Prise de position mondiale sur le droit à la réparation des véhicules

Préambule

L'industrie de l'entretien et de la réparation de véhicules offre des services essentiels qui comprennent la fabrication d'équipements de garage et de pièces de remplacement, les réseaux de distribution et les ateliers d'entretien et de réparation. Nous sommes chargés de maintenir en bon état plus d'un milliard de véhicules sur les routes du monde entier.

On trouve des ateliers de réparation automobile indépendants dans tous les pays et dans toutes les régions du monde. Ces ateliers indépendants veillent à ce que les automobilistes de toutes les communautés, y compris les plus petites et les plus éloignées, disposent d'un accès équitable et en temps opportun à des services automobiles indispensables.

Toutefois, partout dans le monde, les consommateurs sont confrontés à une menace importante envers leur droit à faire réparer leur véhicule dans l'atelier de réparation de leur choix.

Les véhicules ressemblent de plus en plus à des téléphones cellulaires, connectés sans fil en tout temps. Ces véhicules connectés collectent des milliers de points de données sur l'état des systèmes du véhicule. Ces données sont ensuite transmises sans fil aux constructeurs automobiles, ce qui empêche les ateliers de réparation indépendants d'y avoir accès.

Sans accès à ces données, des risques importants pèsent sur le marché de l'entretien et de la réparation de véhicules, notamment :

- les ateliers de réparation indépendants ne pourront plus assurer l'entretien d'un véhicule, et il deviendra plus difficile de s'assurer que les véhicules fonctionnent de manière aussi efficace et sûre que possible;
- les consommateurs perdront le droit de faire réparer leur véhicule dans l'atelier de leur choix, et nous nous attendons à ce que ce problème continue de prendre de l'ampleur;
- le marché de l'entretien et de la réparation des véhicules sera donc de moins en moins concurrentiel à cause de la fermeture d'ateliers indépendants, ce qui compromettra des centaines de milliers d'emplois et limitera l'accès à un marché de réparation abordable pour les consommateurs; et
- les gouvernements pourraient ne pas atteindre leurs objectifs d'adoption des véhicules électriques, parce qu'il n'y aura pas assez de services d'entretien et de réparation pour ces véhicules.

Pour un marché véritablement ouvert, équitable et compétitif, les consommateurs doivent être protégés par une législation qui reflète la nouvelle réalité des véhicules.

À ce titre, nous soussignés croyons que:

1. Les lois sur le droit à la réparation sont essentielles pour assurer une concurrence équitable et ouverte et offrir le choix aux consommateurs dans le secteur de l'entretien et de la réparation des véhicules.
2. La pratique consistant à adopter des codes ou des protocoles d'accord volontaires n'est pas viable. Ces accords entre les constructeurs automobiles et le secteur indépendant de la réparation ont échoué et les enquêtes révèlent que cet échec est dû au déséquilibre important du marché et du pouvoir politique des deux parties, à l'intérêt perçu par les constructeurs à contrôler la réparation des véhicules et à l'absence de mécanismes pour faire respecter ces accords.
3. Les intérêts commerciaux en jeu et les profits que les constructeurs automobiles tirent de ces méthodes ont fait prendre conscience au monde entier que les accords volontaires ne fonctionnent pas et qu'une intervention officielle des entités gouvernementales par voie législative est nécessaire. Cette intervention officielle doit inclure une obligation de partager avec le secteur de la réparation et de l'entretien indépendant les informations sur l'entretien et la réparation, les outils de diagnostic et de réparation, ainsi que les logiciels de réparation.
4. L'absence de partage de l'information, des outils et des logiciels d'entretien et de réparation des véhicules automobiles entraîne un manque de concurrence, ce qui fait augmenter le prix de la réparation et de l'entretien pour les consommateurs et compromet la viabilité du secteur de la réparation indépendante. Nombreux sont ceux qui soutiennent également que le manque d'accès à des services automobiles fiables, sûrs et à prix compétitifs se traduira par une sécurité routière médiocre et des émissions plus élevées.

