

DIRECTIVE 1999/102/CE DE LA COMMISSION**du 15 décembre 1999****portant adaptation au progrès technique de la directive 70/220/CEE du Conseil relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 70/220/CEE du Conseil, du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, et notamment son article 5,

considérant ce qui suit:

- (1) la directive 70/220/CEE est une des directives particulières relevant de la procédure de réception fixée par la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ⁽³⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 98/91/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾;
- (2) la directive 70/220/CEE définit les spécifications relatives à l'évaluation des émissions des véhicules à moteur entrant dans son champ d'application. Au vu de l'expérience récemment acquise et de l'évolution rapide de l'état de l'art des systèmes de diagnostic embarqués (OBD), il convient d'adapter ces spécifications afin qu'elles prennent effet aux dates prévues dans la directive 98/69/CE;
- (3) il convient de clarifier les dates de mise en œuvre des dispositions de la présente directive sur le système OBD installé sur les nouveaux types de véhicules et tous les types de véhicules de la catégorie M₁ équipés de moteurs à allumage commandé et dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kilogrammes, ainsi que sur les véhicules des classes II et III de la catégorie N₁;
- (4) il convient de clarifier certains points des dispositions concernant le système OBD, tels que la protection contre les manipulations, la désactivation du dispositif de surveillance des ratés d'allumage dans certaines conditions de fonctionnement, l'enregistrement de la distance parcourue par le véhicule à partir du moment où l'indicateur de dysfonctionnement a signalé un problème au conducteur du véhicule, la capacité du système OBD à effectuer un contrôle logique bidirectionnel, l'emploi des codes d'erreur P1 et P0 (groupe propulseur) conformément à la norme ISO 15031-6 et le connecteur de diagnostic, et d'exprimer les valeurs limites au moyen de

deux décimales. Il convient de revoir les dispositions concernant la surveillance des ratés dans des circonstances susceptibles d'endommager le catalyseur afin de réduire la possibilité de faux messages d'erreur, et de prévoir la possibilité de surveiller partiellement le volume du catalyseur et d'utiliser le lien de communication avancé entre l'ordinateur de bord et l'ordinateur externe fourni par Controller Area Network (CAN);

- (5) il convient d'autoriser la réception des véhicules équipés de systèmes OBD lorsqu'ils présentent un nombre réduit de défauts mineurs avant ou au moment de la réception ou lorsque ces défauts sont découverts alors que les véhicules sont déjà en service. L'autorité chargée de la réception peut étendre le certificat de réception des véhicules déjà réceptionnés, même si des défauts affectant le système OBD sont découverts ultérieurement alors que les véhicules sont déjà en service. Il n'y a pas d'extension si la fonction de surveillance fait totalement défaut. Une période doit être prévue au cours de laquelle les défauts autorisés par l'autorité doivent être corrigés sur les véhicules en production;
- (6) les mesures prévues par la présente directive sont conformes à l'avis du comité pour l'adaptation au progrès technique institué par la directive 70/156/CEE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Les annexes I, VI, X et XI de la directive 70/220/CEE sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive le 31 décembre 1999 au plus tard. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 76 du 6.4.1970, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 du 28.12.1998, p. 1.

⁽³⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 11 du 16.1.1999, p. 25.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 15 décembre 1999.

Par la Commission

Erkki LIIKANEN

Membre de la Commission

ANNEXE

MODIFICATIONS DES ANNEXES I, VI, X ET XI DE LA DIRECTIVE 70/220/CEE

A. L'annexe I est modifiée comme suit:

1) Le point 5.1.4.1 est remplacé par le texte suivant:

«5.1.4.1. Tout véhicule équipé d'un ordinateur de contrôle des émissions doit être muni de fonctions empêchant toute modification, sauf avec l'autorisation du constructeur. Le constructeur doit autoriser des modifications uniquement lorsque ces dernières sont nécessaires au diagnostic, à l'entretien, à l'inspection, à la mise en conformité ou à la réparation du véhicule. Tous les codes ou paramètres d'exploitation reprogrammables doivent résister aux manipulations et offrir un niveau de protection au moins égal aux dispositions de la norme ISO DIS 15031-7 datée d'octobre 1998 (SAE J2186 datée d'octobre 1996), pour autant que l'échange de données sur la sécurité est réalisé en utilisant les protocoles et le connecteur de diagnostic décrits au point 6.5 de l'annexe XI, appendice 1. Toutes les puces à mémoire amovibles doivent être moulées, encastrées dans un boîtier scellé ou protégées par des algorithmes, et ne doivent pas pouvoir être remplacées sans outils et procédures spéciaux.»

