



V Bruselu dne 9.12.2016  
COM(2016) 782 final

## **ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**

**o fungování systému přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla zřízeného nařízením (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla**

## 1. ÚVOD

Podle článku 9 nařízení (ES) č. 715/2007 (nařízení Euro 5-6)<sup>1</sup> o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (dále též „RMI“<sup>2</sup>):

*„Nejpozději do 2. července 2011 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o fungování systému přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, přičemž se zhodnotí zejména vliv na hospodářskou soutěž, fungování vnitřního trhu a pozitivní dopad na životní prostředí. V této zprávě se posoudí, zda by nebylo vhodné provést konsolidaci všech ustanovení o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel v rámci revidované rámcové směrnice o schvalování typu.“*

V roce 2011 bylo v nezávislých opravnách opravováno jen velmi málo vozidel, která splňovala normy Euro 5/6 (většina z nich byla stále v záruce<sup>3</sup>. Kromě toho nebylo k dispozici ani objektivní posouzení fungování systému přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, ani související podrobné technické údaje. Proto bylo nutné provést komplexní přezkum fungování systému, který by bylo možno použít jako východisko pro přípravu této zprávy.

Evropská komise následně čekala až do prvního čtvrtletí roku 2014, než zahájila studii, která měla přezkoumat fungování systému přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (dále jen „studie RMI“). Studie RMI nabízí ucelenou a podrobnou analýzu doplněnou doporučeními, která pokrývá šest oblastí, jež mají zásadní význam pro pochopení fungování systému přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla. Studie o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla byla zveřejněna na internetových stránkách EU Bookshop v listopadu 2014<sup>4</sup>.

Metody výzkumu použité v této studii obsahovaly kombinaci sekundárního výzkumu, analýzy databází (zahrnující 19 oficiálních webových stránek s informacemi o opravách a údržbě vozidla), 80 rozhovorů se zúčastněnými subjekty a 2 467 průzkumů. Byl proveden i průzkum v terénu prostřednictvím návštěv u tří nezávislých provozovatelů<sup>5</sup> v Německu, Spojeném

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

<sup>2</sup> „Informacemi o opravách a údržbě vozidla“ se rozumějí veškeré informace potřebné pro diagnózu, údržbu, prohlídku, pravidelné sledování, opravu, přeprogramování nebo opětovnou inicializaci vozidla, které výrobce poskytuje svým autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám, včetně následných změn a doplňků těchto informací. Tyto informace obsahují všechny informace požadované k montáži součástek nebo vybavení do vozidel.

<sup>3</sup> Nařízení (EC) č. 715/2007 se začalo používat v září 2009. Nová vozidla splňující normu Euro 5, která byla uvedena na trh po zmíněném datu, měla záruční lhůtu v délce alespoň dvou let a trvalo další čtyři roky, než zestárla natolik, aby byla odvezena k samostatným provozovatelům kvůli provedení údržby či opravě. V roce 2011 byla většina vozidel splňujících normu Euro 5 stále v záruce, a tudíž se o ně staraly především autorizované opravy. V posledních několika letech se tato situace dramaticky změnila, neboť velkému počtu vozidel Euro 5 skončila záruka a/nebo byla tato vozidla prodána dalším uživatelům.

<sup>4</sup> [Studie RMI](#).

<sup>5</sup> Nezávislí provozovatelé jsou podniky jiné než autorizovaní obchodní zástupci a opravy přímo nebo nepřímo zapojené do oprav a údržby motorových vozidel. Patří sem zejména opravy, výrobci nebo distributoři opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelé technických informací, automobilové kluby, poskytovatelé silničních asistenčních služeb, subjekty nabízející inspekční a zkušební služby a subjekty zajišťující školení pro instalační techniky, výrobce a servisní techniky zaměřené na vybavení vozidel na alternativní paliva.

království a Polsku. Do skupiny zúčastněných subjektů, s nimiž probíhaly v průběhu studie konzultace, byli zařazeni i výrobci vozidel (dále jen „výrobci původního zařízení – VPZ“<sup>6</sup>), opravny, výrobci nástrojů a zařízení, dodavatelé náhradních dílů a velkoobchodníci s náhradními díly, vydavatelé technických informací, schvalovací orgány, výrobci repasovaných výrobků a vnitrostátní orgány odpovědné za pravidelné technické kontroly vozidel.

