatky požadované v souladu s čl. 63 odst. 1 tohoto nařízení. Schvalovací dokumentace definované na základě kritérií odrážejících požadavky na informace pro případ použití 5.1.1, případ použití 5.1.2, případ použití 5.2, případ použití 5.3, případ použití 5.4, případ použití 5.5, případ použití 5.7, případ použití 5.8, případ použití 5.9, případ použití 8 a případ použití 11 normy ISO 18541-1:2021 se považují za vyhovující.

Výrobce poskytne od 23. června 2027 schvalovací dokumentace definované na základě kritérií odrážejících požadavky na informace potřebné pro případ použití 5.3 a případ použití 5.4 v normě ISO 18541-1:2021, které jsou k dispozici pouze pro identifikační číslo vozidla (VIN), pouze pokud o to nezávislá opravná požádá prostřednictvím rozhraní pro programování aplikací (API (\*)). V takových případech nezávislá opravná předá výrobcí žádost pro konkrétní číslo VIN prostřednictvím třetí strany jednající na základě dohody s výrobcem.

Pokud jsou schvalovací dokumentace definovány na základě kritérií odrážejících požadavky na informace pro případ použití 8 v normě ISO 18541-1:2021, poskytne výrobce takové třetí straně od 23. června 2027 API, které nezávislé opravně umožní prohlížet a aktualizovat elektronickou historii údržby za dalších podmínek stanovených v ISO a v příslušných případech za podmínek a podle postupů výrobce použitých k získání souhlasu ze strany zákazníka. Výrobce tak učiní na základě stejných nebo

rovnocenných postupů a požadovaných informací, jaké jsou uvedeny na internetových stránkách výrobce s informacemi o opravách a údržbě. V takových případech nezávislá opravná, se souhlasem zákazníka, může předat výrobci žádost o aktualizaci záznamu o opravě nebo údržbě prostřednictvím třetí strany jednající na základě dohody s výrobcem. K ověření totožnosti nezávislé opravný lze použít certifikát, který je v souladu s doporučením ITU-T X.509 Mezinárodní telekomunikační unie.

Na přístup k těmto rozhraním API, včetně přístupu za účelem aktualizace elektronických záznamů o historii údržby, se vztahuje čl. 63 odst. 1.

Informace musí být strukturovány tak, aby bylo později možné informace obsažené v dokumentaci vyhledávat a filtrovat podle kritérií klasifikace typu modelu a dalších klasifikačních kritérií používaných vlastní sítí výrobce vozidla.

- 6.1.2. V databázi snadno dostupné samostatným provozovatelům musí být poskytnuty ve strojově čitelné podobě a v elektronicky zpracovatelných datových souborech informace o všech částech vozidla, jimiž je vozidlo, jak je identifikováno číslem VIN a podle jakýchkoli dalších kritérií, jako je rozvor náprav, výkon motoru, úroveň nebo možnosti vybavení, vybaveno výrobcem vozidla a které mohou být nahrazeny náhradními díly, jež poskytuje výrobce vozidla svým autorizovaným opravnám nebo obchodním zástupcům nebo třetím stranám formou odkazu na číslo částí původního vybavení.

Tato databáze musí obsahovat VIN, čísla částí původního vybavení, názvy částí původního vybavení, údaje o platnosti (platnost od–do), vlastnosti montáže a případně charakteristiky struktury.

Informace v databázi se musí pravidelně aktualizovat. Pokud jsou uvedené informace poskytovány autorizovaným obchodním zástupcům, musí tyto aktualizace zahrnovat veškeré změny jednotlivých vozidel, které byly provedeny po jejich výrobě.

(\*) Jak je definováno v článku 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/138 ze dne 21. prosince 2022, kterým se stanoví seznam konkrétních datových souborů s vysokou hodnotou a opatření pro jejich zveřejnění a opakované použití (Úř. věst. L 19, 20.1.2023, s. 43, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/138/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/138/oj)).“;

- 15) bod 6.2.2 se nahrazuje tímto:

„6.2.2. musí se použít standard <https://ssl-tls> (RFC5246) nebo jakýkoli nástupce tohoto standardu;“

- 16) bod 6.2.3 se nahrazuje tímto:

„6.2.3. pro vzájemné ověření samostatných provozovatelů a výrobců se musí použít bezpečnostní certifikáty v souladu s mezinárodní normou SO/IEC 9594-8:2020;“

- 17) bod 6.4 se nahrazuje tímto:

„6.4. Přeprogramování řídicích jednotek, kódování variant a aktivace náhradních dílů musí být provedeno pomocí neznačkového hardwaru, bez jakékoli závislosti na hardwaru výrobce, v souladu s některou z těchto norem:

- a) mezinárodní norma ISO 22900-2;
- b) SAE J2534-1;
- c) SAE J2534-2;
- d) TMC RP1210B;
- e) norma SOVD ISO/DIS 17978-1.

Pokud se přeprogramování řídicích jednotek, kódování variant a aktivace náhradních dílů provádí pomocí ethernetu, musí se provést v souladu s normou ISO 22900-2 nebo J2534-2.

Pro potvrzení kompatibility aplikace specifické pro výrobce a komunikačních rozhraní vozidla splňujících požadavky mezinárodní normy ISO 22900-2 nebo SAE J2534-1 nebo SAE J2534-2 nebo TMC RP1210B musí výrobce nabídnout buď potvrzení nezávisle vyvinutých komunikačních rozhraní vozidel, nebo informace o jakémkoli zvláštním hardwaru a jeho zapůjčení, který výrobce komunikačních rozhraní vozidel vyžaduje k provedení tohoto potvrzení.

