

31999L0102

1999.12.28.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 334/43

**A BIZOTTSÁG 1999/102/EK IRÁNYELVE****(1999. december 15.)****a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekről szóló 70/220/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról****(EGT vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a legutóbb a 98/69/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel <sup>(1)</sup> módosított, a gépjárművek kibocsátásai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. március 20-i 70/220/EGK tanácsi irányelv <sup>(2)</sup> és különösen annak 5. cikkére,

mivel:

- (1) A 70/220/EGK irányelv egyike a legutóbb a 98/91/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel <sup>(3)</sup> módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvben <sup>(4)</sup> megállapított típusengedélyezési eljárás szerinti külön irányelveknek.
- (2) A 70/220/EGK irányelv a hatálya alá tartozó gépjárművek kibocsátásának vizsgálatára vonatkozó műszaki előírásokat rögzíti. A legfrissebb tapasztalatok és a korszerű fedélzeti diagnosztikai rendszerek (on-board diagnostic system; OBD-rendszer) gyors fejlődése indokolttá teszi a műszaki előírások ennek megfelelő módosítását a 98/69/EK irányelvben meghatározott időpontoktól kezdődő hatállyal.
- (3) Tisztázni kell ezen irányelv OBD-rendszerre vonatkozó követelményei alkalmazásának kezdő időpontját az új típusok, valamint valamennyi típusú, M<sub>1</sub> kategóriájú, sűrítéssel gyújtású motorral felszerelt, 2 500 kg-ot meghaladó legnagyobb össztömegű gépjármű, továbbá a II. és III. osztályba tartozó N<sub>1</sub> kategóriájú gépjárművek esetében.
- (4) Célszerű tisztázni azokat az OBD-rendszerre vonatkozó követelményeket, amelyek az illetéktelen beavatkozás megelőzésére, bizonyos üzemi körülmények között a gyújtáskihagyás ellenőrzésének kiiktatására, a zavarjelző által a vezetőnek kijelzett üzemzavar alatt a járművel megtehtet út tárolására, az OBD-rendszer kétirányú logikai vezérlést biztosító képességére, az ISO 15031-6 szerinti P1 és P0 hibakódkészletek használatára, a diagnosztikai csatlakozóra és az OBD küszöbhatárértékek két decimális hellyel való kifejezésére vonatkoznak. Felülvizsgált rendelkezések meghozatala szükséges a gyújtáskihagyás folyamatos

ellenőrzésére olyan feltételek között, amelyek a katalizátort károsíthatják, a hamis hibakijelzések lehetőségének csökkentése érdekében és a katalizátortérfogat részleges megfigyelési lehetőségének bevezetésére, valamint a fokozott, a fedélzetről a fedélzeten kívülre irányuló, a területi irányító hálózat (controller area network, CAN) által nyújtott kommunikációs kapcsolat használatára.

- (5) Célszerű olyan OBD-rendszerekkel ellátott gépjárművek típusjóváhagyását engedélyezni, amelyeknél a típusjóváhagyás során vagy azt megelőzően korlátozott számú kisebb hiányosság lép fel, vagy ezeket a már üzemelő járműnél észlelik. A jóváhagyó hatóság kibocsáthat egy típusjóváhagyási bizonyítványra vonatkozó kiterjesztést már típusjóváhagyással rendelkező járművekre olyan esetekben, amikor az üzemelő jármű OBD-rendszerében később hibákat találnak. Ilyen kiterjesztés nem adható ki az ellenőrzési képesség teljes hiánya esetén. Meg kell határozni azt az időtartamot, amelyen belül a hatóság által engedélyezett hibákat a későbbiekben gyártott járműveken ki kell javítani.
- (6) Az ezen irányelvben foglalt intézkedések összhangban vannak a 70/156/EGK irányelv által létrehozott, a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítással foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

**1. cikk**

A 70/220/EGK irányelv I., VI., X. és XI. melléklete ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

**2. cikk**

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 1999. december 31-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal hazai joguknak azokat a legfontosabb előírásait, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

<sup>(1)</sup> HL L 350., 1998.12.28., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 76., 1970.4.6., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 11., 1999.1.16., 25. o.

