



## **Launch of the Right to Repair Campaign 16<sup>th</sup> October 2007, Paris**

### **Statement of Sylvia Gotzen**

#### **Secretary General of FIGIEFA, R2RC Spokesperson**

Good morning, ladies and gentlemen,

Please let me cordially welcome you to the launch of the Right to Repair Campaign today.

Vehicles are more and more becoming “computers on wheels”. While technological innovations provide better emissions control as well as more safety and comfort, they have made it increasingly challenging to service or repair a vehicle. Fair and full access for independent market operators to technical information, multi-brand diagnostic tools as well as test equipment, replacement parts and training is therefore more than ever crucial to be able to provide European motorists with the quality service and parts they deserve in the aftermarket care of their vehicles.

You might say: This is obvious! Where is the problem? What are the challenges?

The Motor Vehicle Block Exemption Regulation (EC) N° 1400/2002, which is in place to protect consumer choice in the parts and repair sector, will expire in 2010 and its renewal is uncertain.

In this regard, there is now the new ‘Euro 5’ Regulation 715/2007, which has being adopted in June this year and which will take effect from September 2009 is an important step forward, but only a partial solution. It provides that, with the type-approval of a new vehicle, vehicle manufacturers have to make available all repair information (and not only the emission-related information) to independent operators. ‘Euro 5’ translates the general competition rules of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (EC) N° 1400/2002 into vehicle-specific technical regulation. It provides concrete technical solutions for

- a standardised search facility of the repair information (“OASIS” format),
- concrete techniques for software updates (re-programming) and re-initialisation of the vehicle whilst making sure that security features of the vehicle are not compromised,
- and it gives specific information to diagnostic tools producers to design multi-brand tools and equipment.

However: The ‘Euro 5’ Regulation only applies to newly type-approved vehicles. The threat of non-renewal of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation could thus easily result in a legal gap for the existing vehicle park not covered by the new ‘Euro 5’ Regulation.

In addition to these challenges, local and EU policy makers have little awareness of this threat facing the independent, multi-brand automotive aftermarket and its contribution to Europe’s economy and competitiveness. The multi-brand aftermarket is mostly known to specialists and the

inner circle of EU officials responsible for automotive issues, but not to a wider range of policy-makers, whose decisions also affect our sector. There is a general lack of awareness of the specifics of the independent aftermarket and often no coherence on aftermarket-related European legislation.

As a reaction to the political, legal and technological challenges, a wide range of multi-brand aftermarket operators and motoring organisations have come together:

- To defend a regulatory environment that ensures the freedom of choice for consumers and encourages effective competition in which aftermarket SMEs are given a fair chance to stay in business;
- To increase the visibility and climate of understanding of our sector;
- To bring the “right to repair” into the European and local policy jargon;
- To create awareness for the independent aftermarket as a valuable contributor to the EU’s and the national economies;
- To make access to repair information, multi-brand tools and equipment, replacement parts and training a reality; and
- To emphasise the continued need for sector-specific rules protecting effective competition and consumer choice in the aftermarket care of their vehicles also beyond 2010.

These goals are shared and supported commonly by AIRC, CECRA, EGEA, the FIA and FIGIEFA. I will now give the floor to all of them for further details for *their* perspectives on the Right to Repair Campaign.

\* \* \* \* \*

## **Concluding remarks after the statements of AIRC, CECRA, EGEA, FIA and FIGIEFA**

The Right to Repair Campaign urges vehicle manufacturers to fully comply with the provisions of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation [BER] (EC) N° 1400/2002, particularly in the light of the recent Commitments by Toyota, Fiat, DaimlerChrysler and Opel on non-discriminatory access to technical information for independent operators, which were declared binding by the European Commission in September 2007. The compliance with these legal provisions will be monitored as part of the Campaign.

The Right to Repair Campaign welcomes the Commission’s clarification that Recital 26 of the BER is to be interpreted narrowly, and that security features may not be invoked to withhold non-security sensitive information and to prevent independent repairers from carrying out regular repair operations such as e.g. work on engine management ECU’s, airbags or central locking elements. The Campaign advocates the early use of the “Pass-Through” techniques, which are specified in the new ‘Euro 5’ Regulation (EC) N° 715/2007, for both re-programming and security functions for all vehicles.

