

LES AMENDEMENTS DE COMITOLOGIE POUR LA LÉGISLATION “EURO 5/6” CONCERNANT LES INFORMATIONS POUR LA RÉPARATION DES VÉHICULES

POUR DES PME FORTES SUR UN MARCHÉ DE LA RECHANGE AUTOMOBILE
CONCURRENTIEL

Nouvelle version
Août 2010



**Brochure explicative relative aux Amendements proposés par
la Commission concernant les Règlements n° 692/2008 et n° 715/2007**

Soutenu par :



L'IDENTIFICATION NON ÉQUIVOQUE DES PIÈCES

ÉGALITÉ DES CHANCES POUR TOUS LES ACTEURS DU MARCHÉ

LES VÉHICULES D'AUJOURD'HUI – DIVERSITÉ DES MODÈLES ET DES VERSIONS

En raison des progrès techniques et du nombre croissant de types et de variantes de véhicules, les pièces et les composants utilisés pour le montage des véhicules sont de plus en plus complexes et difficilement identifiables. Différents types de véhicules nécessitent différents types de pièces de rechange et les pièces peuvent même varier d'un véhicule du même modèle à l'autre. Il ne suffit plus d'indiquer qu'il existe une plaquette de frein pour la "Volkswagen Golf modèle 2007", par exemple, car plusieurs Volkswagen Golf de 2007 peuvent très bien être équipées de plaquettes de frein différentes. Il est donc devenu de plus en plus difficile, même pour les réparateurs les plus compétents et les mieux formés, d'identifier les pièces de rechange adéquates pour un véhicule donné.

POURQUOI L'IDENTIFICATION NON ÉQUIVOQUE DES PIÈCES EST-ELLE SI IMPORTANTE ?

Sur le marché de la rechange indépendante, l'identification non équivoque des pièces, des systèmes et des composants n'est pas seulement indispensable pour assurer un service correct de réparation et d'entretien des véhicules. Elle est également essentielle pour assurer que le fabricant de pièces et le grossiste puissent livrer les pièces adéquates à l'atelier.

Si l'atelier n'a pas accès aux données exactes concernant l'équipement utilisé dans le véhicule qu'il doit réparer, il risque de commander et d'installer des pièces de rechange incorrectes, compromettant la sécurité de la voiture et le respect des normes environnementales. Le montage d'une pièce dont les spécifications ne correspondent pas exactement aux exigences fonctionnelles et physiques peut menacer la sécurité et l'intégrité du véhicule et avoir des effets en matière de responsabilité des produits et des services.

QUI A BESOIN D'UNE IDENTIFICATION NON ÉQUIVOQUE DES PIÈCES ?

L'ensemble de la chaîne de l'après marché multimarque en a besoin. Les fabricants de pièces doivent pouvoir attribuer une référence précise à leurs produits. Les éditeurs doivent pouvoir créer des bases de données indépendantes précises pour l'identification des pièces, ainsi que des catalogues de pièces. Les distributeurs de pièces doivent pouvoir identifier rapidement et précisément les pièces et les livrer sans erreurs de fourniture. Les ateliers doivent pouvoir effectuer les réparations avec efficacité, au profit du consommateur automobiliste.

COMMENT GARANTIR UNE IDENTIFICATION NON ÉQUIVOQUE DES PIÈCES ?

L'identification des pièces de rechange adéquates dépend des informations relatives aux pièces installées dans le véhicule – l'équipement d'origine (OE, original equipment). La seule façon de déterminer exactement quelle pièce particulière est montée dans un véhicule donné consiste à identifier clairement une pièce, un système ou un composant par le numéro OE de cette pièce, système ou composant, attribué par le constructeur et qui est mis en relation avec le "VIN" (Vehicle Identification Number), le numéro d'identification unique propre à chaque véhicule.

QUE SONT LES "DONNÉES D'IDENTIFICATION DES PIÈCES" ?