2) Le point 5.1.4.5 est remplacé par le texte suivant:

«5.1.4.5. Les constructeurs qui utilisent des ordinateurs à codes informatiques programmables, (par exemple du type EEPROM (mémoire morte programmable effaçable électriquement) doivent empêcher toute reprogrammation illicite. Ils adoptent des techniques évoluées de protection contre les manipulations et des fonctions de protection contre l'écriture qui rendent indispensable accès électronique à un ordinateur hors site géré par le constructeur. Les autorités autoriseront les méthodes offrant un niveau de protection adéquat contre les manipulations.»

3) Les points 8.1, 8.2, 8.3 et 8.4 sont remplacés par le texte suivant:

«8.1. Véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé

A partir du 1^{er} janvier 2000 pour les nouveaux types et du 1^{er} janvier 2001 pour tous les types, les véhicules de la catégorie M₁ — à l'exception des véhicules dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kilogrammes — et les véhicules de la classe I de la catégorie N₁ sont équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD) pour le contrôle des émissions conformément à l'annexe XI.

À partir du 1^{er} janvier 2001 pour les nouveaux types et du 1^{er} janvier 2002 pour tous les types, les véhicules des classes II et III de la catégorie N₁ et les véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kilogrammes sont équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD) pour le contrôle des émissions conformément à l'annexe XI.

8.2. Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression

Les véhicules de la catégorie M₁, à l'exception:

- des véhicules prévus pour transporter plus de six passagers, conducteur compris,
- des véhicules dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kilogrammes, sont équipés, à partir du 1^{er} janvier 2003 pour les nouveaux types et du 1^{er} janvier 2004 pour tous les types, d'un système de diagnostic embarqué (OBD) pour le contrôle des émissions conformément à l'annexe XI.

Si de nouveaux types équipés d'un moteur à allumage par compression et mis en circulation avant cette date sont équipés d'un système OBD₂ les dispositions des points 6.5.3 à 6.5.3.6 de l'annexe XI, appendice 1, sont d'application.

8.3. Véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression exemptés des dispositions du point 8.2

À partir du 1^{er} janvier 2005 pour les nouveaux types et du 1^{er} janvier 2006 pour tous les types, les véhicules de la catégorie M₁ exemptés des dispositions du point 8.2, à l'exception des véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kilogrammes, et les véhicules de la classe I de la catégorie N₁ équipés d'un moteur à allumage par compression, sont équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD) pour le contrôle des émissions conformément à l'annexe XI.

À partir du 1^{er} janvier 2006 pour les nouveaux types et du 1^{er} janvier 2007 pour tous les types, les véhicules des classes II et III de la catégorie N₁ équipés d'un moteur à allumage par compression et les véhicules de la catégorie M₁, équipés d'un moteur à allumage par compression dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kilogrammes, sont équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD) pour le contrôle des émissions conformément à l'annexe XI.

Si les véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression mis en circulation avant les dates indiquées dans le présent point sont équipés d'un système OBD, les points 6.5.3 à 6.5.3.6 de l'annexe XI, appendice 1, sont d'application.

8.4. Véhicules appartenant à d'autres catégories

Les véhicules appartenant à d'autres catégories ou les véhicules des catégories M₁ et N₁ non couverts par les points 8.1, 8.2 ou 8.3 peuvent être équipés d'un système OBD. Dans ce cas, les points 6.5.3 à 6.5.3.6 de l'annexe IX, appendice A, sont d'application.»

- B. À l'annexe VI le tableau de l'appendice 2 intitulé «Profil des températures diurnes ambiantes pour l'étalonnage de l'enceinte et l'essai d'émission diurne» est remplacé par le tableau suivant:

«Profil des températures diurnes ambiantes pour l'étalonnage de l'enceinte et l'essai d'émission diurne

Temps (heures)		Température (°C)
Étalonnage	Essai	
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. L'annexe X est modifiée comme suit:

- 1) Le tableau du point 1.8 est remplacé par le tableau suivant:

«Type I	CO (g/km)	THC ⁽¹⁾ (g/km)	NO _x (g/km)	THC+NO _x ⁽²⁾ (g/km)	Particules ⁽²⁾ (g/km)
Mesuré					
Calculé avec FD					
					»

- 2) Les points 1.8.1 à 1.8.5 sont renumérotés de 1.8.2 à 1.8.6.
- 3) La note 4 de bas de page des points 1.8.3.1 à 1.8.3.4 est numérotée «3». La note 5 des points 1.8.3.5 à 1.8.3.8 est numérotée «2».