The Right to Repair Campaign calls for vehicle manufacturers to make available the information needed by the manufacturers of diagnostic tools, in order to enhance competition in the market for generic tools and equipment. Especially in rural and remote areas, small and medium-sized workshops contribute significantly to ensuring affordable mobility for consumers. While these SMEs should be able to service and repair a broad range of vehicles, it is not economically viable for them to purchase all vehicle manufacturers’ proprietary tools for every make.

In particular, the Right to Repair Campaign calls for the renewal – and improvement - of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation in order to ensure fair and effective competition in the

automotive aftermarket beyond 2010. Not renewing the Regulation will result in a legal gap for the vehicle park not covered by the new 'Euro 5' Regulation (EC) N° 715/2007. Naturally, a number of improvements in a new BER, such as including specific language – based on the current Explanatory Brochure - on consumers' warranty rights, would also be sought.

Thank you for your attention.

And now I invite your questions.

---



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

### **Contribution de Sylvia Gotzen**

**Secrétaire Général de la FIGIEFA  
Porte-Parole de la R2RC**

Mesdames et Messieurs bonjour,

Je prends cette opportunité tout d'abord pour vous souhaiter la bienvenue au lancement de la campagne 'Pour le Droit à la Réparation'.

De nos jours, les véhicules ressemblent de plus en plus à des « ordinateurs sur roues ». Si les innovations technologiques permettent de mieux maîtriser les émissions nocives et garantissent plus de sécurité et de confort, elles rendent l'entretien et la réparation des véhicules plus complexes. Un accès non restreint et équitable aux informations techniques, à l'outillage de diagnostic et aux équipements de test multimarques, aux pièces de rechange et aux formations, est de plus en plus crucial afin de fournir aux automobilistes les services de qualité et les pièces de rechange nécessaires en vue l'entretien de leurs véhicules.

Vous devez vous dire : c'est évident ! où est le problème ? quels sont les obstacles ?

Le Règlement d'Exemption par Catégorie applicable au secteur automobile (CE) N° 1400/2002, en vigueur afin de protéger le choix des consommateurs dans le secteur des pièces détachées et de la réparation, expire en 2010 et son renouvellement est incertain.

En fait, un nouveau Règlement adopté en Juillet 2007, le Règlement 'Euro 5' (CE) 715/2007 entrera en vigueur dès Septembre 2009. Il dispose lors de l'homologation d'un nouveau véhicule, les constructeurs automobiles doivent confirmer la mise à disposition pour les opérateurs indépendants de toutes les informations nécessaires en vue de la réparation de ce véhicule (et pas uniquement celles liées aux contrôles des émissions). 'Euro 5' transpose les dispositions générales du droit de la concurrence incluses dans le Règlement d'Exemption par Catégorie (EC) 1400/2002 dans des dispositions techniques spécifiques à l'automobile.

Ce dernier établit des solutions techniques concrètes concernant:

- Un système standardisé de recherche des informations pour la réparation (format 'OASIS') ;
- La mise à jour des logiciels de reprogrammation et de réinitialisation des véhicules préservant la non altération des systèmes de sécurité du véhicule ;
- La mise à disposition d'informations spécifiques pour les fabricants d'outillage de diagnostic afin qu'ils puissent mettre au point de l'outillage et des équipements multimarques.

Cependant le Règlement 'Euro 5' ne s'applique qu'aux véhicules nouvellement homologués. Le danger du non renouvellement du Règlement d'Exemption par Catégorie réside dans ce qu'il pourrait en résulter un vide juridique concernant le parc de véhicules existant non couvert par le Règlement 'Euro 5'.

En plus de ces challenges, nombre de politiciens locaux et européens n'ont que peu de connaissance de ce danger pour le marché de l'après-vente indépendant et multimarque automobile et de sa contribution pour l'économie et pour la compétitivité de l'Union Européenne. Le marché de l'après-vente multimarque est principalement connu des spécialistes et du petit cercle des responsables européens chargé des questions automobiles mais pas de la majorité des politiques dont les décisions impactent notre secteur. Il y a une méconnaissance générale des spécificités du marché indépendant de l'après-vente ; trop souvent un manque de cohérence existe entre les différents outils réglementaires européens sur ce sujet.