Výrobce může za toto potvrzení nebo poskytnutí informací a hardwaru účtovat přiměřené a úměrné poplatky. Tyto poplatky nesmí odrazovat od využívání tohoto potvrzení nebo informací a hardwaru.“;

18) vkládá se nový bod 6.4a, který zní:

„6.4a. Ode dne 23. prosince 2026 zpřístupní výrobce vozidla výrobcí nezávislého diagnostického nástroje jakékoli z následujících softwarů nebo informací pro typ vozidla, pro který byl certifikát schválení typu poprvé udělen po 1. září 2020:

- a) softwarové rozhraní nebo rozhraní internetových služeb pro výrobce nezávislého diagnostického nástroje za účelem jejich integrace, která umožní kódování variant, spárování vozidla s původním náhradním dílem (včetně repasovaného nebo opětovně použitého dílu kompatibilního se softwarem a hardwarem (podle definice výrobce vozidla)) nebo s náhradním dílem schváleným výrobcem vozidla, jakož i přeprogramování řídicích jednotek softwarem původního vybavení vozidla podle pokynů výrobce vozidla, nebo
- b) informace, postupy a zdroje nezbytné pro zavedení kódování variant a přeprogramování v nezávislém diagnostickém nástroji výrobce nezávislého diagnostického nástroje.

Odchylně od lhůty uvedené v první větě tohoto bodu však výrobce vozidla zpřístupní software nebo informace uvedené v písmenech a) a b) výše od těchto dat:

- i) 23. června 2027, pokud jde o vozidla, jimž bylo schválení typu poprvé uděleno po 1. září 2020, ale před 6. červencem 2022;
- ii) 23. června 2028 pro jakoukoli operaci, která zahrnuje provádění aktualizací softwaru nebo je na nich závislá.“;

19) vkládá se nový bod 6.4b, který zní:

„6.4b. Do doby, než výrobce vozidla zpřístupní software nebo informace pro typ vozidla uvedený v bodě 6.4a, a po dobu dvou let po tomto datu se na používání diagnostického hardwaru a diagnostického softwaru výrobce vozidla poskytovateli vzdálených služeb, podle bodu 1.2 dodatku 4, pro účely přeprogramování a kódování variant nebo aktivace dílů vztahují stejné poplatky a platební podmínky jako na nezávislé opravy bez ohledu na to, zda se diagnostické nástroje používají na dálku.

Kromě toho musí výrobce vozidel sdílet se všemi zainteresovanými výrobci diagnostických nástrojů, jakmile jsou k dispozici:

- a) informace nezbytné pro zavedení rozhraní API mezi příslušnými systémy výrobce vozidla a výrobců diagnostických nástrojů:
  - i) nejpozději 23. června 2027 pro jakoukoli operaci, která zahrnuje provádění aktualizací softwaru nebo je na nich závislá;
  - ii) pro ostatní operace nejpozději 23. září 2026, nebo
  - iii) pokud jde o vozidla, jimž bylo schválení typu poprvé uděleno před 6. červencem 2022, nejpozději 23. prosince 2026;
- b) informace nezbytné pro zkoušení funkce aktualizace a interakce hardwaru nejpozději 23. prosince 2027 pro jakoukoli operaci, která zahrnuje provádění aktualizací softwaru nebo je na nich závislá.“;

20) vkládá se nový bod 6.4c, který zní:

„6.4c. Odpojení konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů a zařízení, s výjimkou těch, které byly původně navrženy tak, aby nebyly odpojeny, se provede v souladu s postupem stanoveným v tomto bodě. Nepodléhá žádným jiným podmínkám než těm, které jsou uvedeny v tomto bodě.

Výrobce určí postup pro odpojení konstrukčních částí, samostatných technických celků, dílů a zařízení. Pro účely instalace opětovně použité konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení mohou postupy definované výrobcem vozidla zahrnovat požadavek na poskytnutí jedinečného identifikátoru (v příslušných případech včetně sériového čísla jednotky) této konstrukční části, samostatného technického celku, dílu nebo zařízení a VIN vozidla, jakož i požadavek na získání souhlasu vlastníka nebo nájemce vozidla, pokud je lze identifikovat. Vyžaduje-li se souhlas, může být poskytnut jindy, než je provedena demontáž dílu.

Pro účely repasování v průmyslovém procesu, při němž jsou opotřebovaná nebo vadná konstrukční část, samostatný technický celek, díl nebo zařízení uvedeny do souladu s původní specifikací, nebude pro odpojení z původního vozidla vyžadováno jeho VIN. V tomto případě lze požadovat jedinečný identifikátor konstrukční části a souhlas vlastníka nebo nájemce vozidla, pokud je lze identifikovat.

Všichni samostatní provozovatelé, včetně subjektů provádějících repase a renovace, jejichž totožnost byla ověřena v souladu s požadavky uvedenými v dodatku 4, musí mít k těmto procesům rovný přístup.

