

31999L0102

28.12.1999

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 334/43

SMĚRNICE KOMISE 1999/102/ES**ze dne 15. prosince 1999,****kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 70/220/EHS o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel****(Text s významem pro EHP)**

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 70/220/EHS ze dne 20. března 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel ⁽¹⁾, naposledy pozměněnou směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES ⁽²⁾, a zejména na článek 5 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice 70/220/EHS je jednou ze zvláštních směrnic týkajících se postupu EHS schvalování typu zavedeného směrnicí Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽³⁾, naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/91/ES ⁽⁴⁾.

(2) Směrnice 70/220/EHS stanoví technické požadavky na ověřování emisí motorových vozidel, která spadají do její oblasti působnosti. Z hlediska nejnověji získaných zkušeností a rychle se vyvíjejícího stavu palubních diagnostických systémů (OBD) se jeví vhodné přizpůsobit tyto technické požadavky tak, aby nabyly účinku ke dnům stanoveným ve směrnici 98/69/ES.

(3) Je nutné ujasnit data, od kterých se budou používat požadavky této směrnice na palubní diagnostiku pro nové typy a pro všechny typy vozidel kategorie M₁ se vznětovými motory a s maximální hmotností přesahující 2 500 kg a pro vozidla kategorie N₁ tříd II a III.

(4) Pro palubní diagnostické systémy je účelné přesněji stanovit předpisy týkající se ochrany proti neoprávněným zásahům, odpojení sledování selhání zapalování za určitých provozních podmínek, registrace vzdálenosti ujeté vozidlem v době, pro kterou indikátor chybné funkce upozorňuje řidiče na chybnou funkci, schopnosti palubního diagnostického systému provádět obousměrnou logickou kontrolu, použití souborů chybových kódů P1 a P0 uvedených v normě ISO 15031-6, diagnostického konektoru,

a stanovit mezní prahové hodnoty palubní diagnostiky na dvě desetinná místa. Je účelné přezkoumat ustanovení o monitorování selhání zapalování za podmínek, které by mohly způsobit poškození katalyzátoru, s cílem snížit možnost výskytu falešných chybových hlášení, umožnit částečné sledování objemu katalyzátoru a použít rozšířený datový spoj pro komunikaci mezi palubním a externím počítačem zabezpečenou řízením oblastní sítě (CAN).

(5) Je účelné připustit schvalování typu vozidel se systémy palubní diagnostiky obsahujícími omezený počet menších nedostatků, které se mohou objevit v době schvalování typu nebo předtím nebo se zjistí, když už jsou vozidla v provozu. Schvalovací orgán může také rozšířit certifikát schválení typu pro vozidla, pro která již bylo uděleno schválení typu, i pokud byly následně zjištěny nedostatky v systému OBD ve vozidlech v provozu. Taková rozšíření se nesmějí udělit, jestliže došlo k úplnému výpadku schopnosti monitorovat. Musí být uvedena lhůta, v které se musí nedostatky připuštěné orgánem odstranit ve vozidlech, která pak budou vyráběna.

(6) Opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování technickému pokroku, zřízeného směrnicí 70/156/EHS,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Přílohy I, VI, X a XI směrnice 70/220/EHS se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 31. prosince 1999. Neprodleně o nich informují Komisi.

Tato opatření přijatá členskými musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 11, 16.1.1999, s. 25.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 15. prosince 1999.