<sup>(4)</sup> HL L 42, 1970.2.23., 1. o.

*3. cikk*

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

*4. cikk*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1999. december 15-én.

*a Bizottság részéről*

Erkki LIIKANEN

*a Bizottság tagja*

---

## MELLÉKLET

## A 70/220/EGK IRÁNYELV I., VI., X. ÉS XI. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSAI

A. Az I. melléklet az alábbiak szerint módosul:

1. Az 5.1.4.1. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„5.1.4.1. Minden olyan gépjárműnek, amely egy, a szennyezőanyag-kibocsátás ellenőrzésére szolgáló számítógéppel van ellátva, olyan tulajdonságokkal kell rendelkeznie, amelyek meggátolják az átalakítást, kivéve ha azt a gyártó engedélyezi. A gyártó akkor engedélyezheti az átalakításokat, ha azokat a jármű diagnosztizálása, karbantartása, ellenőrzése, utólagos felszerelése vagy javítása szükségessé teszi. Az újraprogramozható számítógépkódoknak vagy üzemi paramétereknek illetéktelen beavatkozásokkal szemben ellenállóknak kell lenniük, és legalább olyan szintű védelmet kell nyújtaniuk, mint amelyet az 1998 októberében kiadott ISO DIS 15031-7 (1996 októberében kiadott SAE J2186) szabvány előír, feltéve hogy a biztonsági csere a XI. melléklet 1. függelékének 6.5. pontjában előírtaknak megfelelően, jegyzőkönyvek és diagnosztikai csatlakozó használatával történik. Minden kivehető kalibráló memóriacsipet tokozva, leplombált tartóban kell elhelyezni vagy elektronikus algoritmusokkal kell védeni, és amelyet csak speciális eszközök és különleges eljárások alkalmazásával lehet cserélni.”

2. Az 5.1.4.5. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„5.1.4.5. Programozható számítógép-kódrendszereket (pl. elektronikusan törölhető, programozható, csak olvasható memóriát, EEPROM) használó gyártóknak meg kell akadályozniuk az illetéktelen újraprogramozást. A gyártóknak fejlett stratégiákat kell beépíteniük az illetéktelen beavatkozás elleni védelemre, és olyan írásvédelmi tulajdonságokat, amelyek egy, a gyártó által fenntartott, külső számítógéphez való elektronikus hozzáférést igényelnek. A megfelelő szintű illetéktelen beavatkozás elleni védelmet nyújtó módszereket a hatóság hagyja jóvá.”

3. A 8.1., 8.2., 8.3. és 8.4. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„8.1. **Külső gyújtású motorral felszerelt gépjárművek**

2000. január 1-jétől az új típusú és 2001. január 1-jétől valamennyi típusú,  $M_1$  kategóriájú gépjárművet, kivéve azokat, amelyek legnagyobb össztömege meghaladja a 2 500 kg-ot, továbbá az  $N_1$  kategória I. osztályába tartozó gépjárműveket a szennyezőanyag-kibocsátás ellenőrzésére szolgáló fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszerrel kell felszerelni, a XI. mellékletnek megfelelően.

2000. január 1-jétől az új típusú és 2001. január 1-jétől valamennyi típusú, az  $N_1$  kategória II. és III. osztályába tartozó gépjárművet és a 2 500 kg-ot meghaladó legnagyobb tömegű  $M_1$  kategóriájú gépjárműveket a szennyezőanyag-kibocsátás ellenőrzésére szolgáló fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszerrel kell felszerelni, a XI. mellékletnek megfelelően.