Pro účely autentizace takového provozovatele, má-li být proces odpojení výrobcem vozidla dokončen na jeho mimopalubních platformách, se přijímají ověřovací údaje vydané v souladu s bodem 9.2 dodatku 4 nebo ověřovací údaje použité pro přístup na internetové stránky výrobce vozidla s informacemi o opravách a údržbě vozidla.“;

21) body 7.2 a 7.3 se zrušují;

22) bod 7.4 se nahrazuje tímto:

„7.4. Schvalovací orgán může na základě vyplněného certifikátu o přístupu k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla předpokládat, že výrobce zavedl uspokojivá opatření a postupy s ohledem na přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla a k informacím o opravách a údržbě vozidla za předpokladu, že nebyla podána stížnost.“;

23) doplňuje se nový bod 7.5, který zní:

„7.5. Informace palubního diagnostického systému vozidla a informace o opravách a údržbě vozidla musí být poskytnuty samostatným provozovatelům nejpozději v den, kdy je vozidlo uvedeno na trh.“;

24) v dodatku 2 se bod 3 nahrazuje tímto:

„3. Informace požadované pro výrobu diagnostických přístrojů

Aby se usnadnilo poskytování generických diagnostických nástrojů pro opravy více značek, zpřístupní výrobce vozidel informace uvedené v bodech 3.1, 3.2 a 3.3. Uvedené informace musí zahrnovat všechny funkce diagnostických nástrojů a všechny odkazy na informace o opravách a pokyny k odstraňování problémů. Přístup k těmto informacím může být podmíněn zaplacením přiměřeného poplatku.“;

25) dodatek 3 se mění takto:

a) v bodě 2 se doplňují nové body 2.1.14 a 2.1.15, které znějí:

„2.1.14. „Poskytovatel vzdálených služeb“

„Poskytovatelem vzdálených služeb“ se rozumí poskytovatel služeb, který jako službu poskytovanou samostatnému provozovateli v rámci jeho činností souvisejících se SERMI provádí na dálku programování, instalaci nebo aktivaci dílů a zařízení ve vozidle.

2.1.15. „Zaměstnanec poskytovatele vzdálených služeb“

„Zaměstnancem poskytovatele vzdálených služeb“ se rozumí zaměstnanec schváleného poskytovatele vzdálených služeb, který bude mít na základě oprávnění od svého subjektu posuzování shody přístup k informacím o opravách a údržbě souvisejícím s bezpečností.“;

- b) v bodě 3 se třetí a čtvrtý pododstavec nahrazují tímto:  
„Samostatní provozovatelé, kteří si přejí obdržet informace o opravách a údržbě související s bezpečností, musí získat kontrolní osvědčení o schválení od akreditovaného subjektu posuzování shody.  
Zaměstnanci samostatného provozovatele, kteří pracují s informacemi o opravách a údržbě souvisejícími s bezpečností, musí získat kontrolní osvědčení o oprávnění od akreditovaného subjektu posuzování shody.“;
- c) v bodě 4.1.1 se doplňuje nové písmeno f), které zní:  
„f) SERMI spravuje seznam sankcionovaných výkladů, který se použije výhradně pro účely výkladu systému.“;
- d) doplňuje se nový bod 4.4.2, který zní:  
„4.4.2. Na poskytovatele vzdálených služeb se vztahují povinnosti a požadavky stanovené v bodě 4.4.1.“;
- e) doplňuje se nový bod 4.5.2, který zní:  
„4.5.2. Na zaměstnance poskytovatelů vzdálených služeb se vztahují povinnosti a požadavky stanovené v bodě 4.5.1.“;
- 26) doplňuje se nový dodatek 4, který zní:

„Dodatek 4

**Podmínky a postup pro přístup k informacím palubního diagnostického systému vozidla**

1. Oblast působnosti
  - 1.1. Tento dodatek obsahuje veškeré podmínky přístupu, které může výrobce stanovit, a veškeré postupy, které musí výrobce vozidla použít nebo které může požadovat od jiných stran, při provádění bezpečnostních opatření pro přístup k informacím OBD podle bodu 2.9 písm. a) a b) této přílohy.
  - 1.2. Jakýkoli odkaz v tomto dodatku na samostatné provozovatele nebo na autorizované partnery výrobce, obchodní zástupce a opravny, jakož i na výrobce vozidel jednajícího za účelem oprav a údržby v tomto dodatku zahrnuje jakoukoli osobu nebo provozovatele jednající jejich jménem, jako je poskytovatel služeb provádějící na dálku programování, instalaci nebo aktivaci dílů a zařízení ve vozidle jako službu poskytovanou samostatnému provozovateli (poskytovatel vzdálených služeb).
2. Povinnosti výrobce
  - 2.1. Výrobce vozidla odpovídá za zajištění toho, aby byly splněny všechny technické předpoklady pro uplatňování postupů uvedených v tomto dodatku, včetně přístupových údajů, jako jsou certifikáty nebo softwarové tokeny, a nezbytných ujednání s výrobcí diagnostických nástrojů.
  - 2.2. Výrobce vozidla musí schvalovacímu orgánu prokázat, že vozidlo je konstruováno tak, aby umožňovalo přístup k informacím OBD v souladu s požadavky tohoto dodatku za použití diagnostických nástrojů různých značek.
  - 2.3. Výrobce vozidla poskytne výrobcům diagnostických nástrojů informace uvedené v bodě 11 tohoto dodatku.
  - 2.4. Výrobce vozidla zajistí, aby jeho server používaný za účelem umožnění přístupu podle bodu 2.9 této přílohy nabízel samostatným provozovatelům na nediskriminačním základě stejnou dostupnost a výkonost informačního systému, jaké nabízí autorizovaným partnerům výrobce vozidla, obchodním zástupcům a opravnám nebo výrobcí vozidla, který jej k tomuto účelu používá.

Výrobce vozidla zajistí, aby jakýkoli server používaný za účelem umožnění přístupu podle bodu 2.9 této přílohy byl přístupný nepřetržitě, s výjimkou výjimečných a nepředvídatelných okolností, které výrobce vozidla nemůže ovlivnit a které nelze přičíst jeho nedbalosti, nebo podle potřeb údržby informačního systému. V případě údržby nesmí doba nedostupnosti přesáhnout dobu údržby jakéhokoli jiného serveru používaného výrobcem k umožnění přístupu pro účely uvedené v bodě 2.9 této přílohy. Informace o plánované údržbě musí být výrobcům diagnostických nástrojů zpřístupněny s dostatečným předstihem.