Les données d'identification des pièces sont un ensemble d'informations (une corrélation de chiffres) qui attribue une pièce de rechange (identifiée grâce au numéro OE de la pièce attribué par le constructeur automobile) à un véhicule spécifique (identifié par son numéro VIN). C'est la relation entre les numéros VIN et les numéros OE des pièces de rechange des constructeurs, dans un format numérique, qui permet l'accès et le traitement des données par un système informatique standard.

...les pièces et les composants utilisés pour le montage des véhicules sont de plus en plus complexes et difficilement identifiables



CES DONNÉES EXISTENT-ELLES DÉJÀ ?

Oui. Les constructeurs de véhicules rassemblent déjà ce type d'informations pour produire leurs propres catalogues de pièces détachées. De nombreux constructeurs proposent des moteurs de recherche basés sur les VIN qui permettent d'identifier les pièces adéquates pour un véhicule donné. Il est difficile de concevoir l'existence de tels catalogues de pièces sans que le constructeur des véhicules ne dispose de données concernant le lien entre le VIN d'un véhicule et les pièces utilisées. En outre, les constructeurs de véhicules fournissent déjà les données d'identification des pièces à des fournisseurs de services tels que Lexcom, qui gère un système multimarque de vente de pièces OE sur Internet (www.partslink24.com). Les données que demande le marché multimarque de la rechange peuvent donc être publiées sans effort significatif.

Les constructeurs de véhicules changent fréquemment leurs pièces et composants d'origine (et donc les numéros OE des pièces de rechange). Cela peut être dû à l'évolution des produits ou à des raisons logistiques ou commerciales, telles que le changement d'un fournisseur d'équipements d'origine. Or les constructeurs de véhicules ne communiquent généralement pas ces changements aux opérateurs du marché de la rechange indépendante. Mais si les opérateurs indépendants ne sont pas au courant de ces changements ou "rappels silencieux", ils risquent de fournir ou d'utiliser des pièces ou des composants inadaptés.

LES CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES DEVRAIENT-ILS CHANGER COMPLÈTEMENT LA STRUCTURE DE LEURS BASES DE DONNÉES DE PIÈCES DÉTACHÉES ?

Non. Les données sont déjà la base des catalogues de pièces détachées des constructeurs. Les constructeurs de véhicules peuvent mettre à disposition ces données dans leur propre format propriétaire. Il ne s'agit pas vraiment de présenter des informations "sur mesure", mais de communiquer les données de manière facilement accessible. Les opérateurs indépendants ont beaucoup d'expérience dans l'utilisation des technologies modernes de traitement des données, qui permettent de traiter des données très nombreuses en toute sécurité. En outre, le Règlement Euro 5/6 permet aux constructeurs de demander le paiement d'une indemnité raisonnable.

UNE STANDARDISATION EST-ELLE ENVISAGÉE ?

L'accès standardisé à l'information pour la réparation et l'entretien des véhicules est un des éléments fondamentaux du Règlement Euro 5/6. Aussi, il est envisagé de mandaté l'agence européenne pour la normalisation (CEN) afin de développer un « processus structuré commun » pour l'échange des données pour l'identification des pièces. En fait, en ce qui concerne l'accès aux informations techniques déjà contenu dans la législation Euro 5/6 ce processus a déjà commencé.

POURQUOI NE SUFFIT-IL PAS DE RECEVOIR "LES MÊMES INFORMATIONS" QUE LES CONCESSIONNAIRES ?

La différence est surtout formelle. Le système actuel d'identification des pièces est conçu pour les détaillants (garagistes) sur la base d'une intervention pour une réparation spécifique sur un véhicule portant un numéro VIN connu. Une telle approche au cas par cas ne convient cependant pas du tout aux autres opérateurs du marché de la rechange, tels que les producteurs de pièces, les éditeurs et les distributeurs de pièces. Ceux-ci doivent proposer leurs produits et services dans un environnement multimarque et dans un secteur d'activité qui implique l'utilisation répétée des données. Ils ont besoin des données d'identification des pièces sous une forme électroniquement traitable et "en vrac".