Za Komisi

Erkki LIIKANEN

člen Komise

PŘÍLOHA

ZMĚNY PŘÍLOH I, VI, X A XI SMĚRNICE 70/220/EHS

A. Příloha A se mění takto:

1. Bod 5.1.4.1 se nahrazuje tímto:

„5.1.4.1. Každé vozidlo vybavené počítačem pro kontrolu emisí musí být zajištěno proti úpravám jiným, než které byly schváleny výrobcem. Výrobce schválí úpravy, jestliže jsou nezbytné pro diagnostiku, údržbu, kontrolu, dodatečnou montáž nebo opravy vozidla. Všechny přeprogramovatelné kódy počítače nebo provozní parametry musí být zajištěny proti neoprávněnému zásahu a musí mít úroveň ochrany nejméně takovou, která splňuje normu ISO DIS 15031-7 z října 1998 (SAE J2186 z října 1996), za předpokladu, že se výměna dat týkajících se bezpečnosti provádí s použitím protokolů a diagnostického konektoru, které jsou předepsány v příloze XI dodatek 1 bod 6.5. Všechny vyměnitelné paměťové čipy sloužící ke kalibraci musí být zalaty, uzavřeny v zapečetěném obalu nebo chráněny elektronickými algoritmy a nesmějí být vyměnitelné bez použití speciálního nářadí a postupů.“

2. Bod 5.1.4.5 se nahrazuje tímto:

„5.1.4.5. Výrobci, kteří používají systémy programovatelného počítačového kódu (například Electrical Erasable Read-Only Memory, EEPROM), musí zabránit neoprávněnému přeprogramování. Výrobci musí použít zlepšenou ochrannou strategii proti neoprávněným zásahům a ochranné funkce proti zápisu, které vyžadují elektronický přístup k externímu počítači provozovanému výrobcem. Schvalovací orgán může uznat metody, které dávají přiměřenou úroveň ochrany proti neoprávněným zásahům.“

3. Body 8.1, 8.2, 8.3 a 8.4 se nahrazují tímto:

„8.1 Vozidla se zážehovými motory

Od 1. ledna 2000 pro nové typy a od 1. ledna 2001 pro všechny typy musí vozidla kategorie M₁, s výjimkou vozidel, jejichž maximální hmotnost přesahuje 2 500 kg, a vozidla kategorie N₁ třídy I být vybavena palubním diagnostickým systémem pro kontrolu emisí podle přílohy XI.

Od 1. ledna 2001 pro nové typy a od 1. ledna 2002 pro všechny typy musí vozidla kategorie N₁ tříd II a III a vozidla kategorie M₁, jejichž maximální hmotnost přesahuje 2 500 kg, být vybavena palubním diagnostickým systémem pro kontrolu emisí podle přílohy XI.

8.2 Vozidla se vznětovými motory

Vozidla kategorie M₁ s výjimkou

— vozidel určených k dopravě více než šesti osob včetně řidiče,

— vozidel, jejichž maximální hmotnost přesahuje 2 500 kg,

musí od 1. ledna 2003 u nových typů a od 1. ledna 2004 u všech typů být vybavena palubním diagnostickým systémem pro kontrolu emisí (OBD) podle přílohy XI.

U nových typů vozidel se vznětovými motory uváděných do provozu před tímto datem a vybavených systémem OBD se použijí body 6.5.3 až 6.5.3.6 dodatku 1 k příloze XI.

8.3 Vozidla se vznětovými motory vyjmutá z bodu 8.2

S účinností od 1. ledna 2005 pro nové typy a od 1. ledna 2006 pro všechny typy musí vozidla kategorie M₁ vyjmutá z bodu 8.2, s výjimkou vozidel kategorie M₁ se vznětovými motory a s maximální hmotností přesahující 2 500 kg, a vozidla kategorie N₁ třídy I se vznětovými motory být vybavena palubním diagnostickým systémem pro kontrolu emisí podle přílohy XI.

S účinností od 1. ledna 2006 pro nové typy a od 1. ledna 2007 pro všechny typy musí vozidla kategorie N₁ tříd II a III se vznětovými motory a vozidla kategorie M₁ se vznětovými motory a s maximální hmotností přesahující 2 500 kg být vybavena palubním diagnostickým systémem pro kontrolu emisí podle přílohy XI.

U vozidel se vznětovými motory uváděných do provozu před daty uvedenými v tomto bodu a vybavených systémy palubní diagnostiky se použijí body 6.5.3 až 6.5.3.6 dodatku 1 k příloze XI.

