Fédération de la
Distribution
Automobile

Secteur automobile / Consommation

Communiqué

Connecteur OBD
La FEDA obtient gain de cause à Bruxelles

Après des mois d'incertitude, la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne viennent de parvenir à un accord politique sur un important règlement relatif à la réglementation des véhicules à moteur. La FEDA se réjouit de ce compromis qui tient compte, pour l'essentiel, des intérêts de la distribution indépendante que la fédération a défendus avec détermination auprès des décideurs. Parmi les principaux acquis, le maintien du connecteur OBD, dont la fermeture était envisagée, et des avancées décisives pour l'après-vente indépendante en matière d'accès à l'information sur l'entretien et la réparation des véhicules.

Les co-législateurs européens – Commission, Parlement, Conseil – se sont mis d'accord le 7 décembre sur le règlement relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur. Introduite en 2016 par la Commission européenne pour réformer le cadre réglementaire de l'homologation des véhicules, cette proposition comportait également des dispositions capitales pour toute la filière aval de l'automobile et particulièrement la distribution indépendante. Ces dispositions concernaient en effet l'accès aux informations relatives à l'entretien et à la réparation des véhicules (*Repair and Maintenance Information* ou RMI), un accès qui revêt une dimension stratégique pour les entreprises, leurs collaborateurs et les consommateurs.

Des avancées décisives sur des sujets essentiels pour la distribution indépendante

La FEDA salue l'accord politique auquel est parvenu le « Trilogue » et les avancées décisives que représente cet accord pour la distribution multi-marques. Il permet à la fois de sauvegarder le connecteur OBD (*On-Board Diagnostics*), outil essentiel de communication avec le véhicule, et d'opérer l'indispensable mise à jour de la réglementation RMI, afin de résoudre des difficultés qui pénalisent quotidiennement les opérateurs indépendants.

Des choix de l'Union européenne sur ces deux aspects du texte dépendaient en grande partie la compétitivité de l'après-vente indépendante et sa capacité à répondre, dans les années à venir, aux besoins de mobilité des Européens et des Français. En effet, l'accès à l'information pertinente et l'exploitation du flux de données produit par chaque véhicule *via* le port OBD sont indispensables aux opérations de diagnostic, de maintenance, de réparation ou de mise à jour des logiciels automobiles. Si cet accès n'était plus garanti à tous les professionnels de l'après-vente, c'est un secteur entier de la filière automobile, celui de la réparation multimarque, qui se verrait incapable de proposer au consommateur une offre concurrentielle et se trouverait *de facto* exclu du marché.

Depuis des mois, la FEDA a porté la voix de la distribution indépendante auprès du Gouvernement français. A Matignon, au Ministère chargé des Transports et au Ministère des Affaires européennes, la fédération a mis en garde contre les effets potentiellement désastreux du futur règlement sur l'économie d'une filière et le libre-choix du consommateur. A Bruxelles, ce combat a été mené par la FIGIEFA, rassemblant la FEDA et ses homologues des autres Etats-membres.

La FEDA se réjouit que les arguments et les propositions de la filière aient été entendus à Paris comme à Bruxelles et que l'accord politique tienne compte, pour l'essentiel, de ses demandes.

Le futur règlement maintient et consolide le port OBD

Depuis plus de vingt-cinq ans, la prise OBD permet à tous les acteurs de la chaîne de valeur de l'automobile de communiquer avec le véhicule dans le cadre d'opérations d'entretien et de réparation très diversifiées. Le risque existait cependant, du fait d'une définition légale ancienne qui limite le connecteur au contrôle des émissions polluantes, que des constructeurs appliquent cette définition restrictive. Les opérateurs indépendants se seraient alors trouvés privés de l'accès au connecteur OBD pour l'essentiel de leurs activités. L'hypothèse d'une fermeture du port lorsque le véhicule est en mouvement était également sur la table.

Cette crainte s'était trouvée confirmée, en plein débat du texte à Bruxelles, par le constat effectué sur plusieurs modèles de la marque Fiat, pour lesquels l'accès à des fonctions et des données essentielles au diagnostic et à la réparation des véhicules est désormais restreint, voire tout simplement fermé.

Face à ces risques bien réels, la FEDA a plaidé pour que le port OBD soit maintenu et demeure totalement accessible, et soutenu une série d'amendements du Parlement européen allant dans ce sens.

A Paris comme à Bruxelles, la légitimité de ces demandes a été reconnue et l'accord intervenu le 7 décembre a maintenu une référence claire et détaillée au connecteur OBD, en précisant qu'il devait être ouvert de manière directe aux opérateurs indépendants. Le législateur européen a également précisé que la lecture des données devait être possible lorsque le véhicule est en mouvement.

Le connecteur OBD se trouve donc consolidé par une définition bien plus adaptée aux réalités d'aujourd'hui que ne l'était la réglementation en vigueur. La FEDA se réjouit de ce progrès majeur pour l'après-vente indépendante.

Un accès facilité aux informations RMI pour les opérateurs indépendants

En outre, la Commission européenne avait fixé dans son projet initial l'obligation pour les constructeurs automobiles de fournir aux opérateurs indépendants un accès illimité et standardisé aux informations RMI.

La FEDA et la FIGIEFA ont plaidé pour une précision essentielle : que l'ensemble des informations RMI soient obligatoirement présentées sous une forme pouvant faire l'objet d'un traitement électronique avec des outils informatiques et des logiciels communément utilisés. Cet ajout permet de moderniser la réglementation en vigueur et doit contribuer à faciliter les démarches quotidiennes des opérateurs indépendants, souvent réduits à des recherches manuelles sur des catalogues divers qui ne peuvent, du fait de la diversité croissante des modèles, être toujours exhaustifs et à jour. Pour la FEDA, cette avancée doit se traduire, à terme, par un véritable gain de temps et de compétitivité des opérateurs indépendants.

Forte du soutien de l'ensemble de ses adhérents sur ces enjeux vitaux pour l'avenir du secteur, la FEDA, avec l'appui à Bruxelles de la FIGIEFA, restera dans les prochains mois pleinement mobilisée pour faire valoir les intérêts de la filière indépendante auprès des décideurs nationaux et européens.

Elle veillera à ce que la mise en œuvre du règlement, notamment au travers d'actes délégués, confirme les avancées significatives obtenues sur les informations RMI et le connecteur OBD.

La DISTRIBUTION INDEPENDANTE – dont les membres de la FEDA - regroupe 1300 entreprises de distribution, 2600 points de vente, 800 ateliers spécialisés et 8000 réparateurs affiliés répartis dans toute la France.