Législation sur le droit à la réparation – Objectifs et résultats escomptés

Les objectifs des lois sur le droit à la réparation pour l'industrie de l'entretien et de la réparation de véhicules devraient être fondés sur des principes et inclure les objectifs fondamentaux suivants :

Promouvoir une concurrence équitable – Promouvoir et établir une concurrence équitable entre les réparateurs de véhicules motorisés, en rendant obligatoire et à des conditions commerciales équitables et raisonnables, l'accès aux informations, outils, pièces de remplacement et logiciels utilisés pour diagnostiquer, réparer, entretenir, modifier ou démonter les véhicules;

Offrir le choix aux consommateurs — Permettre aux consommateurs de faire diagnostiquer, réparer, entretenir, modifier ou démonter leurs véhicules de manière sûre et efficace par le réparateur de leur choix;

Garantir l'abordabilité — Encourager l'accès et l'abordabilité des informations, outils et logiciels aux réparateurs de véhicules et aux organismes de formation.

Les dix principes des meilleures pratiques en matière de législation sur le droit à la réparation

Les dix principes suivants constituent les meilleures pratiques pour l'élaboration d'un cadre législatif sur le droit à la réparation. Ils peuvent être adaptés et personnalisés, le cas échéant, pour répondre aux besoins et conditions spécifiques des instances concernées.

ACCÈS ÉGAL	Les constructeurs automobiles doivent fournir aux réparateurs indépendants certifiés, à des conditions raisonnables, les mêmes informations, outils et logiciels d'entretien et de réparation que ceux fournis aux concessionnaires/autres fournisseurs de services autorisés.
TÉLÉMATIQUE	Depuis des décennies, les techniciens accèdent aux données de diagnostic en branchant un analyseur-contrôleur dans le port du système de diagnostic embarqué (OBD) du véhicule. Cependant, l'OBD n'est plus le seul moyen d'extraction des informations. Les lois sur le partage des données relatives à l'entretien et à la réparation des véhicules devraient inclure un accès normalisé et cybersécurisé aux informations transmises par la technologie sans fil connue sous le nom de télématique. De plus, l'accès à toutes les données de réparation, y compris les contrôles bidirectionnels, doit être possible pour les ateliers indépendants au moyen d'un accès normalisé, qui n'impose pas l'utilisation d'un système exclusif.
INTERFACE DE COMMUNICATION **PASS THRU**	Les constructeurs doivent proposer ces informations, outils et logiciels sous une forme pratique et raisonnablement accessible à tous les réparateurs automobiles. Les constructeurs automobiles ne peuvent pas obliger les réparateurs à utiliser des outils exclusifs comme condition préalable à l'accès aux informations générales et relatives à la sécurité d'un véhicule. Par conséquent, toutes les capacités des outils d'origine et toutes les informations sur l'entretien doivent être mises à la disposition des tiers à des conditions commerciales équitables et raisonnables, afin de garantir un marché de la réparation concurrentiel.

CONDITIONS D'ABONNEMENT	La période pour laquelle les informations sont fournies doit être flexible, et le fournisseur de données doit rendre les informations disponibles selon des modalités qui répondent aux besoins commerciaux des ateliers de réparation (durée minimale d'une journée, mais aussi pour des périodes plus longues comme un mois ou une année).
PRIX RAISONNABLE	L'accès à l'information doit être fourni sous forme d'abonnement dont le prix n'excède pas la juste valeur marchande de l'information, déterminée sur la base d'un recouvrement raisonnable des coûts encourus pour créer, produire et fournir l'information, ou du prix pratiqué pour des informations similaires sur les marchés étrangers, et doit être proportionnel à l'activité en question.
ACCÈS EN TEMPS RÉEL	Les informations relatives à l'entretien et à la réparation doivent être fournies en temps réel dès la mise en circulation du véhicule, ou dès qu'elles sont disponibles pour les fournisseurs de services autorisés. Les informations doivent donc être facilement accessibles à tous les secteurs de l'industrie de l'entretien et de la réparation, et elles doivent être publiées en temps réel.
RESPONSABILITÉ, RÉSOLUTION DES LITIGES ET MESURES EXÉCUTOIRES	Les mécanismes de partage de l'information doivent être établis par la législation, inclure l'accès à des services de résolution des litiges et de médiation, et comprendre un organisme de contrôle facilement accessible et capable de réagir rapidement et efficacement aux infractions à la loi. Les amendes doivent être modulées et s'échelonner en fonction de la gravité.
CONTOURNEMENT	Les lois sur le droit à la réparation doivent anticiper la probabilité que les constructeurs automobiles utilisent tous les moyens pour trouver une faille (exemple : utiliser le droit d'auteur comme prétexte pour ne pas se conformer à la loi; ou utiliser les lois anti-contournement pour empêcher les ateliers indépendants, les fabricants et les fournisseurs d'outils d'utiliser les interfaces d'accès pour réparer des véhicules en toute légitimité).