Výrobce vozidla na požádání zpřístupní schvalovacímu orgánu roční statistické informace o dostupnosti serveru. Výrobce vozidla neprodleně nahlásí případy nedostupnosti serveru Fórum OBD definovanému v bodě 12.

- 2.5. Výrobce vozidla nesmí omezit přístup k informacím OBD nad rámec omezení stanovených v tomto dodatku, není-li v tomto nařízení výslovně stanoveno jinak. Výrobce vozidla dále nesmí omezovat přístup samostatných provozovatelů k informacím palubního diagnostického systému nad rámec omezení platných pro jeho autorizované partnery, obchodní zástupce a opravny nebo pro výrobce vozidla, který má přístup k informacím OBD pro účely oprav a údržby.
- 2.6. Výrobce vozidla zajistí, aby opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti, která provádí, včetně požadavků na kompatibilitu uvedených v bodě 6.2, nevedla k omezení nebo znemožnění přístupu k informacím OBD podle tohoto dodatku nad rámec toho, co je nezbytné a přiměřené k dosažení souladu s čl. 4 odst. 5 písm. d) a řádkem D4 přílohy II nařízení (EU) 2019/2144. Tato opatření mohou řešit budoucí rizika a hrozby, pokud výrobce vozidla může prokázat jejich dopad a pravděpodobnost.
- 2.7. Žádná opatření zavedená výrobcem vozidla s cílem zabránit nedovoleným zásahům do emisí a podvodům s počítadly ujetých kilometrů nesmí omezovat přístup k informacím OBD nebo mu bránit nad rámec toho, co je nezbytné a přiměřené k dosažení souladu s čl. 4 odst. 7 a 8 nařízení (EU) 2024/1257 (\*).

### 3. Autentizace

- 3.1. Výrobce vozidla může jako podmínku pro vydání přístupových údajů požadovat autentizaci výrobce diagnostického nástroje a použitého diagnostického nástroje, s výjimkou těchto operací oprav a údržby:
  - a) čtení diagnostických chybových kódů;
  - b) čtení VIN vozidla;
  - c) čtení údajů a odstraňování diagnostických chybových kódů, pokud je neomezený přístup prostřednictvím generického čtecího nástroje nebo čtecího nástroje OBD vyžadován buď podle nařízení (EU) 2017/1151, nebo podle nařízení (EU) 2024/1257, případně je stanoven v předpisu OSN č. 49, předpisu OSN č. 83 (\*\*), předpisu OSN č. 168 (\*\*\*) nebo předpisu OSN č. 154.
- 3.2. Pokud přístup k informacím OBD zahrnuje změny na vozidle, může výrobce vozidla jako podmínku pro vydání přístupových údajů požadovat autentizaci provozovatele. V případě zařízení používaných pro účely monitorování, kdy jsou údaje čteny a autonomně hlášeny pouze na server výrobců diagnostických nástrojů bez jakékoli interakce s člověkem, výrobce vozidla autentizaci provozovatele nepožaduje.

- 3.3. Pokud přístup k informacím OBD zahrnuje změnu softwaru vozidla nebo jeho konfigurace / jeho parametrů, která spočívá v přeprogramování softwarového kódu vozidla, což vede ke změně zamýšleného chování vozidla a přetrvává i po operaci opravy a údržby, takže ji lze vrátit nebo přepsat pouze provedením rovnocenné operace, může výrobce vozidla požadovat autentizaci zaměstnance provozovatele, který o přístup k informacím OBD žádá, ledaže výrobce diagnostického nástroje osvědčí výrobcí vozidla, že na základě výsledku nezávislého auditu provedeného ne dříve než tři roky před podáním žádosti má provozovatel zaveden systém, jenž umožňuje jednoznačnou identifikaci zaměstnance, který o takový přístup žádá.
- 3.4. Případy přístupu uvedené v bodě 3.2 zahrnují takové operace oprav a údržby, jako je aktivace ovládacích prvků a postupy funkčních zkoušek, odstranění diagnostických chybových kódů, přenastavení servisních kontrol, přenastavení parametrů adaptivního učení a výměna dílů, včetně inicializace neinteligentních konstrukčních částí a čtení údajů identifikátorem, s výjimkou případů, kdy se používají pro účely pravidelných technických prohlídek s hodnotami srovnatelnými s hodnotami definovanými v příloze B normy ISO 20730-3, pokud jsou tyto hodnoty ve vozidle k dispozici.
- 3.5. Případy přístupu uvedené v bodě 3.2 zahrnují kalibraci, chápanou jako proces úpravy nebo seřízení softwarových a hardwarových parametrů vozidla podle pokynů výrobce vozidla a bez kódování variant nebo úpravy softwaru vozidla.
- 3.6. Pro účely autentizace podle bodů 3.1 až 3.3 může výrobce vozidla požádat výrobce nástroje použitého pro přístup k informacím OBD, aby výrobcí vozidla prokázal:
- a) totožnost diagnostického nástroje;
  - b) pokud přístup k informacím OBD zahrnuje změny na vozidle uvedené v bodě 3.2, totožnost diagnostického nástroje a pseudonymizovanou totožnost provozovatele a splnění požadavků na oprávnění uvedených v bodě 8.1 ze strany provozovatele;
  - c) pokud přístup k informacím OBD zahrnuje změnu softwaru vozidla nebo jeho konfigurace / jeho parametrů, která spočívá v přeprogramování softwarového kódu vozidla, což vede ke změně zamýšleného chování vozidla a přetrvává i po operaci opravy a údržby, takže ji lze vrátit nebo přepsat pouze provedením rovnocenné operace, jak je uvedeno v bodě 3.3, pseudonymizovanou totožnost zaměstnance provozovatele a splnění požadavků na oprávnění uvedených v bodě 8.2 ze strany tohoto zaměstnance.
- 3.7. V případech uvedených v bodě 3.6 písm. b) a c) musí být totožnost provozovatele a případně jeho zaměstnance a splnění požadavků na oprávnění uvedených v bodech 8.1 a 8.2 z jejich strany ověřeny výrobcem diagnostického nástroje použitého pro přístup k informacím OBD nebo prokázány na základě osvědčení o oprávnění uvedeného v bodě 9.2.
- 3.8. Výrobce vozidla nesmí za umožnění přístupu podle bodu 2.9 přílohy X požadovat žádné poplatky. Může však účtovat odůvodněné a přiměřené poplatky za použití zařízení pro vzdálený přístup uvedeného v bodě 2.9 písm. c).
4. Požadavky na připojení
- 4.1. S výjimkou případů přístupu uvedených v bodě 3.1 písm. a) až c) může výrobce vozidla k získání přístupových údajů požadovat jednorázové online připojení z diagnostického nástroje přes server výrobce diagnostického nástroje na server výrobce vozidla. Po poskytnutí přístupových údajů nesmí být pro přístup vyžadováno online připojení.

