

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> avril 2026  
(OR. en)

7952/26

ENT 62  
MI 311  
COMPET 398  
IND 227  
TRANS 197  
CONSOM 109  
DELECT 65

#### NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine: Pour la secrétaire générale de la Commission européenne,  
Madame Martine DEPREZ, directrice

Date de réception: 23 mars 2026

Destinataire: Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de  
l'Union européenne

---

N° doc. Cion: C(2026) 1811 final

---

Objet: RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION  
du 23.3.2026  
modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du  
Conseil en ce qui concerne l'accès normalisé aux informations du  
système de diagnostic embarqué des véhicules et aux informations sur  
la réparation et l'entretien, et les prescriptions et procédures pour  
l'accès sécurisé aux informations du système de diagnostic embarqué

---

Les délégations trouveront ci-joint le document C(2026) 1811 final.

p.j.: C(2026) 1811 final



Bruxelles, le 23.3.2026  
C(2026) 1811 final

**RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION**

**du 23.3.2026**

**modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'accès normalisé aux informations du système de diagnostic embarqué des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien, et les prescriptions et procédures pour l'accès sécurisé aux informations du système de diagnostic embarqué**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE L'ACTE DÉLÉGUÉ

Le règlement (UE) 2018/858<sup>1</sup> impose aux constructeurs de fournir aux opérateurs indépendants un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations du système de diagnostic embarqué (OBD) des véhicules, aux équipements et outils de diagnostic ou autres, y compris les références complètes et les téléchargements disponibles du logiciel applicable, ainsi qu'aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Les exigences spécifiques et les modalités applicables régissant cet accès sont fixées à l'annexe X dudit règlement.

Par ailleurs, le règlement (UE) 2019/2144<sup>2</sup> (règlement sur la sécurité générale) impose aux constructeurs de veiller à ce que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes soient conformes aux prescriptions applicables en matière de protection contre les cyberattaques<sup>3</sup>. Les exigences pertinentes ont été établies par le règlement délégué (UE) 2022/1398 de la Commission<sup>4</sup> par référence au règlement ONU n° 155. Ce règlement de l'ONU dispose toutefois qu'il «s'entend sans préjudice des [...] textes législatifs régionaux ou nationaux régissant l'accès des parties autorisées au véhicule et à ses données, fonctions et ressources et les conditions de cet accès». Par conséquent, l'application de ces règles en matière de cybersécurité ne saurait justifier aucune mesure entraînant une quelconque restriction de l'accès aux informations du système OBD des véhicules qui n'était pas explicitement prévue par le règlement (UE) 2018/858.

Dans son arrêt du 5 octobre 2023 dans l'affaire C-296/22, *A.T.U. Auto-Teile-Unger et Carglass*, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé cette interprétation et jugé que les constructeurs automobiles ne sont pas autorisés à subordonner l'accès aux informations du système OBD des véhicules à des conditions autres que celles prévues par le règlement (UE) 2018/858. La Cour a également confirmé que les prescriptions techniques applicables à la cybersécurité des véhicules (règlement ONU n° 155) s'entendent sans préjudice des exigences en matière de réception par type relatives à l'accès aux données des véhicules, telles que celles énoncées à l'annexe X du règlement (UE) 2018/858.

La législation existante empêche les constructeurs de véhicules d'appliquer des mesures à même de protéger les véhicules efficacement contre les cyberattaques liées à l'accès aux informations de leur système OBD. Par conséquent, l'annexe X du règlement (UE) 2018/858 doit être modifiée de manière à garantir un accès sécurisé aux informations du système OBD

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/2024-07-01>.

<sup>2</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/2026-01-07>.

<sup>3</sup> Article 4, paragraphe 5, point d), du règlement sur la sécurité générale.

<sup>4</sup> Règlement délégué (UE) 2022/1398 de la Commission du 8 juin 2022 modifiant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil pour prendre en compte les progrès techniques et les évolutions réglementaires concernant les amendements aux règlements sur les véhicules adoptés dans le contexte de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/1398/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1398/oj).

en précisant les mesures que les constructeurs de véhicules sont autorisés à prendre à cet effet, en tenant compte des exigences en matière de cybersécurité prévues par le règlement (UE) 2019/2144.

En outre, les dispositions de l'annexe X devraient être mises à jour et clarifiées afin de tenir compte des progrès technologiques et, notamment, de faciliter des mises à jour logicielles plus rapides par des opérateurs indépendants et la réparation et l'entretien des batteries de véhicules et des véhicules équipés de systèmes avancés d'aide à la conduite, ainsi que de garantir l'égalité d'accès aux informations du système OBD par d'autres moyens que le connecteur normalisé. Les nouvelles mesures devraient améliorer considérablement la réparabilité des véhicules électriques et réduire les coûts de réparation de ceux-ci. Cette initiative a été annoncée dans le plan d'action industriel en faveur du secteur automobile européen récemment adopté, qui vise à accélérer l'adoption de véhicules à émissions nulles.

