



Bruxelles, den 9.12.2016
COM(2016) 782 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om ordningen med adgang til alle reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, som blev oprettet ved forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

1. INDLEDNING

I medfør af artikel 9 i forordning (EF) nr. 715/2007 (Euro 5-6-forordningen)¹ om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (i det følgende "RMI"²):

Senest den 2. juli 2011 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om, hvorledes systemet med adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer fungerer, særlig med hensyn til systemets indvirkning på konkurrencen og det indre markeds funktion samt med hensyn til dets miljøfordele. Rapporten skal indeholde en undersøgelse af, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at sammenfatte alle bestemmelser om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer inden for rammerne af et ændret rammedirektiv om typegodkendelse.

I 2011 blev kun meget få Euro 5/6-køretøjer serviceret på uafhængige værksteder (de fleste var fortsat under garanti)³. Desuden forelå der hverken nogen objektiv vurdering af, hvordan systemet med adgang til RMI om køretøjer fungerer, eller detaljerede tekniske data herom. Det nødvendiggjorde en omfattende gennemgang af systemets funktion, der kunne bruges som afsæt for udarbejdelsen af denne rapport.

Europa-Kommission ventede som følge heraf til første kvartal af 2014 med at iværksætte en undersøgelse af, hvordan systemet med adgang til RMI om køretøjer (i det følgende "RMI-undersøgelsen") fungerede. RMI-undersøgelsen indeholder en omfattende og detaljeret analyse, fulgt op af henstillinger, der omfatter seks områder, der er væsentlige for forståelsen af systemets funktion. Undersøgelsen blev offentliggjort i EU Bookshop i november 2014.⁴

De metoder, der blev anvendt i denne undersøgelse, omfattede en kombination af skrivebordsforskning, databaseanalyse (af 19 officielle RMI-websteder), 80 interview med interessenter og 2 467 spørgeundersøgelser. Der blev ligeledes gennemført undersøgelser i marken gennem besøg hos tre uafhængige aktører⁵ (i det følgende "IO'er") i Tyskland, Det

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

² "Reparations- og vedligeholdelsesinformationer", alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet, og som fabrikkerne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementer til sådanne oplysninger. Disse informationer omfatter alle de oplysninger, der er nødvendige til indsætning af dele og anordninger i køretøjer

³ Forordning (EF) nr. 715/2007 trådte i kraft i september 2009. De nye Euro 5-køretøjer, der er blevet markedsført efter denne dato, har en garantiperiode på mindst 2 år, og det varede yderligere 4 år, før de havde nået en alder, hvor de måtte køres til uafhængige aktører (IO) for at få udført service eller reparation. I 2011 var de fleste Euro 5-køretøjer fortsat under garanti og blev således primært serviceret af autoriserede reparatører. Denne situation har ændret sig drastisk over de seneste få år, i takt med at garantiperioden for flere Euro 5-køretøjer er udløbet, og/eller køretøjerne er blevet solgt til nye brugere.

⁴ [RMI-undersøgelse](#).

⁵ Uafhængige aktører er virksomheder, bortset fra autoriserede forhandlere og reparatører, som er direkte eller indirekte involveret i reparation og vedligeholdelse af køretøjer. Hertil hører navnlig reparatører, fabrikanter eller distributører af reparationsudstyr, værktøj eller reservedele, udgivere af teknisk information, automobilklubber, vejhjælpsoperatører, operatører af inspektions- og prøvningstjenester samt udbydere af træning af installatører, producenter og reparatører af udstyr til køretøjer, der kører på alternative brændstoffer.

Forenede Kongerige og Polen. De grupper af interessenter, der blev konsulteret i forbindelse med undersøgelsen, omfattede automobilfabrikanter (i det følgende "original equipment manufacturers — OEM'er"⁶), reparatører, producenter af værktøj og udstyr, reservedelsleverandører og reservedelsgrosvirksomheder, udgivere af data, typegodkendelsesmyndigheder, genforarbejdende virksomheder og nationale myndigheder med ansvar for periodisk teknisk syn af køretøjer.