- 4.2. Pokud přístup k informacím OBD zahrnuje změnu softwaru vozidla nebo jeho konfigurace či parametrů vedoucí ke změně zamýšleného chování vozidla, která trvá i po operaci opravy a údržby a kterou lze vrátit nebo přepsat pouze provedením rovnocenné operace, může výrobce vozidla při provádění opravy požadovat nepřetržité online připojení z diagnostického nástroje na server výrobce diagnostického nástroje, jakož i od výrobce diagnostického nástroje na server výrobce vozidla.
- 4.3. Mezi případy uvedené v bodě 4.2 patří i tyto případy:
- a) operace opravy a údržby jako nastavení náhradní konstrukční části a preferencí zákazníka, identifikace elektronické řídicí jednotky (ECU) a kódování variant, inicializace ECU a konstrukční části, kódování variant při výměně stávajících konstrukčních částí a kódování variant při přidání nové konstrukční části;
  - b) operace oprav a údržby uvedené v bodě 5.5.
- 4.4. Případy přístupu uvedené v bodě 4.2 nezahrnují operace oprav a údržby uvedené v bodech 3.4 a 3.5.
- 4.5. Odchylně od bodu 4.4 však případy přístupu uvedené v bodě 4.2 zahrnují operace oprav a údržby uvedené v bodě 3.5, kdy je nezbytné potvrdit kalibrační hodnoty, které podléhají regulačním požadavkům, nebo kdy kalibraci nelze dokončit bez údajů specifických pro jednotlivé konstrukční části nebo samostatné technické celky, které jsou nezbytné k dokončení procesu opravy a které jsou získány ze serveru výrobce v rámci procesu kódování variant.
5. Požadavky na sledovatelnost
- 5.1. S výjimkou případů přístupu uvedených v bodě 3.1 písm. a) až c) může výrobce vozidla požadovat, aby výrobce diagnostických nástrojů shromažďoval a uchovával VIN vozidla a jedinečný identifikátor diagnostického nástroje.
- 5.2. Pokud přístup k informacím OBD zahrnuje změny na vozidle, může výrobce vozidla požadovat, aby výrobce diagnostického nástroje shromažďoval a uchovával informace o všech provedených diagnostických pracích (např. identifikátor služby a podfunkce) a použitých parametrech/atributech data a časových razítek UTC pro každou interakci s vozidlem.
- 5.3. Případy přístupu uvedené v bodě 5.2 zahrnují takové operace oprav a údržby, jaké jsou uvedeny v bodech 3.4, 3.5, 4.3 a 4.5.
- 5.4. Pokud přístup k informacím OBD zahrnuje změnu softwaru vozidla nebo jeho konfigurace / jeho parametrů, která spočívá v přeprogramování softwarového kódu vozidla, což vede ke změně zamýšleného chování vozidla a přetrvává i po operaci opravy a údržby, takže ji lze vrátit nebo přepsat pouze provedením rovnocenné operace, může výrobce vozidla požadovat, aby výrobce diagnostických nástrojů shromažďil a poskytl výsledky kontroly topologické sítě vozidla, počáteční stav vozidla při připojení, včetně hardwarových/softwarových verzí všech elektronických řídicích jednotek instalovaných ve vozidle, výsledky všech interakcí modulu a rutinních postupů (např. výstupní parametry) a výsledky závěrečného přechzení kontroly stavu vozidla po opravě.
- 5.5. Případy přístupu uvedené v bodě 5.4 zahrnují takové operace oprav a údržby, jako je spárování originálního náhradního dílu (včetně softwarově a hardwarově kompatibilního (podle definice výrobce vozidla), repasovaného nebo opětovně použitého dílu) nebo náhradního dílu schváleného výrobcem vozidla s vozidlem za použití nezávislého diagnostického nástroje a přeprogramování modulu s využitím softwaru originálního vybavení vozidla a programového softwaru originálního vybavení v souladu s pokyny výrobce vozidla. Uvedené případy zahrnují rovněž případy odpojení dílu od vozidla nebo zrušení jeho registrace.