## **2. CONSULTATIONS AVANT L'ADOPTION DE L'ACTE**

Au cours de l'élaboration de l'acte ci-joint, la Commission a consulté les États membres et les parties prenantes, y compris les organisations d'opérateurs indépendants de l'Union concernées, lors des réunions du groupe de travail sur les véhicules à moteur qui se sont tenues le 17 mars 2025, le 12 juin 2025 et le 19 janvier 2026.

Les représentants des États membres ont approuvé le projet d'acte lors de la réunion du groupe d'experts des États membres qui s'est tenue le 28 janvier 2026.

Conformément aux règles pour l'amélioration de la réglementation, l'acte délégué a été publié sur le portail «Donnez votre avis» pendant une période de consultation de quatre semaines, entre le 4 novembre 2025 et le 2 décembre 2025. Au total, cinquante-quatre parties prenantes ont répondu à cette consultation. La Commission a soigneusement examiné toutes les observations reçues et en a pris bonne note.

## **3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE L'ACTE DÉLÉGUÉ**

La base juridique de l'acte délégué ci-joint est l'article 61, paragraphe 11, du règlement (UE) 2018/858.

Le règlement délégué modifie les points 1, 2, 6 et 7 de l'annexe X afin de clarifier et de préciser les prescriptions en matière d'informations nécessaires à la réparation et à l'entretien des batteries de véhicules et des systèmes avancés d'aide à la conduite, les prescriptions relatives au partage des informations pertinentes avec les éditeurs d'informations techniques. Il permet aussi la reprogrammation des unités de contrôle et la mise à disposition des informations du système OBD par d'autres moyens que le port OBD.

Il apporte également des modifications aux appendices 2 et 3 actuels et insère un appendice 4 (nouveau) établissant notamment les conditions et les procédures d'application des mesures de sécurité relatives à l'accès aux informations du système OBD.

# RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 23.3.2026

**modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'accès normalisé aux informations du système de diagnostic embarqué des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien, et les prescriptions et procédures pour l'accès sécurisé aux informations du système de diagnostic embarqué**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE<sup>5</sup>, et notamment son article 61, paragraphe 11,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2018/858 impose aux constructeurs de véhicules de fournir aux opérateurs indépendants un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations du système de diagnostic embarqué (OBD) des véhicules, aux équipements et outils de diagnostic ou autres, y compris les références complètes et les téléchargements disponibles du logiciel applicable, ainsi qu'aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.
- (2) L'article 4, paragraphe 5, point d), du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil<sup>6</sup> (ci-après les «règles de l'Union en matière de cybersécurité») prévoit que les constructeurs doivent se conformer aux exigences applicables en matière de protection des véhicules contre les cyberattaques. Les prescriptions techniques et les procédures d'essai adoptées à cet effet s'appuient sur les prescriptions du règlement ONU n° 155<sup>7</sup>.
- (3) Conformément au règlement ONU n° 155, les prescriptions techniques et les procédures d'essai qui y sont prévues s'entendent toutefois sans préjudice de la législation de l'Union régissant l'accès des parties autorisées au véhicule et à ses données, fonctions et ressources et les conditions de cet accès.

<sup>5</sup> JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>.

<sup>6</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>7</sup> JO L 82 du 9.3.2021, p. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj>.

- (4) Le règlement (UE) 2018/858 interdit à un constructeur de véhicules de subordonner l'accès des opérateurs indépendants aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ainsi qu'à celles du système OBD, y compris l'accès en écriture à ces informations, à des conditions autres que celles qui y sont prévues, telles que celles motivées par la cybersécurité.
- (5) Le cadre juridique de l'Union régissant les mesures de cybersécurité à appliquer à l'accès aux informations du système OBD des véhicules n'est pas complet. Les règles de l'Union en matière de cybersécurité exigent des constructeurs qu'ils protègent les véhicules contre les cyberattaques, mais elles limitent l'effet des prescriptions techniques précisant les mesures applicables en ce qui concerne l'accès aux données des véhicules. Par ailleurs, les règles relatives à l'accès aux informations du système OBD des véhicules ne tiennent pas suffisamment compte de la cybersécurité. En conséquence, les constructeurs de véhicules se heurtent à d'importantes contraintes juridiques qui les empêchent d'appliquer des mesures efficaces de protection du véhicule contre les cyberattaques liées à l'accès aux informations du système OBD des véhicules.
- (6) Il est donc nécessaire de veiller à ce que les constructeurs automobiles soient autorisés à appliquer des mesures de cybersécurité efficaces et proportionnées tout en accordant un accès aux informations du système OBD.
- (7) L'augmentation des menaces pesant sur la cybersécurité et l'adoption, dans ce contexte, des règles de l'Union imposant aux constructeurs de véhicules de protéger les véhicules contre les cyberattaques constituent des évolutions techniques et réglementaires justifiant de modifier l'annexe X du règlement précité.
- (8) Afin de permettre aux constructeurs de faire face à ces menaces tout en assurant l'accès effectif des opérateurs indépendants aux informations du système OBD des véhicules, le règlement (UE) 2018/858 devrait énoncer les conditions et décrire les procédures que les constructeurs de véhicules sont autorisés à appliquer pour garantir aux opérateurs indépendants un accès sécurisé aux informations du système OBD.
- (9) En fonction de la nature et des conséquences de l'accès demandé, les constructeurs de véhicules devraient être autorisés à exiger des fabricants d'outils de diagnostic utilisés pour accéder aux informations du système OBD qu'ils authentifient l'outil et l'opérateur indépendant qui demande l'accès, ou son salarié, et qu'ils garantissent la traçabilité en consignand et en conservant les informations pertinentes relatives à cet accès. Ils devraient également être autorisés, dans des cas spécifiques, à exiger la connexion au serveur du constructeur du véhicule.
- (10) Afin de protéger l'égalité des conditions de concurrence, il convient de pseudonymiser les informations relatives aux opérateurs indépendants qui demandent à accéder aux informations du système OBD des véhicules.
- (11) Pour que les constructeurs de véhicules puissent gérer les dépendances, comme l'exigent les règles applicables en matière de cybersécurité des véhicules, ils devraient être autorisés à vérifier que les outils de diagnostic et leurs fabricants respectent les normes de cybersécurité applicables et les mises en œuvre pertinentes en matière de sécurité.
- (12) En cas d'incidents de cybersécurité, d'abus graves ou d'incidents impliquant la responsabilité du constructeur de véhicules, les constructeurs de véhicules devraient pouvoir obtenir des informations sur des cas spécifiques d'accès et suspendre