Studie RMI poskytla Komisi mimořádně důležité, přesné a spolehlivé údaje nutné k tomu, aby mohla splnit svou povinnost podat zprávu. Zpráva byla vypracována v těsné spolupráci s útvary Komise a v souladu se zadávacími podmínkami jejích výzev k předkládání nabídek. Na závěr nutno konstatovat, že studie byla při několika příležitostech představena zúčastněným subjektům a členským státům, a to jak v Technickém výboru – motorová vozidla, tak v rámci pracovní skupiny pro motorová vozidla, a účastníci ji obecně podpořili.

Obecným účelem právních předpisů, které upravují přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla, je usnadnit hospodářskou soutěž a zajistit řádné fungování vnitřního trhu. Jak studie RMI podotýká, jakmile bylo vozidlo zakoupeno, hospodářská soutěž na trzích s opravárenskými a údržbářskými službami a náhradními díly je méně intenzivní než na trhu s novými automobily. Jinými slovy, jelikož náhradní díly a technické znalosti bývají často specifické pro určitou značku nebo model, spotřebitelé by mohli být poškozováni protisoutěžním jednáním příslušného výrobce. V důsledku toho by takové jednání mohlo zvýšit náklady na opravy. Díky samostatným provozovatelům mají tudíž spotřebitelé širší výběr, a je tak zaručena hospodářská soutěž mezi sítěmi výrobců vozidel v odvětví trhu s náhradními díly.

Větší konkurence mezi sítěmi výrobců vozidel a samostatnými provozovateli podle očekávání snižuje náklady spotřebitelů na opravy a údržbu. Má se za to, že tyto náklady představují značný podíl celkových výdajů spotřebitelů na motorová vozidla. Mohou mít dopad na veřejné zdraví a bezpečnost, pokud spotřebitele odrazují od toho, aby prováděli pravidelnou údržbu. Vozidla, která nejsou řádně udržována, mají pravděpodobně vyšší emise a mohla by nepříznivě ovlivnit jak bezpečnost silničního provozu, tak životní prostředí.

Aby mohli soutěžit na trhu s opravami motorových vozidel, musejí mít samostatní provozovatelé přístup k informacím o opravách a údržbě vozidel. Přístup k informacím o opravách a údržbě vozidel je nutný k tomu, aby bylo možno provádět široké spektrum operací týkajících se údržby vozidla po dobu jeho životnosti včetně diagnózy nesprávné činnosti, opravárenských služeb a identifikace náhradních dílů.

Za tímto účelem musejí výrobci původního zařízení podle právních předpisů EU zaručit, aby měli samostatní provozovatelé snadný, neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla.

Tato zpráva zkoumá, do jaké míry výrobci původního zařízení plní své povinnosti ve vztahu k přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla. Zkoumá rovněž, zda systém přístupu k těmto informacím, který je zaveden nařízením, dosahuje svých původních cílů co do účinků na hospodářskou soutěž a vnitřní trh, jakož i přínosů pro životní prostředí.

---

<sup>6</sup> Výrobci vozidel se často označují jako výrobci původního zařízení (VPZ).

Na základě těchto zjištění zpráva také vymezuje možné oblasti, v nichž lze změnit a zlepšit právní předpisy EU o lehkých osobních a užitkových vozidlech z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (dále jen „nařízení RMI“<sup>7</sup>).

Článek 9 nařízení Euro 5-6 požaduje posouzení, zda by nebylo vhodné sloučit všechny předpisy pro přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla do revidované rámcové směrnice o schvalování typu. Toto sloučení bylo provedeno v návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o dozoru nad trhem s nimi, který předložila Komise<sup>8</sup>.

## **2. JAK VÝROBCI PŮVODNÍHO ZAŘÍZENÍ PLNÍ SVÉ POVINNOSTI PODLE NAŘÍZENÍ RMI**

Studie o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla posoudila provádění článku 6 nařízení Euro 5-6 a článku 13 nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a úrovně souladu s uvedenými články u všech hlavních výrobců původního zařízení v Evropě.

Posouzení souladu se soustřeďuje především na fungování systému prostřednictvím webových stránek s informacemi o opravách a údržbě vozidla, jež zajišťují pro nezávislé opravný přístup k potřebným informacím o vozidlech.

Podle studie RMI se obecně úrovně souladu s nařízeními o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla v posledních několika letech zlepšily. Výrobci původních zařízení (VPZ) vyvinuli značné úsilí, aby zaručili, že jejich systémy poskytují požadované informace v souladu s nařízeními o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla.

