

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 приемат 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 законодателството на държавите-членки относно вземането на мерки срещу замърсяването на въздуха от емисиите на моторните превозни средства ⁽¹⁾, последно изменена и допълнена с Директива 98/69/ЕИО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾, и по-специално член 5,

като има предвид, че:

(1) Директива 70/220/ЕИО е една от отделните 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 и допълнена 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 от Директива 98/69/ЕО;

(3) Подходящо 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 М₁ 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 N₁;

⁽¹⁾ ОВ L 76, 6.4.1970, стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 350, 28.12.1998, стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 42, 23.2.1970, стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 11, 16.1.1999, стр. 25.

(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 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 удостоверение 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 сила необходимите закони, подзаконови нормативни разпоредби и административни разпоредби за спазване на настоящата директива най-късно до 31 януари 1999 г. Те незабавно уведомяват за това Комисията.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, последните съдържат позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им

обнародване. Условието и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки следят да представят на Комисията текста на основните разпоредби от вътрешното право, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на третия ден, следващ деня на нейното публикуване 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 И ДОПЪЛНЕНИЯ КЪМ ПРИЛОЖЕНИЯ I, VI, X И XI КЪМ ДИРЕКТИВА 70/220/ЕИО

А. Приложение I се изменя и допълва, както следва:

1) Точка 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. (SAEJ2186 от октомври 1996 г.), доколкото обменът на данните за сигурността се осъществява чрез използване на протоколите и конектора за диагностика, описани в точка 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) Точка 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. Точки 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 клас 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 пътника, 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 точка 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 точка 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 точка 8.2, с изключение на превозните средства, 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 клас 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 настоящата точка дати, са оборудвани с БДС, се прилагат разпоредбите на точка 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 M₁ и N₁, които не са обхванати от приложното поле на точка 8.1, 8.2 или 8.3, могат да са оборудвани с БДС. В този случай се прилага точка 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)
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 Х се изменя, както следва:

1) Таблицата в точка 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) Точка 1.8.1 до 1.8.5 се преномерират от 1.8.2 до 1.8.6.

3) Бележката 4 под линия в точка 1.8.3.1 до 1.8.3.4 е под номер „3”. Бележката 5 под линия в точка 1.8.3.5 до 1.8.3.8 е под номер „2”.

Бележките 4 и 5 под линия се премахват.

Г. Приложение XI се изменя, както следва:

1) Тази точка се отнася само за версията на английски език.

2) Тази точка се отнася само за версията на португалски език.

3) Добавя се следната точка 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 точка 4 от настоящото приложение.”

4) Точка 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 точка 6.5.3.4 от Допълнение 1 към настоящото приложение.”

5) Точка 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) Точка 3.3.2 се заменя, 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:

	Клас	Референтна маса (RW) (кг)	Маса на Въглеродния окис		Маса на всички Въглеводород и		Маса на азотните окиси		Маса на частицит е ⁽¹⁾
			(CO) L ₁ (г/км)		(THC) L ₂ (г/км)		(NO _x) L ₃ (г/км)		(PM) L ₄ (г/км)
Категори я			Бензи н	Дизе л	Бензин	Дизе л	Бензи н	Дизе л	Дизел
М ⁽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 М, 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 М₁ и N₁.”

7) Точка 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 точка 3.3.2;”

8) Точка 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) Точка 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. Точка 3.6.1 се заменя, както следва:

„3.6.1. Разстоянието, изминато от превозното средство по време на активирането на МІ 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 на 1 януари 2005 година.”

11) Точка 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, МІ 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 МІ се включи в предходния режим на работа, кодовете за грешки и съответните фиксирани блокове от байтове за предаване на информация могат да бъдат изтрети.”

12) Добавя се точка 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, показваща един или повече недостатъци, които не му 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 точка 3.3.2 пределни стойности.

4.3. Органът разглежда приоритетно неизправностите по точка 3.3.3.1, 3.3.3.2 и 3.3.3.3 от настоящото приложение за двигателите с принудително запалване и по точка 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 точка 6.5 от Допълнение 1 към настоящото приложение, с изключение на точка 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 точка 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 МІ е в работен режим. БДС се одобрява също, ако МІ е в работен режим при нива под пределните стойности, определени за БДС.”

б) В точка 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 точка 6.2.1 или 6.2.2 от настоящото приложение,”

в) Точка 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 точка 6.5.1.2, втората алинея се заменя, както следва:

„Сигналите се подават в стандартизирани единици на базата на спецификации, посочени в точка 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.”

е) Добавя се точка 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.”

д) Точка 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 редуваност (КЦР) и анкетка 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 точка 6.5.1) и информацията 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 точка 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 точка 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 точка 6.5.3.2.

Бележката в точка 6.3 от стандарта ISO 15031-6 (SAE J2012 от юли 1996 г.), намираща се непосредствено преди списъка с кодовете за грешки в същата точка, 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.”
