

Βρυξέλλες, 1 Απριλίου 2026
(OR. en)

7952/26

ENT 62
MI 311
COMPET 398
IND 227
TRANS 197
CONSOM 109
DELECT 65

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	23 Μαρτίου 2026
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	C(2026) 1811 final
Θέμα:	ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 23.3.2026 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την τυποποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης και τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος, καθώς και τις απαιτήσεις και τις διαδικασίες για την ασφαλή πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου συστήματος διάγνωσης

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - C(2026) 1811 final.

σνημμ.: C(2026) 1811 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 23.3.2026
C(2026) 1811 final

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23.3.2026

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την τυποποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης και τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος, καθώς και τις απαιτήσεις και τις διαδικασίες για την ασφαλή πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου συστήματος διάγνωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

Βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858¹ απαιτείται από τους κατασκευαστές να παρέχουν σε ανεξάρτητους φορείς απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης (στο εξής: OBD), στον διαγνωστικό και άλλο εξοπλισμό, στα εργαλεία, συμπεριλαμβανομένων των πλήρων στοιχείων αναφοράς και των διαθέσιμων τηλεφορτώσεων του σχετικού λογισμικού, καθώς και στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος. Οι ειδικές απαιτήσεις και οι εφαρμοστέες ρυθμίσεις που διέπουν την εν λόγω πρόσβαση καθορίζονται στο παράρτημα Χ του εν λόγω κανονισμού.

Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144² (στο εξής: κανονισμός για τη γενική ασφάλεια ή GSR), οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και οι χωριστές τεχνικές μονάδες πληρούν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις σχετικά με την προστασία από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο³. Οι σχετικές απαιτήσεις θεσπίστηκαν με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/1398 της Επιτροπής⁴, με παραπομπή στον κανονισμό αριθ. 155 του ΟΗΕ. Ωστόσο, ο εν λόγω κανονισμός του ΟΗΕ προβλέπει ρητώς ότι αυτό ισχύει «με την επιφύλαξη (...) περιφερειακών ή εθνικών νομοθετικών πράξεων που διέπουν την πρόσβαση εξουσιοδοτημένων μερών στο όχημα, στα δεδομένα, στις λειτουργίες και στους πόρους του, καθώς και τους όρους της εν λόγω πρόσβασης». Ως εκ τούτου, η εφαρμογή των εν λόγω κανόνων κυβερνοασφάλειας δεν μπορεί να δικαιολογήσει κανένα μέτρο που έχει ως αποτέλεσμα οποιονδήποτε περιορισμό της πρόσβασης στις πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος, ο οποίος δεν προβλεπόταν ρητά στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.

Στην απόφασή του στην υπόθεση C-296/22, A.T.U. Auto-Teile-Unger και Carglass, της 5ης Οκτωβρίου 2023, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιβεβαίωσε την ερμηνεία αυτήν και αποφάνθηκε ότι οι κατασκευαστές οχημάτων δεν επιτρέπεται να εξαρτούν την πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD του οχήματος από προϋποθέσεις διαφορετικές από εκείνες που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858. Το Δικαστήριο επιβεβαίωσε επίσης ότι οι εφαρμοστέες τεχνικές απαιτήσεις για την κυβερνοασφάλεια των οχημάτων (κανονισμός αριθ. 155 του ΟΗΕ) ισχύουν με την επιφύλαξη των απαιτήσεων έγκρισης τύπου

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/2024-07-01>.

² Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του εύαλτου χρήστη της οδού, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/2026-01-07>.

³ Άρθρο 4 παράγραφος 5 στοιχείο δ) του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια.

⁴ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/1398 της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2022, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ώστε να ληφθούν υπόψη η τεχνική πρόοδος και οι κανονιστικές εξελίξεις όσον αφορά τις τροποποιήσεις των κανονισμών για τα οχήματα που έχουν εκδοθεί στο πλαίσιο της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1398/oj.

σχετικά με την πρόσβαση σε δεδομένα οχημάτων, όπως το παράρτημα X του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

Η ισχύουσα νομοθεσία δεν επιτρέπει στους κατασκευαστές οχημάτων να εφαρμόζουν αποτελεσματικά μέτρα για την προστασία του οχήματος από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο που σχετίζονται με την πρόσβαση σε πληροφορίες του συστήματος OBD του οχήματος. Ως εκ τούτου, το παράρτημα X του παρόντος κανονισμού πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διασφαλιστεί η ασφαλής πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD, με τον προσδιορισμό των μέτρων που επιτρέπεται να λαμβάνουν οι κατασκευαστές οχημάτων για τον σκοπό αυτόν, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων κυβερνοασφάλειας που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144.

