

15ème législature

Question N° : 25069	De M. Bruno Duvergé (Mouvement Démocrate et apparentés - Pas-de-Calais)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie et finances		Ministère attributaire > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique
Rubrique > consommation	Tête d'analyse >Réglementation relative aux outils de diagnostic et de réparation des véhicules	Analyse > Réglementation relative aux outils de diagnostic et de réparation des véhicules.
Question publiée au JO le : 10/12/2019 Date de changement d'attribution : 21/05/2022 Date de signalement : 24/03/2020 Question retirée le : 21/06/2022 (fin de mandat)		

Texte de la question

M. Bruno Duvergé attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la réglementation relative aux outils de diagnostic et de réparation des véhicules. Ces outils, qu'ils soient produits par les constructeurs ou proposés par des fournisseurs multimarques, sont aujourd'hui nécessaires dans 70 % à 90 % des opérations de réparation et d'entretien. Ils permettent en effet d'interpréter les codes de défaut, de réinitialiser ou reprogrammer les ordinateurs de bord ou encore de mettre à jour les logiciels embarqués. Ce marché a vocation à se développer sur des véhicules de plus en plus connectés et dont les systèmes électroniques sont de plus en plus complexes. L'accès aux données techniques de chaque modèle de véhicule constitue l'enjeu essentiel de la production et de la commercialisation des outils de diagnostic multimarques. Le règlement (UE)2018/858 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur garantit aux opérateurs indépendants « un accès illimité, normalisé et non-discriminatoire aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules » (article 61 al. 1). L'article 63 du même règlement précise que les constructeurs peuvent facturer des frais « raisonnables et proportionnés » pour l'accès à ces informations techniques. Force est cependant de constater, comme l'ont fait les auteurs du rapport Ricardo-AEA produit pour la Commission européenne en octobre 2014, que les fabricants d'outils privilégient l'ingénierie inverse (*reverse engineering*) à l'accès direct aux informations techniques auprès des constructeurs. Les raisons invoquées par les fournisseurs d'outils de diagnostics sont notamment le prix de l'accès aux informations, les clauses d'étendue territoriale imposées par les constructeurs et les délais de livraison des données. Dans ce contexte, le marché européen est actuellement dominé par six acteurs majeurs dont Bosch, Texa Spa, SPX-Technotest. Parmi les nouveaux entrants, une société comme la société Autel qui propose des outils de diagnostic multimarques à des coûts nettement inférieurs fait l'objet, en Espagne, d'une action en justice intentée par la CAPA (*Comisión antipiratería para el automóvil* en 2017) qui reproche au dit fournisseur un accès illégal aux informations techniques des constructeurs. C'est pourquoi il souhaite savoir si le Gouvernement entend promouvoir une évolution du règlement (UE)2018/858 afin de le rendre pleinement applicable en favorisant l'accès direct aux informations techniques plutôt que le recours à l'ingénierie inverse qui comporte de nombreux effets indésirables sur la compétitivité. Il souhaite également savoir quelles mesures l'administration entend mettre en œuvre pour assurer le respect par tous les opérateurs de ce marché dudit règlement et de la législation relative à la propriété des données de réparation et d'entretien des véhicules.