Undersøgelsen giver Kommissionen de nødvendige præcise og pålidelige data, der kræves for at opfylde dens indberetningspligt. Den blev gennemført i tæt samarbejde med Kommissionens tjenestegrene og i overensstemmelse med opgavebeskrivelsen i udbuddet. Desuden blev undersøgelsen ved flere lejligheder fremlagt for interessenter og medlemsstater både i Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer og arbejdsgruppen for motorkøretøjer, hvor den fik bred tilslutning hos medlemmerne.

Det generelle formål med adgang til RMI om køretøjer er at skabe større konkurrence og sikre, at det indre marked fungerer tilfredsstillende. Som det understreges i RMI-undersøgelsen, er konkurrencen på markederne for reparations- og vedligeholdelsestjenester, når bilen først er købt, mindre intensiv end på markedet for salg af nye køretøjer. Da reservedele og teknisk viden ofte er specifikke for et bilmærke eller en model, kunne forbrugerne med andre ord blive påført skade som følge af den pågældende fabrikants konkurrencebegrænsende praksis. En sådan praksis vil i konsekvens heraf kunne få reparationsomkostningerne til at stige. Tilstedeværelsen af IO'er giver således forbrugerne flere valgmuligheder og sikrer konkurrence for bilproducentnetværk i eftermarkedsektoren.

Større konkurrence indbyrdes mellem netværk af automobilfabrikanter og IO'er forventes at sænke forbrugernes omkostninger til reparation og vedligeholdelse. Disse omkostninger menes at udgøre en betydelig del af forbrugernes samlede omkostninger til motorkøretøjer. De kan have virkning på folkesundheden og sikkerheden, såfremt de afholder forbrugerne fra at få udført regelmæssigt vedligeholdelsesarbejde. Køretøjer, der ikke er korrekt vedligeholdt, må forventes have højere emissioner, og vil kunne påvirke både trafiksikkerheden og miljøet.

For at konkurrere på markedet for reparation af motorkøretøjer skal IO'er kunne få adgang til RMI om køretøjer. Det er nødvendigt med adgang til RMI-oplysninger om køretøjer for at kunne gennemføre en lang række aktiviteter i forbindelse med vedligeholdelse af en bil i dens levetid, herunder fejldiagnose, reparationstjenester og reservedelsidentifikation.

OEM'er skal derfor i henhold til EU-lovgivningen sikre, at IO'er har let, uhindret og standardiseret adgang til RMI om køretøjer.

Denne rapport undersøger, i hvilket omfang OEM'er overholder deres forpligtelser vedrørende adgang til RMI om køretøjer. Den undersøger ligeledes, om systemet med adgang til RMI, der blev indført med forordningen, lever op til de oprindelige målsætninger med hensyn til indflydelse på konkurrencen og på det indre marked samt miljøfordele.

Ud fra resultaterne af undersøgelsen beskriver rapporten ligeledes mulige områder for ændringer og forbedringer af EU-lovgivningen for lette personkøretøjer og erhvervskøretøjer om RMI (i det følgende benævnt "RMI-forordningerne"⁷).

⁶ Automobilfabrikanter omtales ofte som original equipment manufacturers (OEM'er).

⁷ Forordning (EF) nr. 715/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer

I henhold til artikel 9 i Euro 5-6-forordningen skal det overvejes, om alle bestemmelser om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal sammenfattes i et ændret rammedirektiv om typegodkendelse. Denne sammenfatning er gennemført gennem Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil⁸.

2. OEM'ERNES OVERHOLDELSE AF DERES FORPLIGTELSE UNDER RMI-FORORDNINGERNE

RMI-undersøgelsen indeholder en vurdering af gennemførelsen og graden af overholdelse af artikel 6 i Euro 5-6-forordningen og artikel 13 i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 for store OEM'er i Europa.

Vurderingen af overholdelsen fokuserer primært på systemets funktion via de RMI-websteder, som giver adgang til de oplysninger om køretøjer, som de uafhængige reparatører kræver.

Generelt konkluderes det i RMI-undersøgelsen, at RMI-forordningerne er overholdt i stigende grad inden for de seneste få år. OEM'erne har lagt betydelige kræfter i at sikre, at deres systemer leverer de oplysninger, der kræves for at overholde RMI-forordningerne.

De fleste af de problemer, der vedrører adgang til RMI via OEM'ernes websteder, vil i stort omfang blive løst med indførelsen af CEN/ISO-standarder, som opstiller et standardformat for RMI, der leveres via OEM'ernes websteder⁹. Undtagelserne er adgang til information om store datamængder om reservedele, som er identificeret ved køretøjets identifikationsnummer (VIN), og diagnosesupport via fjernadgang.

