



Launch of the Right to Repair Campaign 16th October 2007, Paris

Statement of Jacopo Moccia

General Director of CECRA, European Council of Motor Trades and Repairs

CECRA represents automotive, car and truck, dealers and repairers – both authorised and independent. We have members in 22 European countries and are the voice of the sales and repair sector in Brussels.

On behalf of the Members of the Right to Repair Campaign, I would like to make an assessment of the Commitments of the 4 vehicle manufacturers that have been declared legally binding by Competition Commissioner Neelie KROES.

During the course of last year, the European Commission assessed how well, or badly, vehicle manufacturers were complying with the provisions of the Block Exemption Regulation (EC) N° 1400/2002 relative to access to technical information. This investigation led DG Competition to launch proceedings against 4 vehicle manufacturers (Fiat, Toyota, GM and DaimlerChrysler).

On the 14th of September last, the Commission rendered binding the Commitments that the four manufacturers pledge to undertake in the future.

We broadly welcome the Commitments both in their content and in their form: it was important for us to see that the Commission took the monitoring of vehicle manufacturers' obligations under the Block Exemption Regulation seriously and ensured that no-one could get away with anti-competitive practices.

Specifically, the Commission made it clear that independent repairers are entitled to technical repair information in a non-discriminatory manner. Independent and multi-brand repairers, therefore, are entitled to the same information that the manufacturers' networks receive, and at the same time.

Furthermore, one contentious item was the interpretation of Recital 26 of the BER that allows vehicle manufacturers to withhold information on the security (i.e. anti-theft) systems. It was important for us that the Commission state clearly that this carve-out provision be interpreted as narrowly as possible to ensure that non-security sensitive information is effectively made available to the aftermarket. Security and the other vehicle functions must be clearly separated.

Finally, although these Commitments refer to 4 specific vehicle manufacturers, they are intended by the Commission as "lighthouse" cases; they have to guide the practices of all the other manufacturers as well.

Why are these commitments so important to us?

Although the Motor Vehicle Block Exemption Regulation has been in force since 2002, getting it to work, concretely and daily on the shop floor has taken time, and remains troublesome.

For example, when attempting to find a car's wiring diagrams to repair the lighting system, an independent repairer in the UK surfed the vehicle manufacturer's official technical information website and had to download an 1.800 page document containing the wiring diagram for the entire vehicle. The Block Exemption provides that the information given, and paid for, must be proportionate to the repair job in question.

There is nothing new here. These issues are already governed by the Block Exemption and require, now, vigilance and monitoring. This will be part of the Right to Repair Campaign. The BER must be respected and, if necessary, proper enforcement must be claimed.

Access to tools

More significantly, for many routine jobs the vehicle manufacturer's specific diagnostic tool is still required.

To cite just a couple of examples,

- on the Audi A6 and A8, the manufacturer's tool is required to wind back the parking brake callipers to allow the technician to change the pads;
- on the Opel Vectra B, the specific manufacturer's tool is necessary to adjust the headlights;
- on new Range Rovers, the diagnostic tool is required to replace the rear lights;
- on newer Audis to replace the battery.

The list goes on....

A diagnostic tool can cost between 2.500 and 15.000 euros, the common response that independent and multi-brand repairers should "buy the each vehicle brand tool" is simply not a viable option. The cost to buy the tools for just nine popular brands would be 50.000 euros with a further 9.000 euros each year for software support.

A competitive and consumer orientated automotive aftermarket, requires well performing generic scan and diagnostic tools.

Security and re-mobilisation

Generally speaking, when a repairer finishes a repair job, it is increasingly necessary to communicate with the on-board computers to signify that the fault has been fixed and to "marry" the replaced parts with the system. This is the issue of "re-mobilisation". Failure to re-mobilise will mean that the vehicle simply won't start again.

Even when working with a vehicle manufacturer's tool, these security functionalities are often blocked for independent and multi-brand repair shops.

Vehicle manufacturers argue that this is required to protect the security systems which is understandable, but it is difficult to argue, as far as we are concerned, that e.g.

- re-setting service lights,
- changing batteries,
- changing light assemblies,

are security issues.

Similarly, it is astonishing to use the security argument to restrict access to re-mobilisation codes after having fitted e.g.

- a tow bracket,

- an in-car phone,
- a satellite navigation system,
- or audio equipment.