LES CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES DEVRAIENT-ILS RÉVÉLER LEURS DONNÉES DE CONSTRUCTION OU LEUR SAVOIR-FAIRE SPÉCIFIQUE ?

Non. L'amendement concerne l'identification correcte des pièces de rechange spécifiques à chaque véhicule. Celui-ci ne concerne en rien le design ou la production des véhicules. Le numéro d'identification du véhicule (VIN) est un simple numéro de produit, permettant la traçabilité d'un "produit complexe" en cas de vice de fabrication entraînant un rappel éventuel. Ceci est obligatoire dans les États membres de l'UE selon la législation de l'UE en matière de sécurité des produits.

POURQUOI CET AMENDEMENT EST-IL NÉCESSAIRE MAINTENANT ?

L'amendement actuel est nécessaire pour adapter les méthodes d'identification des pièces au progrès technique et pour passer à une méthode de traitement électronique de pointe basée sur la relation entre numéros VIN et numéros des pièces détachées. Les constructeurs automobiles eux-mêmes utilisent ce lien entre numéro VIN et numéro des pièces OE pour améliorer l'efficacité de leur propre système de commande de pièces. Le refus de partager l'accès à cette méthode d'identification non équivoque des pièces entraîne une discrimination des opérateurs indépendants. L'amendement actuel est nécessaire pour que toutes les entreprises actives sur le marché des pièces de rechange automobiles se trouvent sur le même pied d'égalité.

QUE SONT LES DONNÉES BRUTES D'IDENTIFICATION DES PIÈCES ?

n° VIN : WVW ZZZ1KZ 9P 422726
(numéro d'identification du véhicule)

n° VIN : WVW ZZZ1KZ 9P 465028
n° de série / n° de production



n° de pièce de rechange
1K0 407 151 **AA**



n° de pièce de rechange
99999 LLL



n° de pièce de rechange
55255 KKK



n° de pièce de rechange
1K0 407 151 **BC**



n° de pièce de rechange
99999 LLL



n° de pièce de rechange
55255 KKK

Les données brutes sont une série d'informations (corrélation numérique) permettant d'attribuer une pièce de rechange (identifiée par son numéro de pièce de rechange OE) à un véhicule spécifique (identifié par son numéro VIN).

QUELS SONT LES VÉHICULES CONCERNÉS PAR CES DONNÉES ?

Selon la portée du Règlement Euro 5, l'information à fournir porte uniquement sur les véhicules ayant reçu une nouvelle réception CE et ne concerne pas rétrospectivement l'ensemble du parc automobile. Les nouveaux modèles de véhicules sont de plus en plus complexes. Pour cette raison, l'identification des pièces de rechanges pour les véhicules récents est devenue un véritable challenge.

POURQUOI LE LÉGISLATEUR EUROPÉEN DEVRAIT-IL S'INTÉRESSER À CE PROBLÈME ?

Les opérateurs indépendants du marché ont demandé à plusieurs reprises de pouvoir accéder à cette identification moderne des pièces, mais les constructeurs automobiles ont toujours refusé. La sécurité et l'intégrité des véhicules étant menacées tant que les constructeurs de véhicules refusent de publier l'identification correcte des pièces, le législateur européen est en droit de s'intéresser au refus de fournir les données. On ne peut plus permettre aux constructeurs de véhicules de décider si leur modèle économique permet d'ouvrir l'accès à ces données ou non.

Le Règlement Euro 5 exige notamment que l'information technique doit être mise à la disposition de tous les opérateurs indépendants du secteur automobile, y compris les fabricants de pièces, les éditeurs et les distributeurs de pièces indépendants. Voilà pourquoi la Commission a introduit les clarifications par la procédure de Comitologie actuelle.

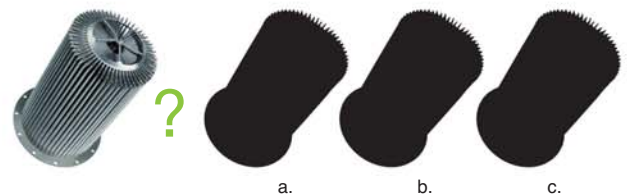
QUI SOUTIENT L'AMENDEMENT DE LA COMMISSION ?