Většina problémů, které se týkají přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla prostřednictvím webových stránek VPZ, se výrazně zlepšily zavedením norem CEN/ISO, které poskytují standardizovaný formát pro informace o opravách a údržbě vozidla, jež jsou poskytovány prostřednictvím webových stránek VPZ.<sup>9</sup> Výjimkou je přístup k informacím o hromadných údajích o náhradních dílech, které jsou určeny pomocí identifikačního čísla vozidla (VIN) a dálkové diagnostické podpory.

Pokud jde o informace o opravách a údržbě vozidla, které souvisejí s bezpečností<sup>10</sup>, třebaže podle studie RMI může být nutné věc dále objasnit a vymezit k ní pokyny, tato situace by se

---

<sup>7</sup> Nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1.

<sup>8</sup> Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi ze dne 27.1.2016, COM(2016) 31 final, 2016/0014 (COD), který v současnosti zkoumá Evropský parlament a Rada.

<sup>9</sup> Části 1 až 4 normy ISO 18541, Silniční vozidla - Normalizovaný přístup k informaci o opravě a údržbě automobilu (RMI) – Část 1: Obecné informace a definice případu použití (18/09/2014); Část 2: Technické požadavky (18/09/2014); Část 3: Požadavky na funkční uživatelské rozhraní (18/09/2014); a Část 4: Zkouška shody (01/11/2015).

<sup>10</sup> Program SERMI definuje informace o opravách a údržbě související s bezpečností jako informace, software, funkce a služby nutné k tomu, aby bylo možno opravovat a udržovat prvky, které výrobce zapracoval do vozidla s cílem zabránit tomu, aby vozidlo bylo ukradeno nebo aby s ním někdo ujel, a s cílem vozidlo sledovat a získat je zpět.

měla zlepšit po zavedení programu SERMI<sup>11</sup> (SEcurity related Repair and Maintenance Information; Informace o opravách a údržbě vozidla, které souvisejí s bezpečností).

Pokud jde o to, jak povinnosti článku 6 nařízení Euro 5-6 dodržují malí výrobci, studie poznamenává, že podle všeho schvalovací orgány vyjadřují obecnou podporu tomu, aby byli malí výrobci a vícestupňoví výrobci v nařízeních o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla formálně zohledněni. Toto zohlednění by mohlo mít formu odchylky nebo alternativních přípustných metod pro zajištění přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla.

Navzdory dosaženému pokroku přetrvávají těžkosti, které brání celkovému fungování systému přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla.

Mezi klíčové otázky patří problémy, které mají opravny, když se snaží získat přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla přímo na webových stránkách výrobců. Velké rozdíly mezi uživatelskými rozhraními a nekompatibilní software působí uživatelům, a to zejména příležitostným uživatelům nebo opravám, které opravují vozidla různých značek, značné komplikace.

Další kontroverzní otázky vyplývají z toho, že si zúčastněné strany různě vykládají některé aspekty, které nebyly dostatečně podrobně popsány v právních předpisech. Jde například o pojmy jako „standardizovaný formát“, „snadným a rychle dostupným způsobem“ a „jednoznačná identifikace vozidla“, jakož i o podrobné požadavky na poskytování školicích materiálů a na relevantní palubní diagnostiku/informace o opravách a údržbě vozidla. Schvalovací orgány vyzvaly k tomu, aby byly k těmto otázkám vypracovány dodatečné pokyny, které by zúčastněným stranám pomohly ověřovat soulad. Studie RMI proto dospěla k závěru, že je třeba v nařízeních o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (viz oddíl 2 studie RMI) zvýšit u zmíněných aspektů podrobnost výkladu.

### **3. POSOUZENÍ ÚČINKŮ SYSTÉMU PŘÍSTUPU K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ NA HOSPODÁŘSKOU SOUTĚŽ A NA VNITŘNÍ TRH**

Cílem ustanovení nařízení RMI je nastolit a chránit spravedlivé tržní podmínky pro všechny druhy služeb, které jsou spjaty s opravami a údržbou motorových vozidel, což zahrnuje nejen bezprostřední opravy, ale také širokou škálu služeb souvisejících s opravami a údržbou, které přesahují rámec opravy samotné (např. výroba nástrojů, zveřejňování údajů a prodej a distribuce dílů). Soutěž u všech těchto služeb, která se často odehrává mezi nezávislými malými a středními podniky, má pro spotřebitele mimořádný význam.

Klíčovými faktory, které určují výběr spotřebitelů a přínosy pro ně, na což poukazuje i studie RMI, jsou náklady na opravárenské a údržbářské služby, dostupnost a výběr místních oprav a volnost při výběru náhradních dílů a kvalita těchto dílů.