temporairement, s'il y a lieu et sous le contrôle de l'autorité compétente en matière de réception, l'accès d'un outil, ainsi que de l'opérateur indépendant ou de son salarié.

- (13) Les constructeurs de véhicules devraient fournir toutes les informations techniques nécessaires aux fabricants d'outils de diagnostic génériques suffisamment longtemps avant la mise sur le marché d'un véhicule pour leur permettre de fournir un service adéquat aux réparateurs indépendants.
- (14) Outre qu'il prévoit les conditions et procédures d'un accès sécurisé aux informations du système OBD, le présent règlement devrait faciliter l'accès aux informations du système OBD des véhicules et aux informations sur la réparation et l'entretien, en tenant compte des progrès techniques.
- (15) Le catalogue d'informations à mettre à disposition par les constructeurs de véhicules devrait être clarifié et mis à jour, notamment en tenant compte des besoins liés à la réparation et à l'entretien des batteries de véhicules et des nouveaux systèmes d'aide à la conduite.
- (16) Lorsque les constructeurs de véhicules, aux fins de l'accès aux informations du système OBD, du diagnostic, de la réparation et de l'entretien, du suivi et de l'inspection des véhicules, permettent l'accès au flux de données embarqué par d'autres moyens que l'utilisation du port de données sériel du connecteur de liaison de données normalisé, le même accès et les mêmes informations devraient être mis à la disposition de tous les opérateurs indépendants dans des conditions non discriminatoires.
- (17) Eu égard au rôle des éditeurs de données dans la facilitation de la réparation et de l'entretien des véhicules, il convient de clarifier les exigences en matière de partage d'informations des constructeurs automobiles.
- (18) Afin de permettre aux réparateurs indépendants de reprogrammer les unités de contrôle des véhicules dans des conditions identiques à celles des constructeurs automobiles et des réparateurs agréés, il est nécessaire de prévoir des exigences supplémentaires pour que les constructeurs mettent des logiciels ou des informations spécifiques à la disposition des fabricants d'outils de diagnostic indépendants.
- (19) Toutefois, pour se conformer à ces exigences, les constructeurs de véhicules doivent mettre en œuvre des mesures préparatoires importantes, c'est pourquoi il convient de reporter l'application de ces exigences en prévoyant un délai d'exécution approprié.
- (20) Le présent règlement s'applique sans préjudice du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup> et de la directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>. En particulier, les dispositions du présent règlement imposant aux constructeurs de fournir aux opérateurs indépendants l'accès aux informations du système OBD des véhicules s'entendent sans préjudice des droits des personnes

---

<sup>8</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/2016-05-04>.

<sup>9</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive vie privée et communications électroniques), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/58/2009-12-19>.

concernées et des obligations des constructeurs de véhicules, des fabricants d'outils de diagnostic et des opérateurs indépendants prévus par ces actes.

(21) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil<sup>10</sup> et a rendu un avis le 20 février 2026<sup>11</sup>.

(22) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) 2018/858 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

L'annexe X du règlement (UE) 2018/858 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

#### *Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 23.3.2026

*Par la Commission*  
*La présidente*  
*Ursula VON DER LEYEN*

---

<sup>10</sup> Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>.

<sup>11</sup> [https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/opinions\\_fr](https://www.edps.europa.eu/data-protection/our-work/our-work-by-type/opinions_fr)