

TILSKIPUN FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR 1999/102/EB

frá 15. desember 1999

um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins 70/220/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi ráðstafanir gegn loftmengun frá vélknúnum ökutækjum

(Texti sem varðar EES)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA
HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins,

með hliðsjón af tilskipun ráðsins 70/220/EBE frá 20. mars 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi ráðstafanir gegn loftmengun frá vélknúnum ökutækjum ⁽¹⁾, eins og henni var síðast breytt með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 98/69/EB ⁽²⁾, einkum 5. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Tilskipun 70/220/EBE er ein sértilskipana sem fjalla um EB-gerðarviðurkenningaraðferðina sem var tekin upp með tilskipun ráðsins 70/156/EBE frá 6. febrúar 1970 um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽³⁾, eins og henni var síðast breytt með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 98/91/EB ⁽⁴⁾.
- 2) Í tilskipun 70/220/EBE er mælt fyrir um forskriftir fyrir prófanir til að mæla losun frá ökutækjum sem falla undir gildissvið hennar. Í ljósi nýfenginnar reynslu og örrar þróunar á sviði innbyggðra greiningarkerfa (OBD) er viðeigandi að breyta forskriftum því til samræmis frá og með þeim dagsetningum sem eru tilgreindar í tilskipun 98/69/EB.
- 3) Nauðsynlegt er að tilgreina nákvæmlega hvenær kröfurnar, sem settar eru fram í þessari tilskipun um innbyggða greiningarkerfið, taki gildi fyrir nýjar gerðir og allar gerðir ökutækja í flokki M₁ sem búin eru þjöppunarkveikjuhreyflum og eru með hámarks massa yfir 2 500 kg og einnig fyrir ökutæki í flokki N₁, I. og II. undirflokki.
- 4) Rétt er að skýra nánar kröfurnar sem gilda um innbyggða greiningarkerfið með tilliti til varna gegn óheimilum breytingum, að vöktunarkerfi kveikjakerfis hreyfils sé stöðvað við viss vinnsluskilyrði, geymsla skráninga þeirrar vegalengdar sem er ekin eftir að boð um bilun frá greiningarkerfinu kemur fram hjá ökumanni, hæfni greiningarkerfisins til að framkvæma tvíátta greiningu, notkunar bilanakóðanna P1 og P0 í ISO 15031-6, greiningartengingar og þess að viðmiðunargildi fyrir innbyggða greiningarkerfið (OBD) sé gefið upp með tveimur aukastöfum. Rétt er að setja endurskoðuð ákvæði um vöktun kveikjakerfis við skil

yrði sem líklegt er að valdi skemmdum á hvarfakút til að minnka líkur á tilefnislausum bilanaboðum og gera kleift að taka upp vöktun hvarfakúts að hluta og nota bættu tengingu fyrir samskipti milli ökutækis og ytra umhverfis sem svæðisnetsefirlit (CAN) lætur í té.

- 5) Rétt er að leyfa gerðarviðurkenningu ökutækja með innbyggðum greiningarkerfum sem hafa takmarkaðan fjölda smávægilegra ágalla sem koma í ljós fyrir eða við gerðarviðurkenningu eða þegar ökutæki hafa þegar verið tekin í notkun. Gerðarviðurkenningaryfirvald getur einnig rýmkað gerðarviðurkenningarvottorð fyrir ökutæki, sem þegar hafa fengið gerðarviðurkenningu, í þeim tilfellum þar sem ágallar í innbyggða greiningarkerfinu finnast í ökutækjum sem tekin hafa verið í notkun. Slíka rýmkun skal ekki gefa út ef eftirlitshæfni kerfisins er engin. Tilgreina ber frest til að lagfæra ágalla sem yfirvöld hafa leyft í ökutækjum sem framleidd verða í framtíðinni.
- 6) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari tilskipun, eru í samræmi við álit nefndarinnar um aðlögun að tækniframförum sem um getur í tilskipun 70/156/EBE.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

I., VI., X. og XI. viðauka við tilskipun 70/220/EBE er breytt í samræmi við viðaukann við þessa tilskipun.

2. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 31. desember 1999. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

⁽¹⁾ Stjttð. EBE L 76, 6.4.1970, bls. 1.⁽²⁾ Stjttð. EBE L 350, 28.12.1998, bls. 1.⁽³⁾ Stjttð. EBE L 42, 23.2.1970, bls. 1.⁽⁴⁾ Stjttð. EBE L 11, 16.1.1999, bls. 25.

3. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á þriðja degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópubandalaganna*.

4. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 15. desember 1999.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Erkki LIIKANEN

framkvæmdastjóri.

VIÐAUKI

BREYTINGAR Á I., VI., X. OG XI. VIÐAUKA VIÐ TILSKIPUN 70/220/EBE

A. Eftirfarandi breytingar eru gerðar á I. viðauka:

1. Eftirfarandi komi í stað liðar 5.1.4.1:

„5.1.4.1. Ökutæki með mengunarvarnartölvu skulu þannig búin að breytingar séu útilokaðar nema með leyfi framleiðanda. Framleiðandinn skal heimila breytingar ef þær eru nauðsynlegar vegna greiningar, þjónustu, skoðunar, ísetningar endurbótahluta eða viðgerðar ökutækisins. Allir endurforritanlegir tölvukóðar eða rekstrarfæríbreytur skulu varðir gegn óheimilum breytingum og veita vernd sem er að minnsta kosti sambærileg ákvæðunum í ISO DIS 15031-7; frá október 1998 (SAE J2186 frá október 1996) að því tilskildu að örugg gagnaskipti fari fram samkvæmt aðferðarlýsingum og að notað sé greiningartengi eins og kveðið er á um í lið 6.5. í 1. viðbæti við XI. viðauka. Allir kvörðunarminniskubbar, sem unnt er að fjarlægja, skulu huldur, þeir innluktir innsigliðum flátum eða varðir með rafrænum reikniritum og skulu óbreytanlegir nema með sérhæfðum verkfærum og aðferðum.“

2. Eftirfarandi komi í stað liðar 5.1.4.5:

„5.1.4.5. Framleiðendur, sem nota forritanleg tölvukóðunarkerfi (t.d. rafrænt, endurnýtanlegt lesminni, (EEPROM)), verða að fyrirbyggja óleyfilega endurforritun. Framleiðendur skulu viðhafa aðgerðir til að auka vernd gegn óheimilum breytingum og þætti er varða ritunarvernd sem krefjast aðgengis að utanaðkomandi tölvu sem framleiðandinn rekur. Viðurkenningaryfirvöld samþykkja aðferðir sem auka vernd gegn óheimilum breytingum.“

3. Eftirfarandi komi í stað liða 8.1, 8.2, 8.3 og 8.4:

„8.1. Ökutæki með rafkveikjuhreyfli

Frá og með 1. janúar 2000 verða nýjar gerðir ökutækja og frá og með 1. janúar 2001 verða allar gerðir ökutækja í flokki M₁, að undanskildum ökutækjum með hámarks massa yfir 2 500 kg og ökutækjum í flokki N₁, I. undirflokki, að vera búin innbyggðu greiningarkerfi fyrir mengunarvörn í samræmi við XI. viðauka.

Frá og með 1. janúar 2001 verða nýjar gerðir ökutækja og frá og með 1. janúar 2002 verða allar gerðir ökutækja í flokki N₁, II. og III. undirflokki og ökutæki í flokki M₁ með hámarks massa yfir 2 500 kg, að vera búin innbyggðu greiningarkerfi fyrir mengunarvörn í samræmi við XI. viðauka.

8.2. Ökutæki með þjöppunarkveikjuhreyfli

Ökutæki í flokki M₁ að undanskildum

— ökutækjum sem hönnuð eru til að flytja fleiri en sex farþega að öikumanni meðtöldum,

— ökutækjum með hámarks massa yfir 2 500 kg,

frá og með 1. janúar 2003 verða nýjar gerðir ökutækja og frá og með 1. janúar 2004 allar gerðir ökutækja að vera búnar innbyggðu greiningarkerfi fyrir mengunarvörn í samræmi við XI. viðauka.

