

KOMISSION DIREKTIIVI 1999/102/EY,**annettu 15 päivänä joulukuuta 1999,****moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan neuvoston direktiivin 70/220/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 20 päivänä maaliskuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/220/ETY⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 98/69/EY⁽²⁾, ja erityisesti sen 5 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- 1) Direktiivi 70/220/ETY on yksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetulla neuvoston direktiivillä 70/156/ETY⁽³⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 98/91/EY⁽⁴⁾, perustettua tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista erillisdirektiiveistä.
- 2) Direktiivissä 70/220/ETY säädetään direktiivin soveltamisalaan kuuluvien moottoriajoneuvojen päästöjen testauksesta. Ajoneuvojen sisäisistä valvontajärjestelmistä (OBD-järjestelmistä) viime aikoina saatujen kokemusten ja näiden järjestelmien nopean kehityksen vuoksi on asianmukaista mukauttaa näitä säännöksiä vastaavasti, jotta ne tulevat voimaan direktiivissä 98/69/EY säädettynä päivämäärinä.
- 3) On tarpeen selvittää päivämääriä, joista tässä direktiivissä säädetyt sisäistä valvontajärjestelmää koskevia vaatimuksia on sovellettava M₁-luokkaan kuuluviin uusien ja kaikkien ajoneuvotyyppien ajoneuvoihin, jotka on varustettu dieselmootoreilla ja joiden enimmäismassa on suurempi kuin 2 500 kg, sekä N₁-luokan II- ja III-alaluokan ajoneuvoihin.
- 4) On asianmukaista selvittää ajoneuvon sisäistä valvontajärjestelmää koskevia vaatimuksia, jotka liittyvät asiatoman säädön estoon, sytytyskatkon estoon tietyissä toimintaolosuhteissa, tallennettuun tietoon matkasta, jonka ajoneuvo on kulkenut siitä lähtien, kun vianilmaisim on ilmoittanut viasta kuljettajalle, sisäisen valvontajärjestelmän kykyyn välittää kaksisuuntaisia tarkistustietoja, standardin ISO 15031-6 mukaisten P1- ja P0-vikakoodien käyttöön ja vianmääritysluokkaan, sekä ilmoittaa OBD-järjestelmän raja-arvot kahden desimaalin

tarkkuudella. On asianmukaista väärien vikailmoitusten mahdollisuuden vähentämiseksi tarkistaa säännöksiä, jotka koskevat sytytyskatkojen valvontaa katalysaattorin vaurioitumista todennäköisesti aiheuttavissa olosuhteissa ja ottaa käyttöön mahdollisuus valvoa katalysaattorin tilavuutta osittain sekä ajoneuvon tietokoneen ja ulkopuolisen tietokoneen välinen kehittynyt tietoliikenneyhteys CAN-verkon (Controller Area Network) kautta.

- 5) On asianmukaista myöntää tyyppihyväksyntä niille sisäisillä valvontajärjestelmillä varustetuille ajoneuvoille, joiden järjestelmässä on rajoitettu määrä vähäisiä puutteita, jotka voivat tulla esiin tyyppihyväksynnän aikana tai sitä ennen tai jotka havaitaan, kun ajoneuvot ovat jo käytössä. Tyyppihyväksyntäviranomainen voi myös jatkaa hyväksyttyjen ajoneuvojen tyyppihyväksyntätodistuksen voimassaoloa tapauksissa, joissa puutteita löydetään käytössä olevien ajoneuvojen sisäisessä valvontajärjestelmässä. Tällaisia laajennuksia ei saa myöntää, jos valvontavalmius puuttuu kokonaan. Olisi määriteltävä aika, jona viranomaisten hyväksymät puutteet on korjattava myöhemmin valmistettavissa autoissa.
- 6) Tässä direktiivissä säädetyt toimenpiteet ovat direktiivillä 70/156/ETY perustetun tekniikan kehitykseen mukauttamista käsittelevän komitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivin 70/220/ETY liitteet I, VI, X ja XI tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1999. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antimissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettua kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

⁽¹⁾ EYVL L 76, 6.4.1970, s. 1.⁽²⁾ EYVL L 350, 28.12.1998, s. 1.⁽³⁾ EYVL L 42, 23.2.1970, s. 1.⁽⁴⁾ EYVL L 11, 16.1.1999, s. 25.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kolmantena päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 15 päivänä joulukuuta 1999.

