

Sempre più Case automobilistiche stanno rendendo difficile per le officine indipendenti accedere ai dati essenziali dei veicoli, tanto che ATU e Carglass hanno intrapreso delle azioni legali nei confronti di questa condotta anticoncorrenziale. Questo modello di procedura è stato ora deferito alla Corte di giustizia europea.

Quasi tutte le attività di un'officina di riparazione auto, che si tratti di riparazione o manutenzione, richiedono che il meccanico abbia accesso al flusso di dati del veicolo tramite la cosiddetta connessione diagnostica di bordo (OBD).

Le officine della catena **ATU**, come qualsiasi altra officina indipendente di riparazione, ottengono questo accesso attraverso comuni dispositivi diagnostici multimarca che si collegano alla porta OBD del veicolo.

Oggi anche la sostituzione di un parabrezza è un processo tecnicamente complesso nei veicoli moderni. Circa il 30% dei veicoli richiede infatti una calibrazione del sistema di assistenza alla guida, quando il parabrezza viene sostituito, ed è una percentuale che continua a salire. Anche per questa calibrazione, gli specialisti **Carglass** accedono al flusso di dati del veicolo direttamente tramite l'interfaccia OBD.

Tuttavia, alcuni costruttori di veicoli hanno iniziato a rendere sempre più difficile l'accesso alla porta OBD per le officine indipendenti, ad esempio richiedendo in anticipo la registrazione personale dell'installatore, il pagamento dei diritti di licenza per l'accesso alle porte(IT) e/o una connessione Internet ai loro server durante il processo diagnostico.

Con questi ostacoli tecnici, i costruttori di veicoli rendono difficile la libera concorrenza nel mercato post-vendita e la libertà di scelta dei consumatori. Ciò può portare a prezzi più elevati per i consumatori, sia in officina che sotto forma di aumento dei premi assicurativi.

Aziende indipendenti come ATU e Carglass ritengono che sia incompatibile con il diritto europeo che i costruttori di veicoli subordinino la diagnosi dei loro veicoli al rispetto di tali condizioni dopo la vendita.

ATU e Carglass hanno pertanto deciso di risolvere la questione chiamando Fiat Chrysler dinanzi al Tribunale Regionale di Colonia. Poiché però la causa riguarda l'interpretazione di un regolamento dell'UE, vale a dire il regolamento (UE) 2018/858, i ricorrenti hanno chiesto al giudice nazionale di primo grado di deferire la causa alla Corte di giustizia delle Comunità europee (CGE) per l'interpretazione delle disposizioni in questione.

Ora il tribunale regionale di Colonia ha deciso di deferire il caso alla Corte di giustizia. Il

numero di fascicolo della Corte di giustizia è C-296/22. In particolare, la Corte di giustizia si occupa della questione se le condizioni imposte dalla FCA per l'attivazione della porta OBD (il cosiddetto "Secure Gateway": registrazione personale del meccanico presso FCA, connessione Internet permanente al server FCA durante le operazioni di scrittura) siano consentite dal diritto dell'UE.

Sia ATU che Carglass accolgono con grande favore questo passo del Tribunale regionale di Colonia. L'interpretazione del diritto dell'UE da parte della Corte di giustizia creerà infatti certezza giuridica in tutta l'UE e sarà vincolante sia per i costruttori di veicoli che per tutti i player indipendenti del mercato, al di là di ATU e Carglass.

Entrambe le società sono rappresentate dallo studio legale internazionale Osborne Clarke.

© riproduzione riservata pubblicato il 27 / 06 / 2022