Þegar innbyggt greiningarkerfi er sett í nýjar gerðir af ökutækjum, knúnum þjöppunarkveikjuhreyflum, sem eru tekin í notkun fyrir þessa dagsetningu, gilda ákvæðin í liðum 6.5.3 til 6.5.3.6 í 1. viðbæti við XI. viðauka.

8.3. Ökutæki með þjöppunarkveikjuhreyfli sem eru undanþegin lið 8.2

Frá og með 1. janúar 2005 verða nýjar gerðir ökutækja og frá og með 1. janúar 2006 allar gerðir ökutækja í flokki M₁ sem eru undanþegar lið 8.2, að undanskildum ökutækjum í flokki M₁ með hámarks massa yfir 2 500 kg og ökutæki í flokki N₁, I. undirflokki með þjöppunarkveikjuhreyfli, að vera búnar innbyggðu greiningarkerfi fyrir mengunarvörn í samræmi við XI. viðauka.

Frá og með 1. janúar 2006 verða nýjar gerðir ökutækja og frá og með 1. janúar 2007 allar gerðir ökutækja í flokki N₁, í II. og III. undirflokki með þjöppunarkveikjuhreyfli og ökutæki með þjöppunarkveikjuhreyfli í flokki M₁ með hámarks massa yfir 2 500 kg að vera búnar innbyggðu greiningarkerfi fyrir mengunarvörn í samræmi við XI. viðauka.

Þegar innbyggð greiningarkerfi eru sett í ökutæki sem eru knúin þjöppunarkveikjuhreyflum og tekin í notkun fyrir dagsetningarnar í þessum lið, gilda ákvæðin í liðum 6.5.3 til 6.5.3.6 í 1. viðbæti við XI. viðauka.

8.4. Ökutæki í öðrum flokkum

Búa má ökutæki í öðrum flokkum eða ökutæki í flokkum M₁ og N₁, sem ákvæði liða 8.1, 8.2 eða 8.3 gilda ekki um, innbyggðum greiningarkerfum. Í þessu tilviki gilda ákvæði liða 6.5.3 til 6.5.3.6 í 1. viðbæti við XI. viðauka.

- B. Eftirfarandi tafla komi í stað töflunnar sem ber yfirskriftina „Snið umhverfishita á sólarhring fyrir kvörðun prófunarklefa og prófun á losun á sólarhring“ í 2. viðbæti við VI. viðauka:

„Snið umhverfishita á sólarhring fyrir kvörðun prófunarklefa og prófun á losun á sólarhring

Tími (klukkustundir)		Hitastig (°C)
Kvörðun	Prófun	
13	0/24	20
14	1	20,2
15	2	20,5
16	3	21,2
17	4	23,1
18	5	25,1
19	6	27,2
20	7	29,8
21	8	31,8
22	9	33,3
23	10	34,4
24/0	11	35
1	12	34,7
2	13	33,8
3	14	32
4	15	30
5	16	28,4
6	17	26,9
7	18	25,2
8	19	24
9	20	23
10	21	22
11	22	20,8
12	23	20,2“

- C. Eftirfarandi breytingar eru gerðar á X. viðauka:

1. Eftirfarandi tafla komi í stað töflunnar í lið 1.8:

„Tegund I	CO (g/km)	THC ⁽³⁾ (g/km)	No _x (g/km)	THC+No _x ⁽²⁾ (g/km)	Efnisagnir ⁽²⁾ (g/km)
mælt					
með lækkunarstuðli					

2. Liðir 1.8.1 til 1.8.5 fái númerin 1.8.2 til 1.8.6.
 3. 4. nmgr. í liðum 1.8.3.1 til 1.8.3.4 verði 3. nmgr. 5. nmgr. í liðum 1.8.3.5 til 1.8.3.8 verði 2. nmgr. 4. og 5. nmgr. falli brott.