Komission puolesta

Erkki LIIKANEN

Komission jäsen

LIITE

MUUTOKSET DIREKTIIVIN 70/220/ETY LIITTEISIIN I, VI, X ja XI

A. Muutetaan liite I seuraavasti:

1. Korvataan 5.1.4.1 kohta seuraavasti:

"5.1.4.1 Päästöjenvalvontatietokoneella varustetuissa ajoneuvoissa on oltava ominaisuuksia, joiden avulla estetään muiden kuin valmistajan sallimien muutosten tekeminen. Valmistajan on sallittava muutokset, jos muutokset ovat tarpeen ajoneuvon viannäärityksen, huollon, tarkastuksen, jälkikäteen tapahtuvan vaihtosien asentamisen tai korjauksen kannalta. Uudelleenohjelmoitavat tietokonekoodit ja käyttöparametrit on suojattava ja niillä on varmistettava vähintään sama suojelun taso kuin standardin ISO DIS 15031-7, päivätty lokakuussa 1998, (SAE J2186, päivätty lokakuussa 1996) vaatimuksissa, jos tietoturvaan liittyvien tietojen vaihto tapahtuu yhteyskäytäntöjen ja viannäärityslaitteen avulla liitteen XI lisäyksellä 1 olevan 6.5 kohdan mukaisesti. Kalibrointiin käytettävien muistipiirien on oltava valettuja ja sijaittava suljetuissa koteloissa tai ne on suojattava sähköisillä algoritmeilla eivätkä ne saa olla vaihdettavissa ilman erikoistyökaluja ja erityisiä työmenetelmiä."

2. Korvataan 5.1.4.5 kohta seuraavasti:

"5.1.4.5 Uudelleenohjelmoitavia muisteja (esimerkiksi Electrical Erasable Programmable Read-Only Memory, EEPROM) käyttävien valmistajien on estettävä muistien luvaton uudelleenohjelmointi. Valmistajien on käytettävä tehokkaita suojausmenetelmiä, ja kirjoitussuojia, jotka vaativat yhteyttä valmistajan ylläpitämään ulkopuoliseen tietokoneeseen. Viranomaisten on hyväksyttävä menetelmät, joilla turvataan riittävä suojaus."

3. Korvataan 8.1, 8.2, 8.3 ja 8.4 kohta seuraavasti:

"8.1 Ottomoottorilla varustetut ajoneuvot

Uusien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2000 ja kaikkien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2001 M₁-luokan ajoneuvoihin, lukuun ottamatta ajoneuvoja, joiden enimmäismassa on suurempi kuin 2 500 kg, sekä N₁-luokan I-alaluokan ajoneuvoihin on asennettava sisäinen valvontajärjestelmä (OBD-järjestelmä), joka valvoo päästöjä rajoittavien laitteiden toimintaa liitteen XI mukaisesti.

Uusien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2001 ja kaikkien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2002 N₁-luokan II- ja III-alaluokan ajoneuvoihin sekä M₁-luokan ajoneuvoihin, joiden enimmäismassa on suurempi kuin 2 500 kg, on asennettava sisäinen valvontajärjestelmä (OBD-järjestelmä), joka valvoo päästöjä rajoittavien laitteiden toimintaa liitteen XI mukaisesti.

