



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

Statement of Jan Koolen

Secretary General of AIRC, Association Internationale des Réparateurs en Carrosserie

Good morning, ladies and gentlemen,

The question: 'Do we have the right to repair?' should not be asked, as the answer is clear: 'We have the right to repair, but we need to make it effective!'

AIRC represents 55,000 vehicle body repair shops and up to the present we repaired over 1,3 billion damaged vehicles. Therefore, you may take it that we have the expertise.

However we do not have the necessary technical information. Expertise and the availability of technical information are complementary. For our sector, technical information is crucial and when I say technical information, I mean specific technical information per vehicle type like:

- which kinds of steels are used,
- which are the prescribed joining techniques,
- which sectional repairs of body parts are allowed?

We also need information on the electronics. What is the relation of electronic components in relation to body repair?

Examples: door handle, door mirror, fuel filler opening lid. They are all linked through the CAN bus network which usually means resetting of the system after replacement.

Another example: when replacing a XENON headlight unit, its control unit must be programmed with special software otherwise the automatic height control malfunctions.

There is no universal equipment and software available with which all electronic systems for comfort and safety, from all vehicle brands and types can be reset and programmed. Small and large businesses alike are faced with the mountainous cost of the proprietary diagnostic tools from the vehicle manufacturers for every brand they repair.

Let me turn to the cost of technical information. For a majority of vehicle brands this information is available and via the various internet sites of the vehicle brands, one can obtain this information upon payment. Depending on the needs, payment can amount however to € 4,000 yearly depending on the manufacturer. This throws up a huge barricade for the small-scaled body repair shops.

Then we have the issue of security. Door locks, ECUs and security systems are frequently damaged in an accident and have to be replaced. How useful is it to present a car, which was

damaged, back to its owner in fully restored and polished condition if it cannot be started because the security system requires to be re-set? Air bags and seat belt tensioners are also frequently and erroneously placed behind this security barrier. Here it is not just a question of affording the vehicle manufacturers' diagnostic tools. The tools sold to the independent aftermarket are often denuded of security facilities. The new 'Euro 5' Regulation (EC) 715/2007 makes provisions for manufacturers to re-set immobilisers by remote connection to the car without compromising vehicle security. We need this facility today for all cars on the market.

Thanks for your attention.



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

Contribution de Jan Koolen

**Secrétaire Général de AIRC
Association Internationale des Réparateurs en Carrosserie**

Bonjour, Mesdames et Messieurs,

La question : « Avons-nous le droit de réparer ? » ne devrait même pas être posée puisque la réponse est claire « Nous avons ce droit mais il faut le rendre effectif! ».

L'AIRC représente 55,000 ateliers de carrosserie et, à ce jour, nous avons réparé plus d'1,3 milliard de véhicules accidentés. Il n'y a donc aucun doute sur le fait que nous possédons l'expertise de la réparation.

Ce qui nous manque, en revanche, c'est l'accès aux informations techniques nécessaires. Pourtant, l'expertise et la disponibilité de ces informations techniques sont complémentaires. Pour notre secteur, les informations techniques sont cruciales et quand je dis informations techniques, je veux parler d'informations techniques spécifiques par type de véhicule telles que:

- Quels sont les types d'aciers utilisés,
- Quelles sont les techniques de jointement prescrites,
- Quelles sont les réparations par découpe autorisées et quelles pièces sont concernées?

Nous avons également besoin d'informations concernant l'électronique. Quelle est la relation entre composants électroniques et la réparation-collision, me direz vous.

Par exemple : une poignée de porte, un rétroviseur extérieur ou une trappe à carburant: tous ces éléments sont reliés au réseau CAN, ce qui signifie généralement qu'il faut procéder à une réinitialisation du système après leur remplacement.

Autre exemple : lors du remplacement d'un optique de phare au XENON, son boîtier de contrôle doit être programmé à l'aide d'un logiciel spécifique sinon le réglage automatique de la hauteur des phares ne fonctionnera pas correctement.

Sur le marché, il n'existe aucun équipement ou logiciel universel permettant de réinitialiser ou de programmer tous les systèmes électroniques embarqués dans les véhicules quel que soient leur marque ou leur type. Les petites entreprises, comme les grandes, sont toutes confrontées aux coûts faramineux que représentent les outils de diagnostic spécifiques à chaque constructeur pour les marques qu'elles réparent.

Abordons maintenant le coût des informations techniques. Pour une majorité de marques, les informations techniques sont disponibles et ce, via un certain nombre de sites Internet. On peut obtenir ces informations contre paiement. Selon les besoins, le coût d'obtention de ces informations peut atteindre cependant 4 000 euros par an et par constructeur. Ceci représente une barrière considérable pour les petits ateliers de carrosserie.

Restent également les problèmes liés à la sécurité. Le verrouillage des portes, les calculateurs électroniques centraux et les systèmes de sécurité sont souvent endommagés lors d'un accident et doivent être remplacés. Quel intérêt y-a-t-il à restituer à un client, après un accident, un véhicule entièrement remis en état et lustré s'il ne peut pas le redémarrer à cause d'un système de sécurité qui n'a pu être réinitialisé ? Les airbags, les pré-tensionneurs de ceinture de sécurité sont aussi souvent, et de manière indue, placés derrière cette barrière de sécurité. Il n'est donc pas simplement question ici des conditions financières d'accès aux matériels de diagnostic des constructeurs. Les outils vendus sur le marché indépendant de l'après-vente sont souvent dénués des fonctions de sécurité.

Le Règlement 'Euro 5' (CE) 715/2007 demande aux constructeurs de prendre leurs dispositions afin de permettre la réinitialisation des systèmes d'immobilisation via une connexion à distance avec le véhicule sans compromettre les systèmes de sécurité. Nous avons besoin de cette fonction dès maintenant et pour tous les véhicules du marché.

Merci de votre attention.