Επιπλέον, οι διατάξεις του παραρτήματος X θα πρέπει να επικαιροποιηθούν και να αποσαφηνιστούν ώστε να ληφθεί υπόψη η τεχνολογική πρόοδος και, ιδίως, να διευκολυνθούν οι ταχύτερες επικαιροποιήσεις λογισμικού από ανεξάρτητους φορείς και η επισκευή και συντήρηση μπαταριών οχημάτων και οχημάτων με προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού, καθώς και να διασφαλιστεί ισότιμη πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD με άλλα μέσα πέραν του τυποποιημένου συνδέσμου. Τα νέα μέτρα αναμένεται να βελτιώσουν σημαντικά τη δυνατότητα επισκευής και να μειώσουν το κόστος επισκευής των ηλεκτρικών οχημάτων. Η πρωτοβουλία αυτή ανακοινώθηκε στο πρόσφατα εγκριθέν βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, το οποίο αποσκοπεί στην επιτάχυνση της διάδοσης της χρήσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

Κατά την προετοιμασία της παρούσας πράξης, η Επιτροπή ζήτησε τη γνώμη των κρατών μελών και των συμφεροντούχων, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών οργανώσεων ανεξάρτητων φορέων της ΕΕ, κατά τις συνεδριάσεις της ομάδας εργασίας για τα μηχανοκίνητα οχήματα που πραγματοποιήθηκαν στις 17 Μαρτίου 2025, στις 12 Ιουνίου 2025 και στις 19 Ιανουαρίου 2026.

Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών ενέκριναν το σχέδιο πράξης κατά τη συνεδρίαση της ομάδας εμπειρογνομόνων των κρατών μελών (MSEG) που πραγματοποιήθηκε στις 28 Ιανουαρίου 2026.

Σύμφωνα με τους κανόνες για τη βελτίωση της νομοθεσίας, η κατ' εξουσιοδότηση πράξη δημοσιεύτηκε στην πύλη «Πείτε την άποψή σας» προς δημόσια διαβούλευση επί τέσσερις εβδομάδες, για το διάστημα από τις 4 Νοεμβρίου 2025 έως τις 2 Δεκεμβρίου 2025. Συνολικά, υπέβαλαν παρατηρήσεις 54 συμφεροντούχοι. Η Επιτροπή εξέτασε προσεκτικά και έλαβε υπόψη της όλα τα σχόλια που υποβλήθηκαν.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΗΣ

Η νομική βάση της παρούσας κατ' εξουσιοδότηση πράξης είναι το άρθρο 61 παράγραφος 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός τροποποιεί τα σημεία 1, 2, 6 και 7 του παραρτήματος X ώστε να αποσαφηνιστούν και να προσδιοριστούν οι απαιτήσεις πληροφοριών που είναι αναγκαίες για την επισκευή και τη συντήρηση μπαταριών οχημάτων και προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού, οι απαιτήσεις για την ανταλλαγή των σχετικών πληροφοριών με φορείς δημοσίευσης τεχνικών πληροφοριών. Επίσης, επιτρέπει τον επαναπρογραμματισμό των μονάδων ελέγχου και τη διάθεση των πληροφοριών του συστήματος OBD με άλλα μέσα εκτός της θύρας OBD.

Περιλαμβάνει, επίσης, τροποποιήσεις στα ισχύοντα προσαρτήματα 2 και 3 και εισάγει νέο προσάρτημα 4 που καθορίζει ιδίως τους όρους και τις διαδικασίες για την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD.

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) .../... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23.3.2026

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την τυποποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης και τις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος, καθώς και τις απαιτήσεις και τις διαδικασίες για την ασφαλή πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου συστήματος διάγνωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ⁵, και ιδίως το άρθρο 61 παράγραφος 11,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 απαιτείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν σε ανεξάρτητους φορείς απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης (OBD), στον διαγνωστικό και άλλο εξοπλισμό, στα εργαλεία, συμπεριλαμβανομένων των πλήρων στοιχείων αναφοράς και των διαθέσιμων τηλεφορτώσεων του σχετικού λογισμικού, καθώς και στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος.
- (2) Το άρθρο 4 παράγραφος 5 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶ (στο εξής: κανόνες κυβερνοασφάλειας της Ένωσης) προβλέπει ότι οι κατασκευαστές πρέπει να συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις για την προστασία των οχημάτων από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο. Οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διαδικασίες δοκιμών

⁵ ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του εύαλωτου χρήστη της οδού (ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

που έχουν θεσπιστεί για τον σκοπό αυτόν παραπέμπουν στις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 155 του ΟΗΕ⁷.