8.2 Dieselmoottorilla varustetut ajoneuvot

M₁-luokan ajoneuvoihin, paitsi

- ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu useammalle kuin kuudelle matkustajalle kuljettaja mukaan lukien,
- ajoneuvoihin, joiden enimmäismassa on suurempi kuin 2 500 kg,

1 päivästä tammikuuta 2003 uusiin ajoneuvotyyppisiin ja 1 päivästä tammikuuta 2004 kaikkiin ajoneuvotyyppisiin on asennettava sisäinen valvontajärjestelmä (OBD-järjestelmä) päästöjen valvomiseksi liitteen XI mukaisesti.

Jos ennen tässä kohdassa mainittuja päivämääriä käyttöön otetuissa dieselmoottorilla varustetuissa ajoneuvotyypeissä on OBD-järjestelmä, sovelletaan liitteen XI lisäyksellä 1 olevan 6.5.3—6.5.3.6 kohdan säännöksiä.

8.3 Dieselmoottorilla varustetut ajoneuvot, joita 8.2 kohta ei koske,

Uusien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2005 ja kaikkien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2006 M₁-luokan ajoneuvoihin, joita 8.2 kohta ei koske, lukuun ottamatta M₁-luokan dieselmoottorijoneuvoja, joiden enimmäismassa on suurempi kuin 2 500 kg, sekä N₁-luokan I-alaluokan dieselmoottorijoneuvoihin on asennettava sisäinen valvontajärjestelmä (OBD-järjestelmä) joka valvoo päästöjä rajoittavien laitteiden toimintaa liitteen XI mukaisesti.

Uusien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2006 ja kaikkien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2007 N₁-luokan II- ja III-alaluokan dieselmoottorijoneuvoihin, sekä M₁-luokan ajoneuvoihin, joissa on dieselmoottori ja joiden enimmäismassa on suurempi kuin 2 500 kg, on asennettava sisäinen valvontajärjestelmä (OBD-järjestelmä), joka valvoo päästöjä rajoittavien laitteiden toimintaa liitteen XI mukaisesti.

Jos ennen tässä kohdassa mainittuja päivämääriä käyttöön otetuissa dieselmoottorilla varustetuissa ajoneuvoissa on OBD-järjestelmä, sovelletaan liitteen XI lisäyksessä 1 olevan 6.5.3—6.5.3.6 kohdan säännöksiä.

8.4 Muihin luokkiin kuuluvat ajoneuvot

Muihin luokkiin kuuluvat ajoneuvot tai ne M₁-luokan ja N₁-luokan ajoneuvot, jotka eivät kuulu 8.1, 8.2 tai 8.3 kohdan soveltamisalaan, voidaan varustaa OBD-järjestelmällä. Tässä tapauksessa sovelletaan liitteen XI lisäyksessä 1 olevan 6.5.3—6.5.3.6 kohdan säännöksiä.”

- B. Korvataan liitteen VI lisäyksessä 2 oleva taulukko ”Lämpötilan muuttumiskaavio mittaustilan kalibroinnissa ja lämpötilan vuorokausivaihtelutestissä” seuraavalla taulukolla:

”Lämpötilan muuttumiskaavio mittaustilan kalibroinnissa ja lämpötilan vuorokausivaihtelutestissä

Aika (tunteina)		Lämpötila (°C)
kalibrointi	testi	
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. Muutetaan liite X seuraavasti:

1. Korvataan 1.8 kohdassa oleva taulukko seuraavalla taulukolla:

”Tyyppi I	CO (g/km)	THC ⁽³⁾ (g/km)	NO _x (g/km)	THC+NO _x ⁽²⁾ (g/km)	Hiukkaset ⁽²⁾ (g/km)
Mitattu					
HT mukana					
					”

2. Numeroidaan 1.8.1—1.8.5 kohta uudestaan 1.8.2—1.8.6 kohdaksi.

3. Numeroidaan 1.8.3.1—1.8.3.4 kohdan alaviite ⁽⁴⁾ uudelleen alaviitteeksi ⁽³⁾. Numeroidaan 1.8.3.5—1.8.3.8 kohdan alaviite ⁽⁵⁾ uudelleen alaviitteeksi ⁽²⁾.