Med hensyn til adgang til sikkerhedsrelaterede RMI¹⁰ bør indførelsen af SERMI-ordningen (SEcurity Related Repair and Maintenance Information)¹¹ forbedre situationen, selv om der ifølge RMI-undersøgelsen kan være behov for yderligere præcisering og vejledning.

Med hensyn til små fabrikanters overholdelse af forpligtelserne i henhold til artikel 6 i Euro 5-6-forordningen peger RMI-undersøgelsen på, at der synes at være bred opbakning blandt

(Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

⁸ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer af 27.1.2016, COM(2016) 31 final, 2016/0014 (COD), som er ved at blive gennemgået af Europa-Parlamentet og af Rådet.

⁹ Del 1 til 4 i ISO 18541 Vejkøretøjer -- Standardiseret adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer vedrørende køretøjer (RMI) -- Del 1: Generel information og definition af anvendelsestilfælde (18/09/2014); Del 2: Tekniske krav (18/09/2014); Del 3: Krav til funktionel brugergrænseflade (18/09/2014); og Del 4: Overensstemmelsesprøvning (01/11/2015).

¹⁰ SERMI-ordningen definerer sikkerhedsrelaterede RMI som informationer, software, funktioner og tjenesteydelser, der er nødvendige for at reparere og vedligeholde de funktioner, som fabrikanten har installeret i et køretøj for at forhindre køretøjet i at blive stjålet eller kørt bort og gøre det muligt at spore og afhente køretøjet.

¹¹ SERMI-ordningen, der er beskrevet i artikel 13, stk. 9, i forordning (EF) nr. 692/2008, sigter mod at indføre en akkrediterings-, godkendelses- og autorisationsprocedure for Europa, som giver adgang til sikkerhedsrelaterede RMI, og som skal ensarte de mange forskellige nuværende OEM-systemer.

typegodkendende myndigheder (TAA'er) til at give små fabrikker og fabrikker af etapevis opbyggede køretøjer formelle indrømmelser inden for rammerne af RMI-forordningerne. Disse kan være i form af en fravigelse eller andre acceptable metoder for adgang til RMI om køretøjer.

Trods de opnåede fremskridt resterer der fortsat vanskeligheder, der hindrer, at systemet for adgang til RMI om køretøjer samlet set fungerer.

De vigtigste problemstillinger involverer udfordringer for reparatører, når de tilgår RMI direkte fra OEM'ernes websteder. Den brede vifte af brugergrænseflader og manglende softwarekompatibilitet skaber ulemper for brugerne, navnlig lejlighedsvis brugere eller reparatører, der servicere mange forskellige mærker.

Andre kontroversielle problemområder skyldes interessenteres forskellige fortolkninger af visse aspekter, der ikke er blevet tilstrækkeligt specificeret i lovgivningen. Eksempler herpå er f.eks. begreber som 'et standardiseret format', 'let tilgængelige', 'på en hurtig måde' og 'utvetydig køretøjsidentifikation', samt detaljerede krav til tilvejebringelsen af undervisningsmateriale og til de relevante egendiagnosesystemer (OBD)/RMI-information for køretøjer. TAA'er har efterspurgt yderligere vejledning herom for at hjælpe dem med at verificere, om der er sket overholdelse. RMI-undersøgelsen konkluderer derfor, at RMI-forordningerne bør specificeres yderligere for sådanne aspekter (se afsnit 2 i RMI-undersøgelsen).

3. VURDERING AF VIRKNINGERNE AF SYSTEMET FOR ADGANG TIL RMI PÅ KONKURRENCEN OG PÅ DET INDRE MARKED

Formålet med bestemmelserne i RMI-forordningerne er at skabe og beskytte fair markedsforhold for alle typer af tjenester, der er knyttet til reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer. Dette er ikke begrænset til direkte reparation, men omfatter en lang række reparations- og vedligeholdelsesrelaterede tjenester ud over selve reparationen (dvs. værktøjsfremstilling, offentliggørelse af data samt salg og distribution af reservedele). Konkurrence om alle disse tjenester, der ofte udføres af uafhængige små og mellemstore virksomheder (SMV'er), er yderst relevant for forbrugerne.