- (3) Σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 155 του ΟΗΕ, οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διαδικασίες δοκιμών που προβλέπονται σε αυτόν ισχύουν, ωστόσο, με την επιφύλαξη της ενωσιακής νομοθεσίας της Ένωσης που διέπει την πρόσβαση εξουσιοδοτημένων μερών στο όχημα, στα δεδομένα, στις λειτουργίες και στους πόρους του, καθώς και τους όρους της εν λόγω πρόσβασης:
- (4) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 απαγορεύει σε κατασκευαστή οχημάτων να εξαρτά την πρόσβαση ανεξάρτητων φορέων σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης και σε πληροφορίες του συστήματος OBD του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης εγγραφής στις εν λόγω πληροφορίες, υπό όρους διαφορετικούς από εκείνους που καθορίζονται σε αυτόν, όπως οι όροι που υπαγορεύονται από την κυβερνοασφάλεια.
- (5) Το νομικό πλαίσιο της Ένωσης που διέπει τα μέτρα κυβερνοασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζονται για την πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD του οχήματος δεν είναι πλήρες. Οι ενωσιακοί κανόνες κυβερνοασφάλειας απαιτούν από τους κατασκευαστές να προστατεύουν τα οχήματα από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο, αλλά περιορίζουν τις επιπτώσεις των τεχνικών απαιτήσεων που προσδιορίζουν τα εφαρμοστέα μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση σε δεδομένα οχημάτων. Από την άλλη πλευρά, οι κανόνες σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος δεν λαμβάνουν επαρκώς υπόψη την κυβερνοασφάλεια. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων αντιμετωπίζουν σημαντικούς νομικούς περιορισμούς που τους εμποδίζουν να εφαρμόζουν αποτελεσματικά μέτρα για την προστασία του οχήματος από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο που σχετίζονται με την πρόσβαση σε πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος.
- (6) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν αποτελεσματικά και αναλογικά μέτρα κυβερνοασφάλειας, παρέχοντας παράλληλα πρόσβαση σε πληροφορίες για το σύστημα OBD.
- (7) Η αύξηση των απειλών κυβερνοασφάλειας και η σχετική θέσπιση των ενωσιακών κανόνων που απαιτούν από τους κατασκευαστές οχημάτων να προστατεύουν τα οχήματα από επιθέσεις στον κυβερνοχώρο συνιστούν τεχνικές και κανονιστικές εξελίξεις που δικαιολογούν τις εν λόγω τροποποιήσεις του παραρτήματος X.
- (8) Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στους κατασκευαστές να αντιμετωπίσουν τις εν λόγω απειλές διατηρώντας παράλληλα την αποτελεσματική πρόσβαση των ανεξάρτητων φορέων στις πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 θα πρέπει να περιλαμβάνει τους όρους και τις διαδικασίες που επιτρέπεται να εφαρμόζουν οι κατασκευαστές οχημάτων ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής πρόσβαση των ανεξάρτητων φορέων στις πληροφορίες για το σύστημα OBD.
- (9) Ανάλογα με τη φύση και τις συνέπειες της επιδιωκόμενης πρόσβασης, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ζητούν από τους κατασκευαστές διαγνωστικών εργαλείων που χρησιμοποιούνται για την πρόσβαση σε πληροφορίες για το σύστημα OBD να επαληθεύουν την ταυτότητα του εργαλείου και του ανεξάρτητου φορέα που επιδιώκει πρόσβαση ή του υπαλλήλου του και να

⁷ EE L 82 της 9.3.2021, σ. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj>.

διασφαλίζουν την ιχνηλασιμότητα μέσω της καταγραφής και της αποθήκευσης των σχετικών πληροφοριών για την εν λόγω πρόσβαση. Θα πρέπει επίσης να τους επιτρέπεται, σε ειδικές περιπτώσεις, να ζητούν σύνδεση με τον διακομιστή του κατασκευαστή του οχήματος.