Les organisations sectorielles européennes représentant l'ensemble de la chaîne du marché de la rechange automobile, notamment les fournisseurs de pièces automobiles (CLEPA), les grossistes en pièces détachées (FIGIEFA), les réparateurs en carrosserie (AIRC), les réparateurs indépendants et agréés (CECRA), les fabricants d'outils et d'équipements de diagnostic pour garages (EGEA) ainsi que l'association des consommateurs automobilistes (FIA). Ensemble, ces organisations représentent plus de 830.000 entreprises occupant 4,6 millions de travailleurs dans toute l'Europe, ainsi que 34 millions de consommateurs automobilistes affiliés à des associations d'automobilistes et de tourisme.

POURQUOI LES NOUVELLES REGLES DU DROIT DE LA CONCURRENCE NE SONT-ELLES PAS SUFFISANTES ?

Les nouvelles Lignes Directrices pour le secteur automobile disposent que "les codes d'une pièce et toute autre information nécessaire à l'identification correcte d'une pièce de rechange de marque destinée à être montée sur un véhicule automobile donné" sont des informations qui doivent être mis à la disposition des opérateurs indépendants. Cependant, le texte reste silencieux quant à la manière dont cet accès doit être fourni. C'est précisément à ce niveau que peut se faire la différence en pratique entre une solution qui marche ou qui ne marche pas.

La législation ne pourrait être efficace en pratique si des catégories entières d'opérateurs ne pourraient continuer à avoir l'opportunité d'offrir leurs produits ou services dans un environnement réellement multimarque. C'est pour cette raison que les fabricants de pièces, les distributeurs et les grossistes en pièces de rechange n'ont pas besoin de simplement accéder aux bases de données constructeur mais plutôt de lire et de récupérer de multiples ensembles de données en une seule fois.



...Il est de plus en plus difficile, même pour les réparateurs les plus compétents et les mieux formés, d'identifier les pièces de rechange adéquates pour un véhicule donné.

LE MARCHÉ DE L'APRÈS-VENTE **SANS ACCÈS AUX DONNÉES D'IDENTIFICATION DES PIÈCES DÉTACHÉES**

Le manque actuel de transparence dans l'identification des pièces fausse la concurrence de manière injuste au profit des constructeurs de véhicules. L'amendement de la Commission supprimerait l'actuel désavantage concurrentiel qui frappe les indépendants aujourd'hui, en leur permettant d'identifier les pièces détachées nécessaires et ce de manière adéquate. On ne doit pas permettre aux constructeurs de véhicules d'abuser de leur position de monopole en matière d'information relative aux pièces, aux réparations et à l'entretien.

LE NON ACCÈS AUX DONNÉES BRUTES D'IDENTIFICATION DES PIÈCES ENTRAÎNE NOTAMMENT :

✘ UNE COMPÉTITIVITÉ ENTRAVÉE POUR LES PRODUCTEURS DE PIÈCES

Sans accès aux données d'identification des pièces, les équipementiers et les fabricants indépendants de pièces détachées risquent de perdre leurs contrats sur le marché de la rechange indépendante. Ils ne seraient pas en mesure de fournir librement les produits de leur propre marque indépendamment des constructeurs automobiles. Cet aspect de leur activité est cependant particulièrement important, le marché secondaire s'étant révélé un facteur de stabilisation dans la crise actuelle. En outre, les fournisseurs de pièces OE pourraient s'affranchir de l'étreinte des constructeurs automobiles.