Celkově se tyto faktory zlepšily, neboť nařízení o informacích o opravách a údržbě umožnila účinnější hospodářskou soutěž na trhu navazujícím na automobilový průmysl. Tím se snížily náklady spotřebitelů na opravy a údržbu a zároveň je ochráněn výběr, který spotřebitelé mají, což majiteli umožňuje zavést vozidlo do opravy, kterou si vybere.

---

<sup>11</sup> Program SERMI, stanovený v čl. 13 odst. 9 nařízení (ES) č. 692/2008, se snaží zavést celoevropský postup akreditace, schvalování a povolování přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, které souvisejí s bezpečností, čímž by se měla zefektivnit stávající mozaika systémů výrobců původního zařízení.

Byly však odhaleny i problémy, které je třeba vyřešit, aby byly všem zúčastněným subjektům zajištěny rovné podmínky, pokud jde o přístup k technickým informacím.

Obečně se zdá, že spotřebitelé mají prospěch z hospodářské soutěže, která jim přináší nižší výdaje na opravy a údržbu, a zároveň se zdokonalila technologie vozidel, jak zdůrazňuje i studie RMI.

Tento oddíl shrne dopady na hospodářskou soutěž a vnitřní trh, které se týkají opraven, distributorů náhradních dílů a velkoobchodníků s nimi, výrobců diagnostických nástrojů a nástrojů pro opravy a vydavatelů technických informací.

### **3.1. Opravny**

Většina opraven jsou malé a střední podniky a vynakládají značné investice do nástrojů a školení, které jsou nutné k opravě stále složitějších moderních automobilů (vzhledem k rychle rostoucí škále výrobků a přizpůsobování vozidel dle přání zákazníků). Proto pro ně není hospodářsky únosné pořizovat informace o opravách a údržbě samostatně od každého individuálního výrobce, zároveň je to pro ně i příliš složité (každý výrobce má zvláštní webové stránky a systém IT). Nezávislé opravny proto spoléhají na přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla především prostřednictvím jiných poskytovatelů z řad třetích stran (v rámci širší definice „nezávislých provozovatelů“), včetně:

- informací o náhradních dílech z katalogů zahrnujících více značek poskytovaných velkoobchodníky s náhradními díly a distributory těchto dílů,
- diagnostických nástrojů více značek poskytovaných výrobcí diagnostických nástrojů a nástrojů pro opravy,
- informací o opravách a údržbě vztahujících se k více značkám, které poskytují vydavatelé technických informací, a
- poskytovatelů školení z řad třetích stran.

Všechny tyto subjekty jsou hlavním zdrojem technických informací pro nezávislé opravny, zároveň však poskytují služby autorizovaným opravárnám, neboť i ty se stále více zaměřují na větší počet značek.

Opravny z řad malých a středních podniků zpravidla bojují s náklady na technické informace, na nástroje a školení nutné k obsluze moderních vozidel a s agresivními reklamními cenovými strategiemi u standardizovaných produktů. Tradiční samostatné opravny budou podle očekávání výrazně zasaženy a to se odráží v rostoucím počtu nezávislých opraven, které se připojují k franšizovaným sítím. Jedním z hlavních důvodů, proč se k těmto sítím připojují, je také snaha získat přístup k technickým informacím od výrobců vozidel a ke školení a marketingu.

### **3.2. Distributoři náhradních dílů a velkoobchodníci s nimi**

Hlavní otázkou, která znepokojuje distributory náhradních dílů a velkoobchodníky s nimi, je přístup k jednoznačným informacím o identifikaci náhradních dílů. Jde o složitou problematiku, která je od roku 2009 předmětem soudních sporů na vnitrostátní úrovni (stížnosti ke společnostem vyrábějícím automobily i schvalovacím orgánům, jakož i soudní spory u vnitrostátních soudů) i na úrovni EU (prostřednictvím neformálních kontaktů

s Evropskou komisí).<sup>12</sup> Bez ohledu na otázky, které se týkají toho, jak vykládat nařízení o informacích o opravách a údržbě, velkoobchodníci s náhradními díly tvrdí, že neexistence přístupu k jednoznačným informacím o náhradních dílech zpravidla vede k tomu, že jako vhodné jsou určeny dva až tři náhradní díly. Pokud nejsou opravny schopny identifikovat jednotlivý náhradní díl, obvykle objednají dílů několik a vrátí ty, které nepotřebují.

Tím se zvyšují celkové náklady (podle odhadů o 10–15 %) kvůli dodatečným výdajům na logistiku a administrativu, což může v konečném výsledku zvýšit ceny náhradních dílů, které jsou nabízeny spotřebitelům. Jelikož jsou navíc vozidla čím dál složitější, bude tato otázka podle očekávání stále naléhavější.