8.4 Vozidla jiných kategorií

Vozidla jiných kategorií nebo vozidla kategorie M₁ a N₁, na která se nevztahují body 8.1, 8.2 nebo 8.3, mohou být vybavena palubním diagnostickým systémem. V tomto případě se použijí body 6.5.3 až 6.5.3.6 dodatku 1 k příloze XI.

- B. V příloze VI se tabulka v dodatku 2 s názvem „Křivka teploty okolí v kabině v průběhu 24 hodin pro kalibraci kabiny a pro 24hodinovou zkoušku ztrát způsobených vypařováním“ nahrazuje tímto:

„Křivka teploty okolí v kabině v průběhu 24 hodin pro kalibraci kabiny a pro 24hodinovou zkoušku ztrát způsobených vypařováním“

Čas (hodiny)		Teplota (°C)
Kalibrace	Zkouška	
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. Příloha X se mění takto:

1. Tabulka v bodu 1.8 se nahrazuje tímto:

Typ I	CO (g/km)	THC ⁽³⁾ (g/km)	NO _x (g/km)	THC + NO _x ⁽²⁾ (g/km)	Částice ⁽²⁾ (g/km)
Naměřeno					
s faktorem zhoršení DF					

2. Dosavadní body 1.8.1 až 1.8.5 se označují jako body 1.8.2 až 1.8.6.
3. Dosavadní poznámka pod čarou 4 v bodech 1.8.3.1 až 1.8.3.4 se označuje jako poznámka pod čarou 3. Dosavadní poznámka pod čarou 5 v bodech 1.8.3.5 až 1.8.3.8 se označuje jako poznámka pod čarou 2.

Poznámky pod čarou 4 a 5 se zrušují.

D. Příloha XI se mění takto:

1. (Týká se pouze anglického znění.)
2. (Týká se pouze portugalského znění.)
3. Vkládá se nový bod, který zní:

„2.20. *„Nedostatkem“ se rozumí v případě systémů palubní diagnostiky stav, kdy až dva samostatné díly nebo systémy, které jsou monitorovány, mají dočasné nebo trvalé provozní vlastnosti zhoršující jinak účinné monitorování uvedených dílů nebo systémů palubním diagnostickým systémem nebo nesplňují všechny ostatní podrobné požadavky palubní diagnostiky. Vozidla s takovými nedostatky se smějí schvalovat jako typ, registrovat a prodávat podle bodu 4 této přílohy.“*
4. Bod 3.1.1 se nahrazuje tímto:

„3.1.1. Přístup k palubnímu diagnostickému systému požadovaný pro kontrolu, diagnostiku, servis a opravy vozidla musí být neomezený a normalizovaný. Všechny chybové kódy týkající se emisí musí odpovídat bodu 6.5.3.4 dodatku 1 této přílohy.“
5. Bod 3.2.2.2 se nahrazuje tímto:

„3.2.2.2. Může-li výrobce prokázat správnému orgánu, že odhalení většího procenta výskytu selhání zapalování není ani potom reálné, nebo že selhání zapalování není možné rozlišit od jiných vlivů (například nerovná vozovka, řazení rychlostí, perioda po nastartování motoru atd.), může se systém monitorující selhání zapalování při výskytu takových podmínek z činnosti vyřadit.“
6. Bod 3.3.2 a tabulka se nahrazují tímto:

„3.3.2. Palubní diagnostický systém musí oznámit poruchu konstrukční části nebo systému, který má vztah k emisím, jestliže tato porucha má za následek zvýšení emisí nad mezní hodnoty dané následující tabulkou:

Kategorie	Třída	Referenční hmotnost (RW) (kg)	Hmotnost oxidu uhelnatého		Hmotnost celku uhlovodíků		Hmotnost oxidů dusíku		Hmotnost částic ⁽¹⁾
			(CO) L ₁ (g/km)		(HC) L ₂ (g/km)		(NO _x) L ₃ (g/km)		(PM) L ₄ (g/km)
			benzin	nafta	benzin	nafta	benzin	nafta	nafta
M ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	—	všechny	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⁾ Pro vznětové motory.

