31999L0102

KOMISJONI DIREKTIIV 1999/102/EÜ, 15. detsember 1999, millega kohandatakse mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevat nõukogu direktiivi 70/220/EMÜ tehnika arenguga

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse nõukogu 20. märtsi 1970. aasta direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, [1] viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 98/69/EÜ, [2] eriti selle artiklit 5,

ning arvestades, et:

(1) direktiiv 70/220/EMÜ on üks mitmest üksikdirektiivist EÜ tüübikinnitusmenetluse kohta, mis kehtestati nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiviga 70/156/EMÜ mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, [3] viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 98/91/EÜ; [4]

(2) direktiivis 70/220/EMÜ sätestatakse spetsifikatsioonid direktiivi reguleerimisalasse kuuluvate mootorsõidukite katsetamiseks heitkoguste suhtes; pidades silmas viimasel ajal saadud kogemusi pardadiagnostikaseadmete (OBD) kasutamisel ning nende kiiresti arenevat tehnilist taset, on asjakohane kõnealused spetsifikatsioonid vastavalt kohandada ning jõustada alates direktiivis 98/69/EÜ kindlaksmääratud kuupäevadest;

(3) on vaja täpsemalt kindlaks määrata pardadiagnostikaseadme käesolevas direktiivis ettenähtud nõuete rakendamise kuupäevad M_1-kategooria uute sõidukitüüpide ja kõigi diiselmootoriga varustatud sõidukitüüpide suhtes, mille täismass on üle 2 500 kg, ning N_1-kategooria II ja III klassi sõidukite suhtes;

(4) on vaja täpsemalt kindlaks määrata OBD-seadme nõuded seoses kopeerimiskaitsega, mootoritõrgete seire tõkestamisega teatavates tööoludes, sõiduki läbitud vahemaa salvestamisega alates rikketeate ilmumisest rikkeindikaatorile, OBD-seadme valmisolekuga sooritada kahesuunalist loogilist juhtimist, standardi ISO 15031-6 kohaste P1 ja P0 veakoodiloendite ning diagnostikaliidese kasutamisega, samuti on vaja väljendada OBD-piirväärtusi kahe kümnendikkoha täpsusega. Ebaõigete veateadete vähendamiseks on vaja muuta sätteid, mis käsitlevad mootoritõrgete seiret olukordades, mis võivad esile kutsuda katalüsaatori kahjustuse, ja kasutusele võtta katalüsaatori mahu osalise kontrollimise võimalus ning sise- ja välisarvuti vaheline laiendatud sideliin CAN-võrgu kaudu;

(5) on asjakohane lubada anda tüübikinnitus sõidukitele, mille OBD-seadmel on mõni väiksem viga, mis võib ilmneda tüübikinnituse ajal või enne tüübikinnitust või avastatakse alles sõiduki kasutamise ajal. Tüübikinnitusasutus võib välja anda ka laiendatud tüübikinnitustunnistuse juba tüübikinnituse saanud sõidukitele, mille OBD-seadme vead on avastatud pärast tüübikinnitust juba kasutuselevõetud sõidukil. Selliseid laiendusi ei anta seiresuutlikkuse täieliku puudumise korral. Tuleks kindlaks määrata tüübikinnitusasutuse poolt lubatud vigade kõrvaldamise aeg edaspidi toodetavatel sõidukitel;

(6) käesolevas direktiivis ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiiviga 70/156/EMÜ asutatud tehnika arenguga kohandamise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 70/220/EMÜ I, VI, X ja XI lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 31. detsembriks 1999. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

[1] EÜT L 76, 6.4.1970, lk 1.
[2] EÜT L 350, 28.12.1998, lk 1.
[3] EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.
[4] EÜT L 11, 16.1.1999, lk 25.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Ühenduste Teatajas*.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 15. detsember 1999

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Erkki LIIKANEN

LISA

MUUDATUSED DIREKTIIVI 70/220/EMÜ I, VI, X JA XI LISAS

A. I lisa muudetakse järgmiselt.

1. Punkt 5.1.4.1 asendatakse järgmisega:

"5.1.4.1. Igal heitmekontrolliarvutiga sõidukil peavad olema tehnilised parameetrid, mis takistavad muudatuste, v.a tootja poolt lubatud, tegemist. Tootja annab loa muudatuste tegemiseks, kui need on vajalikud sõiduki rikete diagnostikaks, tehnohoolduseks, kontrollimiseks, moderniseerimiseks või remondiks. Kõik ümberprogrammeeritavad arvutikoodid ja tööparameetrid peavad olema kopeerimiskindlad ning kaitstud vähemalt tasemel, mis vastab 1998. aasta oktoobri standardile ISO DIS 15031-7 (SAE J2186 — oktoober, 1996) tingimusel, et turvalisusega seotud teabevahetus toimub diagnostikaliidese abil XI lisa 1. liite punkti 6.5 kohaselt. Kõik eemaldatavad kaliibrimismälukiibid peavad olema isoleermaterjaliga kapseldatud, kaetud pitseeritud ümbrisega või kaitstud elektronalgoritmidega ega tohi olla muudetavad erivahendeid või -protseduure kasutamata."

2. Punkt 5.1.4.5 asendatakse järgmisega:

"5.1.4.5. Tootjad, kes kasutavad programmeeritavaid arvutikoode (näiteks EEPROMi ehk programmeeritav elekterkustutusega püsimälu), peavad tõkestama volitamata ümberprogrammeerimised. Tootjad peavad rakendama tõhusaid kopeerimiskaitseviise ning kirjutuskaitsefunktsioone, millele pääseb elektrooniliselt juurde tootja poolt hooldatavas välisarvutis. Kopeerimiskaitse meetodid peavad olema ametiasutuse poolt nõuetekohaselt heaks kiidetud."

3. Punktid 8.1, 8.2, 8.3 ja 8.4 asendatakse järgmistega:

"8.1. **Ottomootoriga sõidukid**

Alates 1. jaanuarist 2000 tuleb kõik uued sõidukitüübid ning alates 1. jaanuarist 2001 kõik M_1-kategooria sõidukitüübid, välja arvatud sõidukid täismassiga üle 2 500 kg, ning N_1-kategooria I klassi sõidukid, varustada pardadiagnostikaseadmega (OBD) heitkoguste kontrollimiseks XI lisa kohaselt.

Alates 1. jaanuarist 2001 tuleb uued sõidukitüübid ning alates 1. jaanuarist 2002 kõik N_1- kategooria II ja III klassi sõidukitüübid ning M_1-kategooria sõidukid täismassiga üle 2 500 kg varustada pardadiagnostikaseadmega (OBD) heitkoguste kontrollimiseks XI lisa kohaselt.

8.2. **Diiselmootoriga sõidukid**

M_1-kategooria sõidukite puhul, välja arvatud

— sõidukid rohkem kui kuuele sõitjale, juht kaasa arvatud, ning

— sõidukid täismassiga üle 2 500 kg,

peab uutel sõidukitüüpidel alates 1. jaanuarist 2003 ning kõikidel sõidukitüüpidel alates 1. jaanuarist 2004 olema pardadiagnostikaseade (OBD) heitkoguste kontrollimiseks XI lisa kohaselt.

Enne kõnealust kuupäeva kasutusele võetud diiselmootoriga uute sõidukitüüpide suhtes, millele on paigaldatud OBD-seade, kohaldatakse XI lisa 1. liite punktide 6.5.3–6.5.3.6 sätteid.

8.3. **Diiselmootoriga sõidukid, mille suhtes kehtib erand punktist 8.2**

Alates 1. jaanuarist 2005 peavad uued ning alates 1. jaanuarist 2006 peavad kõik M_1-kategooria sõidukitüübid, mille suhtes kehtib erand punktist 8.2, olema varustatud pardadiagnostikaseadmetega (OBD) heitkoguste kontrollimiseks XI lisa kohaselt. Käesolev nõue ei kehti diiselmootoriga M_1-kategooria sõidukite kohta, mille täismass on üle 2 500 kg, ning diiselmootoriga N_1-kategooria I klassi sõidukite kohta.

Alates 1. jaanuarist 2006 peavad uued ning alates 1. jaanuarist 2007 peavad kõik diiselmootoriga N_1-kategooria II ja III klassi sõidukitüübid ning diiselmootoriga M_1-kategooria sõidukid täismassiga üle 2 500 kg olema varustatud pardadiagnostikaseadmetega (OBD) heitkoguste kontrollimiseks XI lisa kohaselt.

Enne käesolevas punktis nimetatud kuupäevi kasutusele võetud diiselmootoriga sõidukite suhtes, millele on paigaldatud OBD-seadmed, kohaldatakse XI lisa 1. liite punktide 6.5.3–6.5.3.6 sätteid.

8.4. **Muude kategooriate sõidukid**

Muude kategooriate sõidukid või M_1-ja N_1-kategooria sõidukid, mida ei reguleerita punktide 8.1, 8.2 või 8.3 alusel, võivad olla varustatud OBD-seadmega. Sellisel juhul kohaldatakse XI lisa 1. liite punktide 6.5.3–6.5.3.6 sätteid."

B. VI lisa 2. liites esitatud tabel pealkirjaga "Õhutemperatuuri ööpäevane profiil mõõtmiskoha kaliibrimisel ning ööpäevasel heitkoguse katsel" asendatakse järgmise tabeliga:

"Õhutemperatuuri ööpäevane profiil mõõtmiskoha kaliibrimisel ja ööpäevase heitkoguse katses

Aeg (tundides)		Temperatuur (°C)
Kaliibrimine	Katse	
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. X lisa muudetakse järgmiselt:

1. Punktis 1.8 esitatud tabel asendatakse järgmise tabeliga:

I tüüp	CO (g/km)	THC (3) (g/km)	NO_x (g/km)	THC + No_x (2) (g/km)	Tahked osakesed (2) (g/km)
Mõõdetud					
Halvendusteguriga DF					

2. Punktide 1.8.1–1.8.5 järjekorranumbrid asendatakse vastavalt järjekorranumbritega 1.8.2–1.8.6.

3. Punktide 1.8.3.1–1.8.3.4 joonealuse märkuse number 4 asendatakse numbriga 3. Punktide 1.8.3.5–1.8.3.8 joonealuse märkuse number 5 asendatakse numbriga 2.

Joonealused märkused 4 ja 5 jäetakse välja.

D. XI lisa muudetakse järgmiselt:

1. Käesolev punkt puudutab ainult inglisekeelset versiooni.

2. Käesolev punkt puudutab ainult portugalikeelset versiooni.

3. Punkti 2.20 täiendatakse järgmiselt:

"2.20. "*Viga*" tähendab sõiduki OBD-seadmete puhul seda, et kuni kahes seiratavas eraldi osas või süsteemis esinevad pidevalt või ajutistelt töönäitajad, mis raskendavad nende osade või süsteemide üldiselt tõhusat seiretoimingut või ei vasta kõigile OBD puhul esitatavatele üksikasjalikele nõuetele. Selliste vigadega sõidukitele võib anda tüübikinnituse, neid on lubatud registreerida ja müüa käesoleva lisa punkti 4 nõuete kohaselt."

4. Punkt 3.1.1 asendatakse järgmisega:

"3.1.1. Juurdepääsu OBD-seadmele, mis on vajalik sõiduki kontrollimiseks, diagnostikaks, tehnohoolduseks või remondiks, ei tohi piirata ja see peab olema standarditud. Kõik heitkogustega seotud veakoodid peavad vastama käesoleva lisa 1. liite punktile 6.5.3.4."

5. Punkt 3.2.2.2 asendatakse järgmisega:

"3.2.2.2. Kui tootja suudab ametiasutusele tõestada, et mootori töötaktide vahelejätmise ülemäärast taset protsentides ei ole veel tehniliselt võimalik määrata või et mootori töötaktide vahelejättusid ei saa eristada muudest toimetest (näiteks ebatasane tee, jõuülekandesüsteem, mootori käivitamisjärgsed tõrked), siis võib mootori töötaktide vahelejätmise seiresüsteemi selliste tingimuste esinemise korral välja lülitada."

6. Punkt 3.3.2 ning tabel asendatakse järgmisega:

"3.3.2. Kui heitkogused ületavad tabelis esitatud lubatud piirnormid, siis peab OBD-seade näitama heitkogustega seotud osa või süsteemi tõrget:

		Tuletatud mass (TM) (kg)	Süsinikmonooksiidi mass (CO) L_1 (g/km)		Süsivesinike üldmass (THC) L_2 (g/km)		Lämmastikoksiidide mass (NO_x) L_3 (g/km)		Tahkete osakeste mass [1] (PM) L_4 (g/km)
Kategooria	Klass		Bensiin	Diisel	Bensiin	Diisel	Bensiin	Diisel	Diisel
M [2], [4]	–	kõik	3,20	3,20	0,40	0,40	0,60	1,20	0,18
N_1 [3] [4]	I	TM ≤ 1305	3,20	3,20	0,40	0,40	0,60	1,20	0,18
	II	1305 < TM ≤ 1760	5,80	4,00	0,50	0,50	0,70	1,60	0,23
	III	1760 < TM	7,30	4,80	0,60	0,60	0,80	1,90	0,28

[1] Diiselmootoritele.

[2] Välja arvatud sõidukid täismassiga üle 2 500 kg.

[3] Samuti 2. märkuses nimetatud M-kategooria sõidukid.

[4] Käesoleva direktiivi artikli 3 punktis 1 nimetatud komisjoni ettepanekus sisalduvad M- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes alates 2005/6 kohaldatavad OBD lubatud piirväärtused."

7. Punkt 3.3.3.1 asendatakse järgmisega:

"3.3.3.1. Katalüüsjärelpõleti efektiivsuse vähenemine ainult HC heitkoguste osas. Tootjad võivad kontrollida eesmist katalüsaatorit üksinda või koos järgmise/järgmiste pärivoolu paikneva katalüsaatoriga/paiknevate katalüsaatoritega. Iga kontrollitud katalüsaator või katalüsaatorite kombinatsioon, mille HC heitkogused ületavad punkti 3.3.2 tabelis esitatud künnise, ei ole töökorras;"

8. Punkt 3.3.3.5 asendatakse järgmisega:

"3.3.3.5. Kõik muud heitkogustega seotud jõuülekande osad, mis on arvutiga ühendatud, kaasa arvatud seiretoiminguid võimaldavad asjakohased sensorid, kontrollitakse ahelas esinevate võimalike häirete suhtes, kui kontrollimine ei toimu muul viisil."

9. Punkt 3.3.4.5 asendatakse järgmisega:

"3.3.4.5. Kõik muud heitkogustega seotud jõusüsteemi osad, mis on arvutiga ühendatud, tuleb ahelas esinevate häirete suhtes üle kontrollida, kui neid ei kontrollita muul viisil."

10. Punkt 3.6.1 asendatakse järgmisega:

"3.6.1. Andmed sõiduki poolt läbitud tee pikkuse kohta alates alates rikkeindikaatori käivitumisest peavad olema kogu aeg kättesaadavad standard-andmesideliidese jadapordi kaudu. [2]

[2] Seda nõuet kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2003 ainult uute sõidukitüüpide suhtes, mille mootor on varustatud elektroonilise sisendiga kiirusandmete registreerimiseks. Seda kohaldatakse kõigi kasutuselevõetavate uute sõidukitüüpide suhtes alates 1. jaanuarist 2005."

11. Punkt 3.7.1 asendatakse järgmisega:

"3.7.1. Kui mootoritõrkeid, mis võiksid kahjustada katalüsaatorit (vastavalt tootja määratlusele) enam ei ole või kui mootorit kasutatakse sellisel kiirusel ja koormusega, mille puhul mootoritõrked ei kutsu esile katalüsaatori vigastust, siis võib rikkeindikaatori tagasi lülitada eelnenud töörežiimile esimese sõidutsükli ajal, millal mootoritõrge avastati, ning tagasi tavarežiimile järgmiste sõidutsüklite ajal. Rikkeindikaatori tagasilülitamise korral eelnenud töörežiimile võib vastavad veakoodid ja vea tekkimisel salvestatud andmed kustutada."

12. Punkti 4 täiendatakse järgmiselt:

"4. **Pardadiagnostikasüsteemide tüübikinnitusega seotud nõuded**

4.1. Tootja võib ametiasutuselt taotleda OBD-seadme vastuvõtmist tüübikinnituseks, kuigi süsteemil on üks või mitu viga, mis ei võimalda käesoleva lisa erinõudeid täielikult täita.

4.2. Ametiasutus teeb taotluse läbivaatamisel kindlaks, kas käesoleva lisa nõuete täitmine on tehniliselt võimatu või ebaotstarbekas.

Ametiasutus võtab arvesse tootjalt saadud andmed, milles muu hulgas käsitletakse üksikasjalikult ka selliseid tegureid nagu tehniline teostatavus, teostusaeg ja tootmistsüklid, kaasa arvatud mootori- või sõidukiprojektide järkjärguline tootmisse võtmine või tootmisest maha võtmine ning kavakohased arvutite versioonitäiendid, ning otsustab sellest tulenevalt, kui suures ulatuses OBD-seade hakkab vastama käesoleva direktiivi nõuetele ning kas tootja on teinud piisavalt jõupingutusi käesoleva direktiivi nõuete täitmiseks.

4.2.1. Ametiasutus ei rahulda vigadega seadme tüübikinnitustaotlust, kui seadme ettenähtud kontrollifunktsioon täielikult puudub.

4.2.2. Ametiasutus ei rahulda sellise vigadega seadme tüübikinnitustaotlust, mille puhul ei peeta kinni OBD punktis 3.3.2 esitatud lubatud piirnormidest.

4.3. Vigade järjestuse seisukohalt määratakse esimesena kindlaks ottomootorite käesoleva lisa punktide 3.3.3.1, 3.3.3.2 ja 3.3.3.3 kohased vead ning diiselmootorite käesoleva lisa punktidele 3.3.4.1, 3.3.4.2 ja 3.3.4.3 vastavad vead.

4.4. Enne tüübikinnitust või tüübikinnituse ajal ei kinnitata ühtegi käesoleva lisa 1. liite punkti 6.5 nõuetega seotud viga, välja arvatud punkti 6.5.3.4 kohased vead.

4.5. *Vigade kõrvaldamiseks lubatud aeg*

4.5.1. Vea esinemine on lubatud kaks aastat pärast sõidukitüübile tüübikinnituse andmise kuupäeva, kui ei suudeta veenvalt tõestada, et vea kõrvaldamine nõuab olulisi muudatusi sõiduki riistvaras ning üle kahe aasta pikkust täiendavat teostusaega. Sellisel juhul võib vea kõrvaldamise lubatud aega pikendada kuni kolme aastani.

4.5.2. Tootja võib taotleda esialgse tüübikinnituse andnud ametiasutuselt vea kinnitamist tagasiulatuvalt, kui viga avastatakse pärast esialgset tüübikinnitust. Sellisel juhul võib viga eksisteerida kaks aastat pärast tüübikinnitusasutusele teatise esitamise kuupäeva, kui ei suudeta veenvalt tõestada, et vea kõrvaldamine nõuab olulisi muudatusi sõiduki riistvaras ning üle kahe aasta pikkust täiendavat teostusaega. Viimasel juhul võib vea kõrvaldamise lubatud aega pikendada kuni kolme aastani.

4.6. Ametiasutus teatab veataotluse rahuldamise otsusest kõigile ametiasutustele muudes liikmesriikides direktiivi 70/156/EMÜ artikli 4 nõuete kohaselt."

13. 1. liidet muudetakse järgmiselt:

a) 1. punkti kolmas punkt asendatakse järgmisega:

"Veaga osa või seadmega varustatud sõiduki katsetamisel antakse OBD-seadmele tüübikinnitus juhul, kui rikkeindikaator käivitub. OBD-seadmele antakse tüübikinnitus ka juhul, kui rikkeindikaator käivitub OBD piirnormidest madalamate väärtuste juures."

b) Punkti 2.1 teine taane asendatakse järgmisega:

"— punktis 6.2.1 või 6.2.2 kindlaksmääratud eelkonditsioneerimisel simuleeritud rikkega sõiduki ettevalmistus."

c) Punkt 6.3.1.5 asendatakse järgmisega:

"6.3.1.5. Kütuseaurude eemaldamist juhtiva seadme (kui sõiduk on sellega varustatud) väljalülitamine. Selle konkreetse vealiigi puhul ei ole vaja teha I tüübikatsetust."

d) Punkti 6.5.1.2 teine lõik asendatakse järgmisega:

"Mõõtmistulemused tuleb esitada standardühikutes, mis põhinevad punktis 6.5.3 esitatud spetsifikatsioonidel. Mõõtmistulemuste tegelikud väärtused tuleb selgesti eraldada puuduvatest või ebaselgetest väärtustest."

e) Punkti 6.5.1.5 täiendatakse järgmiselt:

"6.5.1.5. Uute sõidukitüüpide puhul peab tarkvara kaliibrimise tunnuskood olema standardandmesideliidese jadapordi kaudu kättesaadav alates 1. jaanuarist 2003 ning kõigi kasutuselevõetavate sõidukitüüpide puhul alates 1. jaanuarist 2005. Tarkvara kaliibrimise tunnuskood esitatakse standardvormis."

f) Punktid 6.5.3.1–6.5.3.6 asendatakse järgmistega:

"6.5.3.1. Sise- ja välisarvuti vaheline sideliin peab ettenähtud piiranguid arvestades vastama ühele järgmistest standarditest:

ISO 9141 "Road Vehicles— Diagnostic Systems— CARB Requirements for the Interchange of Digital Information";

ISO FDIS 11519—4 "Road Vehicles— Low Speed Serial Data Communication— 4. osa: Class B Data Communication Interface (SAE J1850)". Heitkogustega seotud teadetes tuleb kasutada tsükkelkoodkontrolli ning kolmebaidilist päist, mitte baidieraldust ega kontrollsummasid.

ISO FDIS 14230— 4. osa "Road Vehicles— Diagnostic Systems— Keyword Protocol 2000".

ISO WD 15765—4 "Road Vehicles— Diagnostic Systems— Diagnostics on CAN— 4. osa: Requirements for emissionrelated systems".

6.5.3.2. OBD-seadmetega ühenduse pidamiseks vajalikud katseseadmed ja diagnostikavahendid peavad vastama vähemalt 1998. aasta juuni standardile ISO DIS 15031-4 (SAE J1978- veebruar, 1998).

6.5.3.3. Põhilised diagnostilised andmed (vastavalt punktile 6.5.1) ja kahesuunalise juhtimise andmed tuleb esitada 1998. aasta oktoobri standardi ISO DIS 15031-5 (SAE J1979— september, 1997) alusel ning need peavad olema kättesaadavad diagnostikavahendi abil, mis vastab 1998. aasta juuni standardile ISO DIS 15031—4 (SAE J1978— veebruar, 1998).

6.5.3.4. Tootja peab rikke registreerimise korral selle identifitseerima asjakohase veakoodi abil, mis vastab punktis 6.3 esitatud veakoodidele vastavalt 1998. aasta standardile ISO DIS 15031-6 (SAE J2012— juuli, 1996) "Ülekandesüsteemi diagnostika veakoodid" (P0-veakoodid). Kui selline identifitseerimise osutub võimatuks, siis võib tootja kasutada 6. oktoobri 1998. aasta standardi ISO DIS 15031-6 (SAE J2012— juuli, 1996) punktide 5.3 ja 5.6 kohaseid diagnostilisi veakoode (P1—veakoodid). Veakoodid peavad olema täielikult kättesaadavad punktis 6.5.3.2 ettenähtud nõuetele vastava standardse diagnostikaseadme abil.

Standardi ISO 15031-6 (SAE J2012— juuli, 1996) punktis 6.3 sisalduvat märkust, mis vahetult eelneb samas punktis esitatud veakoodide loetelule, ei kohaldata.

6.5.3.5. Sõiduki ja diagnostikaseadme vaheline liides peab olema standarditud ning vastama 1998. aasta detsembri standardile ISO DIS 15031-3 (SAE J1962— veebruar, 1998). Paigalduskoha suhtes tuleb kokku leppida tüübikinnitusasutusega, et paigalduskoht oleks hooldustöötajatele hõlpsasti juurdepääsetav, kuid kaitstud juhuslike vigastuste eest tavakasutusel.

6.5.3.6. Tootja peab kättesaadavaks tegema mootorsõidukite remondiks või hoolduseks vajaliku tehnikaalase teabe (vajaduse korral tasulise), kui kõnealune teave ei ole intellektuaalomandi õigusega kaitstud ega sisalda asjakohases vormis kindlaksmääratud salajast oskusteavet; sellisel juhul peetakse tehnikaalase teabe andmata jätmist nõuetele vastavaks.

Kõnealust teavet on õigus saada igal isikul, kes tegeleb kaubandusliku tehnohoolduse või remondiga, tehnoabiga teedel, sõidukite kontrollimise või katsetamisega või asendusosade või sõiduki moderniseerimiseks vajalike osade, diagnostikavahendite ja katseseadmete tootmise või müügiga."