D. Eftirfarandi breytingar eru gerðar á XI. viðauka:

1. Eftirfarandi nýr liður, 2.19, bætist við í ensku gerðinni:

„2.19. Með „viðgerðarupplýsingum“ er átt við allar þær upplýsingar sem þörf er á vegna greininga, viðhalds, skoðunar, reglulegs eftirlits eða viðgerða ökutækisins og framleiðendur láta löggiltum söluaðilum/viðgerðarverkstæðum sínum í té. Ef þörf er á skulu fylgja slíkum upplýsingum handbækur, tæknihandbækur, upplýsingar úr greiningum (t.d. lágmarks- og hámarksviðmiðunargildi fyrir mælingar), tengimyndir, kenninúmer fyrir kvörðun hugbúnaðar sem gildir um gerð ökutækis, leiðbeiningar fyrir tilvik, hvert og eitt og sérstök, upplýsingar um verkfæri og búnað, upplýsingar úr gagnaskráningu, tvíátta eftirlit og prófunargögn. Framleiðandanum er ekki skylt að láta í té upplýsingar sem falla undir hugverkarétt eða mynda sérhæfða verkþekkingu framleiðenda og/eða birgja framleiðenda upprunalega búnaðarins. Í þeim tilvikum skal ekki synja um afhendingu nauðsynlegra upplýsinga svo óréttmæt geti talist.“

2. Þessi liður varðar eingöngu portúgölsku gerðina.

3. Eftirfarandi liður 2.20 bætist við:

„2.20 „Ágalli“ í innbyggðum greiningarkerfum ökutækja er þegar allt að tveir aðskildir íhlutir eða kerfi, sem fylgst er með, fela í sér bráðabirgða- eða varanlega vinnslueiginleika sem skaða annars skilvirka vöktun innbyggða greiningarkerfisins á þeim íhlutum eða kerfum eða uppfylla ekki allar hinar nákvæmniskröfurnar sem gerðar eru til slíks kerfis. Hægt er að veita ökutækjum gerðarviðurkenningu, skrá þau og selja með göllum af þessu tagi samkvæmt skilyrðunum í 4. lið í þessum viðauka.“

4. Eftirfarandi komi í stað liðar 3.1.1 komi :

„3.1.1. Aðgangur að innbyggða greiningarkerfinu, sem er nauðsynlegur vegna eftirlits, greiningar, viðhalds eða viðgerðar ökutækisins, skal vera óhindraður og staðlaður. Allir bilanakóðar tengdir losun skulu vera í samræmi við lið 6.5.3.4 í 1. viðbæti við þennan viðauka.“

5. Eftirfarandi komi í stað liðar 3.2.2.2:

„3.2.2.2. Þegar framleiðendur geta sýnt viðurkenningaryfirvaldi fram á að enn sé ekki gerlegt að greina hærra hlutfall miskveikinga eða ekki sé hægt að greina miskveikingu vegna annarra áhrifa (t.d. ójafnra vega, grískiptinga, eftir ræsingu hreyfils, o.s.frv.), má stöðva vöktunarkerfi kveikjakerfis þegar þessi skilyrði eru fyrir hendi.“

6. Eftirfarandi komi í stað liðar 3.3.2 og töflunnar:

„3.3.2. Innbyggða greiningarkerfið skal gefa til kynna bilun í íhlut eða kerfi sem tengist losun ef slík bilun hefur í för með sér losun mengunarefna umfram þau viðmiðunargildi sem eru tilgreind hér á eftir:

Flokkur	Undirflokkur	Viðmiðunarmassi (RW) (kg)	Massi kolsýrings		Massi heildarmagns kolvatnsefna		Massi köfnunarefnis- oxíða		Massi efnisagna ⁽¹⁾
			(CO) L ₁ (g/km)	(THC) L ₂ (g/km)	(No _x) L ₃ (g/km)	(PM) L ₄ (g/km)			
M ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	—	allur	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) Að því er varðar þjöppukveikjuhreyfil.

(2) Nema ökutæki með hámarksmassa yfir 2 500 kg.

(3) Og þau ökutæki í flokki M sem tilgreind eru 2. mgr.

(4) Tillaga framkvæmdastjórnarinnar, sem um getur í 1. mgr. 3. gr. þessarar tilskipunar, skal innihalda viðmiðunarmörk fyrir innbyggða greiningarkerfið fyrir árin 2005 og 2006 fyrir ökutæki í flokkum M₁ og N₁.