Většina velkoobchodníků s náhradními díly a distributorů těchto dílů spoléhá na údaje/informace od jiných nezávislých poskytovatelů, než aby se snažili získat informace přímo od výrobců. Důvodem jsou doby nutné k získání údajů, ceny informací, obtíže s určováním správných kontaktů a velice dlouhá doba nutná k dosažení dohod.

### **3.3. Výrobci diagnostických nástrojů a nástrojů pro opravy**

Třebaže jsou si výrobci nástrojů vědomi svých práv podle nařízení o přístupu k informacím o opravách a údržbě, nadále dávají přednost zpětné kompatibilitě, než aby se snažili získat technické informace přímo od výrobců. To i navzdory nevýhodám, kterou technika zpětné kompatibility s sebou nese – konkrétně je časově náročná, vyžaduje dosti úsilí a další náklady a neposkytuje úplné informace. Jako hlavní důvody, proč je využívána zpětná kompatibilita spíše než přímý přístup k technickým informacím výrobců, výrobci uvádějí:

- cenu přístupu k informacím,
- smluvní doložky,
- formát poskytovaných informací,
- prodlení a dlouhé dodací lhůty.

To také pravděpodobně ovlivňuje konkurenceschopnost ostatních nezávislých opraven, neboť výrobci nástrojů pro více značek nejsou schopni uvádět své výrobky na trh ve stejnou dobu, v jakou jsou na trh uváděny nástroje výrobců původního zařízení.

### **3.4. Vydavatelé technických informací**

Vydavatelé technických údajů (označovaní také jako nezávislí opětovní vydavatelé) poskytují technické informace o více značkách širokému spektru hospodářských subjektů na navazujícím trhu. Mezi jejich klienty patří jak nezávislé, tak autorizované opravárenské dílny, dodavatelé náhradních dílů a velkoobchodníci s těmito díly. Nezávislí opětovní vydavatelé umožňují hospodářským subjektům na navazujícím trhu obejít problém, který spočívá ve vypořádání se s různými strukturami údajů na různých webových stránkách výrobců, a získat informace za nižší cenu.

Přímý přístup k údajům výrobců je jediný způsob, jak mohou opětovní vydavatelé údajů získat všechny důležité informace, které potřebují.

Vydavatelé technických informací se musí vyrovnat s těmito hlavními problémy:

- cenou přístupu k informacím,

---

<sup>12</sup> Podrobnosti včetně informací o stížnostech u schvalovacích orgánů a soudních sporech viz oddíly 4.3.2, 4.3.3 a 4.3.4 studie o informacích o opravách a údržbě, strany 67 až 69.

- získáním licencí k opětovnému vydávání od výrobců původního zařízení,
- smluvními doložkami ukládanými výrobcí původního zařízení včetně omezení, která jsou pro opětovné vydavatele neúnosná,
- formátem informací poskytovaných s cílem usnadnit elektronické zpracování údajů (formát údajů, viditelnost aktualizací a úplnost informací, což ovlivňuje rychlost zpracování údajů a náklady na toto zpracování).

Veškeré problémy spojené s přenosem informací od výrobců původního zařízení k opětovným vydavatelům v první fázi (např. prodlení při získávání smluv, neúplnost/nepřesnost údajů atd.) se zpravidla šíří až ke konečným uživatelům.

#### **4. PŘÍNOSY SYSTÉMU PŘÍSTUPU K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Jako východisko určila studie o informacích o opravách a údržbě tři potenciální mechanismy, jejichž prostřednictvím by přístup k informacím o opravách a údržbě mohl mít příznivý dopad na životní prostředí:

- zabránění nadměrným emisím v důsledku špatného fungování zařízení nebo jeho nesprávné údržby,
- umožnění, aby opravy a údržba vozidel probíhaly blíže k obvyklému stanovišti vozidla,
- snížení emisí vznikajících během životního cyklu vozidla v důsledku renovace či modernizace náhradních dílů a součástí.

Přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla může být samozřejmě v některých případech užitečný k tomu, aby bylo možné určit selhání funkcí, která jsou příčinou dodatečných emisí z vozidla. To platí zejména pro kódy chybných funkcí, které jsou u každého výrobce původního zařízení specifické. Pokud budou mít samostatní provozovatelé k těmto kódům přístup, bude možné provádět opravy rychleji, a tudíž levněji.