Les notes 4 et 5 de bas de page sont supprimées.

D. L'annexe XI est modifiée comme suit:

- 1) Ce point ne concerne que la version anglaise.
- 2) Ce point ne concerne que la version portugaise.
- 3) Le point 2.20 suivant est ajouté:
- «2.20 "Défaut": dans le domaine des systèmes OBD équipant les véhicules, le fait qu'au maximum deux composants ou systèmes séparés placés sous surveillance présentent de manière temporaire ou permanente des caractéristiques de fonctionnement qui diminuent la capacité de surveillance du système OBD ou qui ne respectent pas toutes les autres exigences détaillées requises en matière de système OBD. Les véhicules peuvent être réceptionnés, immatriculés et vendus avec de tels défauts, conformément aux dispositions du point 4 de la présente annexe.»
- 4) Le point 3.1.1 est remplacé par le texte suivant:
- «3.1.1. L'accès au système OBD requis pour l'inspection, le diagnostic, l'entretien ou la réparation du véhicule doit être illimité et normalisé. Tous les codes d'erreur liés aux émissions doivent être conformes au point 6.5.3.4 de l'appendice 1 de la présente annexe.»
- 5) Le point 3.2.2.2 est remplacé par le texte suivant:
- «3.2.2.2. Si un constructeur peut démontrer à l'autorité que la détection de pourcentages plus élevés de ratés d'allumage n'est toujours pas réalisable ou qu'un raté d'allumage ne peut être distingué d'un autre phénomène (par exemple routes difficiles, passages de vitesse, période suivant la mise en marche du moteur, etc.), le système de surveillance peut être désactivé lorsque de telles conditions sont réunies.»
- 6) Le point 3.3.2 est remplacé par le texte suivant:
- «3.3.2. Le système OBD indique la défaillance d'un composant ou d'un système relatif aux émissions lorsque cette défaillance entraîne une augmentation des émissions supérieure aux valeurs limites indiquées ci-dessous:

Catégorie	Classe	Masse de référence (RW) (kg)	Masse de monoxyde de carbone		Masse d'hydrocarbures totaux		Masse d'oxydes d'azote		Masse de particules (1)
			(CO) L ₁ (g/km)	(THC) L ₂ (g/km)	(NO _x) L ₃ (g/km)	(PM) L ₄ (g/km)			
			Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Diesel
M (2) (4)	—	toutes	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) Pour les moteurs à allumage par compression.

(2) Sauf les véhicules dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kg.

(3) Et les véhicules de la catégorie M visés par la note 2.

(4) La proposition de la Commission visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive contient les valeurs limites pour l'OBD à l'horizon 2005/2006 pour les véhicules de catégorie M₁ et N₁.

- 7) Le point 3.3.3.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.3.3.1. La réduction de l'efficacité du convertisseur catalytique, en ce qui concerne les émissions d'hydrocarbures uniquement. Les constructeurs peuvent prévoir un dispositif de surveillance uniquement pour le catalyseur en amont ou en combinaison avec le catalyseur en aval. Un catalyseur ou un assemblage de catalyseurs est réputé dysfonctionner lorsque les émissions d'hydrocarbures dépassent la valeur limite visée dans le tableau du point 3.3.2;»

8) Le point 3.3.3.5 est remplacé par le texte suivant:

«3.3.3.5. Sauf s'ils font l'objet d'un autre mode de surveillance, tous les autres composants du groupe propulseur relatifs aux émissions et connectés à un ordinateur, y compris les capteurs permettant de remplir les fonctions de surveillance, doivent faire l'objet d'une surveillance de la continuité du circuit.»

9) Le point 3.3.4.5 est remplacé par le texte suivant:

«3.3.4.5. Sauf s'ils font l'objet d'un autre mode de surveillance, tous les autres composants du groupe propulseur relatifs aux émissions et connectés à un ordinateur doivent faire l'objet d'une surveillance de la continuité du circuit.»

10) Le point 3.6.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.6.1. La distance parcourue par le véhicule pendant l'activation du MI est disponible à tout moment par le port sériel sur la connexion standard ⁽²⁾.

⁽²⁾ Cette exigence ne s'applique à partir du 1^{er} janvier 2003 qu'aux nouveaux types de véhicules munis d'un système électronique d'enregistrement de la vitesse dans un ordinateur de bord. Elle s'appliquera à tous les nouveaux types de véhicules mis en service au 1^{er} janvier 2005.»