Poistetaan alaviite ⁽⁴⁾, ⁽⁵⁾.

D. Muutetaan liite XI seuraavasti:

1. Tämä kohta koskee ainoastaan englanninkielistä toisintoa.

2. Tämä kohta koskee ainoastaan portugalinkielistä toisintoa.

3. Lisätään 2.20 kohta seuraavasti:

"2.20 'Puutteella' ajoneuvojen sisäisten valvontajärjestelmien (OBD-järjestelmien) osalta sitä, että enintään kahdessa erillisessä osassa tai järjestelmässä, joita valvotaan, on tilapäisiä tai pysyviä käyttöominaisuuksia, jotka heikentävät kyseisten osien tai järjestelmien muuten tehokasta sisäistä valvontaa tai eivät täytä kaikkia muita sisäisen valvontajärjestelmän tarkkoja vaatimuksia. Ajoneuvot, joissa on tällaisia puutteita, voidaan tyyppihyväksyä, rekisteröidä ja myydä tämän liitteen 4 kohdan mukaisesti."

4. Korvataan 3.1.1 kohta seuraavasti:

"3.1.1 Ajoneuvon tarkastukseen, vianmääritykseen, huoltoon tai korjaukseen tarvittavaa pääsyä ajoneuvon sisäiseen valvontajärjestelmään ei saa rajoittaa, ja pääsy on standardoitava. Kaikkien ajoneuvon päästöihin liittyvien vikakoodien on oltava tämän liitteen lisäyksessä 1 olevan 6.5.3.4 kohdan mukaisia."

5. Korvataan 3.2.2.2 kohta seuraavasti:

"3.2.2.2 Jos valmistaja voi osoittaa viranomaisille, että sytytyskatkojen suurten osuuksien havaitseminen ei ole vielä toteutettavissa tai että sytytyskatkoja ei voida erottaa muista vaikutuksista (esimerkiksi tienpinnan epätasaisuus, vaihteen vaihtaminen, häiriöt välittömästi moottorin käynnistämisen jälkeen), sytytyskatkojen valvonta voidaan keskeyttää mainituissa olosuhteissa."

6. Korvataan 3.3.2 kohta ja siinä oleva taulukko seuraavasti:

"3.3.2 Sisäisen valvontajärjestelmän avulla on kyettävä havaitsemaan päästöjen vähentämiseen liittyvän osan tai järjestelmän vika silloin, kun se johtaa alla mainitut rajat ylittäviin päästöihin:

		Vertailumassa VM (kg)	Hiilimonoksidin massa		Hiilivetyjen kokonaismassa		Typen oksidien massa		Hiukkasten massa ⁽¹⁾
			(CO) L ₁ (g/km)		(THC) L ₂ (g/km)		(NO _x) L ₃ (g/km)		(PM) L ₄ (g/km)
Luokka	Alaluokka		Bensiini	Diesel	Bensiini	Diesel	Bensiini	Diesel	Diesel
M ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	—	kaikki	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⁾ Dieselmootoreiden osalta.

⁽²⁾ Lukuun ottamatta ajoneuvoja, joiden enimmäismassa on suurempi kuin 2 500 kg.

⁽³⁾ Sekä alaviitteessä 2 tarkoitetut M-luokan ajoneuvot.

⁽⁴⁾ Tämän direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua komission ehdotuksessa esitetään kynnysraja-arvot OBD-järjestelmälle (2005/6) M₁- ja N₁-ajoneuvojen osalta."

7. Korvataan 3.3.3.1 kohta seuraavasti:

"3.3.3.1 katalysaattorin toimintatehon heikkenemistä ainoastaan hiilivetypäästöjen osalta. Valmistajat voivat valvoa etummaista katalysaattoria erikseen tai yhdessä lähinnä sijaitsevan katalysaattorin (sijaitsevien katalysaattorien) kanssa. Katalysaattorissa tai katalysaattoriyhdistelmässä katsotaan olevan häiriö, jos päästöt ylittävät 3.3.2 kohdan taulukon mukaiset hiilivedyn raja-arvot."