- 5.6. Případy přístupu uvedené v bodě 5.4 nezahrnují operace oprav a údržby uvedené v bodech 3.4, 3.5, 4.3 a 4.5.
6. Požadavky na kybernetickou bezpečnost diagnostického nástroje
- 6.1. S výjimkou případů přístupu uvedených v bodě 3.1 písm. a) až c) může výrobce vozidla požadovat, aby diagnostický nástroj používaný pro přístup k informacím OBD splňoval příslušné požadavky nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2847 (\*\*\*\*) a aby výrobce diagnostického nástroje splňoval buď požadavky na důvěryhodnou výměnu hodnocení informační bezpečnosti (TISAX) na úrovni stanovené výrobcem vozidla v souladu s bodem 2.5, nebo normu ISO 27001.
- 6.2. Pokud přístup k informacím OBD zahrnuje změny na vozidle uvedené v bodě 3.2, může výrobce vozidla požadovat, aby diagnostický nástroj používaný pro přístup k informacím OBD a výrobce diagnostického nástroje splňovali požadavky výrobce vozidla na provedení bezpečnostních opatření.
- 6.3. Požadavky výrobce vozidla na provedení bezpečnostních opatření nesmí překročit požadavky kladené na vlastní diagnostický nástroj výrobce vozidla, dodavatele nástrojů a vlastní organizaci a musí být uplatňovány nediskriminačním způsobem.
- 6.4. Výrobce vozidla může požadovat, aby výrobce diagnostického nástroje provedl zkoušky k ověření shody diagnostického nástroje se stanovenými požadavky. Dohoda o úrovni služeb zajistí, aby každé ověření výsledků těchto zkoušek bylo výrobcem vozidla provedeno včas. V případě, že se splnění požadavků tohoto bodu výrobcem diagnostického nástroje nepotvrdí, poskytne výrobce vozidla jasné odůvodnění této neshody spolu s požadovanými opatřeními, která má výrobce diagnostického nástroje provést.
- 6.5. Případy přístupu uvedené v bodě 6.2 zahrnují takové operace oprav a údržby, jaké jsou uvedeny v bodech 3.4 a 3.5.
- 6.6. Pokud přístup k informacím OBD zahrnuje změnu softwaru vozidla nebo jeho konfigurace / jeho parametrů, která vede ke změně zamýšleného chování vozidla, jež přetrvává i po operaci opravy a údržby, takže ji lze vrátit nebo přepsat pouze provedením rovnocenné operace, může výrobce vozidla požadovat, aby diagnostický nástroj použitý pro přístup k informacím OBD a výrobce diagnostického nástroje splňovali příslušné požadavky výrobce vozidla na provádění systému řízení aktualizací softwaru (podle definice v předpisu OSN č. 156 (\*\*\*\*\*). Tyto požadavky nesmí překročit požadavky kladené na vlastní diagnostický nástroj výrobce vozidla, dodavatele nástrojů a vlastní organizaci a musí být uplatňovány nediskriminačním způsobem.
- 6.7. Případy přístupu uvedené v bodě 6.6 zahrnují takové operace oprav a údržby, jaké jsou uvedeny v bodech 4.3, 4.5 a 5.5, a nezahrnují takové operace, jaké jsou uvedeny v bodech 3.4 a 3.5.
7. Přístupové údaje
- 7.1. Jsou-li splněny všechny podmínky uvedené v oddílech 3, 4 a 6, výrobce vozidla neprodleně poskytne výrobcí diagnostických nástrojů přístupové údaje dostatečné k tomu, aby mu umožnily přístup k požadovaným informacím OBD.
- 7.2. Přístupové údaje mohou být specifické pro konkrétní VIN.
- 7.3. Přístupové údaje jsou platné po dobu nejméně 30 dnů od poskytnutí.