11) Le point 3.7.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.7.1. S'il n'y a plus de ratés à un niveau tel qu'ils risquent d'endommager le catalyseur (selon les spécifications du constructeur) ou si les conditions de régime et de charge du moteur ont été ramenées à un niveau où les ratés ne risquent plus d'endommager le catalyseur, le MI peut être basculé sur le mode d'activation correspondant au premier cycle de conduite au cours duquel le niveau de ratés a été détecté, et replacé sur le mode d'activation normal pendant les cycles de conduite suivants. Si le MI est ramené au mode d'activation précédant, les codes d'erreur et les trames fixes correspondants peuvent être supprimés.»

12) Le point 4 suivant est ajouté:

4. Dispositions relatives à la réception des systèmes de diagnostic embarqués

4.1. Un constructeur peut déposer auprès de l'autorité compétente une demande de réception pour un système OBD présentant un ou plusieurs défauts qui ne lui permettent pas de répondre aux exigences spécifiques de la présente annexe.

4.2. L'autorité chargée de la réception examine la demande et décide si le respect des exigences de la présente annexe est possible ou s'il ne peut être raisonnablement envisagé.

L'autorité prend en compte les informations du constructeur, notamment en ce qui concerne la faisabilité technique, les délais d'adaptation et les cycles de production, y compris l'introduction et le retrait progressifs de moteurs ou de véhicules, ainsi que la mise à niveau des logiciels, de manière à voir si le système OBD pourra respecter les dispositions de la présente directive et si le constructeur a effectué les efforts nécessaires en ce sens.

4.2.1. L'autorité rejettera toute demande de certification d'un système défectueux si la fonction de surveillance prescrite fait totalement défaut.

4.2.2. L'autorité rejettera toute demande de certification d'un système défectueux si les valeurs limites visées au point 3.3.2 ne sont pas respectées.

4.3. L'autorité examinera en priorité les défauts par rapport aux points 3.3.3.1, 3.3.3.2 et 3.3.3.3 de la présente annexe pour les moteurs à allumage commandé et par rapport aux points 3.3.4.1, 3.3.4.2 et 3.3.4.3 de la présente annexe pour les moteurs à allumage par compression.

4.4. Aucun défaut ne sera admis avant ou au moment de la réception s'il concerne les exigences du point 6.5 de l'appendice 1 de la présente annexe, à l'exception du point 6.5.3.4.

4.5. *Durée de la période pendant laquelle les défauts sont admis*

4.5.1. Un défaut peut subsister pendant une période de deux ans après la date de réception du type de véhicule, sauf s'il peut être prouvé qu'il faudrait apporter des modifications importantes à la construction du véhicule et allonger le délai d'adaptation au-delà de deux ans pour corriger le défaut. Dans ce cas, le défaut peut être maintenu pendant une période n'excédant pas trois ans.

- 4.5.2. Un constructeur peut demander que l'autorité ayant procédé à la réception d'origine accepte rétrospectivement la présence d'un défaut lorsque celui-ci est découvert après la réception d'origine. Dans ce cas, le défaut peut subsister pendant une période de deux ans après la date de notification à l'autorité compétente en matière de réception, sauf s'il peut être prouvé qu'il faudrait apporter des modifications importantes à la construction du véhicule et allonger le délai au-delà de deux ans pour corriger le défaut. Dans ce cas, le défaut peut être maintenu pendant une période n'excédant pas trois ans.
- 4.6. L'autorité notifie sa décision d'accepter une demande de certification d'un système défectueux aux autorités des autres États membres, conformément aux dispositions de l'article 4 de la directive 70/156/CEE.»

13) L'appendice 1 est modifiée comme suit:

- a) Au point 1 le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Lorsque le véhicule est soumis à un essai alors qu'il est équipé du composant ou dispositif défectueux, le système OBD est approuvé si le MI est activé. Le système OBD est également approuvé si le MI est activé au-dessous des valeurs limites fixées pour l'OBD.»

- b) Au point 2.1, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— préconditionnement du véhicule avec simulation d'un dysfonctionnement lors du préconditionnement visé au point 6.2.1 ou 6.2.2 du présent appendice.»

- c) Le point 6.3.1.5 est remplacé par le texte suivant:

«6.3.1.5. Déconnexion électrique du dispositif électronique de contrôle de purge par évaporation (si le véhicule en est équipé). Il n'est pas nécessaire d'effectuer l'essai de type I pour ce mode de défaillance particulier.»

- d) Au point 6.5.1.2, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les signaux sont fournis en unités normalisées sur la base des spécifications données au point 6.5.3 du présent appendice. Les signaux effectifs sont clairement identifiés, séparément des signaux de valeurs par défaut ou des signaux de mode dégradé.»