Studie RMI však zdůrazňuje, že skutečný dopad přístupu k informacím o opravách a údržbě na celkové emise jsou omezené, neboť téměř všechna selhání funkcí, která se týkají kontroly emisí, jsou signalizována palubním diagnostickým systémem.

Kromě toho studie dospěla k závěru, že zlepšení v oblasti environmentální kvality lze jen obtížně kvantifikovat, neboť chybějí nezávislé údaje a reálný dopad nebude vidět ještě řadu let.

#### **5. MOŽNÉ OBLASTI, V NICHŽ LZE ZMĚNIT A ZLEPŠIT NAŘÍZENÍ O PŘÍSTUPU K INFORMACÍM O OPRAVÁCH A ÚDRŽBĚ VOZIDLA**

V souladu s analýzou vymezenou v předchozím oddíle a na základě příslušných doporučení studie RMI by bylo možno zlepšit několik podstatných prvků nařízení o přístupu k informacím o opravách a údržbě. Dokonce i po zavedení norem CEN/ISO se zdá, že je nutné zabývat se nedostatky, zejména v souvislosti s následujícími otázkami.

### **5.1. Přezkum zmínky o zásadě „neomezeného a standardizovaného přístupu způsobem, který je nediskriminační“ v rámci povinnosti výrobců poskytovat přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla**

V souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení Euro 5-6 poskytují výrobci vozidel nezávislým provozovatelům přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla „prostřednictvím internetových stránek ve standardizovaném formátu, a to snadným a rychle dostupným způsobem, který je nediskriminační v porovnání s danými ustanoveními nebo přístupem poskytovaným autorizovaným obchodním zástupcům a opravnám“. Tato zásada poskytování přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla „nediskriminačním způsobem“ se rovněž objevuje v odstavcích 5 a 6 zmíněného článku.

Ze zkušeností získaných při provádění nařízení o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla je patrné, že informace, které potřebují nezávislí provozovatelé, nejsou vždy téže povahy jako informace, které potřebují autorizovaní obchodní zástupci. Na rozdíl od autorizovaných obchodních zástupců někteří nezávislí provozovatelé skutečně potřebují informace jiné povahy nebo v jiném formátu, aby mohli poskytovat rozličné služby, které u nich zákazníci poptávají. Proto by bylo možno zvážit přepracování této zásady, aby se zdokonalila nebo aby bylo nalezeno vhodnější měřítko pro posouzení otázky, zda výrobci plní povinnosti stanovené v článku 6 nařízení Euro 5-6.

### **5.2. Objasnění otázky, které informace lze považovat za informace související s bezpečností v protikladu k informacím, které souvisejí se zabezpečením**

Ačkoli existuje legitimní potřeba omezit přístup k informacím, které souvisejí s bezpečností, bez společného pochopení obsahu a hranic tohoto pojmu budou pravděpodobně dále přetrvávat nesrovnalosti.

Jak je vysvětleno v oddíle 2, zavedením programu SERMI by se měla zlepšit situace v oblasti postupů a správních ujednání. Je však nutné, aby Komise a zúčastněné subjekty vedly další technické diskuse nutné k tomu, aby bylo možno připravit plán provádění programu SERMI a začlenit jej do nařízení o přístupu k informacím o opravách a údržbě. K tomu by bylo nutné provést nezbytné legislativní změny.

### **5.3. Zdokonalení postupu podávání stížností ke schvalovacím orgánům**

Normalizace správních ustanovení týkajících se stížností, které nezávislí provozovatelé podávají ke schvalovacím orgánům na výrobce za to, že porušili své povinnosti a neposkytnou jim přístup k informacím o údržbě a opravách vozidla, by pomohla vyřešit otázky, které jsou povahou příležitostné, nikoli systematické. Rovněž by se tím objasnilo, jak schvalovací orgány vyřizují stížnosti podané v několika členských státech.

V nezbytných případech by mohl být po poradě se schvalovacími orgány a zúčastněnými subjekty vydán jednoduchý procesní pokyn.

### **5.4. Přístup k informacím o údajích o dílech vozidla identifikovaných pomocí kódu VIN a prostřednictvím společného strukturovaného procesu**

Komise uznává, že jde o vysoce kontroverzní záležitost. Ta je v současné době předmětem soudního sporu kvůli odlišným výkladům požadavků stanovených v příloze XIV bodu 2.1 pododstavcích 2, 3 a 4 nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze strany výrobců původního zařízení a samostatných provozovatelů, jak je vysvětleno v oddíle 3.2.