En réaction à ces défis technologiques, juridiques et politiques, des représentants du marché de l'après-vente automobile et des automobilistes se sont unis afin de :

- Défendre le besoin d'un environnement réglementaire permettant de garantir le libre choix des consommateurs et encourageant le développement d'une concurrence efficace donnant la possibilité aux PME du marché de l'après-vente de continuer à offrir leurs services ;
- Augmenter la visibilité et instaurer un climat d'ouverture et de compréhension de notre secteur ;
- Faire entrer le terme de 'Droit à la Réparation' dans le jargon politique local et Européen ;
- Faire reconnaître la valeur ajoutée du marché indépendant de l'après-vente à l'économie de l'Union Européenne et aux économies locales ;
- Faire de l'accès aux informations techniques, à l'outillage et aux équipements multimarques, aux pièces de rechange et à la formation, une réalité et
- Souligner le besoin constant de règles spécifiques au secteur protégeant une concurrence efficace et le libre choix des consommateurs concernant l'entretien et la réparation de leurs véhicules et ce aussi après l'échéance 2010.

Ces objectifs sont partagés et soutenus communément par l'AIRC, le CECRA, l'EGEA, la FIA et la FIGIEFA. Je laisse la parole à leurs représentants afin qu'ils vous présentent leurs perspectives propres sur la campagne 'Pour le Droit à la Réparation'.

\* \* \* \* \*

### **Concluding remarks after the statement of AIRC, CECRA, EGEA, FIA and FIGIEFA**

La campagne 'Pour le Droit à la Réparation' exhorte les constructeurs automobiles à respecter les dispositions du Règlement d'Exemption par Catégorie applicable au secteur automobile [REC] (CE) n°1400/2002, notamment à la lumière des récents Engagements de Toyota, Fiat, DaimlerChrysler et d'Opel sur un accès non discriminatoire aux informations techniques pour les acteurs indépendants ; ces Engagements ont été déclarés contraignants par la Commission européenne en septembre 2007. Le respect de ses dispositions légales fera partie de la campagne.

La campagne 'Pour le Droit à la Réparation' approuve la clarification de la Commission stipulant que le considérant 26 de la REC doit être interprété de manière restreinte et que des critères de sécurité ne doivent pas être invoqués pour retenir des informations sensibles ne concernant pas la sécurité et pour empêcher les réparateurs indépendants d'effectuer les réparations habituelles comme par exemple des travaux sur les unités de commande électroniques de la gestion du moteur, les airbags ou des éléments de fermeture centralisée. La campagne préconise l'utilisation de techniques « pass through » spécifiées par le nouveau Règlement 'Euro 5' (CE) n° 715/2007 pour la re-programmation et les fonctions concernant la sécurité.

La campagne 'Pour le Droit à la Réparation' appelle les constructeurs automobiles à rendre accessible les informations dont ont besoin les fabricants d'outillage de diagnostic, afin de favoriser la libre concurrence sur le marché de l'outillage et de l'équipement génériques. En particulier dans les régions rurales et isolées, les ateliers de réparation contribuent largement au maintien d'une mobilité abordable pour les automobilistes. Ainsi, alors que ces PME doivent être en mesure d'entretenir et de réparer une vaste gamme de véhicules, il n'est pas économiquement viable pour elles de se procurer tout l'outillage propre à chaque un des constructeurs et ce pour chaque gamme.

La campagne 'Pour le Droit à la Réparation' demande notamment le renouvellement du Règlement d'Exemption par Catégorie applicable au secteur automobile afin de maintenir une concurrence équitable et efficace sur le marché de l'après-vente automobile au-delà de 2010. Le non renouvellement de celui-ci pourrait facilement mener à un vide juridique concernant le parc de véhicules non couvert par les dispositions du nouveau Règlement 'Euro 5' (CE) n° 715/2007. En outre, la campagne défendra une série d'améliorations dans un REC revu, comme par exemple l'inclusion de dispositions spécifiques – basé sur la brochure explicative actuelle – sur les droits de garantie des consommateurs.