This illustrates the importance of narrowly interpreting recital 26 of the BER which allows vehicle manufacturers to withhold “*access to technical information which might allow a third party to bypass or disarm on-board anti-theft devices, to recalibrate electronic devices or to tamper with devices which for instance limit the speed of a motor vehicle*”... “**unless** protection against theft, recalibration or tampering can be attained by other less restrictive means”.

With the new EURO 5 Regulation (EC) N° 715/2007, it will no longer be possible to use the security excuse, whether truly or abusively, as it defines a process for pass-through re-programming and re-mobilisation.

It is important that vehicle manufacturers take this fully on-board and make these operations possible today, whether the repair shop has purchased a vehicle-maker-specific tool or whether the repair shop is using a generic one.

In conclusion:

We need access to information and to competitive parts every day.

We need high performance generic diagnostic tools and test equipment.

We must be allowed responsible access to security features in order to complete our repairs and fitments.



**Lancement de la Campagne
‘Pour le Droit à la Réparation’
16 Octobre 2007 à Paris**

Contribution de Jacopo Moccia

**Directeur général du CECRA
Conseil Européen du Commerce et de la Réparation Automobile**

Le CECRA représente les réparateurs et distributeurs automobile, voitures et camions, agréés et indépendants. Nous avons des membres dans 22 pays européens et sommes la voix du secteur de la vente et de la réparation à Bruxelles.

Au nom des membres de la campagne pour le droit à la réparation, je voudrais proposer une évaluation des engagements des 4 constructeurs automobiles ayant été rendus légalement contraignants par la Commissaire à la Concurrence, Neelie Kroes.

Au cours de l'année passée, la Commission européenne a évalué de quelle manière, bonne ou mauvaise, les constructeurs automobiles se conformaient aux dispositions du Règlement d'Exemption par Catégorie (CE) N° 1400/2002 concernant l'accès aux informations techniques. Cette enquête a amené la Direction Générale 'Concurrence' à engager des procédures à l'encontre de 4 constructeurs automobiles (Fiat, Toyota, Opel et DaimlerChrysler).

Le 14 septembre dernier, la Commission a reconnu le caractère obligatoire des Engagements que les quatre constructeurs promettaient d'assumer dans le futur.

Nous avons, dans leur ensemble, accueilli favorablement ces engagements, à la fois sur le fond et dans la forme: il était important pour nous de constater que la Commission traitait sérieusement le suivi par les constructeurs automobiles des obligations du Règlement d'Exemption par Catégorie, et s'assurait qu'aucun d'eux n'échappait à ces obligations au travers de pratiques anticoncurrentielles.

Plus spécifiquement, la Commission a été claire sur le fait que les réparateurs indépendants avaient droit aux informations techniques de façon non-discriminatoire. En l'occurrence, les réparateurs indépendants et multimarques doivent pouvoir accéder aux mêmes informations que les réseaux des constructeurs, et ce dans les mêmes délais.

En outre, une source de contentieux résidait dans l'interprétation du Considérant 26 du REC, qui autorise les constructeurs à ne pas diffuser les informations relatives aux systèmes de sécurité (tels que les dispositifs antivol). Il était important pour nous que la Commission stipule clairement que cette disposition soit interprétée de la manière la plus étroite et stricte possible, afin de garantir que les informations non liées à la sécurité soient accessibles sur le marché après-vente. Les fonctions de sécurité doivent être clairement séparées des autres fonctions du véhicule.

Finalement, bien que ces engagements se réfèrent à 4 constructeurs automobiles en particulier, il convient de rappeler l'intention de la Commission d'en faire des exemples "phares" pour tous les autres constructeurs, pouvant également leur servir de guide pour leurs pratiques.

Pourquoi ces engagements sont-ils si importants pour nous ?

Bien que le Règlement d'Exemption par Catégorie soit en vigueur depuis 2002, sa mise en pratique, de façon concrète et quotidienne au niveau de l'atelier, a pris du temps et reste problématique.

Par exemple, alors qu'il essayait d'avoir accès au schéma de câblage électrique d'un véhicule pour en réparer le module d'éclairage, un réparateur indépendant britannique a accédé au site d'information technique officiel du constructeur, et a dû télécharger un document de 1.800 pages contenant la totalité du schéma de câblage du véhicule en cause. Le règlement d'Exemption stipule pourtant bien que les informations fournies, et facturées, doivent être proportionnelles avec la réparation en question.