Som det fremgår af RMI-undersøgelsen, er de væsentligste faktorer, der bestemmer forbrugernes valg og fordele, omkostningerne til reparations- og vedligeholdesservice, tilgængelighed og udvalg af lokale reparatører samt frihed til at vælge reservedele og kvaliteten af reservedele.

Generelt er disse faktorer blevet forbedret, idet RMI-forordningerne har åbnet op for en mere effektiv konkurrence på automobileftermarkedet. Dette har på sin side ført til lavere forbrugerpriser på reparation og vedligeholdelse og har sikret forbrugernes valg, hvilket har gjort det muligt for forbrugerne at køre deres køretøj til et hvilket som helst salgssted efter eget valg.

Der er imidlertid påpeget nogle problemer, der skal løses for at give alle aktører lige adgang til teknisk information.

Generelt synes forbrugerne at have nydt godt af markeds konkurrence gennem lavere priser på reparation og vedligeholdelse, samtidig med at teknologien for motorkøretøjer er blevet bedre, som det også fremhæves i RMI-undersøgelsen.

I dette afsnit sammenfattes virkningerne på konkurrencen og på det indre marked for reparatører, distributører af reservedele og engrosvirksomheder, producenter af diagnose- og reparationsværktøjer og udgivere af teknisk information.

3.1. Reparatører

De fleste reparatører er SMV'er, og de investeringer i værktøjer og uddannelse, der er nødvendige for reparation af stadigt mere komplekse moderne køretøjer, er betydelige (set i lyset af det hastigt stigende produktsortiment og forbrugertilpasning på bilmarkedet). Det er således ikke økonomisk rentabelt for dem og for komplekst (hver OEM har sit eget websted og IT-system) at købe RMI om køretøjer separat hos den enkelte OEM. Uafhængige reparatører skaffer sig derfor adgang til RMI om køretøjer primært gennem andre tredjepartsudbydere (under den bredere definition 'uafhængige aktører'), herunder:

- informationer om reservedele via flermærkekataloger leveret af engrosvirksomheder og distributører af reservedele
- flermærke diagnoseværktøjer leveret af producenter af diagnose- og reparationsværktøj
- information om reparation og vedligeholdelse af flere mærker leveret af udgivere af teknisk information samt
- tredjepartsudbydere af uddannelse.

Alle disse aktører er den væsentligste kilde til teknisk information for uafhængige reparatører, men de leverer også tjenester til autoriserede reparatører, da de i stigende omfang håndterer flere mærker.

Små og mellemstore reparatører synes at være oppe imod høje omkostninger til teknisk information, værktøjer og uddannelse, der er nødvendige for at servicere moderne køretøjer, og aggressive kampagneprisstrategier for standardiserede produkter. Det forventes i stigende omfang at komme til at berøre traditionelle selvstændige reparatører væsentligt, og dette afspejles i det stigende antal uafhængige værksteder, der slutter sig til franchisenetværk. En af de væsentligste årsager til at slutte sig til sådanne netværk er at få adgang til teknisk information fra automobilfabrikanter samt adgang til uddannelse og markedsføring.

3.2. Distributører af reservedele og engrosvirksomheder

Det største problem for distributører af reservedele og for engrosvirksomheder er adgang til utvetydig information om reservedelsidentifikation. Det er et komplekst emne, der har været genstand for retssager siden 2009 både på nationalt plan (gennem klager til automobilfabrikanter og TAA'er samt sager ved nationale domstole) og på EU-plan (gennem uformelle kontakter med Europa-Kommissionen)¹². Uagtet de problemer, der er forbundet med fortolkningen af RMI-forordningerne, beretter reservedelsengrosvirksomheder, at fraværet af utvetydig adgang til reservedelsinformationer typisk fører til, at to eller tre reservedele identificeres som relevante. Hvis reparatører ikke er i stand til at identificere en enkelt reservedel, bestiller de normalt flere forskellige reservedele og returnerer dem, der ikke er behov for.

¹² For nærmere oplysninger, herunder klager ved TAA'erne, og tvist, se afsnit 4.3.2, 4.3.3 og 4.3.4 i RMI-undersøgelsen, side 67-69.