8.2. **Sűrítéssel gyújtású motorral ellátott gépjárművek**

Az  $M_1$  kategóriájú gépjárműveket

- a járművezetőt is beleértve hatnál több utas szállítására tervezett gépjárművek, és
- a 2 500 kg-ot meghaladó legnagyobb össztömegű gépjárművek kivételével,

új típusok esetében 2003. január 1-jétől és valamennyi típusnál 2004. január 1-jétől a szennyezőanyag-kibocsátás ellenőrzésére szolgáló fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszerrel kell felszerelni, a XI. mellékletnek megfelelően.

Ha ez előtt az időpont előtt üzembe helyezett, sűrítéssel gyújtású motorral ellátott új típusú gépjárműveket OBD-rendszerrel szerelnék fel, a XI. melléklet 1. függelékének 6.5.3-6.5.3.6. pontját kell alkalmazni.

8.3. **A 8.2. pont alól kivételt képező, sűrítéssel gyújtású motorral felszerelt járművek**

2005. január 1-jétől az új típusú és 2006. január 1-jétől valamennyi típusú, a 8.2. pontban kivételként említett  $M_1$  kategóriájú gépjárművet, kivéve azokat a sűrítéssel gyújtású motorral felszerelt gépjárműveket, amelyek legnagyobb össztömege meghaladja a 2 500 kg-ot, továbbá az  $N_1$  kategória I. osztályába tartozó gépjárműveket a szennyezőanyag-kibocsátás ellenőrzésére szolgáló fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszerrel kell felszerelni, a XI. mellékletnek megfelelően.

2006. január 1-jétől az új típusú és 2007. január 1-jétől valamennyi típusú, az  $N_1$  kategória II. és III. osztályába tartozó, sűrítéssel gyújtású motorral ellátott gépjárművet és a 2 500 kg-ot meghaladó legnagyobb össztömegű  $M_1$  kategóriájú, sűrítéssel gyújtású motorral ellátott gépjárműveket a szennyezőanyag-kibocsátás ellenőrzésére szolgáló fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszerrel kell felszerelni, a XI. mellékletnek megfelelően.

Ha az e pontban meghatározott időpont előtt forgalomba helyezett, sűrítéssel gyújtású motorral felszerelt gépjárműveket OBD-rendszerrel szerelnek fel, a XI. melléklet 1. függelékének 6.5.3-6.5.3.6. pontjában foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.

#### 8.4. Egyéb kategóriájú járművek

Egyéb kategóriájú gépjárműveket vagy a 8.1., 8.2., vagy 8.3. pontban nem említett M<sub>1</sub> és N<sub>1</sub> kategóriájú gépjárműveket is fel lehet szerelni OBD-rendszerrel. Ebben az esetben a XI. melléklet 1. függelékének 6.5.3-6.5.3.6. pontját kell alkalmazni.”

- B. A VI. melléklet 2. függelékében megadott „a környezeti hőmérséklet 24 órás alakulása a fülke kalibrálásához és a 24 órás szennyezőanyag-kibocsátási vizsgálathoz” című táblázat helyébe a következő táblázat kerül:

#### „A környezeti hőmérséklet 24 órás alakulása a fülke kalibrálásához és a 24 órás szennyezőanyag-kibocsátási vizsgálathoz

| Idő<br>(óra) | Hőmérséklet<br>( °C) |           |
|--------------|----------------------|-----------|
|              | kalibrálás           | vizsgálat |
| 13           |                      | 0/24      |
| 14           |                      | 1         |
| 15           |                      | 2         |
| 16           |                      | 3         |
| 17           |                      | 4         |
| 18           |                      | 5         |
| 19           |                      | 6         |
| 20           |                      | 7         |
| 21           |                      | 8         |
| 22           |                      | 9         |
| 23           |                      | 10        |
| 24/0         |                      | 11        |
| 1            |                      | 12        |
| 2            |                      | 13        |
| 3            |                      | 14        |
| 4            |                      | 15        |
| 5            |                      | 16        |
| 6            |                      | 17        |
| 7            |                      | 18        |
| 8            |                      | 19        |
| 9            |                      | 20        |
| 10           |                      | 21        |
| 11           |                      | 22        |
| 12           |                      | 23        |