Přístup k informacím o dílech vozidla identifikovaných pomocí kódu VIN považují nezávislí provozovatelé za zásadní pro svůj současný podnikatelský model. Měl by jim pomoci řídit logistiku a zásoby a zaručit, že jsou k dispozici správné náhradní díly, že jsou tyto díly dodávány včas a že je jich vráceno co nejméně. V tomto ohledu je v současnosti pro nezávislé provozovatele hlavním problémem nutnost manuálního vyhledávání údajů.

Nový soubor norem ISO 18541 o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, uvedený v oddíle 2 se nevztahuje na společný strukturovaný proces výměny údajů o dílech vozidla, které lze nahradit náhradními díly identifikovanými pomocí kódu VIN. Budoucí společný strukturovaný proces výměny těchto údajů by tudíž mohl být začleněn do nařízení RMI, až budou v budoucnosti revidovány.

Tento společný strukturovaný proces by měl odrážet zájmy a potřeby jak výrobců vozidel, tak nezávislých provozovatelů a měl by také zkoumat taková řešení, jako jsou otevřené datové formáty. Není nutné, aby tyto požadavky byly tak podrobné jako stávající normy CEN/ISO (na základě případů použití) pro přístup k webovým stránkám s informacemi o opravách a údržbě vozidla.

#### **5.5. Zavedení odchylek nebo alternativních způsobů poskytování informací o opravách a údržbě vozidla pro vozidla vyráběná ve velmi malých objemech, specializovaná vozidla a vozidla zvláštního určení**

Podle studie RMI mívají webové stránky maloobjemových výrobců a výrobců specializovaných vozidel zpravidla nejnižší návštěvnost ze strany nezávislých provozovatelů. Z tohoto důvodu a kvůli jejich velice nízkému podílu na automobilovém trhu někteří z těchto výrobců považují stávající nařízení RMI za neúměrná rozsahu jejich činností. Kromě toho bude provádění nových norem CEN/ISO o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla nebo o jiných procesech, např. programu SERMI, také vyžadovat další investice.

Pro maloobjemové výrobce nebo výrobce specializovaných vozidel neexistují žádné odchylky od povinností výrobců podle článku 6 nařízení Euro 5-6. Schvalovací orgány zdůrazňují, že tento fakt je důvodem ke znepokojení. Odchylky pro tyto výrobce by bylo možné zvážit v budoucích změnách nařízení RMI v souladu s ustanoveními o přístupu k informacím o opravách a údržba pro jiné kategorie vozidel, např. pro zemědělská či lesnická vozidla nebo dvojkolky či tříkolky a čtyřkolky.

#### **5.6. Přizpůsobení se technickému pokroku**

Při zkoumání účinků systému přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla na hospodářskou soutěž oddíl 5.5 studie RMI zběžně zkoumá vznikající otázky, přičemž nejdůležitější z nich je telematika.

Studie RMI dospěla k závěru, že obecně rozsah informací o opravách a údržbě vozidla pravděpodobně zahrnuje přinejmenším některé informace, které jsou přenášeny bezdrátově. Bude však nutné hlouběji objasnit přesné definice a způsoby výměny údajů a začlenit je do nařízení RMI, aby byl zaručen spravedlivý přístup k informacím.

Tato sílící propojenost vozidel v současnosti mění situaci v automobilovém průmyslu. Údaje, k nimž bylo možné v minulosti získat přístup fyzickým připojením ve vozidle, jsou nyní ve stále větší míře dostupné na dálku. Tím se otevře možnost získat přístup k informacím v reálném čase, provádět diagnostiku a prognózu na dálku a poskytovat řadu dalších služeb (např. pojištění na základě používání, asistenční služby, lokalizační služby, inteligentní nabíjení elektrických vozidel, sdílení vozidel, řízení silničního provozu atd.).

Kromě toho se budou vozidla schopna připojit k infrastruktuře a k jiným vozidlům, což umožní vysoce automatizovanou jízdu založenou na spolupráci. Zvýší se tím také technická složitost vozidel a bude nutné vypracovat harmonizovaný přístup, který by měl odrážet specifikace a normy stanovené v člancích 6 a 8 směrnice 2010/40/EU (směrnice o inteligentních dopravních systémech)<sup>13</sup>.