Dette medfører stigninger i de samlede omkostninger (på anslået 10-15 %) som følge af yderligere omkostninger til logistik og administration, som i sidste instans kan føre til højere reservedelspriser for forbrugerne. Desuden forventes dette problem at blive mere fremherskende, i takt med at køretøjer bliver mere og mere komplekse.

Flertallet af reservedelsengrosvirksomhederne og -distributørerne anvender data/information fra andre uafhængige leverandører i stedet for at tilgå data direkte fra OEM'er. Det skyldes forsinket tilgængelighed, prisen på oplysningerne, vanskeligheder ved at identificere de rigtige kontakter samt den meget lange tidshorisont for indgåelse af aftaler.

3.3. Producenter af diagnose- og reparationsværktøj

Selv om værktøjsfabrikanterne er bekendt med deres rettigheder under RMI-forordningerne, foretrækker de fortsat dekompilet frem for direkte adgang til den tekniske information, som de kræver af OEM'er. Dette til trods for ulemperne ved dekompilet — nemlig at det indebærer et betydeligt tidsforbrug, indsats og omkostninger og ikke giver fuldstændige oplysninger. Fabrikanternes begrundelser for at bruge dekompilet i stedet for direkte adgang til teknisk information fra OEM'er, er primært:

- prisen for adgang til oplysninger
- kontraktbetingelser
- formatet af de leverede oplysninger
- forsinkelser og lange tidshorisonter.

Dette vil sandsynligvis også påvirke de øvrige uafhængige reparatørers konkurrenceevne, da flermærkeværktøjsproducenter ikke er i stand til at markedsføre deres produkter på samme tid som OEM'ernes værktøjsmærker.

3.4. Udgivere af teknisk information

Udgivere af data (også kaldet uafhængige republishers) leverer teknisk information om flere mærker til en lang række aktører på eftermarkedet. Til deres kunder hører både uafhængige og autoriserede værksteder, reservedelsleverandører og engrosvirksomheder. Med uafhængige republishers kan aktørerne på eftermarkedet undgå problemet med at forholde sig til forskellige datastrukturer mellem OEM-websteder og få oplysningerne til en lavere pris.

Direkte adgang til OEM-data er den eneste måde, hvorpå data-republishers kan få alle de relevante oplysninger, de har brug for.

De vigtigste udfordringer, som udgivere af teknisk information møder, er følgende:

- prisen for adgang til oplysninger
- indhentning af republishing-licenser fra OEM'er
- kontraktbestemmelser pålagt af OEM'er, herunder begrænsninger, der ikke er rentable for republishers

- formatet af de oplysninger, som leveres for at lette elektronisk behandling (f.eks. dataenes format, synligheden af opdateringer og fuldstændighed af oplysninger, som påvirker hastigheden af og omkostningerne ved databehandling).

Problemer i forbindelse med overførslen af oplysninger fra OEM'er til republishers i den første fase (f.eks. forsinkelser med at opnå kontrakter, manglende fuldstændighed/nøjagtighed af data osv.) har en tendens til at brede sig til slutbrugerne.

4. MILJØFORDELE VED SYSTEMET MED ADGANG TIL RMI

Som udgangspunkt identificerede RMI-undersøgelsen tre potentielle mekanismer, hvor adgang til RMI kan have en positiv virkning på miljøet:

- undgåelse af emissionsoverskridelser som følge af fejlfunktion eller ukorrekt vedligeholdt udstyr
- udførelse af reparations- og vedligeholdelsesarbejde tættere på det sted, hvor køretøjet normalt befinder sig
- reducerede livscyklusemissioner som følge af genforarbejdning eller renovering af reservedele og komponenter.

Adgang til RMI kan nemlig i visse tilfælde være nyttig til at identificere visse fejlfunktioner, der forårsager yderligere emissioner fra køretøjer. Det gælder især for fejlkoder, der er specifikke for hver OEM. Såfremt IO'er har adgang til disse koder, kan reparationer udføres hurtigere og derfor til lavere omkostninger.

I RMI-undersøgelsen understreges det, at de faktiske virkninger af adgang til RMI på de samlede emissioner er begrænset, da næsten alle fejl i forbindelse med emissionskontrol registreres af OBD-systemet.

Desuden konkluderes det i undersøgelsen, at forbedringer i miljøkvaliteten er vanskelige at sætte tal på som følge af manglen på uafhængige data, lige som virkningen i den virkelige verden ikke vil være synlig i mange år.