8. Korvataan 3.3.3.5 kohta seuraavasti:

"3.3.3.5 Muita päästöihin vaikuttavia käyttövoimalaitteen osia, jotka ovat yhteydessä tietokoneeseen, mukaan luettuna nämä toiminnot mahdollistavat tunnistimet, valvotaan virtapiirin eheyden osalta, jos niitä ei valvota muutoin."

9. Korvataan 3.3.4.5 kohta seuraavasti:

"3.3.4.5 Muita päästöihin vaikuttavia käyttövoimalaitteen osia, jotka ovat yhteydessä tietokoneeseen, valvotaan virtapiirin eheyden osalta, jos niitä ei valvota muutoin."

10. Korvataan 3.6.1 kohta seuraavasti:

"3.6.1 Tiedon matkasta, jonka ajoneuvo on kulkenut siitä lähtien, kun vikakoodi on tallentunut, on oltava aina saatavissa vakioliittimeltä sarjaportin kautta (²).

(²) Tätä vaatimusta sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2003 ainoastaan uusiin ajoneuvotyyppisiin, joissa moottorin ohjaimeen tuodaan sähköinen nopeustieto. Kaikkien 1 päivän tammikuuta 2005 jälkeen käytön otettavien uusien ajoneuvotyyppien on täytettävä tämä vaatimus."

11. Korvataan 3.7.1 kohta seuraavasti:

"3.7.1 Jos sytytyskatkoja ei enää ole niin paljon, että katalysaattori on vaarassa vaurioitua (valmistajan määritelmän mukaan), tai moottoria käytetään sellaisella nopeudella ja kuormituksella, jossa sytytyskatkot eivät aiheuta katalysaattorin vaurioitumista, vianilmaisoin voidaan kytkeä takaisin edelliseen asentoon ensimmäisen käyntijakson aikana, jona sytytyskatko havaittiin, ja normaaliin toiminta-asentoon seuraavien käyntijaksojen aikana. Jos vianilmaisoin palautetaan aiempaan asentoon, vastaavat vikakoodit ja tallentuneet tilatiedot voidaan poistaa."

12. Lisätään 4 kohta seuraavasti:

"4. Sisäisten valvontajärjestelmien (OBD-järjestelmien) tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset

4.1 Valmistaja voi pyytää viranomaiselta, että OBD-järjestelmä hyväksytään tyyppihyväksyntää varten, vaikka järjestelmässä on yksi tai useampi sellainen puute, että tämän liitteen erityisvaatimukset eivät täysin täyty.

4.2 Harkitessaan pyyntöä viranomaiset päättävät, onko yhdenmukaisuus tämän liitteen vaatimusten kanssa mahdollista tai kohtuutonta.

Viranomaiset ottavat huomioon valmistajan toimittamat tiedot, joihin kuuluvat muun muassa tekninen toteutettavuus, puutteiden korjaamisen edellyttämä aika ja tuotantojaksot, mukaan luettuina moottoreiden ja ajoneuvomallien käyttöönotto ja käytöstä poisto ja tietokoneiden ohjelmointipäivitys, OBD-järjestelmän tehokkuus tämän direktiivin vaatimuksiin nähden ja valmistajan osoittama riittävä pyrkimys täyttää tämän direktiivin vaatimukset.

4.2.1 Viranomaiset eivät hyväksy pyyntöä, jos puutteisiin sisältyy vaaditun vianmääritysvalvonnan puuttuminen.

4.2.2 Viranomaiset eivät hyväksy puutteen hyväksymisestä tehtyä pyyntöä, jos 3.3.2 kohdassa esitettyjä OBD:n raja-arvoja ei noudateta.

4.3 Puutteiden järjestyksestä päätettäessä asetetaan ensimmäiseksi tämän liitteen 3.3.3.1, 3.3.3.2 ja 3.3.3.3 kohtaan liittyvät ottomoottoreiden puutteet ja tämän liitteen 3.3.4.1, 3.3.4.2 ja 3.3.4.3 kohtaan liittyvät dieselmoottoreiden puutteet.