⁽²⁾ S výjimkou vozidel, jejichž maximální hmotnost přesahuje 2 500 kg.

⁽³⁾ A ta vozidla kategorie M, která jsou uvedena v poznámce 2.

⁽⁴⁾ Návrh Komise uvedený v čl. 3 odst. 1 této směrnice bude obsahovat mezní hodnoty pro palubní diagnostiku, které budou platit pro vozidla kategorie M₁ a N₁ v roce 2005/6.“

7. Bod 3.3.3.1 se nahrazuje tímto:

„3.3.3.1. snížení účinnosti katalyzátoru s ohledem pouze na emise HC. Výrobci mohou monitorovat buď jen samotný přední katalyzátor, nebo jeho kombinaci s katalyzátorem (katalyzátory) za ním zařazeným. Každý monitorovaný katalyzátor nebo kombinace katalyzátorů se pokládá za chybně fungující, jestliže emise překročí mezní hodnotu HC uvedenou v tabulce v bodu 3.3.2.“

8. Bod 3.3.3.5 se nahrazuje tímto:
„3.3.3.5 pokud nejsou monitorovány jiným způsobem, musí všechny ostatní díly hnacího systému, které mají vztah k emisím a jsou připojeny k počítači, včetně všech příslušných čidel, jimiž se provádějí monitorovací funkce, být monitorovány z hlediska neporušenosti obvodu;“
9. Bod 3.3.4.5 se nahrazuje tímto:
„3.3.4.5 pokud nejsou monitorovány jiným způsobem, musí všechny ostatní konstrukční systémy hnacího systému, které mají vztah k emisím a jsou připojeny k počítači, být monitorovány z hlediska neporušenosti obvodu.“
10. Bod 3.6.1 se nahrazuje tímto:
„3.6.1 Vzdálenost ujetá vozidlem při aktivovaném indikátoru chybné funkce (MI) musí být kdykoliv k dispozici přes sériové rozhraní normalizovaného spojovacího konektoru ⁽²⁾.
⁽²⁾ Tento požadavek lze uplatňovat až od 1. ledna 2003 pro nové typy vozidel s elektronickým vstupem otáček do řídicí jednotky motoru. Platí pro všechny nové typy vozidel uváděných do provozu od 1. ledna 2005.“
11. Bod 3.7.1 se nahrazuje tímto:
„3.7.1 Jestliže již nedochází k selhání zapalování v takové míře, že by mohlo poškodit katalyzátor (jak je uvedeno výrobcem), nebo jestliže provozní podmínky motoru, pokud jde o otáčky a zatížení, se změnily natolik, že míra selhání zapalování již nepoškodí katalyzátor, může být indikátor chybné funkce (MI) přepnut zpět do předchozího režimu aktivace v průběhu prvního jízdního cyklu, při němž byla zjištěna míra selhání zapalování, a může být přepnut do běžného režimu aktivace v následujících jízdních cyklech. Jestliže je indikátor chybné funkce (MI) přepnut zpět do předchozího stavu aktivace, mohou se vymazat odpovídající chybové kódy a uložené údaje o provozních podmínkách motoru při prvním výskytu chyby.“
12. Vkládá se nový bod, který zní:

„4. Požadavky na schvalování typu systémů palubní diagnostiky

- 4.1 Výrobce může požádat správní orgán o schválení typu pro systém palubní diagnostiky, přestože systém má jeden nebo více takových nedostatků, že zvláštní požadavky této přílohy nejsou zcela splněny.
- 4.2 Při posouzení žádosti rozhodne správní orgán, zda splnění požadavků této přílohy není technicky možné nebo zda je nelze rozumně provést.
- Správní orgán posoudí údaje výrobce, v kterých jsou podrobněji uvedeny takové faktory, bez omezení na tento výčet, jako jsou: technická proveditelnost, přípravná lhůta a cykly výroby včetně zavedení nebo výběhu motorů nebo konstrukcí vozidel a zdokonalení programového vybavení počítačů, rozsah, v kterém bude výsledný systém palubní diagnostiky splňovat požadavky této směrnice, a zda výrobce prokázal přiměřenou úroveň úsilí o splnění požadavků této směrnice.
- 4.2.1 Správní orgán nevyhoví žádosti o schválení systému s nedostatky, kterému úplně chybí požadované diagnostické monitorování.
- 4.2.2 Správní orgán nevyhoví žádosti o schválení systému s nedostatky, který nesplňuje mezní hodnoty pro palubní diagnostiku podle bodu 3.3.2.
- 4.3 Při určování pořadí nedostatků se jako první identifikují nedostatky, které se vztahují k bodům 3.3.3.1, 3.3.3.2 a 3.3.3.3 této přílohy u zážehových motorů a k bodům 3.3.4.1, 3.3.4.2 a 3.3.4.3 této přílohy u vznětových motorů.
- 4.4 Před schvalováním typu nebo při něm nejsou přípustné žádné nedostatky týkající se požadavků bodu 6.5 dodatku 1 této přílohy, s výjimkou bodu 6.5.3.4.
- 4.5 *Doba, po kterou jsou nedostatky přípustné*
- 4.5.1. Nedostatek smí trvat po dobu dvou roků od data udělení schválení typu pro typ vozidla, pokud nemůže být dostatečně prokázáno, že k odstranění nedostatku by byly potřebné podstatné změny konstrukce vozidla a prodloužení přípravné lhůty na dobu delší než dva roky. V případě takového prokázání smí nedostatek trvat po dobu nepřesahující tři roky.

- 4.5.2 Výrobce může žádat, aby schvalovací orgán, který udělil původní schválení typu, připustil se zpětnou platností nedostatek, jestliže takový nedostatek byl zjištěn po původním schválení typu. V tomto případě smí nedostatek trvat po dobu dvou roků od data jeho oznámení schvalovacímu orgánu, pokud nemůže být dostatečně prokázáno, že k odstranění nedostatku by byly potřebné podstatné změny konstrukce vozidla a prodloužení přípravné lhůty na dobu delší než dva roky. V případě takového prokázání smí nedostatek trvat po dobu nepřesahující tři roky.
- 4.6 Schvalovací orgán oznámí své rozhodnutí o vyhovění žádosti o schválení systému s nedostatkem všem schvalovacím orgánům v ostatních členských státech podle požadavků článku 4 směrnice 70/156/EHS.“

13. Dodatek 1 se mění takto:

- a) v bodě 1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Je-li vozidlo zkoušeno s namontovaným dílem nebo zařízením, které mají nedostatek, je systém palubní diagnostiky schválen, jestliže se MI aktivoval. Palubní diagnostický systém je schválen také tehdy, jestliže se MI aktivuje při hodnotách nižších, než jsou mezní hodnoty stanovené pro diagnostiku.“

- b) V bodě 2.1 se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— stabilizace vozidla se simulací chybné funkce během stabilizace uvedené v bodu 6.2.1 nebo v bodu 6.2.2“;

- c) Bod 6.3.1.5 se nahrazuje tímto:

„6.3.1.5 Elektrické odpojení systému řídicího odvádění emisí způsobených vypařováním (je-li namontován). Pro tento zvláštní režim poruchy se zkouška typu I nemusí provést.“

- d) V bodě 6.5.1.2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Signály musí být v normalizovaných jednotkách založených na požadavcích bodu 6.5.3. Signály skutečných hodnot musí být zřetelně identifikovatelné a odlišitelné od signálů hodnot udávajících závadu, nebo od signálů nouzového režimu.“

- e) Vkládá se nový bod, který zní:

„6.5.1.5 Od 1. ledna 2003 pro nové typy a od 1. ledna 2005 pro všechny typy vozidel uváděných do provozu musí být k dispozici softwarové kalibrační identifikační číslo přes sériové rozhraní normalizovaného spojovacího konektoru pro přenos dat. Softwarové kalibrační identifikační číslo musí být v normalizovaném formátu.“

- f) Body 6.5.3.1 až 6.5.3.6 se nahrazují tímto:

„6.5.3.1 Pro spojení k přenosu dat mezi palubním počítačem ve vozidle a externím počítačem musí být, při respektování uvedených omezení, použita některá z následujících norem:

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)‘. U informací vztahujících se k emisím se musí použít cyklická redundanční kontrola a tříbytové záhlaví a nesmí být použity mezibytové separátory nebo kontrolní součty.

ISO FDIS 14230 — Part 4 ‚Road Vehicles — Diagnostic Systems — Keyword Protocol 2000‘.

ISO WD 15765-4 ‚Road Vehicles — Diagnostic Systems — Diagnostics on CAN — Part 4: Requirements for emission related systems‘.

6.5.3.2 Zkušební vybavení a diagnostické nástroje, potřebné ke komunikaci se systémy OBD, musí splňovat nebo překračovat funkční požadavky stanovené normou ISO DIS 15031-4 — z června 1998 (SAE J1978 — z února 1998).

6.5.3.3 Základní diagnostická data (uvedená v bodu 6.5.1) a dvousměrné kontrolní informace musí mít formát a jednotky podle normy ISO DIS 15031-5 - z října 1998 (SAE J1979 — ze září 1997) a musí být dostupné s použitím diagnostických nástrojů splňujících požadavky normy ISO DIS 15031-4 — z června 1998 (SAE J1978 — z února 1998).

- 6.5.3.4 Je-li zjištěna chyba, výrobce musí identifikovat tuto chybu použitím vhodného chybového kódu, který odpovídá údajům bodu 6.3 normy ISO DIS 15031-6 - z října 1998 (SAE J2012 — z července 1996), týkajícího se 'Powertrain system diagnostic trouble codes' (chybové kódy P0). Jestliže taková identifikace není možná, může výrobce použít diagnostické kódy poruchy podle bodů 5.3 a 5.6 normy ISO DIS 15031-6 z října 1998 (SAE J2012 — z července 1996) (chybové kódy P1). Chybové kódy musí být plně dostupné pomocí normalizovaného diagnostického zařízení odpovídajícího bodu 6.5.3.2.

Poznámka v bodu 6.3 normy ISO DIS 15031-6 (SAE J2012 — z července 1996) bezprostředně předcházející seznam chybových kódů ve stejném bodě se nepoužije.

- 6.5.3.5 Rozhraní pro propojení vozidla s diagnostickým přístrojem musí být normalizované a musí odpovídat všem požadavkům normy ISO DIS 15031-3 – z prosince 1998 (SAE J1962 — z února 1998). Místo jeho montáže musí být odsouhlaseno schvalovacím orgánem tak, aby bylo snadno dostupné servisnímu personálu, ale chráněno proti náhodnému poškození v běžných podmínkách používání.

- 6.5.3.6 Výrobce musí rovněž zpřístupnit, popřípadě za úhradu, technické informace potřebné k opravám nebo údržbě motorových vozidel, pokud se na tyto informace nevztahují práva duševního vlastnictví nebo nejsou předmětem podstatného, tajného a vhodnou formou identifikovatelného know-how. V takovém případě nesmějí být odepřeny nutné technické informace.

Oprávněný přístup k takovým informacím mají všechny osoby, jejichž profesí je servis nebo údržba, pomoc při poruchách na silnici, kontrola nebo zkoušení vozidel nebo výroba nebo prodej náhradních dílů nebo dodatečně montovaných dílů, diagnostických nástrojů a zkušebního zařízení.“