5. MULIGE OMRÅDER FOR ÆNDRING OG FORBEDRING AF RMI-FORORDNINGERNE

På basis af den i de foregående afsnit fastsatte analyse og på baggrund af de relevante henstillinger i RMI-undersøgelsen vil der være adskillige vigtige elementer i RMI-forordningerne, der vil kunne forbedres. Selv efter indførelsen af CEN/ISO-standarderne synes der at være behov for at få afklaret mangler, navnlig omkring følgende problemstillinger.

5.1. Gennemgang af henvisningen til princippet om 'ikke-forskelsbehandlende ubegrænset og standardiseret adgang' i fabrikanternes forpligtelse til at tillade adgang til RMI om køretøjer

Ifølge artikel 6, stk. 1, i Euro 5-6-forordningen skal fabrikanter sikre adgang til RMI-informationer om køretøjer til IO'er "via umiddelbart tilgængelige websteder med en ensartet søgefunktion, således at uafhængige aktører ikke forskelsbehandles i forhold til autoriserede forhandlere og reparatørs muligheder og adgang". Dette princip om "ikke-forskelsbehandlende" adgang til RMI-informationer går ligeledes igen i samme artikels stk. 5 og 6.

Denne erfaring erhvervet via gennemførelse af RMI-forordningerne har vist, at de oplysninger, som IO'erne har brug for, ikke altid er af samme karakter som oplysningerne til autoriserede forhandlere. Visse IO'er har således behov for oplysninger af en anden art eller form i forhold til de autoriserede forhandlere for at kunne yde forbrugerne de forskellige tjenester, de har brug for. Derfor kunne en revision af dette princip overvejes for at finjustere det eller for at finde en mere passende reference for overholdelsen af fabrikanternes forpligtelser i medfør af artikel 6 i Euro 5-6-forordningen.

5.2. Præcisering af, hvilke oplysninger der kan opfattes som værende sikringsrelaterede i modsætning til sikkerhedsrelaterede

Selv om der er et legitimt behov for at begrænse adgang til sikringsrelaterede oplysninger, er det sandsynligt, at der fortsat vil være uoverensstemmelser uden en fælles forståelse af indholdet af og grænserne for dette begreb.

Som forklaret i afsnit 2 bør indførelsen af SERMI-ordningen forbedre situationen med hensyn til procedurer og administrative ordninger. Ikke desto mindre er det nødvendigt med yderligere drøftelser mellem Kommissionen og de involverede aktører med det formål at udarbejde en køreplan for gennemførelsen af SERMI-ordningen og indarbejdelsen heraf i RMI-forordningerne. Hertil hører gennemførelse af de nødvendige lovgivningsmæssige ændringer.

5.3. Forbedret procedure for indgivelse af klager til TAA'er

Standardisering af administrative bestemmelser vedrørende klager indgivet af IO'er til TAA'er for OEM'ers overtrædelser af deres forpligtelser til at give adgang til RMI om køretøjer vil bidrage til at få løst problemer, der optræder sporadisk eller ikke er af systematisk karakter. Det bør ligeledes præciseres, hvordan TAA'er skal behandle klager indgivet i flere medlemsstater.

Der kan om nødvendigt udstedes enkle proceduremæssige vejledninger efter høring af TAA'er og interessenter.

5.4. Adgang til informationer om data om køretøjsreservedele som identificeret ved VIN-nummeret og gennem en fælles struktureret proces

Kommissionen erkender, at dette er et højst kontroversielt spørgsmål. Som forklaret i afsnit 3.2 er det i øjeblikket genstand for en retssag på grund af forskellige OEM'ers og IO'ers divergerende fortolkninger af kravene i afsnit 2.1, punkt 2, 3 og 4, i bilag XIV til Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008.

IO'erne anser adgang til informationer om data om køretøjsreservedele som identificeret ved VIN-nummeret for at være afgørende for deres nuværende forretningsmodel. Adgang skal hjælpe dem med at administrere logistik og varebeholdninger og sikre, at de korrekte reservedele er tilgængelige, leveret til tiden og med minimale returneringer. I den henseende er den vigtigste udfordring for IO'erne behovet for manuel skanning af data.

