

31999L0102

28.12.1999.

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

L 334/43

KOMISIJAS DIREKTĪVA 1999/102/EK**(1999. gada 15. decembris),****ar kuru tehnikas attīstībai pielāgo padomes Direktīvu 70/220/EEK attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, ko rada emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes 1970. gada 20. marta Direktīvu 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, ko rada emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem ⁽¹⁾, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/69/EEK ⁽²⁾, un jo īpaši tās 5. pantu,

tā kā:

- (1) Direktīva 70/220/EEK ir viena no atsevišķām direktīvām tipa apstiprināšanas procedūrā, kas noteikta ar Padomes 1970. gada 6. februāra Direktīvu 70/156/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu ⁽³⁾, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/91/EEK ⁽⁴⁾.
- (2) Direktīva 70/220/EEK nosaka specifikācijas mehānisko transportlīdzekļu radīto emisiju testēšanai savā jomā. Ņemot vērā jaunāko pieredzi un straujo transportlīdzekļu iebūvētu diagnostikas sistēmu (OBD) attīstību, attiecīgi jāpielāgo šīs specifikācijas, piemērojot tās no Direktīvā 98/69/EEK noteiktajiem datumiem.
- (3) Jāprecizē šīs direktīvas OBD prasību piemērošanas datumi jauniem tipiem un visiem M₁ kategorijas transportlīdzekļu tipiem, kas aprīkoti ar kompresijaizdedzes dzinējiem un kuru maksimālā masa pārsniedz 2 500 kg, un N₁ kategorijas II un III klases transportlīdzekļiem.
- (4) Jāprecizē OBD prasības attiecībā uz aizsardzību pret nevēlamām izmaiņām, dzinēja aizdedzes izlaidumu kontroles atslēgšanu noteiktos darbības apstākļos, transportlīdzekļa nobrauktā attāluma saglabāšanu darbības traucējumu laikā, indikatoram uzrādīt vadītājam darbības traucējumus, OBD sistēmas spēju veikt divvirzienu loģisko kontroli, ISO 15031-6 noteikto P1 un P0 kļūdas kodu komplektu izmantošanu, diagnostikas savienojumu, un jāizsaka OBD

sliekšņa robežlielumi ar simtdaļas precizitāti. Jāizveido pārskatīti noteikumi aizdedzes izlaidumu kontrolei apstākļos, kas var izraisīt katalizatora bojājumus, lai samazinātu nepareizu kļūdas indikāciju risku un ieviestu iespēju veikt daļēju katalizatora tilpuma kontroli un izmantot paplašinātu sakaru saslēgumu starp transportlīdzekli un punktu ārpus tā, ko nodrošina kontrollera apgabala tīkls (CAN).

- (5) Jāļauj saņemt tipa apstiprinājumu transportlīdzekļiem, kuru OBD sistēmām piemīt ierobežots trūkumu skaits, kas var parādīties tipa apstiprināšanas laikā vai pirms tās vai var atklāties, kad transportlīdzekļi jau ir ekspluatācijā. Tipa apstiprināšanas iestāde var arī izdot tipa apstiprinājuma apliecības pagarinājumu transportlīdzekļiem, kuru tips jau ir apstiprināts, gadījumos, kad vēlāk ekspluatācijā esošiem transportlīdzekļiem atklāj trūkumus OBD sistēmā. Šādus pagarinājumus nepiešķir, ja OBD sistēma pavisam nefunkcionē. Jānosaka laika periods, kādā vēlāk ražotiem transportlīdzekļiem jāizlabo tipa apstiprināšanas iestādes noteiktie trūkumi.
- (6) Šajā direktīvā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Direktīvu 70/156/EEK izveidotā Komiteja pielāgošanai tehnikas attīstībai,

IR PIENĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvas 70/220/EEK I, VI, X un XI pielikumu groza saskaņā ar šīs direktīvas pielikumu.

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai vēlākais līdz 1999. gada 31. decembrim nodrošinātu atbilstību šai direktīvai. Par to dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem minētos aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

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

3. pants

Šī direktīva stājas spēkā trešajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 1999. gada 15. decembrī

Komisijas vārdā —
Komisijas loceklis
Erkki LIIKANEN

PIELIKUMS

DIREKTĪVAS 70/220/EEK I, VI, X UN XI PIELIKUMA GROZĪJUMI

A. Šādi groza I pielikumu.

1. Pielikuma 5.1.4.1. iedaļu aizstāj ar šādu iedaļu:

“5.1.4.1. Katram transportlīdzeklim ar emisijas kontroles datoru ir jābūt īpašībām, kas neļauj izdarīt ražotāja neapstiprinātas izmaiņas. Ražotājs atļauj izdarīt izmaiņas, ja šīs izmaiņas ir nepieciešamas transportlīdzekļa diagnozei, apkopei, uzlabošanai vai remontam. Visiem datoru kodiem vai darbības parametriem, ko iespējams pārprogrammēt, jābūt aizsargātiem pret nevēlamām izmaiņām, un tiem jānodrošina vismaz tāda līmeņa aizsardzība, kā paredz ISO DIS 15031-7, kas datēts ar 1988. gada oktobri (SAE J2186, datēts ar 1996. gada oktobri), ar noteikumu, ka drošības informācijas apmaiņu veic, izmantojot protokolus un diagnostikas savienojumu atbilstīgi XI pielikuma 1. papildinājuma 6.5. iedaļai. Jebkuriem noņemamiem kalibrēšanas atmiņas čipiem ir jābūt iespraustiem, ietvertiem aizplombētā tvertnē vai aizsargātiem ar elektroniskiem algoritmiem, un tie nedrīkst būt nomaināmi, ja neizmanto speciālus darbarīkus un procedūras.”

2. Pielikuma 5.1.4.5. iedaļu aizstāj ar šādu iedaļu:

“5.1.4.5. Ražotājiem, kas izmanto programmējamā datora kodu sistēmas (piemēram, elektriski pārprogrammējamā lasāmatmiņas iekārtas ar dzēšanu, EEPROM), ir jānovērš neatļauta pārprogrammēšana. Ražotājiem jāietver pastiprinātas stratēģijas aizsardzībai pret nevēlamām izmaiņām un ieraksta aizsardzības īpašības, kam nepieciešama elektroniska piekļuve ražotāja uzturētam datoram ārpus uzņēmuma. Metodes, kas ļauj sasniegt pietiekamu līmeni aizsardzībai pret nevēlamām izmaiņām, apstiprina iestāde.”

3. Pielikuma 8.1., 8.2., 8.3. un 8.4. iedaļu aizstāj ar šādām iedaļām:

“8.1. Transportlīdzekļi ar dzirksteļzieddes motoriem

No 2000. gada 1. janvāra jauni tipi un no 2001. gada 1. janvāra visi tipi M₁ kategorijas transportlīdzekļiem — izņemot transportlīdzekļus, kuru maksimālā masa pārsniedz 2 500 kg — un N₁ kategorijas I klases transportlīdzekļiem jāaprīko ar iebūvētu diagnostikas (OBD) emisiju kontroles sistēmu saskaņā ar XI pielikumu.

No 2001. gada 1. janvāra jauni tipi un no 2002. gada 1. janvāra visi tipi N₁ kategorijas II un III klases transportlīdzekļiem un M₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kuru maksimālā masa pārsniedz 2 500 kg, jāaprīko ar OBD emisiju kontroles sistēmu saskaņā ar XI pielikumu.

8.2. Transportlīdzekļi ar kompresijaizdedzes motoriem

M₁ kategorijas transportlīdzekļi, izņemot:

— transportlīdzekļus, kas paredzēti vairāk nekā sešu pasažieru pārvadāšanai, ieskaitot transportlīdzekļa vadītāju,

— transportlīdzekļus, kuru maksimālā masa pārsniedz 2 500 kg,

no 2003. gada 1. janvāra attiecībā uz jauniem tipiem un no 2004. gada 1. janvāra attiecībā uz visiem tipiem ir jāaprīko ar iebūvētu diagnostikas (OBD) sistēmu emisijas kontrolei saskaņā ar XI pielikumu.

Ja jauni ar kompresijaizdedzes motoru aprīkoti transportlīdzekļu tipi, kurus uzsāk ekspluatēt pirms šī datuma, ir aprīkoti ar OBD sistēmu, piemēro XI pielikuma 1. papildinājuma 6.5.3. līdz 6.5.3.6. iedaļas noteikumus.

8.3. Transportlīdzekļi ar kompresijaizdedzes motoriem, uz ko neattiecas 8.2. iedaļas noteikumi

No 2005. gada 1. janvāra jauni tipi un no 2006. gada 1. janvāra visi tipi M₁ kategorijas transportlīdzekļiem, uz kuriem neattiecas 8.2. iedaļas noteikumi, izņemot M₁ kategorijas transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar kompresijaizdedzes motoriem un kuru maksimālā masa pārsniedz 2 500 kg, un N₁ kategorijas I klases transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar kompresijaizdedzes motoriem, ir jāaprīko ar iebūvētu diagnostikas (OBD) sistēmu emisijas kontrolei saskaņā ar XI pielikumu.

No 2006. gada 1. janvāra jauni tipi un no 2007. gada 1. janvāra visi tipi N₁ kategorijas II un III klases transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar kompresijaizdedzes motoriem, un M₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kuri aprīkoti ar kompresijaizdedzes motoriem un kuru maksimālā masa pārsniedz 2 500 kg, ir jāaprīko ar iebūvētu diagnostikas (OBD) sistēmu emisijas kontrolei saskaņā ar XI pielikumu.

Ja ar kompresijaizdedzes motoru aprīkoti transportlīdzekļu tipi, kurus uzsāk ekspluatēt pirms šajā iedaļā minētajiem datumiem, ir aprīkoti ar OBD sistēmu, piemēro XI pielikuma 1. papildinājuma 6.5.3. līdz 6.5.3.6. iedaļas noteikumus.

8.4. Citu kategoriju transportlīdzekļi

Citu kategoriju transportlīdzekļus vai M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļus, kas nav ietverti 8.1., 8.2. vai 8.3. iedaļā, var aprīkot ar OBD sistēmu. Šajā gadījumā piemēro XI pielikuma 1. papildinājuma 6.5.3. līdz 6.5.3.6. iedaļas noteikumus.”

- B. Ar šādu tabulu aizstāj VI pielikuma 2. papildinājuma tabulu ar virsrakstu “Apkārtējās temperatūras grafiks kameras kalibrēšanai un emisijas tests”:

“Apkārtējās temperatūras grafiks kameras kalibrēšanai un emisijas tests

Laiks (stundas)		Temperatūra (°C)
Kalibrēšana	Tests	
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. Šādi groza X pielikumu.

1. Ar šādu tabulu aizstāj tabulu 1.8. iedaļā:

I tips	CO (g/km)	THC (³) (g/km)	NO _x (g/km)	THC + NO _x (²) (g/km)	Makrodaļiņas (²) (g/km)
“Mērits					
ar DF					

2. Pārnumurē 1.8.1. līdz 1.8.5. iedaļu par 1.8.2. līdz 1.8.6. iedaļu.
3. Pārnumurē 4. zemspvītras piezīmi 1.8.3.1. līdz 1.8.3.4. iedaļā par 3. zemspvītras piezīmi. Pārnumurē 5. zemspvītras piezīmi 1.8.3.5. līdz 1.8.3.8. iedaļā par 2. zemspvītras piezīmi.
- Svītro 4. un 5. zemspvītras piezīmi.
- D. Šādi groza XI pielikumu.
- Šis punkts attiecas tikai uz tekstu angļu valodā.
 - Šis punkts attiecas tikai uz tekstu portugāļu valodā.
 - Papildina ar šādu 2.20. iedaļu:

“2.20. “Trūkums” attiecībā uz transportlīdzekļa OBD sistēmām ir situācija, kad diviem pārraudzītiem atsevišķiem komponentiem vai sistēmām ir pārejošās vai pastāvīgas darbības īpašības, kas pasliktina šo komponentu vai sistēmu efektīvo OBD pārraudzību vai neatbilst visām citām sīki izstrādātajām OBD prasībām. Transportlīdzekļiem ar šādiem trūkumiem var piešķirt tipa apstiprinājumu, tos var reģistrēt un pārdot saskaņā ar šī pielikuma 4. iedaļas prasībām.”
 - Pielikuma 3.1.1. iedaļu aizstāj ar šādu iedaļu:

“3.1.1. Piekļuvei OBD sistēmai, kas nepieciešama pārbaudei, diagnozei, apkopei vai remontam, ir jābūt neierobežotai un standartizētai. Visiem ar emisijām saistītiem kļūdu kodiem jābūt saskaņā ar šī pielikuma 1. papildinājuma 6.5.3.4. iedaļu.”
 - Pielikuma 3.2.2.2. iedaļu aizstāj ar šādu iedaļu:

“3.2.2.2. Ja ražotājs var iestādei pierādīt, ka augstāka līmeņa aizdedzes kļūdas procentuālā daudzuma noteikšana nav lietderīga vai ka aizdedzes izlaidumu nevar atšķirt no cita veida ietekmes (piemēram, nelīdzena ceļa, pārnese maiņas, pēc motora palaišanas utt.), aizdedzes izlaiduma monitoringa sistēmu šādos apstākļos var izslēgt.”
 - Pielikuma 3.2.2. iedaļu un tabulu aizstāj ar šo:

“3.3.2. OBD sistēmai ir jāuzrāda ar emisiju saistīta komponenta vai sistēmas kļūda, ja šī kļūda rada emisijas, kas pārsniedz šādus lielumus:

Kategorija	Klase	Standartmasa (RW) (kg)	Oglekļa oksīda masa		Kopējā oglekļa masas		Slāpekļa oksīdu masa		Makrodaļiņu masa (1)
			(CO) L ₁ (g/km)	(THC) L ₂ (g/km)	(NO _x) L ₃ (g/km)	(PM) L ₄ (g/km)			
			Benzīns	Dīzeļdegviela	Benzīns	Dīzeļdegviela	Benzīns	Dīzeļdegviela	Dīzeļdegviela
M (2) (4)	—	visas	3,20	3,20	0,40	0,40	0,60	1,20	0,18
N ₁ (3) (4)	I	RW ≤ 1 305	3,20	3,20	0,40	0,40	0,60	1,20	0,18
	II	1 305 < RW ≤ 1 760	5,80	4,00	0,50	0,50	0,70	1,60	0,23
	III	1 760 = RW	7,30	4,80	0,60	0,60	0,80	1,90	0,28

(1) Kompresijaizdedzes motoriem.

(2) Izņemot transportlīdzekļus, kuru maksimālā masa pārsniedz 2 500 kg.

(3) Un tie M kategorijas transportlīdzekļi, kas precizēti 2. piezīmē.

(4) Komisijas priekšlikumā, kas minēts šīs direktīvas 3. panta 1. punktā, ietver OBD slietkšņa robežvērtības 2005./2006. gadam M₁ un N₁ transportlīdzekļiem.”

7. Pielikuma 3.3.3.1. iedaļu aizstāj ar šādu iedaļu:

“3.3.3.1. Katalizatora efektivitātes samazināšanās tikai attiecībā uz HC izmešiem. Ražotāji var pārraudzīt tikai priekšējo katalizatoru vai kombinācijā ar nākam(-ajiem) katalizatoru(-iem), kas seko priekšējam. Pārraudzīto katalizatoru vai katalizatoru kombināciju uzskata par nepareizi darbošos, ja emisijas pārsniedz 3.3.2. iedaļas tabulā norādītās HC slietkšņa vērtības;”

8. Pielikuma 3.3.3.5. iedaļu aizstāj ar šādu iedaļu:
“3.3.3.5. Izņemot cita veida pārraudzības gadījumus, visi ar emisiju saistīti piedziņas ķēdes komponenti, kas pievienoti datoram, ieskaitot atbilstīgos sensorus, kas ļauj veikt pārraudzības funkcijas, ir jāpār-rauga attiecībā uz ķēdes nepārtrauktību.”
9. Pielikuma 3.3.4.5. iedaļu aizstāj ar šādu iedaļu:
“3.3.4.5. Izņemot cita veida pārraudzības gadījumus, visi ar emisiju saistīti piedziņas ķēdes komponenti, kas pievienoti datoram, ir jāpār-rauga attiecībā uz ķēdes nepārtrauktību.”
10. Pielikuma 3.6.1. iedaļu aizstāj ar šādu iedaļu:
“3.6.1. Transportlīdzekļa nobrauktajam attālumam kopš MI ieslēgšanas ir jābūt pieejamam jebkurā laikā caur seriālo pieslēgvietu standarta savienojumā ⁽¹⁾.
⁽¹⁾ Šo prasību piemēro tikai no 2003. gada 1. janvāra jauniem transportlīdzekļu tipiem ar elektronisku ātruma informācijas ievadi dzinēja vadības sistēmā. Attiecas uz visiem transportlīdzekļiem, kas nodoti ekspluatācijā no 2005. gada 1. janvāra.”
11. Pielikuma 3.7.1. iedaļu aizstāj ar šādu iedaļu:
“3.7.1. Ja aizdedzes izlaidumi tādā līmenī, kas var radīt katalizatora bojājumus (saskaņā ar ražotāja norādījumiem), nenotiek vai ja motoru darbina pēc izmaiņām ātruma un slodzes nosacījumos, kur aizdedzes izlaidumu līmenis nerada katalizatora bojājumus, MI var pārslēgt atpakaļ uz iepriekšējo pozīciju pirmajā braukšanas ciklā, kurā tika noteikts aizdedzes izlaidums, un var pārslēgt uz parasto ieslēgto režīmu sekojošos braukšanas ciklos. Ja MI pārslēdz atpakaļ uz iepriekšējo pozīciju, attiecīgos kļūdu kodus un saglabātos “freeze-frame” apstākļus var dzēst.”
12. Papildina ar šādu 4. iedaļu:
- “4. **Prasības attiecībā uz iebūvētu diagnostikas sistēmu tipa apstiprināšanu**
- 4.1. Ražotājs var lūgt iestādei pieņemt OBD sistēmu tipa apstiprināšanai, kaut arī sistēmai ir viens vai vairāki trūkumi tā, ka tā neatbilst pilnībā šī pielikuma prasībām.
- 4.2. Izskatot šo lūgumu, iestāde nosaka, vai atbilstība šī pielikuma prasībām ir nesasniedzama vai nav pamatota.
- Iestāde ņem vērā ražotāja sniegtus datus, kas cita starpā izklāsta tādus faktorus kā tehniskās īstenošanas iespējas, apstrādes termiņš un ražošanas cikli, ietverot motoru vai transportlīdzekļu konstrukciju ieviešanu un izņemšanu un plānotās datoru atjaunināšanas, līmenis, līdz kuram OBD sistēma atbilst šīs direktīvas prasībām, un ražotāja pierādījumi, ka ieguldīti pietiekami pūliņi, lai sasniegtu atbilstību šai direktīvai.
- 4.2.1. Iestāde nepieņem iesniegumus par trūkumiem, kas ietver pilnīgu nepieciešamās diagnostikas pārraudzības trūkumu.
- 4.2.2. Iestāde nepieņem iesniegumus par trūkumiem, kas neatbilst 3.3.2. iedaļā noteiktajām OBD sliekšņa vērtībām.
- 4.3. Nosakot trūkumu secību, trūkumus dzirksteļzādzdedzes motoriem, kas saistīti ar šā pielikuma 3.3.3.1., 3.3.3.2. un 3.3.3.3. iedaļu prasībām un trūkumus kompresijaizdedzes motoriem, kas saistīti ar šā pielikuma 3.3.4.1., 3.3.4.2. un 3.3.4.3. iedaļu prasībām, nosaka vispirms.
- 4.4. Pirms tipa apstiprināšanas vai tās laikā nav pieļaujami nekādi trūkumi attiecībā uz šā pielikuma 1. papildinājuma 6.5. iedaļas prasībām, izņemot 6.5.3.4. iedaļu.
- 4.5. *Trūkumu laika periods*
- 4.5.1. Trūkumus var pārgrāmatot divu gadu periodā pēc transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas datuma, izņemot gadījumus, kad var pierādīt, ka trūkuma izlabošanai nepieciešama būtiska transportlīdzekļa aparatūras pārveidošana un papildu laiks, kas pārsniedz divus gadus. Šādā gadījumā trūkumus var pārgrāmatot periodā, kas nepārsniedz trīs gadus.
- ”

- 4.5.2. Ražotājs var pieprasīt tipa apstiprināšanas iestādei retrospektīvi pieļaut trūkumu, ja šo trūkumu atklāj pēc sākotnējās tipa apstiprināšanas. Šajā gadījumā trūkumus var pārgrāmatot divu gadu periodā pēc paziņošanas datuma transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas iestādei, izņemot gadījumus, kad var pierādīt, ka trūkuma izlabošanai nepieciešama būtiska transportlīdzekļa aparatūras pārveidošana un papildu laiks, kas pārsniedz divus gadus. Šādā gadījumā trūkumus var pārgrāmatot periodā, kas nepārsniedz trīs gadus.
- 4.6. Iestāde paziņo savu lēmumu par trūkumu apstiprināšanu visām citu dalībvalstu iestādēm saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK 4. panta prasībām.”

13. Šādi groza 1. papildinājumu:

- a) papildinājuma 1. iedaļas trešo daļu aizstāj ar šādu daļu:

“Testējot transportlīdzekli ar uzstādītu bojāto komponentu vai ierīci, OBD sistēmu apstiprina, ja MI darbojas. OBD sistēmu apstiprina arī tad, ja MI ieslēdzas zem noteiktajām OBD sliekšņa vērtībām.”

- b) papildinājuma 2.1. iedaļas otro ievilkumu aizstāj ar šādu ievilkumu:

“— transportlīdzekļa ar simulētiem darbības traucējumiem sagatavošana piedevām sagatavošanai, kas noteikta 6.2.1. vai 6.2.2. iedaļās.”

- c) papildinājuma 6.3.1.5. iedaļu aizstāj ar šādu iedaļu:

“6.3.1.5. Iztvaikošanas izpūšanas kontroles ierīces (ja tāda ir) elektriska atvienošana. Attiecībā uz šo īpašo defekta režīmu I tipa tests nav jāveic.”

- d) papildinājuma 6.5.1.2. iedaļas otro daļu aizstāj ar šādu daļu:

“Signāli jāsniedz standarta vienībās, pamatojoties uz 6.5.3. iedaļā minētajām specifikācijām. Faktiskajiem signāliem ir jābūt skaidri norādītiem atsevišķi no noklusējuma lieluma vai vietējas nozīmes signāliem.”

- e) papildina ar šādu 6.5.1.5. iedaļu:

“6.5.1.5. No 2003. gada 1. janvāra jaunu tipu un no 2005. gada visu tipu transportlīdzekļiem, ko nodod ekspluatācijā, programmatūras kalibrēšanas identifikācijas numuram jābūt pieejamam, izmantojot standarta datu savienojuma seriālo portu. Programmatūras kalibrēšanas identifikācijas numuru norāda standarta formātā.”

- f) Papildinājuma 6.5.3.1. līdz 6.5.3.6. iedaļu aizstāj ar šādām iedaļām:

“6.5.3.1. Viens no šādiem standartiem ar aprakstītajiem ierobežojumiem ir jāizmanto kā sakaru saslēgums starp transportlīdzekli un punktu ārpus tā:

ISO 9141-2 “Ceļu transportlīdzekļi — diagnostikas sistēmas — CARB prasības ciparu informācijas apmaiņai”.

ISO FDIS 11519-4 “Ceļu transportlīdzekļi — maza ātruma seriālā datu pārraide — 4. daļa: B klases datu pārraides saskarne (SAE J1850)”. Ar emisiju saistītiem ziņojumiem izmanto ciklisku dublēšanas pārbaudi un trīs baitu datnes galveni, un neizmanto starpbaitu atdalīšanu vai starprezultātus.

ISO FDIS 14230-4. daļa “Ceļu transportlīdzekļi — diagnostikas sistēmas — *Keyword Protocol 2000*”.

ISO WD 15765-4 “Ceļu transportlīdzekļi — kontrolera apgabala tīkla (CAN) diagnostika — 4. daļa: Prasības sistēmām, kas saistītas ar emisijām”.

6.5.3.2. Testa aprīkojumam un diagnostikas darbarīkiem, kas nepieciešami saziņai ar OBD, ir jāatbilst vai jāpārsniedz darbības specifikācijas, kas minētas ISO DIS 15031-4, kas datēts ar 1998. gada jūniju (SAE J1978 — datēts ar 1998. gada februāri).

6.5.3.3. Pamatdiagnostikas informāciju (kā noteikts 6.5.1. iedaļā) un divvirzienu kontroles informāciju sniedz, izmantojot formātu un vienības, kas aprakstītas ISO DIS 15031-5 — datēts ar 1998. gada oktobri (SAE J1979 — datēts ar 1997. gada septembri), un tai jābūt pieejamai, izmantojot diagnostikas darbarīkus, kas atbilst ISO DIS 15031-4 prasībām, kas datēts ar 1998. gada jūniju (SAE J1978 — datēts ar 1998. gada februāri).

- 6.5.3.4. Ja ir reģistrēta kļūda, ražotājam kļūda ir jānosaka, izmantojot vispiemērotāko kļūdas kodu, kas atbilst *ISO DIS 15031-6* — datēts ar 1998. gada oktobri (SAE J2012 — datēts ar 1996. gada jūliju) 6.3. iedaļā minētajiem, kas attiecas uz "Piedzīņas ķēdes sistēmas diagnostikas traucējumu kodi" (P0 kļūdas kodi). Ja šāda identifikācija nav iespējama, ražotājs var izmantot diagnostikas kļūdas kodus saskaņā ar *ISO DIS 15031-6*, kas datēts ar 1998. gada oktobri (SAE J2012 — datēts ar 1996. gada jūliju) (P1 kļūdas kodi), 5.3. un 5.6. iedaļai. Kļūdas kodiem ir jābūt pilnībā pieejamiem ar standarta diagnostikas iekārtām, kas atbilst 6.5.3.2. iedaļas noteikumiem.

Piezīmi par *ISO DIS 15031-6* (SAE J2012 — datēts ar 1996. gada jūliju) 6.3. iedaļā uzreiz pirms kļūdas kodu saraksta šajā pašā iedaļā nepiemēro.

- 6.5.3.5. Jāizmanto standarta savienojuma saskarne starp transportlīdzekli un diagnostikas testēšanas ierīci, un tai jāatbilst visām *ISO DIS 15031-3* — datēts ar 1998. gada decembri (SAE J1962 — datēts ar 1998. gada februāri) prasībām. Par uzstādīšanas pozīciju jāsaņem tipa apstiprināšanas iestādes apstiprinājums, ka tai var viegli piekļūt apkopes personāls, bet tā ir pietiekami aizsargāta no nejaušiem bojājumiem normālos ekspluatācijas apstākļos.

- 6.5.3.6. Ražotājam arī attiecīgos gadījumos par samaksu ir jānodrošina tehniskā informācija, kas nepieciešama transportlīdzekļu remontam vai uzturēšanai, izņemot gadījumus, kad uz šo informāciju attiecas intelektuālā īpašuma tiesības vai tā veido būtisku, slepenu speciālo profesionālo informāciju, kas ir noteikta atbilstīgā formā; šādā gadījumā vajadzīgo tehnisko informāciju nedrīkst liegt ļaunprātīgi.

Tiesības uz šādu informāciju ir visām personām, kas sniedz komerciālus transportlīdzekļa remonta vai uzturēšanas pakalpojumus, ceļa glābšanas pakalpojumus, transportlīdzekļu pārbaudes vai testēšanas pakalpojumus vai ražo vai pārdod rezerves vai uzlabošanas daļas, diagnostikas instrumentus un testēšanas iekārtas."