✘ L'OBLIGATION POUR LES GROSSISTES EN PIÈCES DÉTACHÉES DE QUITTER LE MARCHÉ

Les grossistes en pièces détachées jouent un rôle clé dans l'approvisionnement en pièces de rechange des ateliers de réparation indépendants et multimarques. À travers toute l'Union européenne, et surtout dans les régions éloignées où la mobilité individuelle est essentielle, leurs systèmes logistiques et leurs services de livraison doivent assurer l'approvisionnement en pièces détachées de manière adéquate et dans des délais adaptés. Faute d'accès aux données, l'approvisionnement en pièces détachées et services multimarques serait menacé et engendrerait inévitablement une perte de clients.

✘ LA DISPARITION D'UNE SOURCE D'APPROVISIONNEMENT EFFICACE POUR LES ATELIERS

Sans une véritable alternative à l'approvisionnement en pièces détachées, les ateliers indépendants et agréés seraient obligés d'acheter leurs pièces détachées auprès d'une source unique – le constructeur de véhicules – à des prix de monopole.

✘ UNE ENTRAVE AU LIBRE CHOIX DES CONSOMMATEURS

Si les pièces détachées n'étaient disponibles qu'auprès d'une seule source, cela nuirait également aux propriétaires de véhicules. Leur droit de choisir où et comment faire réparer leurs véhicules serait fortement limité.

Le marché de l'après vente automobile est une chaîne ; ses acteurs jouent un rôle clé dans la préservation de la mobilité pour 260 millions de consommateurs automobilistes en Europe. Assurer une identification non équivoque des pièces détachées à tous les opérateurs du marché est un facteur crucial pour garantir une réelle concurrence, tout en préservant l'environnement et la sécurité des véhicules tout au long de leur vie.



La **mobilité** est au cœur des libertés fondamentales garanties par le Traité sur l'Union Européenne et donc au cœur de l'Union elle-même. C'est notamment le transport routier qui est essentiel pour les interactions sociales, les déplacements vers le lieu de travail ou la distribution fiable des marchandises. Pour offrir ces avantages tant à l'économie de l'Europe qu'aux citoyens individuels, la mobilité doit être abordable.

L'accès à la mobilité dépend largement de la possibilité, pour les automobilistes, de faire entretenir et réparer les véhicules à un prix abordable tout au long du cycle de vie du véhicule. Chaque année, les automobilistes dépensent en moyenne 180 milliards d'euros en composants et services (main d'œuvre comprise) pour leurs voitures. La différence entre une mobilité abordable ou inaccessible peut dépendre de la bonne ou de la mauvaise affaire que représentent les pièces de rechange, l'entretien et les services de réparation.

La **concurrence effective** à chaque niveau de la distribution sur le marché de la rechange automobile est essentielle lorsqu'il s'agit de favoriser l'innovation et de préserver l'accès à une mobilité abordable.

Les **consommateurs européens** doivent être libres de faire réviser, entretenir et réparer leurs véhicules dans l'atelier de leur choix. Ils ont un impact sur le niveau des prix, en choisissant entre différents fournisseurs de services et les pièces de rechange, qui travaillent en concurrence active et loyale, en proposant une qualité élevée à un coût raisonnable.

Les **opérateurs indépendants multimarques** jouent un rôle vital dans l'offre de ces services après-vente compétitifs, à condition de disposer d'un accès ouvert et non discriminatoire aux formations, à l'équipement de diagnostic multimarque, aux informations techniques et aux pièces de rechange.

Le Règlement Euro 5/6 a déjà clarifié l'accès aux informations techniques, mais actuellement, le droit d'accès aux données précises d'identification des pièces, la validation des interfaces de communication avec les véhicules (VCI) et les unités de travail sont aujourd'hui remis en question par les constructeurs de véhicules.

Pour résoudre cette question et pour assurer que tous les opérateurs indépendants du marché secondaire puissent accéder aux informations exactes nécessaires pour mener à bon terme des travaux de réparation et d'entretien, la Commission européenne a proposé des amendements aux Règlements n° 692/2008 et n° 715/2007 dans la révision de comitologie actuelle.



AIRC, CECRA, EGEA, FIA, FIGIEFA et FIRM sont membres de AFCAR et soutiennent la Campagne pour le Droit à la Réparation

