31999L0102



# KOMISIJOS DIREKTYVA 1999/102/EB
## 1999 m. gruodžio 15 d.
## derinanti su technikos pažanga Tarybos direktyvą 70/220/EEB, reglamentuojančią priemones, kurių būtina imtis oro apsaugai nuo motorinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų

**(tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 1970 m. kovo 20 d. Tarybos direktyvą 70/220/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis oro apsaugai nuo motorinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų, suderinimo ([1]) su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/69/EB ([2]), ypač į jos 5 straipsnį,

kadangi:

(1) Direktyva 70/220/EEB yra viena iš atskirųjų direktyvų, reglamentuojančių 1970 m. vasario 6 d. Tarybos Direktyva 70/156/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo ([3]) su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/91/EB ([4]), nustatytą tipo patvirtinimo tvarką.

(2) Direktyva 70/220/EEB pateikia jos taikymo sričiai priklausančių motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio bandymų specifikacijas. Atsižvelgiant į neseniai sukauptą patirtį ir į sparčią transporto priemonių šiuolaikinių diagnostikos (OBD) sistemų plėtrą, šias specifikacijas reikia atitinkamai suderinti ir nustatyti, kad jos taikomos nuo Direktyvoje 98/69/EB nurodytų datų.

(3) Būtina patikslinti datas, nuo kurių šia Direktyva nustatyti OBD sistemoms keliami reikalavimai taikomi visiems naujiems tipams ir visoms $M_1$ kategorijos transporto priemonėms, kuriose sumontuoti slėginio uždegimo varikliai ir kurių didžiausias svoris yra daugiau kaip 2 500 kg, bei II ir III klasės $N_1$ kategorijos transporto priemonėms.

(4) Reikia paaiškinti OBD reikalavimus, atsižvelgiant į apsaugą nuo sugadinimo, tam tikromis sąlygomis eksploatuojamo variklio uždegimo pertrūkių fiksavimo įtaisų atjungimą, duomenų apie transporto priemonės, kurios veikimo sutrikimo rodiklis vairuotojui signalizuoja apie veikimo sutrikimą, nuvažiuoto atstumo duomenų išsaugojimą, OBD sistemos galimybes atlikti dvikryptę logikos kontrolę, ISO 15031–6 pateiktų P1 ir P0 gedimų kodų rinkinių taikymą ir diagnostinę jungtį, bei pateikti OBD ribines vertes dviejų skaičių po kablelio tikslumu. Reikia priimti naujas nuostatas, reglamentuojančias uždegimo pertrūkių stebėjimo tvarką, kai dėl eksploatavimo sąlygų gali atsirasti katalizatoriaus gedimų, siekiant sumažinti netikrų pranešimų apie gedimus galimybę bei numatyti katalizatoriaus darbinio tūrio dalinio stebėjimo galimybę bei transporto priemonės ir ne transporto priemonėje esančių priemonių ryšio jungtį, kurią teikia valdiklio zonos tinklas (CAN).

(5) Reikia leisti suteikti tipo patvirtinimą transporto priemonėms, kuriose įrengtos OBD sistemos turi ribotą skaičių nežymių trūkumų, galinčių atsirasti atliekant tipo patvirtinimą arba anksčiau, arba nustatytų pradėjus eksploatuoti transporto priemones. Tipo patvirtinimą suteikianti valdžios institucija taip pat gali pratęsti anksčiau patvirtinto tipo transporto priemonių tipo patvirtinimo liudijimo galiojimą, kai vėliau nustatoma eksploatuojamų transporto priemonių OBD sistemos trūkumų. Jei visiškai nėra galimybės kontroliuoti, tipo patvirtinimo galiojimo pratęsti negalima. Reikia nustatyti laikotarpį, per kurį tipo patvirtinimą atliekančios valdžios institucijos patvirtinti trūkumai turi būti pašalinti, gaminant naujas transporto priemones.

(6) Šioje direktyvoje pateiktos priemonės atitinka Direktyva 70/156/EEB įsteigto derinimo su technikos pažanga komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

*1 straipsnis*

Direktyvos 70/220/EEB I, VI, X ir XI priedai iš dalies keičiami, atsižvelgiant į šios direktyvos priedą.

*2 straipsnis*

1. Valstybės narės priima nuostatas, kurios, įsigaliojusios ne vėliau kaip nuo 1999 m. gruodžio 31 d., įgyvendina šią direktyvą. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinių teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

([1]) OL L 76, 1970 4 6, p. 1.
([2]) OL L 350, 1998 12 28, p. 1.
([3]) OL L 42, 1970 2 23, p. 1.
([4]) OL L 11, 1999 1 16, p. 25.

*3 straipsnis*

Ši direktyva įsigalioja trečią dieną po jos paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*.

*4 straipsnis*

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, 1999 m. gruodžio 15 d.

*Komisijos vardu*

Erkki LIIKANEN

*Komisijos narys*

*PRIEDAS*

**DIREKTYVOS 70/220/EEB I, VI, X IR XI PRIEDŲ PAKEITIMAI**

A. I priedas iš dalies keičiamas taip:

1. 5.1.4.1 punktas pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„5.1.4.1. Kiekvienoje transporto priemonėje, kurioje įrengtas išmetamų teršalų kiekį kontroliuojantis kompiuteris, turi būti priemonės, neleidžiančios atlikti pakeitimų, išskyrus tuos, kuriuos leidžia padaryti gamintojas. Gamintojas leidžia daryti pakeitimus, būtinus norint atlikti transporto priemonės diagnostikos, techninio aptarnavimo, modifikavimo ar remonto darbus. Visi kompiuterių kodai ar darbiniai parametrai, kuriuos galima perprogramuoti, turi būti apsaugoti nuo sugadinimo, o jų apsaugos laipsnis turi būti ne mažesnis už nustatytąjį 1998 m. spalio mėn. ISO DIS 15031-7 standartu (1996 m. spalio mėn., SAE J2186), su sąlyga, jei apsaugos kodais keičiamasi XI priedo 1 priedėlio 6.5 punkte nustatyta tvarka naudojant protokolus ir diagnostinę jungtį. Visos kalibravimo atminties keičiamosios schemos turi būti apvilktos ir įdėtos į sandarų konteinerį, arba apsaugotos elektroniniais algoritmais; turi būti neįmanoma jų pakeisti, netaikant specializuotų įrankių ir procedūrų.“

2. 5.1.4.5 punktas pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„5.1.4.5. Gamintojai, naudojantys programuojamas kompiuterių kodų sistemas (pvz., elektriniu būdu ištrinamą ir programuojamą neredaguojamąją atmintį, EEPROM) turi imtis priemonių, apsaugančių nuo nesankcionuoto perprogramavimo. Gamintojai turi naudoti patobulintas apsaugos nuo sugadinimo strategijas ir funkcijas, neleidžiančias įvesti pakeitimų, kurias naudojant reikia prisijungti prie kitoje vietoje esančio gamintojo prižiūrimo kompiuterio. Valdžios institucija patvirtina metodus, teikiančius apsaugą nuo sugadinimo lygiaverčiu lygiu.“

3. 8.1, 8.2, 8.3 ir 8.4 punktai pakeičiami ir išdėstomi taip:

„8.1. **Transporto priemonės su priverstinio uždegimo varikliais**

Nuo 2000 m. sausio 1 d. naujų tipų, o nuo 2001 m. sausio 1 d. – visų tipų $M_1$ kategorijos transporto priemonėse, išskyrus tas, kurių didžiausia masė yra daugiau kaip 2 500 kg, bei $N_1$ kategorijos I klasės transporto priemonėse turi būti sumontuotos išmetamo teršalų kiekio diagnostikos sistemos (OBD), atitinkančios XI priedo reikalavimus.

Nuo 2001 m. sausio 1 d. naujų tipų, o nuo 2002 m. sausio 1 d. – visų tipų $N_1$ kategorijos II ir III klasės transporto priemonėse bei $M_1$ kategorijos transporto priemonėse, kurių didžiausia masė yra daugiau kaip 2 500 kg, turi būti sumontuotos išmetamo teršalų kiekio diagnostikos sistemos (OBD), atitinkančios XI priedo reikalavimus.

8.2. **Transporto priemonės su slėginio uždegimo varikliais**

Nuo 2003 m. sausio 1 d. naujų tipų, o nuo 2004 m. sausio 1 d. – visų tipų $M_1$ kategorijos transporto priemonėse, išskyrus

— transporto priemones, kurios suprojektuotos vežti daugiau kaip šešis žmones, įskaitant vairuotoją,

— transporto priemones, kurių didžiausia masė yra daugiau kaip 2 500 kg,

turi būti sumontuotos išmetamo teršalų kiekio diagnostikos (OBD) sistemos, atitinkančios XI priedo reikalavimus.

Kai OBD sistema sumontuota transporto priemonėse su slėginio uždegimo varikliais, kurios pradedamos eksploatuoti iki šios datos, taikomos XI priedo 1 priedėlio 6.5.3–6.5.3.6 punktų nuostatos.

8.3. **Transporto priemonės su slėginio uždegimo varikliais, kurioms netaikomi 8.2 punkto reikalavimai**

Nuo 2005 m. sausio 1 d. naujų tipų, o nuo 2006 m. sausio 1 d. – visų tipų $M_1$ kategorijos transporto priemonėse, kurioms taikoma išimtis pagal 8.2 punkto nuostatas, išskyrus $M_1$ kategorijos transporto priemones su slėginio uždegimo varikliais, kurių didžiausia masė yra daugiau kaip 2 500 kg, bei $N_1$ kategorijos I klasės transporto priemones su slėginio uždegimo varikliais, turi būti sumontuotos išmetamo teršalų kiekio diagnostikos (OBD) sistemos, atitinkančios XI priedo reikalavimus.

Nuo 2006 m. sausio 1 d. naujų tipų, o nuo 2007 m. sausio 1 d. – visų tipų $N_1$ kategorijos II ir III klasės transporto priemonėse su slėginio uždegimo varikliais ir $M_1$ kategorijos transporto priemonėse su slėginio uždegimo varikliais, kurių didžiausia masė yra daugiau kaip 2 500 kg, turi būti sumontuotos išmetamo teršalų kiekio diagnostikos (OBD) sistemos, atitinkančios XI priedo reikalavimus.

Kai OBD sistema sumontuota transporto priemonėse su slėginio uždegimo varikliais, kurios pradedamos eksploatuoti iki šiame punkte nustatytų datų, taikomos XI priedo 1 priedėlio 6.5.3–6.5.3.6 punktų nuostatos.

8.4. **Kitų kategorijų transporto priemonės**

Kitų kategorijų transporto priemonėse bei $M_1$ ir $N_1$ kategorijų transporto priemonėse, kurioms netaikomos 8.1, 8.2 arba 8.3 punkto nuostatos, gali būti sumontuotos OBD sistemos. Šiuo atveju taikomos XI priedo 1 priedėlio 6.5.3–6.5.3.6 punktų nuostatos.“

B. VI priedo 2 priedėlio lentelė „Aplinkos temperatūra dienos metu, taikoma atliekant kalibravimą ir teršalų išmetimo, esant aplinkos dienos meto temperatūrai, bandymą“ pakeičiama šia lentele:

**„Aplinkos temperatūra dienos metu, taikoma atliekant kalibravimą ir teršalų išmetimo, esant aplinkos dienos meto temperatūrai, bandymą**

| Laikas (val.) | | Temperatūra (°C) |
|---|---|---|
| Kalibravimas | Bandymas | |
| 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 priedas iš dalies keičiamas taip:

1. 1.8 punkte lentelė pakeičiama šia lentele:

| „I tipas | CO (g/km) | THC (3) (g/km) | $NO_x$ (g/km) | THC + $NO_x$ (2) (g/km) | Kietosios dalelės (2) (g/km) |
|---|---|---|---|---|---|
| Užfiksuotoji reikšmė | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Taikant DF | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

2. 1.8.1–1.8.5 numeriai pakeičiami į 1.8.2–1.8.6.

3. 1.8.3.1–1.8.3.4 punktuose 4 išnašos numeris pakeičiamas į 3. 1.8.3.5–1.8.3.8 punktuose 5 išnašos numeris pakeičiamas į 2.

4 ir 5 išnašos išbraukiamos.

D. XI priedas iš dalies keičiamas taip:

1. Anglų kalba pateiktame tekste įterpiamas šis 2.19 punktas:

„2.19. „*Remonto informacija*“ – tai visa informacija, reikalinga atliekant transporto priemonės diagnostikos, techninio aptarnavimo, techninės apžiūros, periodiškos apžiūros ar remonto darbus, kurią gamintojai pateikia savo įgaliotiesiems pardavėjams (remonto dirbtuvėms). Tam tikrais atvejais į šią informaciją įeina techninio aptarnavimo žinynai, techniniai vadovai, diagnozavimo informacija (pvz., mažiausios ir didžiausios matavimų teorinės reikšmės), elektros instaliacijos schemos, transporto priemonių tipui taikomas kompiuterių programos identifikacinis numeris, nurodymai esant pavieniams ir ypatingiems atvejams, informacija apie įrankius ir įrangą, duomenų fiksavimo informacija ir bandymo duomenų dvikryptis stebėjimas. Gamintojas neprivalo pateikti informacijos, kurią gina intelektinės nuosavybės teisės arba kuri yra gamintojo ir (arba) OEM sistemos tiekėjų ypatingosios techninės žinios; šiuo atveju draudžiama nepagrįstai atsisakyti pateikti būtiną techninę informaciją.“

2. Šis punktas taikomas tik portugalų kalba pateiktam tekstui.

3. Įterpiamas šis 2.20 punktas:

„2.20. „*Trūkumas*“ – kalbant apie transporto priemonių OBD sistemas, tai atvejis, kai du ar daugiau stebimų pavienių komponentų ar sistemų pasižymi tokiomis laikinosiomis ar nuolatinėmis savybėmis, kurios gali pakenkti kitais atžvilgiais efektyviam OBD sistemos veikimui, stebint šiuos komponentus ar sistemas, arba neatitinka visų kitų OBD sistemoms keliamų detaliųjų reikalavimų. Tokių trūkumų turinčių transporto priemonių tipą galima patvirtinti, jas galima registruoti ir parduoti, laikantis šio priedo 4 punkto reikalavimų.“

4. 3.1.1 punktas pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„3.1.1. Priėjimas prie OBD sistemos, reikalingas atliekant apžiūras, diagnostikos, techninio aptarnavimo ar remonto darbus, turi būti nevaržomas ir standartizuotas. Visi gedimų kodai, susiję su išmetamų teršalų kiekiu, turi atitikti šios priedo 1 priedėlio 6.5.3.4 nuostatas.“

5. 3.2.2.2 punktas pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„3.2.2.2. Kai gamintojas gali įrodyti valdžios institucijai, kad užfiksuoti didesnę uždegimo pertrūkių procentinę dalį vis tiek yra neįmanoma arba kad uždegimo pertrūkių negalima atskirti nuo kitokių poveikių (pvz., nelygių kelių, pavaros perjungimo, po variklio paleidimo, t. t.), esant šioms sąlygoms, uždegimo pertrūkių stebėjimo sistemą galima išjungti.“

6. 3.3.2 punktas ir lentelė pakeičiami taip:

„3.3.2. OBD sistema turi pranešti apie komponento ar sistemos, susijusios su išmetamu teršalų kiekiu, gedimą, kai, esant tam gedimui, viršijamos toliau pateiktos išmetamo teršalų kiekio ribinės vertės:

| | | Standartinė masė (RW) (kg) | Anglies viendeginio masė | | Visų angliavandenilių masė | | Azoto oksidų masė | | Kietųjų dalelių masė (1) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | KategorijaKlasė(CO) $L_1$ (g/km) | | (THC) $L_2$ (g/km) | | ($NO_x$) $L_3$ (g/km) | | (PM) $L_4$ (g/km) |
| Benzinas | Dyzelinas | | Benzinas | Dyzelinas | Benzinas | Dyzelinas | Bezinas | Dyzelinas | Dyzelinas |
| M (2) (4) | – | visos | 3,20 | 3,20 | 0,40 | 0,40 | 0,60 | 1,20 | 0,18 |
| $N_1$ (3) (4) | I | RW ≤ 1305 | 3,20 | 3,20 | 0,40 | 0,40 | 0,60 | 1,20 | 0,18 |
| | II | 1305 < RW ≤ 1760 | 5,80 | 4,00 | 0,50 | 0,50 | 0,70 | 1,60 | 0,23 |
| | III | 1760 < RW | 7,30 | 4,80 | 0,60 | 0,60 | 0,80 | 1,90 | 0,28 |

(1) Slėginio uždegimo varikliams.

(2) Išskyrus transporto priemones, kurių didžiausia masė daugiau kaip 2 500 kg.

(3) Ir M kategorijos transporto priemonės, nurodytos 2 pastaboje.

(4) Šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje nurodytame Komisijos pasiūlyme pateikiamos nuo 2005–2006 m. $M_1$ ir $N_1$ kategorijos transporto priemonių OBD sistemoms nustatytos ribinės vertės.“

7. 3.3.3.1 punktas pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„3.3.3.1. Katalizinio konverterio veiksmingumo sumažėjimas, atsižvelgiant tik į HC teršalų išmetimą. Priekinį katalizatorių gamintojai gali stebėti atskirai arba kartu su kitu katalizatoriumi (kitais katalizatoriais). Tariama, kad kiekvieno stebimo katalizatoriaus ar katalizatorių junginio veikimas yra sutrikęs, kai išmetamas teršalų kiekis viršija 3.2.2 punkto lentelėje pateiktą HC ribinę vertę;“

8. 3.3.3.5 punktas pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„3.3.3.5. Kai bet kuris kitas su teršalų išmetimu susijęs ir su kompiuteriu sujungtas jėgos pavaros komponentas, įskaitant visus susijusius daviklius, kurie leidžia atlikti stebėjimo funkcijas, nestebimas kitomis priemonėmis, reikia stebėti, ar jis užtikrina grandinės tolydumą.“

9. 3.3.4.5 punktas pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„3.3.4.5. Kai bet kuris kitas su teršalų išmetimu susijęs ir su kompiuteriu sujungtas jėgos pavaros komponentas nestebimas kitomis priemonėmis, reikia stebėti, ar jis užtikrina grandinės tolydumą.“

10. 3.6.1 punktas pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„3.6.1. Per standartinio sąsajos jungiamojo elemento serijinę jungtį bet kuriuo metu turi būti galimybė sužinoti, kokį atstumą transporto priemonė nuvažiavo, įsijungus veikimo sutrikimo rodiklio signalui. ([1])

([1]) Šis reikalavimas taikomas tik nuo 2003 m. sausio 1 d. ir tik naujų tipų transporto priemonėms su elektroniniu variklio greičio valdymu. Jis taikomas visoms naujų tipų transporto priemonėms, kurios pradedamos eksploatuoti nuo 2005 m. sausio 1 d.“

11. 3.7.1 punktas pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„3.7.1. Jei tokio laipsnio, kad gali sugadinti katalizatorių (kaip nurodyta gamintojo informacijoje), variklio uždegimo pertrūkiai daugiau nesikartoja, arba jei variklis eksploatuojamas pakeitus greičio ir apkrovos sąlygas taip, kad gauto laipsnio variklio uždegimo pertrūkiai negali sugadinti katalizatoriaus, atliekant pirmąjį važiavimo ciklą, kurio metu buvo užfiksuotas toks variklio uždegimo pertrūkių laipsnis, veikimo sutrikimo rodiklį galima vėl perjungti veikti ankstesniu signalizavimo režimu, o paskesniais važiavimo ciklais nustatyti įprastinį režimą. Kai veikimo pertrūkių rodiklis vėl perjungiamas veikti ankstesniu signalizavimo režimu, atitinkamus gedimų kodus ir išsaugotas gedimo momentu užfiksuotų duomenų sąlygas galima ištrinti.“

12. Įterpiamas šis 4 punktas:

„4. **Transporto priemonėje įrengtų diagnostinių sistemų tipo patvirtinimo reikalavimai**

4.1. Gamintojas gali prašyti, kad valdžios institucija priimtų OBD sistemą tipo patvirtinimui net ir nežiūrint į tai, kad sistema turi vieną ar daugiau trūkumų, dėl kurių tam tikri šio priedo reikalavimai nėra iki galo įvykdyti.

4.2. Nagrinėdama prašymą, valdžios institucija nustato, ar šio priedo reikalavimai yra neįvykdomi ar nepagrįsti.

Valdžios institucija atsižvelgia į gamintojo pateiktus duomenis, išsamiai apibūdinančius tokius veiksnius, kaip techninis pagrįstumas, įsisavinimo laikas ir gamybos ciklai, įskaitant variklių ar variklių dizainų bei programuojamų kompiuterių atnaujinimo palaipsnį įvedimą ir palaipsnį naudojimo nutraukimą (bet ne vien tik tai), sukurtos sistemos atitikties šios direktyvos reikalavimams laipsnį ir į tai, ar gamintojas pakankamai stengėsi siekti, kad būtų laikomasi šios direktyvos reikalavimų.

4.2.1. Valdžios institucija nesvarsto su trūkumu susijusio prašymo, kai visiškai nenumatytas reikalaujamas diagnostinis stebėjimas.

4.2.2. Valdžios institucija nesvarsto su trūkumu susijusio prašymo, kai OBD sistema neatitinka 3.3.2 punkte nurodytų ribinių verčių.

4.3. Nustatant identifikuotą trūkumų eilės tvarką, pirmiausia identifikuojami šio priedo 3.3.3.1, 3.3.3.2 ir 3.3.3.3 punktuose nurodyti priverstinio uždegimo variklių trūkumai ir šio priedo 3.3.4.1, 3.3.4.2 ir 3.3.4.3 punktuose nurodyti slėginio uždegimo variklių trūkumai.

4.4. Prieš suteikiant tipo patvirtinimą arba tipo patvirtinimo metu draudžiama taikyti šio priedo 1 priedėlio 6.5 punkto reikalavimų, išskyrus pateiktųjų 6.5.3.4 papunktyje, išimtis.

4.5. *Trūkumo laikotarpis*

4.5.1. Trūkumas gali likti nepašalintas dvejus metus nuo transporto priemonės tipo patvirtinimo dienos, nebent galima būtų tinkamai įrodyti, kad trūkumui pašalinti būtina atlikti didelius technikos priemonių pakeitimus ir kad dvejų metų laikotarpį reikia pratęsti papildomu naujovių įdiegimo laikotarpiu. Tokiu atveju trūkumas gali likti nepašalintas ne daugiau kaip trejus metus.

4.5.2. Gamintojas gali prašyti, kad po pirminio tipo patvirtinimo nustatytiems trūkumams tipo patvirtinimą suteikianti valdžios institucija išimtį taikytų atgaline data. Šiuo atveju trūkumas gali likti nepašalintas dvejus metus nuo tipo pavirtinimą suteikiančiai valdžios institucijai pateikto pranešimo dienos, nebent galima būtų tinkamai įrodyti, kad trūkumui pašalinti būtina atlikti didelius technikos priemonių pakeitimus ir kad dvejų metų laikotarpį reikia pratęsti papildomu naujovių įdiegimo laikotarpiu. Tokiu atveju trūkumas gali likti nepašalintas ne daugiau kaip trejus metus.

4.6. Valdžios institucija pagal Direktyvos 70/156/EEB 4 straipsnio reikalavimus savo sprendimą leisti nepašalinti trūkumų praneša kitų valstybių narių valdžios institucijoms.“

13. 1 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 punkto trečioji pastraipa pakeičiama ir išdėstoma taip:

„Bandant transporto priemonę, kurioje sumontuotas gedimų turintis komponentas ar įtaisas, OBD sistema patvirtinama, jei suveikia veikimo sutrikimo rodiklis. OBD sistema taip pat patvirtinama, kai veikimo sutrikimo rodiklis suveikia nepasiekus OBD ribinių reikšmių.“;

b) 2.1 punkto antroji įtrauka pakeičiama ir išdėstoma taip:

„– transporto priemonės su simuliuojamu veikimo sutrikimu paruošimas atliekamas 6.2.1 arba 6.2.2 punkte nustatyta tvarka.“;

c) 6.3.1.5 punktas pakeičiamas ir išdėstomas taip:

„6.3.1.5. Garų išleidimo valdymo įtaiso (jei jis sumontuotas) išjungimas elektra. Tikrinant šį gedimo režimą, I tipo bandymo atlikti nereikia.“;

d) 6.5.1.2 punkto antroji pastraipa pakeičiama ir išdėstoma taip:

„Signalai turi būti pateikti standartiniais vienetais pagal 6.5.3 punkte nurodytas specifikacijas. Faktiniai signalai turi aiškiai skirtis nuo standartinių reikšmių ar į garažą grįžtančios sugedusios transporto priemonės signalų.“;

e) įterpiamas šis 6.5.1.5 punktas:

„6.5.1.5. Nuo 2003 m. sausio 1 d. naujų tipų, o nuo 2005 m. sausio 1 d. – visų tipų pradedamų eksploatuoti transporto priemonių kompiuterių programų kalibravimo identifikacinis numeris suteikiamas naudojant standartinio sąsajos jungiamojo elemento serijinę jungtį. Suteikiamas programinės įrangos kalibravimo identifikacinis numeris yra standartizuoto formato.“;

f) 6.5.3.1–6.5.3.6 punktai pakeičiami ir išdėstomi taip:

„6.5.3.1. Ryšio linijai tarp transporto priemonėje esančios ryšių įrangos ir ne transporto priemonės ryšių įrangos turi būti taikomas vienas iš toliau pateiktų standartų su aprašytais apribojimais:

ISO 9141-2 „Kelių transporto priemonės – Diagnostikos sistemos – CARB reikalavimai dėl keitimosi skaitmenine informacija“;

ISO FDIS 11519-4 „Kelių transporto priemonės – Mažos spartos serijinių duomenų perdavimas – 4 dalis: B klasės duomenų perdavimo tinklo sąsaja (SAE J1850)“. Su teršalų išmetimu susijusiems pranešimams turi būti taikomas cikliškas perteklinis patikrinimas bei 3 baitų antraštė ir netaikomas atskyrimas baitais arba kontrolinės sumos;

ISO FDIS 14230 – 4 dalis „Kelių transporto priemonės – Diagnostikos sistemos – Slaptažodžių protokolas 2000“;

ISO WD 15765-4 „Kelių transporto priemonės – Diagnostikos sistemos. Diagnostika valdiklio zonos tinkle (CAN) – 4 dalis: Su teršalų išmetimu susijusioms sistemoms keliami reikalavimai“.

6.5.3.2. Bandymo įranga ir diagnostikos įtaisai, kurių reikia, kad būtų galima keistis duomenimis su išmetamų teršalų kiekio kontrolės diagnostikos (OBD) sistemomis, turi atitikti 1998 m. birželio mėn. ISO DIS 15031-4 (SAE J1978 – data: 1998 m. vasario mėn.) veikimo specifikacijų arba dar griežtesnius reikalavimus.

6.5.3.3. Pagrindiniai diagnostiniai duomenys (nurodyti 6.5.1 punkte) ir dvikryptė valdymo informacija turi būti pateikti taikant 1998 m. spalio mėn. standarte ISO DIS 15031-5 (SAE J1979 – data: 1997 m. rugsėjo mėn.) aprašytą formatą ir vienetus, ir turi būti prieinami taikant 1998 m. birželio mėn. standarto ISO DIS 15031-4 (SAE J1978 – data: 1998 m. vasario mėn.) reikalavimus atitinkantį diagnostinį įtaisą.

6.5.3.4. Kai užregistruojamas gedimas, gamintojas turi jį identifikuoti taikydamas tinkamą gedimo kodą, atitinkantį pateiktuosius 1998 m. spalio mėn. standarto ISO DIS 15031-6 (SAE J2012 – data: 1996 m. liepos mėn.) 6.3 punkte, kuriame kalbama apie „su teršalų išmetimu susijusios sistemos diagnostinius gedimų kodus“ (P0 gedimų kodai). Jei šiuo būdu identifikuoti neįmanoma, gamintojas gali naudoti 1998 m. spalio mėn. standarto ISO DIS 15031-6 (SAE J2012 – data: 1996 m. liepos mėn.) 5.3 ir 5.6 punktuose pateiktus diagnostinius gedimų kodus (P1 gedimų kodai). Šie gedimų kodai turi būti visiškai prieinami taikant 6.5.3.2 punkto reikalavimus atitinkančią standartizuotą diagnostikos įrangą.

ISO 15031-6 standarto (SAE J2012 – data: 1996 m. liepos mėn.) 6.3 punkte prieš pat tame punkte pateiktą gedimo kodų sąrašą nurodyta pastaba netaikoma.

6.5.3.5. Transporto priemonės ir diagnostikos tikrintuvo jungties sąsaja turi būti standartizuota ir atitikti visus 1998 m. gruodžio mėn. standarto ISO DIS 15031-3 (SAE J1962 – data: 1998 m. vasario mėn.) reikalavimus. Dėl įrengimo vietos, kuri įprastomis naudojimo sąlygomis nors ir yra lengvai prieinama aptarnaujantiems darbuotojams, tačiau apsaugota nuo atsitiktinio sugadinimo, turi būti susitarta su patvirtinančiąja institucija.

6.5.3.6. Gamintojas taip pat privalo suteikti priėjimą (tam tikrais atvejais – už tam tikrą mokestį) prie techninės informacijos, kuri reikalinga atliekant motorinių transporto priemonių remonto ar techninės priežiūros darbus, nebent šią informaciją saugo intelektinės nuosavybės teisės arba ji yra nustatyta forma identifikuotos esminės slaptosios techninės žinios; šiuo atveju draudžiama nepagrįstai atsisakyti suteikti būtiną techninę informaciją.

Teisę gauti šią informaciją turi visi asmenys, užsiimantys transporto priemonių komerciniu techniniu aptarnavimu ar remontu, kelių techninės pagalbos darbais, transporto priemonių apžiūromis ir bandymais, arba gaminantys ar parduodantys atsarginius ar modifikuotus komponentus, diagnostinius prietaisus ar bandymo įrangą.“