

REG UE 699/2026 Revisione REG UE 2018/858

Le novità

1. Misure di cybersicurezza per l'accesso OBD (novità strutturale)

Il cuore della riforma è la creazione di una nuova **Appendice 4**, che definisce per la prima volta le condizioni e le procedure per l'accesso sicuro alle informazioni OBD. Questo nasce dalla necessità di colmare il vuoto normativo evidenziato dalla sentenza della Corte di Giustizia UE (causa C-296/22, ottobre 2023), che aveva chiarito che i costruttori non potevano imporre restrizioni all'accesso OBD al di fuori di quanto già previsto dal Regolamento 2018/858.

Le principali disposizioni della nuova Appendice 4 riguardano:

- **Autenticazione a livelli:** il costruttore può richiedere l'autenticazione dello strumento diagnostico, dell'operatore e/o del singolo dipendente, in funzione della gravità dell'intervento (es. semplice lettura codici errore → nessuna autenticazione; riprogrammazione ECU → autenticazione dell'operatore e del dipendente).
- **Connettività online:** la connessione al server del costruttore è obbligatoria solo per le operazioni che modificano in modo persistente il software del veicolo; per le operazioni ordinarie è sufficiente una connessione una tantum per ottenere le credenziali.
- **Tracciabilità:** il costruttore può richiedere la registrazione dei job diagnostici eseguiti, con VIN, identificativo dello strumento, timestamp UTC, ecc. — ma solo per operazioni che incidono sul veicolo.
- **Anonimizzazione:** le informazioni sull'operatore devono essere anonimizzate a tutela della concorrenza.
- **Sospensione dell'accesso:** in caso di incidente di cybersicurezza grave o uso improprio, il costruttore può sospendere temporaneamente l'accesso, ma deve notificarlo immediatamente all'autorità di omologazione (Motorizzazione Civile), che ha 10 giorni per valutarne la legittimità e può revocarla se sproporzionata.
- **Forum OBD:** viene istituito un Forum sull'Accesso alle Informazioni Veicolari (OBD-Forum) con compiti di coordinamento, monitoraggio e consulenza.

COMMENTO

E', questa, una delle novità più importanti per gli autoriparatori. Recepisce sostanzialmente la sentenza della Corte di Giustizia Europea dell'ottobre 2023 che stabiliva l'inammissibilità del sistema "secure gateway" come metodo di accesso alla rete software del veicolo.

Questo sistema prevede ancora oggi un "blocco" all'ingresso della rete CAN del veicolo che può essere superato acquistando dal costruttore i diritti di sblocco. Possono essere acquistati con forma "pay per use" oppure con formule "flat". In ogni caso con spesa non indifferente da parte dell'autoriparatore. Il sistema è ancora molto invasivo poichè si attiva anche per operazioni molto banali come lo spegnimento spie dopo il tagliando.

Dal momento della sentenza, che riguardava la disputa ATU/CARGLASS vs FCA, tutte le associazioni e federazioni dell'aftermarket indipendente si sono attivate per il suo "enforcement", cioè affinché le sue ricadute, importantissime per gli operatori indipendenti, valessero anche per i costruttori non coinvolti nella causa. Con questa modifica, inserita nel nuovo nascente regolamento, si ottiene questo risultato.

Cosa avverrà nella pratica? Sostanzialmente, ogni autoriparatore verrà certificato "a monte" (con un principio simile al SERMI) e riceverà, quindi, l'autorizzazione per tutti i suoi accessi alla rete sw del veicolo. Gli accessi saranno, inoltre, gratuiti.

Questa misura compendia due importanti esigenze:

- a) Da un lato quella di proteggere in termini di cybersicurezza il veicolo. Aspetto cruciale per veicoli con contenuti sw sempre più importanti anche ai fini del "power train" del mezzo;*
- b) Il diritto, sancito dalla Corte di Giustizia Europea nel 2023, che gli autoriparatori indipendenti hanno di accedere "senza restrizioni" alla rete sw del veicolo.*

Si tratta, quindi, di un traguardo fondamentale per il futuro di tutto il comparto riparativo e, conseguentemente, di tutta la filiera.

2. Accesso OBD tramite mezzi diversi dal connettore standardizzato

Il nuovo punto 2.9 estende l'obbligo di accesso bidirezionale ai dati OBD anche attraverso:

- connettori Ethernet e pin non standardizzati sulla porta OBD,
- API per l'integrazione di servizi aftermarket,

- reti wireless locali (WLAN),
- **accesso remoto** per diagnosi, riparazione e manutenzione a distanza.

In precedenza l'accesso era limitato alla porta dati seriale standardizzata. Ora qualsiasi canale usato dal costruttore per i propri dealer deve essere aperto anche agli operatori indipendenti alle stesse condizioni.

COMMENTO

Negli ultimi anni, si sono moltiplicati i veicoli con sistemi di accesso alla propria rete sw diversi dalla porta OBD. Ad esempio, diversi modelli Volvo e Tesla non hanno presa OBD, ma connettori Ethernet. In questi casi, per l'autoriparatore indipendente non era possibile accedere collegandosi con il cavo con terminale OBD. Alcuni costruttori di diagnosi hanno già integrato il corredo connettori dei propri strumenti con cavi ethernet o altri, ma il problema resta diffuso. Così come sempre più importante è il tema dell'accesso "wireless" che può avvenire con diversi protocolli a seconda del costruttore.

Questa novità legislativa obbliga i costruttori a dare accesso "bidirezionale", cioè in lettura (codici guasto, parametri, ecc.) e scrittura (codifica parti, aggiornamenti sw), alle reti sw dei propri veicoli anche dove non vi sia la porta OBD.