7. Eftirfarandi komi í stað liðar 3.3.3.1:

„3.3.3.1. Minni skilvirkni hvarfakúts eingöngu með tilliti til losunar kolvatnsefna. Framleiðendur geta vaktað fremsta hvarfakútinn eingöngu eða ásamt næsta hvarfakút fyrir aftan. Líta skal svo á að hver vaktaður hvarfakútur eða samtengdir hvarfakútar séu bilaðir þegar losun er yfir þeim kolvatnsefnamörkum sem um getur í lið 3.3.2.“

8. Eftirfarandi komi í stað liðar 3.3.3.5 :

„3.3.3.5. Sérhverja aðra aflrásarhluti sem tengjast losun og tengdir eru tölvu, ásamt þeim skynjurum sem þarf til að gera þessa vöktunarvirgni mögulega, skal vakta með tilliti til virkni straumrásna nema þeir séu vaktaðir á annan hátt.“

9. Eftirfarandi komi í stað liðar 3.3.4.5:

„3.3.4.5. Sérhverja aðra aflrásarhluti, sem tengjast losun og tengdir eru tölvu, skal vakta með tilliti til virkni straumrásna nema þeir séu vaktaðir á annan hátt.“

10. Eftirfarandi komi í stað liðar 3.6.1:

„3.6.1. Sú vegalengd, sem ökutækinu er ekið á meðan bilanavísirinn er í gangi, skal vera aðgengileg á hverjum tíma gegnum raðtengið á staðlaða gagnatenglinum (2).

(2) Þessi krafa gildir aðeins frá 1. janúar 2003 um nýjar gerðir ökutækja með rafrænu hraðafli fyrir hreyfisstýringu. Hún gildir um allar nýjar gerðir ökutækja sem teknar verða í notkun frá og með 1. janúar 2005.“

11. Eftirfarandi komi í stað liðar 3.7.1:

„3.7.1. Ef ekki er lengur um miskveikingar að ræða í þeim mæli sem búast má við að valdi skemmdum á hvarfakút (eins og framleiðandi tilgreinir) eða ef hreyfillinn er látinn ganga eftir að hraða og álagi hefur verið breytt á þann veg að miskveikingin valdi ekki skemmdum á hvarfakútnum má færa bilanavísinn aftur til fyrri stillingar í fyrstu aksturslotunni þar sem miskveikingarinnar varð vart og stilla síðan aftur á venjulegan hátt í seinni aksturslotum. Ef bilanavísirinn er færður aftur til fyrri stillingar er heimilt að eyða samsvarandi bilanakóðum og vistuðum læstum mæligildum.“

12. Eftirfarandi 4. liður bætist við:

„4. **Kröfur um gerðarviðurkenningu innbyggðra greiningarkerfa**

4.1. Framleiðandi getur farið fram á að yfirvöld gerðarviðurkenni innbyggt greiningarkerfi, jafnvel þótt á því sé einn eða fleiri ágallar og það fullnægi þess vegna ekki sérstökum kröfum þessa viðauka.

4.2. Þegar yfirvöld meta beiðnina skulu þau ákvarða hvort kröfur þessa viðauka séu óframkvæmanlegar eða óréttmætar.

Yfirvöld skulu taka tillit til upplýsinga frá framleiðanda, þar sem meðal annars er gerð ítarleg grein fyrir þáttum eins og tæknilegum möguleikum, aðlögunartíma og framleiðsluferli, þar sem hreyflar eru teknir í notkun og lagðir niður í áföngum, hönnun ökutækja og áætluðum tölvuuppfærslum, og skera úr um að hve miklu leyti innbyggða greiningarkerfið uppfyllir kröfur tilskipunar þessarar og hvort framleiðandinn hafi lagt sig nægilega fram við að uppfylla kröfur þessarar tilskipunar.

4.2.1. Yfirvöld samþykkja ekki beiðni vegna ágalla ef í kerfið vantar algjörlega nauðsynlegan greiningarvaktara.

4.2.2. Yfirvöld samþykkja ekki beiðni vegna ágalla sem samræmast ekki viðmiðunargildi innbyggðra greiningarkerfisins í lið 3.3.2.