4.4 Ennen tyyppihyväksyntää tai sen aikana mitään tämän liitteen lisäyksessä 1 olevan 6.5 kohdan, lukuun ottamatta 6.5.3.4 kohtaa, vaatimuksiin liittyvää puutetta ei hyväksytä.

4.5 Puutteiden korjaamisen edellyttämä aika

4.5.1 Puute voidaan hyväksyä kahden vuoden ajan ajoneuvotyyppin tyyppihyväksynnän päivästä, paitsi jos voidaan osoittaa asianmukaisesti, että puutteen korjaaminen edellyttää merkittäviä ajoneuvon laitteistomuutoksia ja kahta vuotta pitempää aikaa. Tässä tapauksessa puute voidaan hyväksyä enintään kolmen vuoden ajan.

4.5.2 Valmistaja voi pyytää, että alkuperäisen tyyppihyväksynnän myöntänyt viranomainen hyväksyy puutteen jälkikäteen, jos puute havaitaan alkuperäisen tyyppihyväksynnän jälkeen. Tällöin puute voidaan hyväksyä kahden vuoden ajan päivästä, jona tyyppihyväksyntäviranomaisille tehtiin ilmoitus, paitsi jos voidaan osoittaa asianmukaisesti, että puutteen korjaaminen edellyttää merkittäviä ajoneuvon laitteistomuutoksia ja kahta vuotta pitempää aikaa. Tässä tapauksessa puute voidaan hyväksyä enintään kolmen vuoden ajan.

4.6 Viranomaiset ilmoittavat puutteen hyväksymistä koskevasta päätöksestään kaikille muiden jäsenvaltioiden viranomaisille direktiivin 70/156/ETY 4 artiklan vaatimusten mukaisesti.”

13. Muutetaan lisäys I seuraavasti:

a) Muutetaan 1 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:

”OBD-järjestelmä hyväksytään, jos vianilmaisoin aktivoituu, kun testataan ajoneuvo viallisella osalla tai laitteella varustettuna. OBD-järjestelmä hyväksytään myös, jos vianilmaisoin aktivoituu OBD:n raja-arvojen alapuolella.”

b) Muutetaan 2.1 kohdan toinen luetelmakohta seuraavasti:

”— ajetaan vialliseksi simuloidulla ajoneuvolla vakautusajo 6.2.1 tai 6.2.2 kohdan mukaisesti,”

c) Muutetaan 6.3.1.5. kohta seuraavasti:

”6.3.1.5 Hiilivetysäiliön tyhjentymistä ohjaavan laitteen irtikytkentä (jos ajoneuvossa on sellainen). Tyyppi I -testiä ei tarvitse tehdä tämän vian osalta.”

d) Muutetaan 6.5.1.2 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

”Tiedot on annettava tämän liitteen 6.5.3 kohdan määräyksiä noudattaen standardiyksikköinä. Varsinaiset tiedot on yksilöitävä ja erotettava selkeästi oletusarvoista ja varakäyntiarvoista.”

e) Lisätään 6.5.1.5 kohta seuraavasti:

”6.5.1.5 Uusien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2003 ja kaikkien uusien käyttöön otettavien ajoneuvotyyppien osalta 1 päivästä tammikuuta 2005 ohjelmiston kalibrointitunnus on oltava saatavilla standardoidun dataliittimen sarjaportin kautta. Ohjelmiston kalibrointitunnus esitetään standardoidussa muodossa.”

f) Korvataan 6.5.3.1—6.5.3.6 kohta seuraavasti:

”6.5.3.1 Ajoneuvon tietokoneen ja ulkopuolisen tietokoneen välisen tietoliikenneyhteyden on oltava jonkin jäljempänä mainitun standardin mukainen kuvatuin rajoituksin:

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 — Osa 4: Class B Data Communication Interface' (SAE J1850). Päästöihin liittyvissä sanomissa käytetään syklistä redundanssitarkistusta ja kolmen tavun mittaista otsikkoa, mutta ei tavuerottelua eikä tarkistussummia.