- C. A X. melléklet a következőképpen módosul:

1. Az 1.8. pontban megadott táblázat helyébe a következő táblázat kerül:

| „I.típus           | CO<br>(g/km) | THC <sup>(3)</sup><br>(g/km) | NO <sub>x</sub><br>(g/km) | THC + NO <sub>x</sub> <sup>(2)</sup><br>(g/km) | Részecskék <sup>(2)</sup><br>(g/km) |
|--------------------|--------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Mért               |              |                              |                           |                                                |                                     |
|                    |              |                              |                           |                                                |                                     |
|                    |              |                              |                           |                                                |                                     |
| Romlási tényezővel |              |                              |                           |                                                |                                     |
|                    |              |                              |                           |                                                |                                     |
|                    |              |                              |                           |                                                | ”                                   |

2. Az 1.8.1-1.8.5. pont számozása 1.8.2-1.8.6-ra változik.
3. Az 1.8.3.1-1.8.3.4. pont 4. lábjegyzetének számozása 3. lábjegyzetre változik. Az 1.8.3.5-1.8.3.8. pont 5. lábjegyzetének számozása 2. lábjegyzetre változik.
- A 4. és 5. lábjegyzetet el kell hagyni.

D. A XI. melléklet a következőképpen módosul:

1. Az angol változatban a szöveg az alábbi 2.19. ponttal egészül ki:

„2.19. *Javítási információ:* mindaz az információ, amely a gépjármű diagnosztizálásához, karbantartásához, ellenőrzéséhez, időszakos felülvizsgálatához vagy javításához szükséges, és amelyet a gyártó az általa felhatalmazott márkakereskedők vagy javítóműhelyek rendelkezésére bocsát. Szükség esetén ezen információk magukban foglalják a szervizkönyveket, műszaki kézikönyveket, a diagnosztikai információkat (pl. legnagyobb és legkisebb elméleti értékeket a mérésekhez), a kapcsolási rajzokat, a járműtípusra érvényes szoftverkalibrálási azonosító számot, egyedi és különleges esetekre vonatkozó utasításokat, az eszközökre és felszerelésekre vonatkozó információkat, az adatrögzítési információkat és a kétirányú ellenőrzési és vizsgálati adatokat. A gyártó nem köteles kiadni azokat az információkat, amelyek szellemi tulajdonjogi védelem alá tartoznak vagy amelyek a gyártó és/vagy az eredeti berendezést gyártó cég különleges know-how-jának tárgyát képezik; ebben az esetben a szükséges műszaki információ tisztességtelen módon nem tartható vissza.”

2. Ez a pont csak a portugál változatra vonatkozik.

3. Egy 2.20. pont kerül beillesztésre az alábbiak szerint:

„2.20. *Hiányosság:* a jármű OBD-rendszere szempontjából olyan időleges vagy tartós üzemi jellemzővel rendelkező, folyamatosan ellenőrzött, legfeljebb két önálló szerkezeti elem vagy rendszer, amely hátrányosan befolyásolja az elemek vagy rendszerek egyébként hatékony, OBD-rendszer általi ellenőrzését, vagy nem teljesíti az OBD-rendszerre vonatkozó összes egyéb részletezett követelményt. Az ilyen hiányosságokat mutató gépjárművek típusjóváahagyása, nyilvántartásba vétele és értékesítése e melléklet 4. pontjában foglalt követelményeknek megfelelően történhet.”

4. A 3.1.1. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„3.1.1. Akadálytalan és szabványos hozzáférést kell biztosítani az OBD-rendszerhez a gépjármű ellenőrzése, diagnosztizálása, karbantartása vagy javítása céljából. Az összes, a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos hibakódnak összhangban kell állnia e melléklet 1. függelékének 6.5.3.4. pontjával.”