- e) Le point 6.5.1.5 suivant est ajouté:

«6.5.1.5. À partir du 1^{er} janvier 2003 pour les nouveaux types et du 1^{er} janvier 2005 pour tous les types de véhicules mis en circulation, le numéro d'identification du logiciel d'étalonnage est communiqué par l'intermédiaire du port sériel sur le connecteur de liaison de données normalisé.»

- f) Les points 6.5.3.1 à 6.5.3.6 sont remplacés par le texte suivant:

«6.5.3.1. L'une des normes suivantes, avec les restrictions indiquées, doit être utilisée pour la liaison de données de l'ordinateur de bord à un ordinateur externe:

ISO 9141 — 2 "Véhicules routiers — Systèmes de diagnostic — Partie 2: Caractéristiques CARB de l'échange de données numériques"

ISO FDIS 11519 — 4 "Véhicules routiers — Communication en série de données à basse vitesse — Partie 4: Interface de réseaux de communication de données de classe B (SAE J 1850)". Les messages relatifs aux émissions utilisent le contrôle de redondance cyclique (CRC) et l'en-tête à trois octets, mais n'utilisent pas la séparation interoctets ni le total de contrôle.

ISO FDIS 14230 — Partie 4 "Véhicules routiers — Systèmes de diagnostic — Protocole Keyword 2000".

ISO WD 15765 — 4 "Road vehicles — Diagnostic systems — Diagnostics on CAN — Part 4: Requirements for emission-related systems" (Véhicules routiers — Systèmes de diagnostic sur CAN — Partie 4: caractéristiques des systèmes concernant les émissions).

6.5.3.2. L'appareillage d'essai et les outils de diagnostic nécessaires pour communiquer avec le système OBD doivent au moins respecter les spécifications fonctionnelles données dans la norme ISO DIS 15031-4 datée de juin 1998 (SAE J1978 — datée de février 1998).

6.5.3.3. Les données de diagnostic de base (spécifiées au point 6.5.1 du présent appendice) et les informations de contrôle bidirectionnel sont fournies selon le format et en utilisant les unités prévues dans la norme ISO DIS 15031-5 datée d'octobre 1998 (SAE J1979 — datée de septembre 1997) et sont accessibles au moyen d'un outil de diagnostic respectant les prescriptions de la norme ISO DIS 15031-4 datée de juin 1998 (SAE J1978 — datée de février 1998).

- 6.5.3.4. Lorsqu'une erreur est enregistrée, le constructeur doit l'identifier en utilisant un code d'erreur approprié compatible avec ceux figurant au point 6.3 de la norme ISO DIS 15031-6 datée d'octobre 1998 (SAE J2012 datée de juillet 1996) concernant les "Powertrain system diagnostic trouble codes" (codes d'erreur P0). Si cette identification est impossible, le constructeur peut utiliser des codes d'anomalie de diagnostic conformément aux points 5.3. et 5.6 de la norme ISO DIS 15031-6 datée d'octobre 1998 (SAE J2012 datée de juillet 1996 (codes d'erreur P1). L'accès aux codes d'erreur est possible par le biais d'un appareillage de diagnostic normalisé conforme aux dispositions du point 6.5.3.2.

La note figurant au point 6.3 de la norme ISO 15031-6 (SAE J2012, datée de juillet 1996) située immédiatement avant la liste des codes d'erreur du même point n'est pas applicable.

- 6.5.3.5. L'interface de connexion entre le véhicule et le banc de diagnostic doit être standardisée et respecter toutes les spécifications de la norme ISO DIS 15031-3 datée de décembre 1998 (SAE J1962, datée de février 1998). L'emplacement choisi pour le montage doit être approuvé par l'autorité chargée de la réception: il doit être facilement accessible au personnel de service, mais il doit être protégé contre les dommages occasionnés involontairement dans des conditions normales d'utilisation.
- 6.5.3.6. Le constructeur doit également rendre accessibles les informations techniques nécessaires à la réparation ou à l'entretien des véhicules, le cas échéant à titre onéreux, à moins que ces informations ne soient couvertes par un droit de propriété intellectuelle ou ne constituent un savoir-faire secret, substantiel et identifié; dans ce cas, les informations techniques nécessaires ne doivent pas être refusées de façon abusive.

Toutes les personnes dont la profession est de réparer, d'entretenir, de dépanner, d'inspecter ou de tester les véhicules, de fabriquer ou de vendre des pièces de rechange ou des accessoires, des outils de diagnostic et des équipements d'essai, sont habilitées à accéder à ces informations.»