ISO FDIS 14230 — Osa 4 'Road Vehicles — Diagnostic Systems — Keyword Protocol 2000'.

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

6.5.3.2 Sisäisten valvontajärjestelmien kanssa toimivien testauslaitteiden ja vianmäärittävyökalujen on täytettävä tai ylitettävä standardissa ISO DIS 15031-4 — päivätty kesäkuussa 1998 (SAE J1978 — päivätty helmikuussa 1998) annetut toiminnalliset vaatimukset.

6.5.3.3 Vianmäärittämis- ja vianmäärityksen perustiedot (6.5.1 kohdan mukaisesti) sekä kaksisuuntaiset tarkistustiedot on toimitettava standardissa ISO DIS 15031-5 — päivätty lokakuussa 1998 (SAE J1979 — päivätty syyskuussa 1997) määriteltäviä esitystapaa ja yksiköitä käyttäen, ja niitä on kyettävä lukemaan standardissa ISO DIS 15031-4 — päivätty kesäkuussa 1998 (SAE J1978 — päivätty helmikuussa 1998) asetettujen vaatimusten mukaisella lukupäätteellä.

- 6.5.3.4 Valmistajan on yksilöitävä havaittu vika käyttämällä tarkoitukseen soveltuvaa vikakoodia, joka on 'Käyttövoimajärjestelmän vianmäärityskoodit' (P0-vikakoodit) koskevan standardin ISO DIS 15031-6 — päivätty lokakuussa 1998 (SAE J2012 — päivätty heinäkuussa 1996) 6.3 jakson vaatimusten mukainen. Jos tämä ei ole mahdollista, valmistaja voi käyttää standardin ISO DIS 15031-6 — päivätty lokakuussa 1998 (SAE J2012 — päivätty heinäkuussa 1996) 5.3 ja 5.6 kohdan mukaisia vianmäärityskoodit (P1-vikakoodit). Vikakodeihin on oltava pääsy vianmääritykseen käytettävillä vakiolaitteilla, jotka täyttävät tämän liitteen 6.5.3.2 kohdan määräykset.

Standardin ISO DIS 15031-6 (SAE J2012 — päivätty heinäkuussa 1996) 6.3 jaksossa olevaa huomautusta, joka sijaitsee välittömästi ennen jaksossa olevaa vikakoodiluetteloa, ei sovelleta.

- 6.5.3.5 Ajoneuvon ja lukupäätteen välinen tietoliikennepinta on standardoitava ja sen on täytettävä kaikki standardin ISO DIS 15031-3 — päivätty joulukuussa 1998 (SAE J1962 — päivätty helmikuussa 1998) vaatimukset. Asennuskohta on valittava hyväksyntäviranomaisten suostumuksella siten, että huoltohenkilökunnalla on helppo pääsy siihen mutta että se on suojattu tavanomaisissa käyttöolosuhteissa tapahtuvilta vahingoilta.

- 6.5.3.6 Valmistajan on asetettava ajoneuvojen huoltoon ja korjaukseen tarpeelliset tekniset tiedot saataville, tarvittaessa maksua vastaan, jollei tietoja ole suojattu immateriaalioikeuksin tai jollei niihin kuulu olennaista ja salaista taitotietoa, joka on tunnistettavissa asianmukaisella tavalla; tarpeellisia teknisiä tietoja ei saa tällaisessa tapauksessa asiattomasti kieltäytyä antamasta.

Näitä tietoja on oikeus saada kaikilla, jotka kaupallisesti harjoittavat huolto- tai korjaustoimintaa, tiepelastuspalvelua, ajoneuvojen tarkastamista tai testaamista tai vara- ja täydennysosien tai testaus- ja vianmäärityslaitteiden valmistusta tai myyntiä."