3. Nuovi obblighi per la riprogrammazione e il variant coding (punti 6.4a, 6.4b, 6.4c)

- I costruttori devono mettere a disposizione dei produttori di strumenti diagnostici indipendenti **software, interfacce o le informazioni necessarie** per eseguire variant coding, pairing di parti di ricambio e riprogrammazione ECU — con scadenze graduate (6, 12 e 24 mesi dall'entrata in vigore).
- È previsto un regime transitorio: fino alla messa a disposizione di tali strumenti, i fornitori di servizi remoti possono usare gli strumenti proprietari del costruttore alle **stesse tariffe applicate ai riparatori indipendenti**.
- Viene disciplinato il **decoupling** (disaccoppiamento) di componenti, anche per finalità di remanufacturing industriale, con accesso garantito a tutti gli operatori indipendenti autenticati.

COMMENTO

Variant Coding

Con il termine “Variant Coding” si intendono i diversi “settaggi” che si possono applicare allo stesso sw installato su veicoli diversi. In generale, le case auto (analogamente a quanto accade per PC, smartphones e altri devices elettronici) adottano un sw di base che, secondo i diversi modelli, diverse aree di mercato, diversa meccanica dei veicoli, diversi allestimenti, vengono settati diversamente.

Con questo provvedimento si intende aprire anche agli autoriparatori indipendenti la possibilità tecnica, oltre che il diritto giuridico, di intervenire anche su questi aspetti del veicolo.

Decoupling

Il concetto di decoupling (disaccoppiamento) nel settore automotive rappresenta una vera e propria rivoluzione copernicana. In passato, hardware e software di un'auto erano un "monolito": si comprava una centralina e il software era saldato dentro, indivisibile.

Oggi, con l'avvento dei Software-Defined Vehicles (SDV), questo legame viene spezzato. Disaccoppiare significa separare lo sviluppo, l'aggiornamento e il ciclo di vita del software da quelli dell'hardware fisico.

Esempio: tradizionalmente, se volevi migliorare la gestione del freno, dovevi cambiare l'intera centralina fisica. Con il decoupling:

- L'Hardware diventa un insieme di risorse generiche (potenza di calcolo, memoria, sensori).
- Il Software diventa un'applicazione indipendente che "gira" sopra questo hardware, quasi come un'app sullo smartphone.

Con questa norma si sancisce il diritto degli operatori indipendenti di accedere non solo all'hw, ma anche e separatamente, al sw in esso installato.

4. Informazioni per la riparazione di batterie di trazione e ADAS/DCAS

Vengono aggiunti i nuovi punti **2.5.12** e **2.5.13**, che obbligano i costruttori a rendere disponibili:

- informazioni per la diagnosi e riparazione dei **sistemi a batteria di trazione** (inclusi moduli sostituibili),
- informazioni sulla **sicurezza** nella gestione di batterie (rischi elettrici, termici, chimici).

Analogamente, il punto **2.6a** introduce l'obbligo di fornire ai produttori di strumenti diagnostici tutte le specifiche tecniche per la riparazione e diagnosi dei sistemi **ADAS/DCAS**.

5. Informazioni sui software update e variant coding (punti 2.5.7 e 2.5.7a)

Viene introdotto un nuovo punto **2.5.7a** che richiede ai costruttori di pubblicare le informazioni necessarie per identificare il corretto aggiornamento software per ciascun componente — con un'eccezione: se la determinazione richiede una connessione backend, la pubblicazione sul sito non è obbligatoria.

Si veda sopra il punto 3)

6. Obblighi rafforzati per la pubblicazione delle RMI (punto 6.1.1)

- Le informazioni devono essere disponibili in **formato elettronico direttamente elaborabile**, con lo stesso livello di dettaglio usato dal costruttore.
- Vengono introdotte **API obbligatorie** per l'accesso per VIN (Use Case 5.3 e 5.4) e per l'aggiornamento della **storia elettronica di manutenzione** (Use Case 8), entro 12 mesi dall'entrata in vigore.
- Le informazioni sui ricambi (punto **6.1.2**) devono essere disponibili in un database leggibile automaticamente, con VIN, numeri OE, attributi di validità e caratteristiche di montaggio.

COMMENTO

Questo punto recepisce la sentenza della Corte di Giustizia Europea del 9/11/2023 con la quale, nella disputa GVA vs SCANIA, veniva stabilito che il VIN è, a tutti gli effetti, un dato tecnico e, come tale, deve essere messo a disposizione di tutti gli operatori indipendenti in un formato che consenta ulteriori elaborazioni elettroniche senza ulteriori passaggi.

Con questa norma, si obbligano i costruttori ad aprire delle API (Application Programming Interface), cioè delle porte elettroniche, per l'accesso diretto al VIN e ai codici OE ad esso ricollegati.

7. Aggiornamenti tecnici e redazionali minori

- Aggiornamento dei riferimenti normativi agli standard **EN ISO 18541:2021** e a nuovi protocolli di sicurezza (ISO/IEC 9594-8:2020 in sostituzione del precedente ISO 9594-8).
- Aggiunta dello standard **SOVD (ISO/DIS 17978-1)** tra i protocolli ammessi per la riprogrammazione via Ethernet.
- Eliminazione dei punti 7.2 e 7.3 (semplificazione procedurale in materia di certificati di accesso OBD).
- Introduzione delle definizioni di **Remote Service Supplier (RSS)** e **RSS employee** nell'Appendice 3 (SERMI).

In sintesi, la riforma bilancia due esigenze fino ad ora in tensione: garantire la **cybersicurezza dei veicoli connessi** e preservare il **diritto di accesso degli operatori indipendenti** alle informazioni OBD, con particolare attenzione ai veicoli elettrici, alle batterie e ai sistemi di assistenza alla guida.

Mantova, 25 marzo 2026

#DOVELAFTERMARKETCONTA