4.3. Þegar tekin er ákvörðun um niðurröðun ágalla skal fyrst tilgreina ágalla sem falla undir liði 3.3.3.1, 3.3.3.2 og 3.3.3.3 í þessum viðauka um rafkveikjuhreyfla og liði 3.3.4.1, 3.3.4.2 og 3.3.4.3 í þessum viðauka um þjöppunarkveikjuhreyfla.

4.4. Fyrir eða við gerðarviðurkenningu skal ekki leyfa neina ágalla með tilliti til krafna í lið 6.5 að undanskildum lið 6.5.3.4 í 1. viðbæti við þennan viðauka.

4.5. *Varanleiki ágalla*

4.5.1. Ágalli má haldast í tvö ár eftir dagsetningu gerðarviðurkenningar ökutækis nema sýnt sé fram á svo viðunandi sé að verulegar lagfæringar á vélbúnaði ökutækisins og lengri aðlögunartími en tvö ár séu nauðsynleg til að bæta úr ágallanum. Í slíkum tilvikum má ágallinn vera til staðar í allt að þrjú ár.

4.5.2. Framleiðandi getur óskað eftir að yfirvöld, sem veittu gerðarviðurkenninguna upphaflega, viðurkenni ágallann afturvirkir þegar ágalli af þessi tagi finnst eftir upphaflegu gerðarviðurkenninguna. Í þessu tilviki má ágalli vera til staðar í tvö ár eftir dagsetningu tilkynningar til gerðarviðurkenningaryfirvalda nema sýnt sé fram á með viðunandi hætti að verulegar lagfæringar á vélbúnaði ökutækisins og lengri aðlögunartími en tvö ár séu nauðsynlegar til að bæta úr ágallanum. Í slíkum tilvikum má ágallinn vera til staðar í allt að þrjú ár.

4.6. Yfirvaldinu ber að tilkynna öllum yfirvöldum í hinum aðildarríkjunum um ákvörðun sína þess efnis að veita leyfi vegna ágalla í samræmi við skilyrðin í 4. gr. tilskipunar 70/156/EBE.“

13. Eftirfarandi breytingar eru gerðar á 1. viðbæti:

a) Eftirfarandi komi í stað þriðju málsgreinar í 1. lið:

„Þegar ökutækið er prófað með gölluðum íhlut eða búnaði skal innbyggða greiningarkerfið viðurkennt ef bilanavísirinn fer í gang. Innbyggða greiningarkerfið er einnig viðurkennt ef bilanavísirinn fer í gang undir viðmiðunargildi innbyggða greiningarkerfisins.“

b) Eftirfarandi komi í stað annars undirliðar í lið 2.1:

„— ökutæki er undirbúið með því að líkja eftir bilun samkvæmt því undirbúningskerfi sem er tilgreint í lið 6.2.1 eða lið 6.2.2.“

c) Eftirfarandi komi í stað liðar 6.3.1.5:

„6.3.1.5. Aftenging stjórnbúnaðar fyrir mengunarvörn vegna uppgufunar (ef slíkur búnaður er til staðar). Ekki má framkvæma prófun I vegna þessa galla.“

d) Eftirfarandi komi í stað annarrar málsgreinar í lið 6.5.1.2:

„Merkin skulu gefin í stöðluðum einingum sem grundvallast á forskriftum samkvæmt lið 6.5.3. Raunveruleg merki skal vera unnt að aðgreina skýrt frá föstum staðalgildum eða heimhöktsgildum.“

e) Eftirfarandi liður 6.5.1.5 bætist við og verði svohljóðandi:

„6.5.1.5. Kenninúmer fyrir kvörðun hugbúnaðarins skal vera tiltækt gegnum raðtengið á staðlaða gagnatenglinum frá og með 1. janúar 2003 fyrir nýjar gerðir og frá og með 1. janúar 2005 fyrir allar gerðir ökutækja sem tekin verða í notkun. Kenninúmer fyrir kvörðun hugbúnaðar skal liggja fyrir í stöðluðu formi.“

f) Eftirfarandi komi í stað liða 6.5.3.1 til 6.5.3.6:

„6.5.3.1. Nota ber einn eftirfarandi staðla, með þeim takmörkunum sem er lýst, sem tengil fyrir samskipti milli ökutækis og ytra umhverfis:

ISO 9141-2 „Road Vehicles — Diagnostic Systems — CARB Requirements for the Interchange of Digital Information“.