Det nye sæt ISO 18541-standards om adgang til RMI om køretøjer, som omtalt i afsnit 2, omfatter ikke en fælles struktureret proces for udveksling af data om køretøjsreservedele, der kan udskiftes med reservedele som identificeret ved VIN. En kommende fælles struktureret proces for udveksling af disse data kunne derfor tænkes medtaget i RMI-forordningerne, når de revideres fremadrettet.

En sådan fælles struktureret proces bør afspejle både bilfabrikanternes og IO'ernes interesser og behov, og bør ligeledes kigge nærmere på løsninger som f.eks. åbne dataformater. Disse krav behøver ikke at være lige så detaljerede som de nuværende CEN/ISO-standarder (baseret på use cases) for adgang til websteder for RMI om køretøjer.

5.5. Indførelse af fravigelser eller alternative metoder til tilvejebringelse af RMI om køretøjer, der produceres i små mængder, nichekøretøjer og køretøjer til specielle formål

Ifølge RMI-undersøgelsen synes fabrikanter af køretøjer i små mængder og nichekøretøjer at have det laveste antal IO'er, der bruger deres websteder. Af denne årsag, og på grund af deres meget lille andel af automobilmarkedet, er det nogle af disse fabrikanter opfattelse, at bestemmelserne i de nuværende RMI-forordninger ikke står i rimeligt forhold til omfanget af deres aktiviteter. Desuden vil gennemførelsen af de nye CEN/ISO-standarder om adgang til RMI om køretøjer eller andre processer, som f.eks. SERMI-ordningen, kræve yderligere investeringer.

Der er ingen fravigelser af fabrikanternes forpligtelser i artikel 6 i Euro 5-6-forordningen for fabrikanter af små mængder af køretøjer eller nichekøretøjer. Dette har TAA'er peget på som bekymrende. Undtagelser vedrørende sådanne fabrikanter kunne overvejes i fremtidige ændringer af RMI-forordningerne i overensstemmelse med bestemmelserne om adgang til RMI om køretøjer for andre kategorier af køretøjer, som f.eks. landbrugs- og skovbrugskøretøjer eller to- eller trehjulede køretøjer og quadricykler.

5.6. Tilpasning til den tekniske udvikling

Ved undersøgelsen af de konkurrencemæssige virkninger af systemet for adgang til RMI om køretøjer undersøges i afsnit 5.5. i RMI-undersøgelsen kort nye problemstillinger, hvoraf den mest relevante er telematik.

I RMI-undersøgelsen konkluderes det, at anvendelsesområdet for RMI om køretøjer sandsynligvis vil omfatte i det mindste visse informationer, der overføres trådløst. Men de præcise definitioner og metoder for dataudveksling skal afklares yderligere og indeholdes i RMI-forordningerne for at sikre lige adgang til information.

Den stigende konnektivitet af køretøjer er ved at ændre rammebetingelserne for automobilindustrien. De data, der tidligere kunne hentes via en fysisk forbindelse i køretøjet, er der nu i stadig større omfang fjernadgang til. Dette vil åbne op for muligheden for at give adgang til informationer i realtid, hvilket tillader fjerndiagnosesupport og -prognose, samt mange andre tjenester (f.eks. brugsbaseret forsikring, assistancetjenester, positionsbaserede tjenester, intelligent opladning af elbiler, delebilordninger, trafikstyring osv.).

Derudover vil køretøjer kunne kobles til infrastruktur og til andre køretøjer med mulighed for samarbejdsførsel og stærkt automatiseret kørsel. Dette vil samtidig forøge deres tekniske kompleksitet og vil kræve en harmoniseret tilgang, som bør afspejles i specifikationer og standarder som forudsat i artikel 6 og 8 i direktiv 2010/40/EU (ITS-direktivet)¹³.

Disse nye udfordringer har givet anledning til bekymring om den potentielle risiko for, at IO'er udelukkes fra denne nye forretningsmodel og/eller, at konkurrerende OEM'er kan

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

overvåge deres aktiviteter. Europæisk lovgivnings rolle vil være afgørende for at sikre, at visse væsentlige betingelser principielt er opfyldt, navnlig dem, der identificeres af C-ITS-plattformen¹⁴:

- den registreredes forudgående samtykke (fører/ejer af køretøjet)
- fair og uhindret konkurrence
- datasikkerhed og databeskyttelse
- manipulationssikret adgang og ansvar
- dataøkonomi.