- 7.4. Pokud však přístup k informacím OBD zahrnuje změnu na vozidle, může výrobce vozidla omezit platnost přístupových údajů na 24 hodin.
- 7.5. Případy přístupu uvedené v bodě 7.4 zahrnují takové operace oprav a údržby, jaké jsou uvedeny v bodech 3.4, 3.5, 4.3, 4.5 a 5.5.
8. Kritéria pro oprávnění a osvědčení o oprávnění
- 8.1. V případech uvedených v bodě 3.2 může výrobce vozidla odmítnout vydat přístupové údaje, pokud výrobce diagnostického nástroje používaného pro přístup k informacím OBD neprokáže, že provozovatel žádající o přístup k informacím OBD:
- a) má platné pojištění odpovědnosti s minimálním krytím ve výši 1 milionu EUR za újmu na zdraví a 0,5 milionu EUR za škody na majetku;
  - b) vykonává zákonnou obchodní činnost v automobilovém průmyslu, jak je uvedeno v bodě 6.3 této přílohy.
- Výrobce vozidla nesmí pro vydání přístupových údajů stanovit žádné jiné podmínky než ty, které jsou uvedeny v písmenech a) a b).
- 8.2. V případech uvedených v bodě 5.4, kdy výrobce vozidla požaduje autentizaci zaměstnance provozovatele, a pokud výrobce diagnostického nástroje neprokáže výrobcí vozidla v souladu s podmínkami stanovenými v bodě 3.3, že provozovatel má zaveden systém umožňující jednoznačnou identifikaci zaměstnance, který o takový přístup žádá, může výrobce vozidla odmítnout vydat přístupové údaje, pokud výrobce diagnostického nástroje používaného pro přístup k informacím OBD kromě podmínek uvedených v bodě 8.1 neprokáže, že zaměstnanec žádající o přístup k informacím OBD má pracovní smlouvu s provozovatelem žádajícím o přístup k informacím OBD a že dotčený zaměstnanec má platný průkaz totožnosti konkrétní země nebo rovnocenný doklad.
- 8.3. Aby byl výrobce diagnostických nástrojů způsobilý k postupu autentizace podle tohoto dodatku, musí se ve všeobecných podmínkách smluv s provozovatelem zavázat, že na žádost samostatného provozovatele přijme za účelem potvrzení souladu s požadavky uvedenými v bodech 8.1 a 8.2 osvědčení uvedené v bodě 9.2 tohoto dodatku, které bylo vydáno nejdříve 60 měsíců před podáním žádosti o přístup. Pokud však provozovatel nepožádá o autentizaci na základě takového osvědčení, může se výrobce diagnostických nástrojů pro účely autentizace rozhodnout ověřit totožnost provozovatele nebo jeho zaměstnance a soulad s kritérii pro oprávnění vlastními postupy.
9. Subjekt posuzování shody a centrum zabezpečení
- 9.1. Osvědčení uvedená v bodech 3.7 a 8.3 vydává centrum zabezpečení uvedené v bodě 2.1.6 dodatku 3 na základě zjištění subjektu posuzování shody uvedeného v bodě 4.2.2 dodatku 3 s ohledem na okolnosti uvedené v bodě 9.2.
- 9.2. Pro účely vydávání osvědčení o oprávnění centrem zabezpečení musí subjekt posuzování shody:
- a) splňovat požadavky uvedené v písm. a), b), d), e), f), g), h), i), k), l), n) a p) bodu 4.3.1 dodatku 3 k příloze X;
  - b) zkontrolovat a potvrdit okolnosti uvedené v písm. d) a g) bodu 4.3.3 dodatku 3 k příloze X. V případech uvedených v bodě 5.4, kdy výrobce vozidla požaduje autentizaci zaměstnance provozovatele, se kontrola a potvrzení těchto okolností vztahují na zaměstnance provozovatele.

9.3. Pro účely vydávání osvědčení o oprávnění v případech uvedených v bodě 9.1 musí centrum zabezpečení:

- a) splňovat požadavky bodu 4.6 dodatku 3;
- b) poskytnout výrobci diagnostických nástrojů veškeré požadované informace, aby osvědčení začlenil do svých diagnostických nástrojů.

10. Přístup výrobce vozidla k informacím týkajícím se provozovatele

10.1. Výrobce vozidla musí na žádost získat od výrobce diagnostického nástroje přístup k informacím týkajícím se jednotlivé operace opravy nebo údržby zaznamenaným v souladu s oddílem 5, pouze pokud je to nezbytné v souvislosti s opravami nebo údržbou provedenými na jednotlivém vozidle za účelem:

- a) reakce na důvodné podezření ze závažného zneužití přístupu k vozidlu;
- b) provedení šetření v případě odpovědnosti za výrobek nebo záručních nároků;
- c) vyšetření incidentů v oblasti kybernetické bezpečnosti nebo nedovolené manipulace či odpovědi na dotazy vlastníka vozidla nebo orgánu veřejné moci.

V případech uvedených v písmenech b) a c) musí tyto informace v příslušných případech zahrnovat informace o provozovateli a/nebo jeho zaměstnancích. V případech, kdy výrobce diagnostického nástroje při autentizaci využil ověření poskytnuté centrem zabezpečení, poskytne příslušný subjekt posuzování shody požadované informace na základě svého posouzení zdokumentované žádosti podané výrobcem vozidla.

Výrobce vozidla zajistí, aby informace týkající se jednotlivé operace opravy nebo údržby, k nimž byl umožněn přístup pro účely uvedené v písmenech a) až c), nebyly použity k žádnému jinému účelu.

10.2. V případech uvedených v bodě 10.1 výrobce diagnostického nástroje neprodleně informuje samostatného provozovatele a v příslušných případech jeho zaměstnance o přístupu k informacím týkajícím se jednotlivé operace opravy nebo údržby nebo k informacím týkajícím se provozovatele a/nebo jeho zaměstnanců.

10.3. V případech uvedených v bodě 10.1 písm. a) a c), a pokud je to nezbytné a přiměřené k zamezení dalšího zneužití nebo vyřešení kybernetického bezpečnostního rizika, může výrobce vozidla dočasně pozastavit nebo omezit přístup dotčeného diagnostického nástroje nebo požádat dotčeného výrobce diagnostického nástroje, aby přijal okamžitá opatření k dočasnému omezení přístupu dotčeného provozovatele, diagnostického nástroje nebo zaměstnance k informacím OBD týkajícím se vozidel tohoto výrobce.

10.4. Ve výjimečných případech může výrobce vozidla v reakci na významný aktuální nebo bezprostředně hrozící kybernetický bezpečnostní incident pozastavit přístup k informacím OBD na co nejpodrobnější úrovni, pokud je to nezbytné a přiměřené pro reakci na dotčený incident.

10.5. V případech uvedených v bodech 10.3 a 10.4 oznámí výrobce vozidla pozastavení současně schvalovacímu orgánu spolu s důvody pozastavení a všemi relevantními důkazy. Pozastavení se zruší, jakmile je incident vyřešen nebo pokud o to schvalovací orgán výrobce vozidla požádá.

Schvalovací orgán do deseti dnů ode dne oznámení přezkoumá důvody pozastavení, a pokud je pozastavení zjevně neodůvodněné nebo nepřiměřené, požádá výrobce vozidla nebo dotčeného výrobce diagnostického nástroje o obnovení přístupu.

