

31999L0102

28.12.1999

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 334/43

**DYREKTYWA KOMISJI 1999/102/WE****z dnia 15 grudnia 1999 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/220/EWG odnoszącą się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z pojazdów silnikowych****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z pojazdów silnikowych <sup>(1)</sup>, ostatnio zmienioną dyrektywą 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup>, w szczególności jej art. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 70/220/EWG jest jedną ze szczegółowych dyrektyw w ramach procedury homologacji typu ustanowionej dyrektywą Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep <sup>(3)</sup>, ostatnio zmienioną dyrektywą 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(4)</sup>.
- (2) Dyrektywa 70/220/EWG określa wymagania dotyczące badań emisji z pojazdów silnikowych objętych jej zakresem. W świetle ostatnich doświadczeń oraz gwałtownie rozwijającej się techniki pokładowych systemów diagnostycznych, właściwe staje się przyjęcie tych wymagań zgodnie z datami ich wejścia w życie określonymi w dyrektywie 98/69/WE.
- (3) Konieczne jest ustalenie terminów stosowania wymagań niniejszej dyrektywy w stosunku do pokładowych systemów diagnostycznych dla nowych typów pojazdów i wszystkich typów pojazdów kategorii M<sub>1</sub> wyposażonych w silniki o zapłonie samoczynnym i których maksymalna masa przekracza 2 500 kg, oraz dla pojazdów kategorii N<sub>1</sub>, klas II i III.
- (4) Właściwe jest wyjaśnienie stosowania wymagań pokładowych systemów diagnostycznych w odniesieniu do zapobiegania manipulowaniu przez osoby nieuprawnione, unieruchomieniu monitorowania przerw w zapłonie w pewnych warunkach użytkowania oraz zachowania zapisów odległości przebytej przez pojazd przy jednoczesnym wskazywaniu kierowcy takiego nieprawidłowego działania za pomocą wskaźnika nieprawidłowego działania, zdolności pokładowego systemu diagnostycznego do wykonywania dwukierunkowej kontroli logicznej, wykorzystania zestawów kodów P1 i P0 sygnalizujących nieprawidłowości z normą ISO 15031-6, połączeń diagnostycznych oraz określania wartości progowych pokładowych systemów diagnostycznych do dwóch miejsc dziesiętnych.

Właściwe jest wprowadzenie zmienionych zasad monitorowania przerw w zapłonie w warunkach zbliżonych do tych, które mogą spowodować uszkodzenie katalizatora dla zmniejszenia możliwości pokazywania nieprawidłowych wskazań błędów i w celu wprowadzenia możliwości monitorowania częściowych pojemności katalizatora oraz zastosowanie nowoczesnego połączenia systemu pokładowego z systemem zewnętrznym, zapewnianego przez lokalną sieć sterującą (CAN).

- (5) Właściwe jest zezwolenie na homologowanie typów pojazdów wyposażonych w pokładowy system diagnostyczny zawierający ograniczoną liczbę niewielkich nieprawidłowości, które mogą powstać w trakcie lub przed okresem homologacji typu lub zostaną wykryte, gdy pojazdy są już użytkowane. Władze homologacyjne mogą także zgodzić się na rozszerzenie świadectwa homologacji typu na pojazdy, które uzyskały już homologację typu, w przypadkach gdy nieprawidłowości w pokładowym systemie diagnostycznym są wykrywane w trakcie użytkowania pojazdu. Takie rozszerzenia nie powinny być wydawane, gdy występuje całkowity brak zdolności monitorowania. Należy określić termin, w którym nieprawidłowości dopuszczone przez władzę muszą być poprawione w pojazdach, które zostaną wyprodukowane w przyszłości.
- (6) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego ustanowionego dyrektywą 70/156/EWG,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

**Artykuł 1**

W załącznikach I, VI, X oraz XI do dyrektywy 70/220/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

**Artykuł 2**

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 31 grudnia 1999 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 76 z 6.4.1970, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 11 z 16.1.1999, str. 25.

*Artykuł 3*

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

*Artykuł 4*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 15 grudnia 1999 r.

*W imieniu Komisji*

Erkki LIIKANEN

*Członek Komisji*

---

## ZAŁĄCZNIK

## ZMIANY W ZAŁĄCZNIKACH I, VI, X ORAZ XI DYREKTYWY 70/220/EWG

A. W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

1. Ppkt. 5.1.4.1 otrzymuje brzmienie:

„5.1.4.1 Jakikolwiek pojazd wyposażony w komputer kontrolujący emisje musi być zaopatrzony w środki zapobiegające zmianom, oprócz zmian zatwierdzonych przez producenta. Producent zezwala na zmiany, jeżeli będą one konieczne do diagnozowania, obsługi, kontroli, zmiany przez wprowadzenie nowych elementów lub naprawy pojazdu. Jakikolwiek reprogramowalne kody komputera lub parametry działania muszą być zabezpieczone przed nieuprawnionym manipulowaniem i muszą zapewniać poziom ochrony przynajmniej taki, jaki jest określony przepisami normy ISO DIS 15031-7 z października 1998 r. (Dziennik SAE J2186 z października 1996 r.), pod warunkiem że wymiana zabezpieczeń jest dokonywana z wykorzystaniem Protokołów i połączeń diagnostycznych opisanych w ppkt 6.5 załącznika XI, dodatek 1. Jakikolwiek możliwe do usunięcia kalibrowane układy pamięciowe muszą być umieszczone w szczelnej obudowie, zamontowane w zaplombowanym pojemniku lub chronione algorytmami elektronicznymi i nie może być możliwości ich zmiany bez użycia specjalistycznych narzędzi i procedur.”

2. Ppkt. 5.1.4.5 otrzymuje brzmienie:

„5.1.4.5 Producenci wykorzystujący programowalne systemy kodów komputerowych (np. programowalna pamięć stała możliwa do usunięcia elektrycznie — EEPROM) muszą zapobiec nieuprawnionemu przeprogramowaniu. Producenci muszą wykorzystać wyższej jakości strategię zapobiegania nieuprawnionemu manipulowaniu oraz sposoby zapobiegania usunięciu zapisów, wymagających elektronicznego dostępu do komputera zewnętrznego będącego w gestii producenta. Metody dające pożądaną poziom ochrony przed nieuprawnionym manipulowaniem zostaną homologowane przez władze.”

3. Ppkt. 8.1, 8.2, 8.3 oraz 8.4. otrzymują brzmienie:

„8.1. **Pojazdy z silnikami o zapłonie iskrowym**

Z mocą od dnia 1 stycznia 2000 r. dla nowych typów pojazdów oraz od dnia 1 stycznia 2001 r. dla wszystkich typów, pojazdy kategorii M<sub>1</sub>, z wyjątkiem pojazdów, których maksymalna masa przekracza 2 500 kg, oraz pojazdów kategorii N<sub>1</sub> klasy I, muszą zostać wyposażone w pokładowy system diagnostyczny w celu kontroli emisji zgodnie z załącznikiem XI.

Z mocą od 1 dnia stycznia 2000 r. dla nowych typów pojazdów oraz od dnia 1 stycznia 2001 r. dla wszystkich typów pojazdów, pojazdy kategorii N<sub>1</sub>, klasy II i III oraz pojazdy kategorii M<sub>1</sub>, których maksymalna masa przekracza 2 500 kg, muszą zostać wyposażone w pokładowy system diagnostyczny w celu kontroli emisji zgodnie z załącznikiem XI.

8.2. **Pojazdy z silnikami o zapłonie samoczynnym**

Pojazdy kategorii M<sub>1</sub>, z wyjątkiem:

- pojazdów zaprojektowanych do przewozu więcej niż sześciu osób łącznie z kierowcą,
- pojazdów, których maksymalna masa przekracza 2 500 kg,

od dnia 1 stycznia 2003 r. dla nowych typów oraz od dnia 1 stycznia 2004 r. dla wszystkich typów, muszą zostać wyposażone w pokładowy system diagnostyczny w celu kontroli emisji zgodnie z załącznikiem XI.

W przypadku gdy nowe typy pojazdów napędzanych silnikami o zapłonie samoczynnym, dopuszczane do ruchu przed tą datą są wyposażone w pokładowy system diagnostyczny stosuje się przepisy ppkt 6.5.3–6.5.3.6 załącznika XI, dodatek 1.

8.3. **Pojazdy z silnikami o zapłonie samoczynnym wyłączone z zastosowania ppkt 8.2**

Od dnia 1 stycznia 2005 r. dla nowych typów oraz od dnia 1 stycznia 2006 r. dla wszystkich typów, pojazdy kategorii M<sub>1</sub>, wyłączone z zastosowania ppkt 8.2., z wyjątkiem pojazdów kategorii M<sub>1</sub> wyposażonych w silniki o zapłonie samoczynnym oraz maksymalnej masie przekraczającej 2 500 kg, oraz pojazdy kategorii N<sub>1</sub> klasy I wyposażone w silniki o zapłonie samoczynnym, muszą zostać wyposażone w pokładowy system diagnostyczny w celu kontroli emisji zgodnie z załącznikiem XI.

Od dnia 1 stycznia 2006 r. dla nowych typów oraz od dnia 1 stycznia 2007 r. dla wszystkich typów, pojazdy kategorii N<sub>1</sub> klasy II i III, wyposażone w silniki o zapłonie samoczynnym, oraz pojazdy kategorii M<sub>1</sub> wyposażone w silniki o zapłonie samoczynnym i maksymalnej masie przekraczającej 2 500 kg, muszą zostać wyposażone w pokładowy system diagnostyczny w celu kontroli emisji zgodnie z załącznikiem XI.

W przypadku gdy pojazdy wyposażone w silniki o zapłonie samoczynnym, dopuszczane do ruchu przed datami podanymi w niniejszym podpunkcie są wyposażone w pokładowy system diagnostyczny, stosuje się przepisy ppkt 6.5.3-6.5.3.6 załącznika XI, dodatek 1.

#### 8.4. Pojazdy innych kategorii

Pojazdy innych kategorii lub pojazdy kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, nieobjęte przepisami ppkt 8.1, 8.2 lub 8.3, mogą zostać wyposażone w pokładowy system diagnostyczny. W tym przypadku stosuje się ppkt 6.5.3-6.5.3.6 załącznika XI, dodatek 1."

- B. W załączniku VI, tabelę w dodatku 2 zatytułowaną „Dobowy wykres temperatury otoczenia dla kalibracji osłony i dobowe badanie emisji” zastępuje się następującą tabelą:

**„Dobowy wykres temperatury otoczenia dla kalibracji osłony i dobowe badanie emisji**

| Czas<br>(godziny) |         | Temperatura<br>(°C) |
|-------------------|---------|---------------------|
| Kalibracja        | Badanie |                     |
| 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. W załączniku X wprowadza się następujące zmiany:

1. Tabelę w ppkt 1.8 zastępuje się następującą tabelą:

| Typ 1     | CO<br>(g/km) | THC <sup>(?)</sup><br>(g/km) | NO <sub>x</sub><br>(g/km) | THC + NO <sub>x</sub> <sup>(?)</sup><br>(g/km) | Pyły <sup>(?)</sup><br>(g/km) |
|-----------|--------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------|
| zmierzony |              |                              |                           |                                                |                               |
|           |              |                              |                           |                                                |                               |
|           |              |                              |                           |                                                |                               |
| z WP      |              |                              |                           |                                                |                               |
|           |              |                              |                           |                                                |                               |
|           |              |                              |                           |                                                |                               |

2. Ppkt. 1.8.1–1.8.5. otrzymują numery 1.8.2–1.8.6.
3. Przypis 4 w ppkt 1.8.3.1–1.8.3.4 staje się przypisem 3. Przypis 5 w ppkt 1.8.3.5–1.8.3.8 staje się przypisem 2.
- Skreśla się przypisy 4 i 5.
- D. W załączniku XI wprowadza się następujące zmiany:
- Ten punkt dotyczy wyłącznie angielskiej wersji językowej.
  - Ten punkt dotyczy wyłącznie portugalskiej wersji językowej.
  - Dodaje się ppkt 2.20 w brzmieniu:
 

„2.20 »Nieprawidłowość« oznacza w odniesieniu do pokładowych systemów diagnostycznych pojazdów, że maksymalnie dwie oddzielne części lub systemy, które podlegają monitorowaniu, zawierają tymczasowe lub stałe charakterystyki działania, które negatywnie wpływają na sprawny pokładowy system diagnostyczny tych części lub systemów, lub nie spełniają wszystkich innych wymienionych wymagań dla pokładowych systemów diagnostycznych. Pojazdy mogą posiadać homologację typu, mogą zostać zarejestrowane i sprzedane z takimi nieprawidłowościami, zgodnie z wymaganiami pkt 4 niniejszego załącznika.”
  - Ppkt 3.1.1 otrzymuje brzmienie:
 

„3.1.1. Dostęp do pokładowego systemu diagnostycznego do celów kontroli, diagnozy, obsługi lub naprawy pojazdu musi być nieograniczony i unormowany. Wszystkie kody błędów odnoszące się do emisji muszą być zgodne z przepisami ppkt 6.5.3.4 dodatku 1 do niniejszego załącznika.”
  - Ppkt 3.2.2.2 otrzymuje brzmienie:
 

„3.2.2.2. Jeżeli producent może wykazać władzom, że wykrycie wyższych poziomów procentowych przerw w zapłonie nie jest celowe lub nie można odróżnić przerw w zapłonie od innych przyczyn (np. droga o nierównej nawierzchni, zmiany biegów, opóźniony rozruch silnika), system monitorowania przerw w zapłonie może zostać odłączony przy wystąpieniu takich warunków.”
  - Ppkt 3.3.2 oraz tabela otrzymują brzmienie:
 

„3.3.2. Pokładowy system diagnostyczny pojazdu musi wskazywać na pojawienie się błędu w części lub systemie związanym z emisją, gdy błąd ten skutkuje emisjami przekraczającymi progowe wartości przedstawione poniżej:

|                                 |       | Masa odniesienia<br>(RW)<br>(kg) | Masa tlenku węgla                |        | Masa wszystkich węglowodorów      |        | Masa tlenków azotu                             |        | Masa cząstek stałych <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)    |
| Kategoria                       | Klass |                                  | Benzyna                          | Diesel | Benzyna                           | Diesel | Benzyna                                        | Diesel | Diesel                              |
| M <sup>(2)</sup> <sup>(4)</sup> | –     | wszystkie                        | 3,20                             | 3,20   | 0,40                              | 0,40   | 0,60                                           | 1,20   | 0,18                                |
| N <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> Dla silników o zapłonie samoczynnym

<sup>(2)</sup> Z wyjątkiem pojazdów, których masa maksymalna przekracza 2 500 kg

<sup>(3)</sup> I te pojazdy kategorii M, które są wymienione w przypisie 2.

<sup>(4)</sup> Wniosek Komisji, określony w art. 3 ust. 1 niniejszej dyrektywy, powinien zawierać wartości progowe dla pokładowych systemów diagnostycznych na lata 2005/6 dla pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>.”

7. Ppkt 3.3.3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.3.3.1. Zmniejszenie efektywności konwertera katalitycznego jedynie w odniesieniu do emisji węglowodorów. Producenci mogą monitorować jedynie przedni katalizator lub przedni w połączeniu z kolejnym(-i) katalizatorem(-ami). Każdy monitorowany katalizator lub połączenie katalizatorów zostają uznane za niezdziałające, gdy emisje przekroczą wartość progową węglowodorów podaną w tabeli w ppkt 3.3.2;”

8. Ppkt 3.3.3.5 otrzymuje brzmienie:  
„3.3.3.5. Jakakolwiek inna część mechanizmu napędowego związana z emisją, połączona z komputerem, łącznie z jakimikolwiek odnoszącymi się do tego czujnikami umożliwiającymi spełnianie funkcji monitorowania musi być monitorowana pod kątem ciągłości obwodu, chyba że jest monitorowana w inny sposób.”
9. Ppkt 3.3.4.5 otrzymuje brzmienie:  
„3.3.4.5. Jakakolwiek inna część mechanizmu napędowego związana z emisją, połączona z komputerem musi być monitorowana pod kątem ciągłości obwodu, chyba że jest monitorowana w inny sposób.”
10. Ppkt 3.6.1 otrzymuje brzmienie:  
„3.6.1. Dane o drodze przejechanej przez pojazd od momentu włączenia się wskaźnika nieprawidłowego działania muszą być dostępne w każdej chwili przez port szeregowy znormalizowanego złącza komunikacyjnego <sup>(1)</sup>.  
  
<sup>(1)</sup> Wymaganie to stosuje się dopiero od dnia 1 stycznia 2003 r. dla nowych typów pojazdów z elektronicznym sygnałem prędkości w sterowaniu silnikiem. Stosuje się do wszystkich nowych typów pojazdów dopuszczanych do ruchu od dnia 1 stycznia 2005 r.”
11. Ppkt 3.7.1 otrzymuje brzmienie:  
„3.7.1. Jeżeli nie występują już przerwy w zapłonie na poziomie, który może spowodować uszkodzenie katalizatora (zgodnie z danymi producenta), lub jeżeli silnik jest użytkowany po zmianach stosownie do warunków prędkości i obciążenia, gdy poziom przerw w zapłonie nie spowoduje uszkodzenia katalizatora, wskaźnik nieprawidłowego działania może zostać przełączony na poprzednie położenie aktywacji podczas pierwszego cyklu jazdy, w trakcie którego wykryto poziom przerwy w zapłonie, oraz może zostać przełączony do normalnego trybu pracy w kolejnych cyklach jazdy. Jeżeli wskaźnik nieprawidłowego działania jest z powrotem przełączony do poprzedniego stanu aktywacji, odpowiadające mu kody błędów i zapamiętane warunki stałe mogą zostać wymazane z pamięci.”
12. Dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
- „4. **Wymagania odnoszące się do homologacji typu pokładowych systemów diagnostycznych**
- 4.1. Producent ma prawo wnioskować, aby władza przyjęła do homologacji typu pokładowy system diagnostyczny nawet, gdy system ten zawiera jedną lub dwie nieprawidłowości takie, że szczegółowe wymagania niniejszego załącznika nie zostają spełnione.
- 4.2. Rozpatrując ten wniosek, władza określa, czy zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika jest niewykonalna lub wygórowana.
- Władza uwzględnia dane producenta, w których są wyszczególnione takie czynniki, ale nie tylko ograniczone do tych czynników, jak techniczna możliwość wykonania, okres projektowania i wdrażania i cykle produkcyjne, łącznie z etapem wprowadzenia silnika do produkcji i etapem ograniczenia produkcji silnika lub projektu pojazdu oraz zaprojektowanych uaktualnień komputera, zasięg, w którym dany pokładowy system diagnostyczny będzie skutecznie spełniał wymagania niniejszej dyrektywy oraz, czy producent wykazał możliwy do zaakceptowania poziom starań w celu uzyskania zgodności z wymaganiami niniejszej dyrektywy.
- 4.2.1. Władza nie akceptuje żadnego wniosku, w którym występuje całkowity brak wymaganego monitorowania diagnostycznego.
- 4.2.2. Władza nie akceptuje żadnego wniosku, który nie uwzględnia wartości progowych pokładowych systemów diagnostycznych zawartych w ppkt 3.3.2.
- 4.3. Określając ustalony porządek nieprawidłowości, te, które zostały określone w ppkt 3.3.3.1, 3.3.3.2 oraz 3.3.3.3 niniejszego załącznika dla silników z zapłonem iskrowym, oraz ppkt 3.3.4.1, 3.3.4.2 i 3.3.4.3 niniejszego załącznika dla silników z zapłonem samoczynnym, są określane w pierwszej kolejności.
- 4.4. Przed lub w trakcie homologacji typu nie wydaje się zgody na nieprawidłowości w odniesieniu do wymagań ppkt 6.5., z wyjątkiem ppkt 6.5.3.4 dodatku 1 do niniejszego załącznika.
- 4.5. *Okres trwania nieprawidłowości*
- 4.5.1. Nieprawidłowość może być rozciągnięta poza okres dwóch lat po dacie homologacji typu pojazdu, chyba że będzie można w wystarczającym stopniu wykazać, że podstawowe zmiany sprzętu komputerowego pojazdu oraz dodatkowy czas realizacji poza okresem dwóch lat będą konieczne dla poprawienia nieprawidłowości. W takim przypadku nieprawidłowość może być rozciągnięta na okres nieprzekraczający trzech lat.

4.5.2. Producent może wnioskować, aby władza która pierwotnie udzieliła homologacji udzieliła wstecznej zgody na nieprawidłowość, gdy taka nieprawidłowość zostanie wykryta po uzyskaniu oryginalnej homologacji typu. W takim przypadku nieprawidłowość może być rozciągnięta poza okres dwóch lat po dacie powiadomienia władzy homologacyjnej, chyba że zostanie w wystarczającym stopniu wykazane, że podstawowe zmiany sprzętu komputerowego pojazdu oraz dodatkowy czas realizacji poza okresem dwóch lat będą konieczne dla poprawienia nieprawidłowości. W takim przypadku nieprawidłowość może być rozciągnięta na okres nieprzekraczający trzech lat.

4.6. Władza powiadamia o swej decyzji udzielenia zgody na nieprawidłowość wszystkie władze w innych Państwach Członkowskich, zgodnie z wymaganiami art. 4 dyrektywy 70/156/EWG.”

13. W dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) W pkt 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Gdy badany jest pojazd z zamontowaną wadliwą częścią lub urządzeniem, pokładowy system diagnostyczny jest homologowany, jeżeli zostanie aktywowany wskaźnik nieprawidłowego działania. Pokładowy system diagnostyczny jest homologowany także w przypadku, gdy wskaźnik nieprawidłowego działania jest aktywowany poniżej wartości progowych systemu diagnostycznego.”

b) W ppkt 2.1 tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— wstępne kondycjonowanie pojazdu symulujące niewłaściwe działanie poza wstępnym kondycjonowaniem określonym w ppkt 6.2.1 lub ppkt 6.2.2.”

c) Ppkt. 6.3.1.5 otrzymuje brzmienie:

„6.3.1.5. Brak połączenia elektrycznego urządzenia kontrolującego odpowietrznik parownika (o ile wyposażony w to urządzenie). W przypadku wystąpienia tego szczególnego trybu błędu próba typu I nie musi być wykonywana.”

d) W ppkt 6.5.1.2 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Sygnały muszą być generowane w jednostkach standardowych w oparciu o wymagania zawarte w ppkt 6.5.3. Rzeczywiste sygnały muszą być jednoznacznie identyfikowane oddzielnie od wartości domyślnej lub sygnałów bazowych o zmiennym natężeniu.”

e) Dodaje się ppkt 6.5.1.5 w brzmieniu:

„6.5.1.5. Od dnia 1 stycznia 2003 r. dla nowych typów oraz od dnia 1 stycznia 2005 r. dla wszystkich typów pojazdów dopuszczanych do ruchu, numer identyfikacyjny kalibracji oprogramowania jest udostępniany poprzez port szeregowy znormalizowanego złącza komunikacyjnego. Numer identyfikacyjny kalibracji oprogramowania jest podany w formacie standardowym.”

f) Ppkt 6.5.3.1-6.5.3.6 otrzymują brzmienie:

„6.5.3.1. Jedna z następujących norm, uwzględniająca podane ograniczenia, musi być stosowana jako połączenie komunikacyjne systemu pokładowego z systemem zewnętrznym:

ISO 9141-2 »Pojazdy drogowe — System diagnostyczny — wymagania CARB dotyczące wymiany informacji cyfrowej;«

ISO FDIS 11519-4 »Pojazdy drogowe –Szeregowe przesyłanie danych z niską prędkością — część 4: Interfejs klasy B przesyłania danych (SAE J1850).« Przesyłane informacje dotyczące emisji muszą wykorzystywać cykliczną kontrolę nadmiarową oraz trzybajtowy nagłówek, a nie mogą wykorzystywać odstępu między bajtami lub sum kontrolnych.

ISO FDIS 14230 — część 4 »Pojazdy drogowe — Systemy Diagnostyczne — Protokół Słów Kluczowych 2000.«

ISO WD 15765-4 »Pojazdy drogowe — Systemy Diagnostyczne, Diagnostyka w lokalnej sieci sterującej (CAN) — część 4: Wymagania dla systemów odnoszących się do emisji.«

6.5.3.2. Wyposażenie do badań i narzędzia diagnostyczne konieczne dla komunikowania się z pokładowym systemem diagnostycznym muszą spełniać lub przewyższać wymagania działania zawarte w normie ISO 15031-4 z czerwca 1998 r. (SAE J1978 — z lutego 1998 r.).

6.5.3.3. Podstawowe dane diagnostyczne (zgodnie z ich określeniem w ppkt 6.5.1) oraz dwukierunkowe informacje kontrolne muszą zostać zapewnione z wykorzystaniem formatu i jednostek opisanych w normie ISO DIS 15031-5 — z października 1998 r. (SAE J1979 — z września 1997 r.) oraz muszą być dostępne z wykorzystaniem narzędzi diagnostycznych spełniających wymagania normy ISO DIS 15031-4 — z czerwca 1998 r. (SAE J1978 — z lutego 1998 r.).

- 6.5.3.4. Jeżeli zostanie zarejestrowany błąd, producent musi określić ten błąd stosując odpowiedni kod błędów, zgodny z kodami podanymi w ppkt 6.3 normy ISO DIS 15031-6 — z października 1998 r. (SAE J2012 — z lipca 1996 r.), odnosząc się do »Kodów diagnostycznych mechanizmu napędowego« (kody błędów PO). Jeżeli taka identyfikacja nie jest możliwa, producent może skorzystać z kodów diagnostycznych usterek, zgodnie z ppkt 5.3. oraz 5.6. normy ISO DIS 15031-6, z października 1998 r. (SAE J2012 z lipca 1996 r.) (kody błędów PI). Kody błędów muszą być w pełni dostępne przy pomocy standardowego wyposażenia diagnostycznego zgodnego z przepisami zawartymi w ppkt 6.5.3.2.

Nie stosuje się uwagi zawartej w ppkt 6.3. normy ISO 15031-6 (SAE J2012 — z lipca 1996 r.) bezpośrednio poprzedzającej wykaz kodów błędów w tym samym podpunkcie.

- 6.5.3.5. Interfejs łączący między pojazdem i diagnostycznym urządzeniem badawczym musi być znormalizowany i musi spełniać wszystkie wymagania normy ISO DIS 15031-3 — z grudnia 1998 r. (SAE J1962 — z lutego 1998 r.). Miejsce instalacji musi być, z zastrzeżeniem zgody władzy homologacyjnej, bezpośrednio dostępne dla personelu obsługującego, niemniej chronione przed przypadkowym uszkodzeniem w normalnych warunkach użytkowania.

- 6.5.3.6. Producent musi także udostępnić, tam gdzie stosowne odpłatnie, informację techniczną wymaganą dla napraw lub konserwacji pojazdów silnikowych, jeżeli taka informacja nie jest objęta prawami ochrony własności intelektualnej lub jeżeli nie stanowi podstawowej, tajemnicy know-how określonej we właściwej formie; w tym przypadku nie odmawia się bezpodstawnie informacji technicznej.

Uprawniona do takiej informacji jest każda osoba zatrudniona w firmach obsługujących lub naprawczych, ratownictwie drogowym, kontroli lub badaniu pojazdów lub w produkcji lub sprzedaży części wymiennych lub części do modernizacji, narzędzi diagnostycznych i wyposażenia badawczego.”

---