5. A 3.2.2.2. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„3.2.2.2. Ha a gyártó a hatóság előtt bizonyítani tudja, hogy a nagyobb gyújtáskihagyási százalékarány észlelése még nem valószínűsíthető meg vagy, hogy a gyújtáskihagyás nem különböztethető meg más hatásoktól (pl. rossz út, sebességváltás a motor indítása után, stb.), ilyen körülmények fennállása esetén a gyújtáskihagyás-ellenőrző rendszer kiiktatható.”

6. A 3.3.2. pont és a táblázat helyébe a következő rendelkezés lép:

„3.3.2. Az OBD-rendszernek jeleznie kell egy, a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatban álló alkatrész vagy rendszer hibáját, ha ez a hiba az alábbi táblázatban feltüntetett határértékeket meghaladó szennyezőanyag-kibocsátást okoz:

| Kategória                                    | Osztály | Referenciatömeg<br>(RW)<br>(kg) | Szénmonoxid-tömeg                |            | Az összes szénhidrogén<br>tömege  |            | Nitrogénoxid-tömeg                             |            | Részecskék<br>tömege <sup>(1)</sup> |
|----------------------------------------------|---------|---------------------------------|----------------------------------|------------|-----------------------------------|------------|------------------------------------------------|------------|-------------------------------------|
|                                              |         |                                 | (CO)<br>L <sub>1</sub><br>(g/km) |            | (THC)<br>L <sub>2</sub><br>(g/km) |            | (NO <sub>x</sub> )<br>L <sub>3</sub><br>(g/km) |            | (PM)<br>L <sub>4</sub><br>(g/km)    |
|                                              |         |                                 | Benzinüzemű                      | Dízelüzemű | Benzinüzemű                       | Dízelüzemű | Benzinüzemű                                    | Dízelüzemű | Dízelüzemű                          |
| M <sup>(2)</sup> <sup>(4)</sup>              | –       | mindegyik                       | 3,20                             | 3,20       | 0,40                              | 0,40       | 0,60                                           | 1,20       | 0,18                                |
| N <sub>1</sub> <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup> | 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                                |

<sup>(1)</sup> Sűrítéssel gyújtású motorokra vonatkozóan.

<sup>(2)</sup> Kivéve a 2 500 kg-ot meghaladó legnagyobb össztömegű járműveket.

<sup>(3)</sup> És a 2. megjegyzésben említett M kategóriájú járművek.

<sup>(4)</sup> Az irányelv 3. cikke (1) bekezdésében említett biztonsági javaslat tartalmazni fogja az M<sub>1</sub> és N<sub>1</sub> típusú járművek 2005/6-ra érvényes OBD-határértékeit.”

7. A 3.3.3.1. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„3.3.3.1. A katalizátor hatékonysága csak a szénhidrogén-kibocsátás szempontjából csökkenthető. A gyártó megteheti, hogy csak az elől található katalizátort ellenőrzi folyamatosan, vagy együtt ellenőrzi azt az áramlás irányában következő katalizátorral (katalizátorokkal). Minden ellenőrzött katalizátort vagy katalizátorrendszert meghibásodottnak kell tekinteni, ha a szennyezőanyag-kibocsátás meghaladja a 3.3.2. pontban megadott szénhidrogén-határértéket.”