ISO FDIS 11519-4 „Road Vehicles — Low Speed Serial Data Communication — Part 4: Class B Data Communication Interface (SAE J1850)“. Í skilaboðum sem varða losun skal felast eftirlit með umframmagni og þriggja bæta haus, en hvorki bil milli tákna né prófunarsummur.

ISO FDIS 14230 - 4. hluti „Road Vehicles — Diagnostic Systems — Keyword Protocol 2000“.

ISO WD 15765-4 „Road vehicles — Diagnostic systems Diagnostics on CAN — Part 4: Requirements for emissionrelated systems“.

6.5.3.2. Prófunarbúnaður og greiningartæki, sem eru nauðsynleg til samskipta við innbyggða greiningarkerfið, skulu að lágmarki uppfylla notkunarforskriftir sem tilgreindar eru í ISO DIS 15031-4 — frá júní 1998 (SAE J1978 — frá febrúar 1998).

6.5.3.3. Grundvallargreiningargögn (eins og þau eru tilgreind í lið 6.5.1) og upplýsingar um tviátta eftirlit skulu liggja fyrir í því sniði og einingum sem lýst er í ISO DIS 15031-5 — frá október 1998 (SAE J1979 — frá september 1997) og skulu vera aðgengilegar með greiningartæki sem uppfyllir skilyrði ISO DIS 15031-4 — frá júní 1998 (SAE J1978 — frá febrúar 1998).

- 6.5.3.4. Þegar bilun er skráð skal framleiðandi greina bilunina með því að nota viðeigandi bilunarkóða sem skal vera í samræmi við þá sem gefnir eru upp í lið 6.3 í ISO DIS 15031-6 — frá október 1998 (SAE J2012 - frá júlí 1996) af ástæðum er varða „Powertrain system diagnostic trouble codes“ (P0-bilanakóða). Ef ekki er unnt að greina bilunina á þennan hátt getur framleiðandinn notað greiningarkóða bilana í samræmi við liði 5.3 og 5.6 í ISO DIS 15031-6 frá október 1998 (SAE J2012 — frá júlí 1996) (P1-bilanakóðar). Bilunarkóðarnir skulu aðgengilegir með stöðluðum greiningarbúnaði sem er í samræmi við ákvæði liðar 6.5.3.2.

Athugasemdin í lið 6.3 í ISO DIS 15031-6 (SAE J2012 — frá júlí 1996), sem er næst á undan skránni yfir bilunarkóða í sama lið, gildir ekki.

- 6.5.3.5. Tengildi milli ökutækis og greiningarprófunarbúnaðar skal vera staðlað og standast allar kröfur ISO DIS 15031-3 — frá desember 1998 (SAE J1962 — frá febrúar 1998). Ísetningarstaður skal ákveðinn með fyrirvara um samþykki viðurkenningaryfirvalda þannig að þjónustuaðili komist auðveldlega að honum, en hann sé jafnframt varinn gegn tilfallandi skemmdum við eðlileg notkunarskilyrði.

- 6.5.3.6. Framleiðandi skal einnig gera tæknilegar upplýsingar um viðgerð eða viðhald vélknúinna ökutækja aðgengilegar gegn greiðslu, þar sem við á, nema slíkar upplýsingar falli undir hugverkaréttindi eða séu nauðsynleg, leynileg verkþekking sem liggur fyrir í viðeigandi formi; í slíkum tilvikum er óheimilt að halda eftir nauðsynlegum tækniupplýsingum á óréttmætan hátt.

Hver sá, sem hefur atvinnu af viðhaldi eða viðgerðum, vegaaðstoð, skoðun eða prófun ökutækja eða framleiðslu þeirra, selur varahluti eða endurbótafluti, greiningartæki og prófunarbúnað, á rétt á aðgangi að þessum upplýsingum.“