- (10) Για την προστασία των ίσων όρων ανταγωνισμού, οι πληροφορίες σχετικά με τους ανεξάρτητους φορείς που ζητούν πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος θα πρέπει να ψευδωνυμοποιούνται.
- (11) Για να μπορούν οι κατασκευαστές οχημάτων να διαχειρίζονται τις αλληλεξαρτήσεις, όπως απαιτείται βάσει των εφαρμοστέων κανόνων κυβερνοασφάλειας των οχημάτων, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επαληθεύουν ότι τα διαγνωστικά εργαλεία και οι κατασκευαστές τους συμμορφώνονται με τα σχετικά πρότυπα κυβερνοασφάλειας και τις εφαρμογές ασφάλειας.
- (12) Σε περίπτωση περιστατικών κυβερνοασφάλειας, σοβαρής κατάχρησης ή συμβάντων που συνεπάγονται ευθύνη του κατασκευαστή του οχήματος, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να είναι σε θέση να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με συγκεκριμένες περιπτώσεις πρόσβασης και να αναστέλλουν προσωρινά, κατά περίπτωση και υπό τον έλεγχο της αρχής έγκρισης, την πρόσβαση σε εργαλείο και τον ανεξάρτητο φορέα ή τον υπάλληλό του.
- (13) Οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν όλες τις απαραίτητες τεχνικές πληροφορίες στους κατασκευαστές κοινών διαγνωστικών εργαλείων αρκετά πριν από τη διάθεση ενός οχήματος στην αγορά, ώστε να μπορούν οι εν λόγω κατασκευαστές εργαλείων να παρέχουν επαρκείς υπηρεσίες σε ανεξάρτητους φορείς επισκευής.
- (14) Εκτός από τους όρους και τις διαδικασίες για την ασφαλή πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να διευκολύνει περαιτέρω την πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD και στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης (στο εξής: RMI) του οχήματος, λαμβανομένης υπόψη της τεχνικής προόδου.
- (15) Ο κατάλογος των πληροφοριών που πρέπει να διατίθενται από τους κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να αποσαφηνιστεί και να επικαιροποιηθεί, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των αναγκών που σχετίζονται με την επισκευή και τη συντήρηση μπαταριών οχημάτων και νέων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού.
- (16) Όταν κατασκευαστές οχημάτων, για τους σκοπούς της πρόσβασης σε πληροφορίες για το σύστημα OBD, της διαγνωστικής, της επισκευής και της συντήρησης, της παρακολούθησης και του ελέγχου του οχήματος, επιτρέπουν την πρόσβαση στη ροή δεδομένων επί του οχήματος με άλλα μέσα πέραν της χρήσης της θύρας σειριακών δεδομένων στον τυποποιημένο σύνδεσμο, η ίδια πρόσβαση και οι ίδιες πληροφορίες θα πρέπει να είναι διαθέσιμες υπό όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις σε όλους τους ανεξάρτητους φορείς.
- (17) Αναγνωρίζοντας τον ρόλο των φορέων δημοσίευσης δεδομένων στη διευκόλυνση της επισκευής και της συντήρησης των οχημάτων, οι απαιτήσεις ανταλλαγής πληροφοριών των κατασκευαστών οχημάτων θα πρέπει να αποσαφηνιστούν περαιτέρω.
- (18) Για να δοθεί η δυνατότητα στους ανεξάρτητους επισκευαστές να επαναπρογραμματίσουν τις μονάδες ελέγχου οχημάτων υπό τους ίδιους όρους με εκείνους που ισχύουν για τους κατασκευαστές οχημάτων και τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, είναι αναγκαίο να καθοριστούν πρόσθετες απαιτήσεις ώστε οι

κατασκευαστές να θέτουν ειδικό λογισμικό ή πληροφορίες στη διάθεση των ανεξάρτητων κατασκευαστών διαγνωστικών εργαλείων.

- (19) Ωστόσο, η συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις απαιτεί από τους κατασκευαστές οχημάτων να εφαρμόσουν σημαντικά προπαρασκευαστικά μέτρα και, ως εκ τούτου, η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων θα πρέπει να αναβληθεί ώστε να προβλεφθεί κατάλληλο χρονικό διάστημα.
- (20) Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸ και της οδηγίας 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹. Ειδικότερα, οι υποχρεώσεις των κατασκευαστών όσον αφορά την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες για το σύστημα OBD του οχήματος σε ανεξάρτητους φορείς δυνάμει του παρόντος κανονισμού ισχύουν με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των υποκειμένων των δεδομένων και των υποχρεώσεων των κατασκευαστών οχημάτων, των κατασκευαστών διαγνωστικών εργαλείων και των ανεξάρτητων φορέων δυνάμει των εν λόγω πράξεων.
- (21) Ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰, ο οποίος γνωμοδότησε στις 20 Φεβρουαρίου 2026¹¹.
- (22) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα Χ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/2016-05-04>.

⁹ Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/58/2009-12-19>.

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>.

¹¹ https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/opinions_en.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 23.3.2026

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN