4.1.26.　燃料温度センサ
4.1.27.　燃料噴射装置（インジェクタ）
4.1.28.　ノックセンサ
4.1.29.　その他故障発生時に排気管から排出される一酸化炭素等の排出量を著しく増加させるおそれがある部品及びシステム
4.2.　機能診断
二輪車用J―OBDⅠは、燃料供給システムについて、燃料噴射補正量の監視等の適切な方法により故障を検知することができるものであること。ただし、燃料噴射量の補正を行うことができない車両に備えるものにあっては、この限りでない。
4.3.　対象範囲の拡大
自動車製作者等の判断により、二輪車用J―OBDⅠの機能を拡張して使用してもよい。
4.4.　警報の作動
故障を検知した場合は、速やかに警報するとともに、4.1.の各号に定める部品及びシステムの故障内容を記録することができるものであること。
4.5.　警告灯
4.5.1.　ISO　2575（2010年7月制定、2011年7月改正）に準拠した灯光によるものであって、運転者が運転席において容易に認識できるものであること。
4.5.2.　走行開始前に二輪車用J―OBDⅠが正常に作動することの確認ができる機能を有するものであること。ただし、蓄電池を備えない車両に備えるものにあっては、原動機始動時に点灯し、故障が検知されない場合は、5秒後に消灯するものであればよい。
4.6.　二輪車用J―OBDⅠの作動要件
4.6.1.　故障検知時の動作
4.6.1.1.　警告灯点灯方式
4.6.1.2.に規定する本故障の確定がなされた場合においては、速やかに警告灯を点灯させるものとする。
4.6.1.2.　本故障の確定
原動機始動（アイドリングストップ対応車両等における原動機自動停止直後の始動を除く。）、運行状態及び原動機停止状態（アイドリングストップ対応車両等における原動機自動停止を除く。）を各1回含む期間（以下「ドライビングサイクル」という。）に二輪車用J―OBDⅠが故障を検知したときは、これを仮故障と確定してその故障情報を二輪車用J―OBDⅠの記録装置内に一時記録するものとし、その次のドライビングサイクルにおいて同じ故障が検知されたときには、仮故障を本故障と確定して警告灯を点灯させるとともに、その故障情報を記録するものとする。ただし、誤診断の可能性を回避するための合理的な必要性が認められる場合においては、警告灯の点灯に要するドライビングサイクルが3回を超えることも可能とする。
また、本故障の確定は、誤診断のおそれがない場合にあっては、仮故障と確定した時点で行うことができるものとする。なお、ドライビングサイクルを終了していなくても仮故障又は本故障の確定をすることがができるものにあっては、その時点で仮故障又は本故障の確定を行うことができるものとする。
4.6.1.3.　警告灯表示及び情報の保持
4.6.1.2.の診断処理により本故障と確定したときは、4.8.1.の処理により故障が再現されないことが確認されるまでは故障情報を保存するとともに、原動機運転中は警告灯を点灯し続けるものとする。
4.6.1.4.　故障診断の一時停止
次に掲げる場合にあっては、当該車両に備えられる二輪車用J―OBDⅠの故障診断を一時停止することができる。
4.6.1.4.1.　燃料の残量が燃料タンク容量の20％以下になった場合
4.6.1.4.2.　原動機始動時の大気温度が266.2K（－7℃）以下又は高度が2500メートル以上の場合
4.6.1.4.3.　パワーテイクオフユニットを備える車両であって、当該装置を作動させている場合
4.6.1.4.4.　燃料を補給した後、最初に原動機を始動させてから1分以内の場合
4.6.1.4.5.　その他技術的な理由により誤診断を起こすおそれがある場合
4.7.　警報の解除
故障している部品及びシステムの修復が行われた場合、警報を解除することができるものであること。
4.8.　故障検知の解除
4.8.1.　1回のドライビングサイクルで二輪車用J―OBDⅠが仮故障と確定させた後、その次のドライビングサイクルが終了するまでに再び同じ故障が検知されなかった場合にあっては、そのドライビングサイクルの終了時点において記録された仮故障情報を消去することができる。
4.8.2.　4.6.1.2.の診断処理により二輪車用J―OBDⅠが本故障を確定して警告灯を点灯させた場合であっても、当該診断処理が行われた後の3回の連続したドライビングサイクルのいずれにおいても再び同じ故障が検知されなかった場合にあっては、警告灯を消灯することができる。また、4.6.1.2.の診断処理により二輪車用J―OBDⅠが警告灯を点灯させた場合において、それに続く最低40回のウォームアップサイクルのいずれにおいても再び同じ故障が検知されず、かつ、当該ウォームアップサイクルにおいて警告灯が消灯している場合にあっては、記録された本故障情報（故障時の車両使用状況データ（以下「フリーズフレームデータ」という。）等）を消去することができる。
4.9.　フリーズフレームデータ等
二輪車用J―OBDⅠが仮故障又は本故障を確定した場合においては、当該故障の原因に関する故障コード及び故障確定時における次に掲げるフリーズフレームデータを二輪車用J―OBDⅠの記録装置内部に一つ以上保存し、読み出せるものとすること。なお、新たな故障が発生した場合は、以前に保存されていたフリーズフレームデータを更新してもよいものとする。
二輪車用J―OBDⅠの内部記録装置に記録された情報は、技術的に困難な場合を除いて、電源が遮断された状態でも保存するものとする。
なお、次に掲げるフリーズフレームデータ以外のデータについても、ISO　15031－5（2006年1月制定）の規定に従って追加することができるものとする。
4.9.1.　計算原動機負荷
4.9.2.　冷却水温度
4.9.3.　原動機回転数
4.9.4.　車速
4.9.5.　燃料圧力
4.9.6.　吸気管圧力
4.9.7.　フィードバック状況
4.9.8.　燃料補正量
4.10.　故障状態のコード化情報
故障の状態を識別するためのコードは、ISO　15031－6（2010年12月制定）によること。この場合において、定義されたコードがない場合にあっては、ISO　15031－6に従い自動車製作者等が定めるコードを使用することができる。