

Il 5 ottobre la Corte di Giustizia Europea ha chiarito, una volta per tutte, che i costruttori di veicoli non possono ostacolare o impedire l'accesso ai dati agli operatori indipendenti. Questi ultimi devono essere messi nelle condizioni di utilizzare il **flusso informativo per diagnosi, manutenzione e riparazione** del veicolo.

In breve, una causa che ha visto opposte, presso il Tribunale di Colonia, ATU e Carglass contro FCA-Stellantis ha generato una domanda di pronuncia alla Corte Europea in tema di accesso alle informazioni tecniche, con particolare riferimento al servizio di sblocco del Security Gateway FCA tramite OBD, ritenuto incompatibile con la normativa prevista dal regolamento europeo 2018/858, il quale sancisce il diritto di ogni operatore aftermarket di accedere alle informazioni tecniche in modo non discriminatorio rispetto all'operatore ufficiale, standardizzato e a condizioni economiche ragionevoli.

Ovviamente le motivazioni di ATU-CARGLASS sono le stesse che ispirano il regolamento stesso, cioè la **libera e leale concorrenza sul mercato e la difesa del diritto di scelta del consumatore**.

La sentenza, emessa a favore di ATU-CARGLASS, punta il dito contro i blocchi applicati dalle case auto in nome della cybersecurity che di fatto violano il principio di libera concorrenza.

Lars Heyne, managing director transformation di ATU, commenta: *"Accogliamo con grande favore la decisione della Corte di giustizia europea. La sentenza crea certezza giuridica in tutta l'UE e rafforza la libera concorrenza a vantaggio di tutti i partecipanti indipendenti al mercato nel settore dei servizi automobilistici. I veri vincitori sono i consumatori, che continueranno ad essere liberi di scegliere la propria officina"*.

AFCAR, l'alleanza tra alcune organizzazioni italiane della filiera dell'aftermarket indipendente, accoglie con entusiasmo la positiva risoluzione del procedimento, che sottolinea la centralità degli operatori indipendenti come fattore di prosperità e progresso nel mercato della manutenzione e riparazione dei veicoli.

Ma la guardia resta alta e le cose da fare sono ancora tante: **restano aperti**, in tema di accesso alle informazioni tecniche, **due aspetti fondamentali** e concreti che di fatto possono, almeno per il prossimo futuro, indebolire il risultato raggiunto.

Il primo è che la **standardizzazione dei dati** da parte dei costruttori è stata implementata solo parzialmente: ad oggi, si registra solo l'introduzione dello schema SERMI per l'accesso alle informazioni di sicurezza del veicolo (per le quali il legislatore europeo ha imposto

l'uniformità di tutte le case auto allo standard tecnico UNI EN ISO 18541-2014).

Il secondo è il concetto di ragionevolezza con il quale il legislatore intende regolare i **costi di accesso alle informazioni tecniche**; tale concetto non risulta efficace, poiché non stabilisce parametri che mettano in rapporto i carichi di operatori indipendenti (multimarca) con gli operatori ufficiali (monobrand). Per restare in tema di sblocco Secure Gateway, FCA ha aumentato il canone annuale di accesso, che è passato, dal primo luglio, a € 275,00 (a fine 2021 era di € 150,00): un chiaro caso di aumento unilaterale che grava più sugli operatori indipendenti.

AFCAR Italia continuerà la propria azione di supporto e collegamento con le federazioni europee affinché la vittoria appena ottenuta, un vero caso di Davide contro Golia, produca altri frutti, poiché da un mercato post-vendita trasparente ed equo tutti traggono vantaggio, compresi i consumatori, che potranno continuare a scegliere i servizi in un sistema ampio e diversificato.

[Link alla sentenza della Corte di Giustizia Europea \(8 sezione\).](#)

© riproduzione riservata pubblicato il 17 / 10 / 2023