8. A 3.3.3.5. pont helyébe a következő rendelkezés lép:
- „3.3.3.5. Ha más módon nem ellenőrzik, minden egyéb, a szennyezőanyag-kibocsátást befolyásoló, számítógéphez kapcsolt erőátviteli elemnél, beleértve bármely érzékelőt, amely lehetővé teszi az ellenőrzési funkciók végrehajtását, folyamatosan figyelni kell az áramkör szakadásmentességét.”
9. A 3.3.4.5. pont helyébe a következő rendelkezés lép:
- „3.3.4.5. Ha más módon nem ellenőrzik, minden más, a szennyezőanyag-kibocsátást befolyásoló, számítógéphez kapcsolt erőátviteli elemnél folyamatosan figyelni kell az áramkör szakadásmentességét.”
10. A 3.6.1. pont helyébe a következő rendelkezés lép:
- „3.6.1. A gépjármű által a zavarjelző aktív állapota alatt megtett távolságnak bármely időpontban rendelkezésre kell állnia a szabványos csatlakozó soros portján <sup>(1)</sup>.”
- <sup>(1)</sup> Ezt a követelményt csak 2003. január 1-jétől kell alkalmazni olyan új típusú járművekre, amelyeknél a motorvezérlő rendszer elektronikus sebesség-bemenőjelet kap. Minden 2005. január 1-je után üzembe helyezett új típusú járműre alkalmazni kell.”
11. A 3.7.1. pont helyébe a következő rendelkezés lép:
- „3.7.1. Ha már nem lépnek fel olyan arányban gyújtáskihagyások, amelyek a gyártó szerint a katalizátor károsodását okozhatják, vagy ha a motor a fordulatszám- és terhelési viszonyok olyan változását követően működik, amelyeknél a gyújtáskihagyások aránya már nem károsítja a katalizátort, a zavarjelző visszakapcsolható az előző aktivált állapotba az első olyan menetciklus alatt, amelynek során a gyújtáskihagyási arány észlelése megtörtént, és a normális aktivált üzemmódba kapcsolható a további menetciklusok során. Ha a zavarjelző visszakapcsolt az előző aktivált állapotba, a megfelelő hibakódok és tárolt »állókép« feltételek törölhetők.”
12. A 4. pont kerül beillesztésre az alábbiak szerint:

„4. **A fedélzeti diagnosztikai rendszerek típusjóváhagyásával kapcsolatos követelmények**

- 4.1. A gyártó akkor is kérheti a hatóságtól egy OBD-rendszer típusjóváhagyásának elfogadását, ha a rendszer egy vagy több olyan hiányosságot mutat, amelyek miatt nem teljesülnek maradéktalanul e melléklet különös követelményei.
- 4.2. A kérelem elbírálása során a hatóság határoz arról, hogy az e melléklet követelményeinek való megfelelést megvalósíthatatlannak vagy ésszerűtlennek kell-e tekinteni.

A hatóság tekintetbe veszi a gyártó által megadott azon az adatokat, amelyek többek között, de nem kizárólagosan olyan tényezőket részleteznek, mint a műszaki megvalósíthatóság, a bevezetési idő és a gyártási ciklus, beleértve a motor- vagy járműkonstrukciók bevezetését vagy megszüntetését és a számítógépek programozott korszerűsítését is, annak megállapítására, hogy az eredményül kapott OBD-rendszer mennyire tud megfelelni az e mellékletben foglalt követelményeknek, továbbá hogy a gyártó elfogadható mértékű erőfeszítéseket tett-e az e melléklet követelményeinek való megfelelés érdekében.

- 4.2.1. A hatóság nem fogad el olyan hiányosságra vonatkozó kérelmet, amely egy előírt diagnosztikai ellenőrzés teljes hiányát tartalmazza.
- 4.2.2. A hatóság nem fogad el olyan hiányosságra vonatkozó kérelmet, amely nem veszi figyelembe a 3.3.2. pontban meghatározott OBD-határértékeket.
- 4.3. A hiányosságok azonosítási sorrendjének megállapításánál a külső gyújtású motorok esetében e melléklet 3.3.3.1., 3.3.3.2. és 3.3.3.3. pontjával, a sűrítéssel gyújtású motorok esetében e melléklet 3.3.4.1., 3.3.4.2. és 3.3.4.3. pontjával kapcsolatos hiányosságokat kell először azonosítani.
- 4.4. A típusjóváhagyás során vagy azt megelőzően nem hagyható jóvá hiányosság e melléklet 1. függelékének 6.5. pontjában foglalt követelmények tekintetében, kivéve a 6.5.3.4. pontot.
- 4.5. *A hiányosság időtartama*
- 4.5.1. Egy hiányosság a gépjárműtípus típusjóváhagyását követően két évig tartható fenn, kivéve ha hitelt érdemlően igazolható, hogy alapvető járműhardver-módosítás és két évet meghaladó további bevezetési idő szükséges a hiányosság kiküszöböléséhez. Ebben az esetben a hiányosság három évet meg nem haladó ideig tartható fenn.

- 4.5.2. A gyártó kérheti az eredeti típusjóváahagyást megadó hatóságot egy hiányosság visszamenőleges elfogadására, ha e hiányosság az eredeti típusjóváahagyás után derült ki. Ebben az esetben a hiányosság a jóváahagyó hatóság értesítésének időpontját követően két évig tartható fenn, hacsak nem igazolható hitel érdemlően, hogy alapvető járműhardver-módosítás és két évet meghaladó további bevezetési idő szükséges a hiányosság kiküszöböléséhez. Ebben az esetben a hiányosság három évet meg nem haladó ideig tartható fenn.

- 4.6. A hatóság a többi tagállam valamennyi hatóságával közli a hiányosságra vonatkozó kérelem elfogadásáról hozott határozatát a 70/156/EGK irányelv 4. cikke követelményeinek megfelelően.

13. Az 1. függelék az alábbiak szerint módosul:

- a) Az 1. pont harmadik bekezdésének helyébe a következő rendelkezés lép:

„A hibás alkatrészrel vagy berendezéssel felszerelt jármű vizsgálata esetén az OBD-rendszer akkor hagyható jóvá, ha a zavarjelző aktiválódik. Az OBD-rendszer akkor is jóváhagyható, ha a zavarjelző az OBD-határértékek alatt aktiválódik.”

- b) A 2.1. pont második franciabekezdésének helyébe a következő rendelkezés lép:

„– a szimulált üzemzavarral rendelkező jármű előkezelése a 6.2.1. vagy 6.2.2. pontban meghatározott előkezelő folyamattal.”

- c) A 6.3.1.5. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„6.3.1.5. A párolgási emissziót csökkentő berendezés szabályozó egysége (ha van ilyen) villamos kapcsolatának megszakadása. Ennél a speciális hibaüzemmódnál nem kell elvégezni az I. típusú vizsgálatot.”

- d) A 6.5.1.2. pont második bekezdésének helyébe a következő rendelkezés lép:

„A jeleket szabványos egységekben kell szolgáltatni a 6.5.3. pontban meghatározottak alapján. A tényleges jeleknek a hibaértékektől vagy a kényszerműködés üzemmódjának jeleitől jól megkülönböztethetőnek kell lenniük.”

- e) A szöveg a következő 6.5.1.5. ponttal egészül ki:

„6.5.1.5. 2003. január 1-jétől az új típusokra és 2005. január 1-jétől minden forgalomba helyezett típusra a szoftver-kalibrációs azonosítási számnak kell elérhetőnek lennie a szabványos adatátviteli csatlakozó soros kimenetén keresztül. A szoftverkalibrációs azonosítási számot szabványos formátumban kell megadni.”

- f) A 6.5.3.1 – 6.5.3.6. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„6.5.3.1. A fedélzetről a fedélzeten kívülre irányuló kommunikációs kapcsolathoz az alábbi szabványok valamelyikét kell használni, a megadott korlátozások figyelembevételével:

ISO 9141-2 »Közúti gépjárművek – Diagnosztikai rendszerek – CARB-követelmények digitális információk cseréjére«;

ISO FDIS 11519-4 »Közúti gépjárművek – Kis sebességű soros adatátvitel – 4. rész: B osztályú kommunikációs csatlakozási felület (SAE J1850)«. A szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos üzeneteknek a ciklikus redundanciaellenőrzést és a hárombájtos fejlécet kell használniuk, és nem használhatnak bájton belüli elválasztást és ellenőrző összegeket.