Disse betingelser bør overholdes, samtidig med at der tages hensyn til OEM'ers behov for at beskytte deres potentielle intellektuelle ejendomsret. Dette er en centralt betænkelighed for OEM'erne, da deres ejendomsretligt beskyttede oplysninger som falder uden for anvendelsesområdet for lovgivningen om adgang til køretøjets reparations- og vedligeholdelsesinformation.

Den seneste vedtagelse af eCall typegodkendelsesforordningen¹⁵ har rettet fornyet fokus på behovet for at indføre betingelser for en åben og uhindret konkurrence om brugen af køretøjsintegrerede data. I forordningens artikel 12 har Europa-Parlamentet og Rådet bedt Kommissionen om at vurdere behovet for krav om en interoperabel, standardiseret, sikker og åben platform.

Der er blevet udpeget tre tekniske løsninger for adgang til køretøjsdata af C-ITS-plattformen. De vil blive vurderet i undersøgelsen af adgang til køretøjsintegrerede data og ressourcer, som Kommissionen har tildelt TRL (Transport Research Laboratory), og som skal afsluttes i andet kvartal af 2017. De tre løsninger er:

- en indbygget applikationsplatform
- en køretøjsintegreret grænseflade
- en dataserverplatform.

De tekniske og juridiske konklusioner af undersøgelsen af adgang til køretøjsintegrerede data og ressourcer vil bl.a. danne grundlag for vedtagelsen af RMI-forordningerne på telematikområdet.

6. ANDRE EMNER UDEN FOR TYPEGODKENDELSESLOVGIVNINGENS ANVENDELSESOMRÅDE

I RMI-undersøgelsen fremsættes der en række henstillinger til forbedring af driften af systemet med adgang til RMI. Det er Kommissionens opfattelse, at disse henstillinger ikke falder ind under RMI-forordningernes anvendelsesområde. De vedrører kontraktmæssige

¹⁴ Se kapitel 8 i rapporten for C-ITS-plattformen om adgang til køretøjsintegrerede data og ressourcer: <http://ec.europa.eu/transport/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf>.

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/758 af 29. april 2015 om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system, der er baseret på 112-tjenesten, og om ændring af direktiv 2007/46/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 77).

bestemmelser eller retningslinjer, som ikke er omfattet af lovgivningen om typegodkendelse, men som er dækket af handelsretten og de aftaler, der er indgået parterne imellem, nemlig:

- fastsættelsen af gebyrniveauer
- retningslinjer for indgåelse af kontrakter mellem OEM'er og specialister som mellemed
- retningslinjer for praktisk og gensidigt acceptabel praksis for kontraktforhandlinger, herunder:
 - undersøgelse af annullerings- og territorialklausuler
 - passende gebyrer, der kan opkræves
 - passende indikatorer for basisgebyrer
- bedste praksis for tidshorisonter, der er nødvendige for at forhandle kontrakter og nå frem til aftaler
- kontraktbestemmelser, der skal sikre tilstrækkelig beskyttelse og brug af data.

7. KONKLUSIONER

For at være konkurrencedygtige og levere tilstrækkelig service til kunderne skal uafhængige reparatører kunne få adgang til den tekniske information, der er nødvendig for at kunne reparere køretøjer. Denne information bliver mere og mere vigtig på grund af køretøjernes stigende kompleksitet, det stigende antal reservedele og større brug af indbygget elektronik.

Gennemførelsen af RMI-forordningerne har bidraget til de samlede forbedringer i adgangen til RMI i de seneste år. Der refterer dog fortsat visse forhindringer, afhængigt af OEM og den specifikke type af information, der kræves. Det svækker konkurrencen mellem autoriserede og uafhængige reparatører og skaber ulige konkurrencevilkår.

På basis af de ændringer og forbedringer, der foreslås i afsnit 5 i denne rapport, og med forbehold for resultaterne af proceduren for bedre regulering, vil Kommissionen overveje de skridt, der er nødvendige for at forbedre funktionen af systemet med adgang til RMI om køretøjer.

Desuden opfordrer Kommissionen både OEM'er og IO'er til at fortsætte deres drøftelser om de emner, der peges på i RMI-undersøgelsen, og som falder uden for typegodkendelseslovgivningens anvendelsesområde, som omtalt i denne rapport's afsnit 6.