Tyto nové výzvy vzbuzují obavy ohledně případného vyloučení nezávislých provozovatelů z tohoto nového podnikatelského modelu a/nebo sledování jejich činností výrobci původního zařízení, kteří s nimi soutěží. Evropské právní předpisy sehrají důležitou úlohu, aby bylo zaručeno, že jsou ze zásady plněny určité základní podmínky, zejména ty, které byly určeny platformou C-ITS<sup>14</sup>:

- předchozí souhlas subjektu, jehož se údaje týkají (řidič/majitel vozidla),
- spravedlivá a nenarušovaná hospodářská soutěž,
- soukromí a ochrana údajů,
- zabránění nedovolenému přístupu a zodpovědnost,
- úspornost údajů.

Tyto podmínky by měly být splněny s ohledem na potřebu výrobců původního zařízení chránit své případné duševní vlastnictví. To je prvořadá obava výrobců původního zařízení, neboť na jejich vlastní chráněné informace se právní předpisy, které upravují přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla, nevztahují.

Nedávné přijetí nařízení<sup>15</sup> o schválení typu pro zavedení palubního systému eCall soustředilo pozornost na nutnost nastolit podmínky pro otevřenou a nenarušovanou hospodářskou soutěž při používání palubních údajů. V článku 12 požádaly Evropský parlament a Rada Komisi, aby posoudila potřebu požadavků na interoperabilní bezpečnou standardizovanou platformu s otevřeným přístupem.

Platforma C-ITS určila tři technická řešení pro zajištění přístupu k údajům o vozidle. Ta budou posouzena v rámci studie, která má být dokončena v druhém čtvrtletí roku 2017, o přístupu k palubním údajům a zdrojům, které Komise poskytla Výzkumné dopravní laboratoři (Transport Research Laboratory). Jsou to následující tři řešení:

- platforma pro palubní aplikace,
- rozhraní ve vozidle,
- platforma pro datový server.

Technické a právní závěry studie o přístupu k palubním údajům a zdrojům poslouží mimo jiné jako základ pro přizpůsobení nařízení RMI v souvislosti s telematikou.

---

<sup>13</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy, Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1.

<sup>14</sup> Viz kapitola 8 zprávy platformy C-ITS o přístupu k palubním údajům a zdrojům: <http://ec.europa.eu/transport/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf>.

<sup>15</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758 ze dne 29. dubna 2015 o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 a o změně směrnice 2007/46/ES, Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 77.

## **6. JINÁ TÉMATA, KTERÁ SPADAJÍ MIMO RÁMEC PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ O SCHVALOVÁNÍ TYPU**

Studie RMI formuluje řadu doporučení, jak zlepšit fungování systému přístupu k těmto informacím o opravách a údržbě vozidla. Komise se domnívá, že tato doporučení nespádají do působnosti nařízení RMI. Souvisejí se smluvními doložkami nebo pokyny, které nespádají do působnosti právních předpisů o schvalování typu a podléhají obchodnímu právu a dohodám uzavřeným mezi stranami. Konkrétně jde o:

- stanovení úrovně poplatků,
- pokyny k uzavírání smluv mezi výrobcí původního zařízení a specializovanými zprostředkovateli,
- pokyny k praktickým a vzájemně přijatelným postupům vyjednávání smluv, včetně:
  - zkoumání doložek o zrušení a územních doložek,
  - vhodných poplatků, které lze účtovat,
  - vhodné metriky, z níž mohou poplatky vycházet,
- osvědčený postup tvorby harmonogramů nutných k vyjednávání smluv a uzavírání dohod,
- smluvní doložky, které mají zaručit odpovídající ochranu a použití údajů.

## **7. ZÁVĚRY**

Aby byly nezávislé opravny konkurenceschopné a mohly zákazníkům poskytovat odpovídající služby, je třeba, aby měly přístup k technickým informacím nutným k opravě vozidel. Tyto informace jsou čím dál důležitější, neboť roste složitost vozidel, počet jejich dílů a sílí využívání palubní elektroniky.

Provádění nařízení o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla v posledních letech přispělo k celkovému zlepšení přístupu k takovým informacím. Stále však existují určité překážky, které závisejí na konkrétním výrobcí původního zařízení a konkrétním druhu požadovaných informací. Tím se oslabuje hospodářská soutěž mezi autorizovanými a nezávislými opravami a vznikají nerovné podmínky.

Na základě změn a doporučení navržených v oddíle 5 této zprávy a s výhradou výsledků postupu zlepšování tvorby právních předpisů Komise zváží kroky nutné ke zlepšení fungování systému přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla.

Kromě toho Komise vybízí výrobce původního zařízení i nezávislé provozovatele, aby pokračovali v diskusích s cílem dohodnout se na tématech, která určila studie RMI a která spadají mimo rámec právních předpisů o schvalování typu, uvedených v oddíle 6 této zprávy.