ISO FDIS 14230 – 4. rész »Közúti gépjárművek – Diagnosztikai rendszerek – Kulcsszó protokoll 2000«.

ISO WD 15765-4 »Közúti gépjárművek – Diagnosztikai rendszerek, diagnosztika a területi irányító hálózaton (CAN) – 4. rész: a szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos rendszerekre vonatkozó követelmények«.

- 6.5.3.2. Az OBD-rendszerrel való kommunikációhoz szükséges vizsgálati berendezéseknek és diagnosztikai eszközöknek el kell érniük vagy felül kell múlniuk az 1998. júniusában kiadott ISO DIS 15031-4 (az 1998 februárjában kiadott SAE J1978) szabványban megadott működési előírásokat.

- 6.5.3.3. A (6.5.1. pont szerinti) alapvető diagnosztikai adatokat és a kétirányú ellenőrzési információkat az 1998 októberében kiadott ISO DIS 15031-5 (az 1997 szeptemberében kiadott SAE J1979) szabványban leírt formátumban és mértékegységekben kell szolgáltatni, és ezeknek az 1998 júniusában kiadott ISO DIS 15031-4 (az 1998 februárjában kiadott SAE J1978) szabvány követelményeit kielégítő diagnosztikai eszköz segítségével kell hozzáférhetőnek lenniük.

- 6.5.3.4. Egy meghibásodás regisztrálása esetén a gyártónak a meghibásodást egy olyan hibakód használatával kell azonosítania, amely megegyezik az »Erőátviteli rendszer diagnosztikai hibakódok« tárgyú, 1998 októberében kiadott ISO DIS 15031-6 (1996 júliusában kiadott SAE J 2012) szabvány 6.3. pontjában megadottakkal (P0 hibakódok). Ha ez az azonosítás nem lehetséges, a gyártó használhatja az 1998 októberében kiadott ISO DIS 15031-6 (1996 júliusában kiadott SAE J2012) (P1 hibakódok) szabvány 5.3. és 5.6. pontjának megfelelő diagnosztikai hibakódokat. A hibakódoknak teljes mértékben hozzáférhetőnek kell lenniük a 6.5.3.2. pont előírásainak megfelelő szabványos diagnosztikai berendezésekkel.

Az ISO DIS 15031-6 (1996 júliusában kiadott SAE J 2012) szabvány 6.3. pontjában a hibakódok jegyzékét közvetlenül megelőző megjegyzés nem érvényes.

- 6.5.3.5. A jármű és a diagnosztikai vizsgálóműszer közötti csatlakozási felületnek (interface) szabványosnak kell lennie, és teljesítenie kell az 1998 decemberében kiadott ISO DIS 15031-3 (az 1998 februárjában kiadott SAE J1962) szabvány valamennyi követelményét. A berendezés elhelyezésével kapcsolatban a jóváhagyó hatósággal kell megállapodni, hogy a szolgálati személyzet számára jól hozzáférhető legyen, de a rendes használati körülmények között védve legyen az esetleges sérülésektől.

- 6.5.3.6. A gyártónak ugyancsak hozzáférhetővé kell tennie, amennyiben szükséges, ellenérték fejében a gépjárművek javításához vagy karbantartásához szükséges műszaki információkat, hacsak ezek az információk nem tartoznak szellemi tulajdonjogi védelem alá, vagy nem képezik megfelelő formában megjelölt fontos, titkos know-how tárgyát; ilyen esetben a szükséges műszaki információ tisztességtelen módon nem tartható vissza.

Ilyen információkhoz minden olyan személy jogosult hozzájutni, aki hivatásszerűen foglalkozik szervizeléssel vagy javítással, országúti mentéssel, gépjárművek ellenőrzésével vagy vizsgálatával, illetve utólag beszerelhető alkatrészek, diagnosztikai készülékek és vizsgálóberendezések gyártásával vagy értékesítésével.”

---