Cette situation n'est pas nouvelle. Ces problématiques sont déjà prises en compte par le Règlement d'Exemption, et doivent maintenant faire l'objet d'une vigilance et d'un contrôle accru. Ceci fera partie de la campagne Cour le droit à la réparation. Le REC doit être respecté et, si nécessaire, sa stricte application doit être demandée.

Accès aux équipements et outils de diagnostic

De manière plus significative, pour beaucoup d'opérations courantes, l'utilisation de l'outil de diagnostic spécifique au constructeur reste obligatoire.

Quelques exemples peuvent être cités:

- Pour les Audi A6 et A8, il faut recourir à l'outil du constructeur pour écarter les étriers de freins à main afin que le technicien puisse changer les plaquettes;
- Sur l'Opel Vectra B, l'outil spécifique du constructeur est nécessaire pour le réglage des phares;
- Sur les nouveaux Range Rover, il faut utiliser l'outil de diagnostic du constructeur pour remplacer les feux arrière;
- ... ainsi que sur les dernières Audi, pour remplacer la batterie.

Et cette liste est longue....

Comme un outil de diagnostic peut coûter entre 2.500 et 15.000 euros, la réponse la plus courante consistant à dire que les réparateurs indépendants et multimarques doivent "acquérir les outils pour chaque marque" n'est simplement pas une option viable. Le coût d'achat de ces outils, pour les 9 marques les plus répandues seulement, se monterait à 50.000 euros, auxquels il faudrait rajouter 9.000 euros annuels pour le support et la mise à jour des logiciels.

Pour avoir un secteur après-vente automobile concurrentiel et orienté vers le client, il faut de l'outillage de diagnostic et des équipements génériques de haute performance.

Sécurité et "re-mobilisation"

Généralement, lorsqu'un réparateur termine une opération de réparation, il est de plus en plus souvent nécessaire de communiquer avec les ordinateurs embarqués afin de leur signaler que l'anomalie a été corrigée et de "marier" les pièces remplacées avec le système. C'est le principe de la "re-mobilisation". Si l'on ne parvient pas à "re-mobiliser" le véhicule, il ne redémarrera pas, tout simplement.

Même lorsque l'on utilise l'outil du constructeur, ces fonctionnalités liées à la sécurité sont souvent bloquées pour les garages indépendants et multimarques.

Les constructeurs automobiles maintiennent que ceci est lié à la nécessité de protéger l'accès aux systèmes de sûreté, ce qui est compréhensible, mais, selon nous, il reste difficile de prétendre que, par exemple

- la remise à zéro des témoins de service,
- le remplacement de la batterie,
- le changement de modules d'éclairage,

relèvent de la sécurité.

De manière similaire, il est surprenant d'utiliser l'argument de la sécurité pour limiter l'accès aux codes de "re-mobilisation" après l'installation, par exemple

- d'un système d'attelage,
- d'un téléphone embarqué,
- d'un système de navigation,

- ou d'un équipement audio.

Ceci illustre l'importance d'avoir une interprétation stricte du Considérant 26 du REC, qui autorise les constructeurs automobiles à refuser *"l'accès aux informations techniques qui permettraient à un tiers de déjouer ou de neutraliser les dispositifs antivol installés à bord, de re-calibrer les dispositifs électroniques ou de manipuler les dispositifs qui, par exemple, limitent la vitesse des véhicules"... " à moins que la protection contre le vol, le re-calibrage ou la manipulation ne puisse être assurée par d'autres moyens moins restrictifs"*.

Avec la nouvelle législation 'EURO 5', le Règlement (EC) n° 715/2007, il ne sera plus possible d'utiliser la sécurité comme prétexte, justifié ou abusif, puisque cette législation définit les procédures de reprogrammation en accès direct ("pass-through") et de re-mobilisation.

Il est important que les constructeurs automobiles assument ceci pleinement et rendent ces opérations possibles dès à présent, que le garage ait acheté un outil du constructeur ou bien qu'il utilise un outil générique.

En conclusion:

Nous avons besoin d'accéder aux informations et aux pièces compétitives tous les jours.

Nous avons besoin d'outils de diagnostic et équipements de test génériques performants.

Nous devons être autorisés à avoir un accès responsable aux éléments de sécurité afin de pouvoir compléter nos réparations et installations.