Schvalovací orgán může požádat výrobce vozidla a dotčeného výrobce diagnostického nástroje o obnovení přístupu kdykoli, pokud se domnívá, že důvody pro pozastavení pominuly.

11. Informace, které mají být poskytnuty výrobcům diagnostických nástrojů
- 11.1. Systém RMI výrobce vozidla musí při schvalování typu zobrazovat kontaktní údaje a informace týkající se procesu, jak získat požadované informace uvedené v písmenech a), b), c) a d), pokud jde o integraci diagnostického nástroje:
- a) kontaktní údaje pro technické a obchodní dotazy;
  - b) popis integračního procesu včetně orientačního harmonogramu;
  - c) obecné podmínky pro integraci diagnostických nástrojů výrobcem diagnostických nástrojů;
  - d) sazebník poplatků za služby související s integrací.
- 11.2. S výhradou uzavření dohody o důvěrnosti zpřístupní výrobce vozidla na požádání každému samostatnému provozovateli, který splňuje požadavky TISAX na úrovni stanovené výrobcem vozidla v souladu s bodem 2.5 nebo normu ISO 27001, tyto informace:
- a) k nahlédnutí vzorovou dohodu o integraci zabezpečení, v níž budou jasně uvedeny podmínky v této oblasti, které mají být zahrnuty do všech dohod výrobce vozidla s výrobcí diagnostických nástrojů;
  - b) popis požadavků a postupů pro bezpečnou integraci diagnostického nástroje, včetně orientačního harmonogramu.
- 11.3. Výrobce vozidla poskytne výrobcí diagnostického nástroje v době uzavření dohody o integraci diagnostického nástroje tyto informace a zpřístupní mu tyto služby:
- a) podrobné a včas aktualizované požadavky, procesy a technické specifikace pro bezpečnou integraci diagnostického nástroje, včetně požadavků na provedení bezpečnostních opatření;
  - b) za přiměřenou odměnu, jak je uvedeno v bodě 2.3, technickou podporu s okamžitou reakcí pro integraci zabezpečení a ověřování diagnostického nástroje.
- 11.4. K požadavkům na provedení bezpečnostních opatření uvedeným v bodě 11.3 se připojí vysvětlení jejich odůvodnění. Ve výjimečných případech může výrobce vozidla poskytnout pouze nezbytné požadavky bez podrobného vysvětlení, pokud:
- a) zveřejnění konkrétních cílů požadavku by mohlo ohrozit chráněné informace nebo obchodní tajemství nebo
  - b) zveřejnění odůvodnění by odhalilo širší strategii kybernetické bezpečnosti, která musí zůstat důvěrná, aby byla zachována integrita systému.
- 11.5. Informace uvedené v bodech 11.1 až 11.3 se poskytnou spolu s žádostí o schválení typu.
12. Fórum OBD
- 12.1. Fórum pro přístup k informacím o vozidle (Fórum OBD) odpovídá za koordinaci a sledování provádění postupů pro:
- a) autentizaci a oprávnění samostatných provozovatelů, jak je popsáno v bodech 3 a 8 tohoto dodatku, včetně postupů používaných výrobcí diagnostických nástrojů pro ověřování kritérií pro oprávnění, jak je popsáno v bodě 3 tohoto dodatku;
  - b) vydávání přístupových údajů, jak je popsáno v bodě 7 tohoto dodatku, včetně splnění požadavků na sledovatelnost a konektivitu;
  - c) zveřejnění informací o přístupu a pozastavení nebo omezení přístupu, jak je popsáno v bodě 10 tohoto dodatku.

## 12.2. Fórum:

- a) poskytuje Komisi poradenství ohledně provádění tohoto dodatku;
- b) poskytuje schvalovacím orgánům poradenství ve sporech týkajících se výkladu a provádění tohoto dodatku;
- c) poskytuje výrobcům vozidel, výrobcům diagnostických nástrojů a samostatným provozovatelům poradenství ohledně:
  - i) výkladu dodatku;
  - ii) praktických aspektů postupů uvedených v bodě 12.1;
  - iii) pokynů pro řešení sporů týkajících se provádění postupů uvedených v bodě 12.1.

12.3. Členy Fóra OBD jsou výrobci vozidel a samostatní provozovatelé, kteří se podílejí na provádění a využívání postupů a procesů popsanych v bodě 12.1.

12.4. Fórum OBD funguje v rámci společné právní a organizační struktury jako „Fórum pro přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla souvisejícím s bezpečností“ uvedené v bodě 2.1.12 dodatku 3.

(\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

(\*\*) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 83 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek podle požadavků na motorové palivo (Úř. věst. L 42, 15.2.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/83/oj>).

(\*\*\*) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 168 – Jednotná ustanovení pro schvalování lehkých osobních či užitkových vozidel z hlediska emisí v reálném provozu (RDE) [2024/211] (Úř. věst. L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

(\*\*\*\*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2847 ze dne 23. října 2024 o horizontálních požadavcích na kybernetickou bezpečnost produktů s digitálními prvky a o změně nařízení (EU) č. 168/2013 a (EU) 2019/1020 a směrnice (EU) 2020/1828 (akt o kybernetické odolnosti) (Úř. věst. L, 2024/2847, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2847/oj>).

(\*\*\*\*\*) Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK/OSN) č. 156 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska aktualizací softwaru a systému řízení aktualizací softwaru [2021/388] (Úř. věst. L 82, 9.3.2021, s. 60, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/388/oj>).“