OPÉRATIONNALISATION	Les lois devraient permettre la mise en place d'une infrastructure pour prendre en charge et permettre aux réparateurs indépendants l'accès aux informations relatives à la sécurité des véhicules qui sont nécessaires pour effectuer des réparations liées à la sécurité des véhicules. Des systèmes normalisés et équitables pour habiliter les techniciens à l'accès aux informations sur les codes clés ont été et peuvent être créés par les autorités de réglementation afin de garantir la sécurité des véhicules et la concurrence en matière de réparation. La législation devrait prévoir la création d'un organisme sectoriel chargé d'assurer ce processus d'habilitation.
TRANSPARENCE	La législation devrait imposer à chaque constructeur automobile l'obligation de publier ses modalités d'abonnement sur un site Web commun. Les constructeurs automobiles devraient être tenus de publier toute modification des prix et des modalités d'abonnement sur la plate-forme commune dans les 48 heures suivant ces modifications. Grâce à cette transparence, les autorités réglementaires seront en mesure de déceler toute tendance à fixer des prix excessifs ou à imposer des obstacles inutiles et anticoncurrentiels.

Signatures

ACMA

ADPA Automotive Data Publisher Association

ADS Association of Diesel Specialists

AFAC Autopartes Argentinas

AIA Canada

AICA Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature Italian Garage Equipment Manufacturers Association

ARIDRA Asociación Nacional de Representantes, Importadores y Distribuidores de Refacciones y Accesorios para Automóviles, A.C.

ASOPARTES

ASSOGOMMA Federazione Gomma Plastica

Australian Automotive Aftermarket Association

autocare Association Independence drives us.

Canadian Association of Mutual Insurance Companies CAMIC ACCAM Association canadienne des compagnies d'assurance mutuelles

CANIDRA

CAREP A.G. Cámara Chilena de Comercio de Repuestos y Accesorios Automotrices

Representing the Automotive Parts Industry · Representing the Automotive Parts Industry · CAWP Est. 1955

CENTRO TALLERES MECÁNICOS DE AUTOMÓVILES

CVSN Commercial Vehicle Solutions Network

EGEA European Garage Equipment Association

F.A.A.T.R.A.

FIGIEFA Automotive Aftermarket Distributors

IAAF

IBC Insurance Bureau of Canada

Industria Nacional de Autopartes, A.C.

mema. Aftermarket Suppliers

miwa

Right to Repair It's your choice!

Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği TAYSAD Automotive Suppliers Association of Turkey

TIA Tire Industry Association

WERC World Engine Remanufacturers Council

Automotive Aftermarket Alliance Brazil

AFER Aliança dos Fornecedores de Equipamentos para Reparação Automotiva

ANDAP Associação Nacional dos Distribuidores de Autopeças

ANFAPE Associação Nacional dos Fabricantes e Comercializadores de Autopeças para o Mercado de Reposição

Asdap

Conselho Nacional de Retífica de Motores CONAREM

Sincopeças-BR

Brasil Sindirepa