

Brüssel, 9.12.2016
COM(2016) 782 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

määrusega (EÜ) nr 715/2007 (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust) kehtestatud sõidukite remondi- ja hooldusteabele juurdepääsu süsteemi toimimise kohta

1. SISSEJUHATUS

Sõidukite remondi- ja hooldusteavet (edaspidi „RHT“¹) käsitleva määruse (EÜ) nr 715/2007 (Euro 5–6 määrus)² artiklis 9 on sätestatud:

„Mitte hiljem kui 2. juulil 2011 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule raporti sõiduki remondi- ja hooldusteabe juurdepääsusüsteemi toimimise kohta, pöörates erilist tähelepanu konkurentsimehhanismidele, siseturu toimimisele ja keskkonnakasutusele. Aruandes vaadeldakse, kas on kohane koondada kõik sõidukite remondi- ja hooldusteabele juurdepääsu käsitlevad sätted tüübikinnitust käsitlevasse muudetud raamdirektiivi.“

2011. aastal teenindati väga väheseid Euro 5/6 sõidukeid sõltumatutes töökodades (enamikul kehtis veel garantii³). Peale selle ei olnud ei objektiivne hinnang sõidukite RHT-le juurdepääsu süsteemi toimimise kohta ega ka seda käsitlevad üksikasjalikud tehnilised andmed kättesaadavad. See tingis vajaduse süsteemi toimimise põhjaliku läbivaatamise järele, mille alusel sai koostada käesoleva aruande.

Euroopa Komisjon ootas seega 2014. aasta esimese kvartalini, et käivitada uuring sõidukite RHT-le juurdepääsu süsteemi toimimise kohta (edaspidi „RHT uuring“). RHT uuring tagab põhjaliku ja üksikasjaliku analüüsi, millele järgnevad soovitusel, mis hõlmavad kuut süsteemi toimimise mõistmiseks olulist valdkonda. Uuring avaldati veebipõhises raamatupoes EU Bookshop 2014. aasta novembris⁴.

Selle uuringu uurimismeetodid hõlmasid dokumentide analüüsi, andmebaasi analüüsi (mis hõlmas 19 ametlikku RHT veebisaiti), 80 sidusrühmadega tehtud intervjuud ja 2467 küsitlust. Viidi läbi ka kohapealseid uuringuid, külastades kolme sõltumatut ettevõtjat⁵ (edaspidi „SED“) Saksamaal, Ühendkuningriigis ja Poolas. Sidusrühmadesse, kellega uuringu ajal konsulteeriti, kuulusid sõidukitootjad (edaspidi „originaalvarustuse tootjad“ ehk „OVTd“⁶);

¹ Sõidukite remondi- ja hooldusteave – kõik andmed sõidukite diagnoosimise, teenindamise, kontrollimise, perioodilise järelevalve, remondi, ümberprogrammeerimise või taastõrje kohta, mille tootja esitab nende volitatud edasimüüjatele ja remonditöökodadele; sealhulgas kõik nende andmete hilisemad muudatused ja täiendused. See teave sisaldab sõidukitele osade või seadmete paigaldamiseks nõutavat teavet.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

³ Määrust (EÜ) nr 715/2007 hakati kohaldama septembris 2009. Pärast seda kuupäeva turule toodud uutel Euro 5 sõidukitel on vähemalt kaheaastane garantii ja kulus veel neli aastat enne, kui need olid piisavalt vanad, et viia need sõltumatute ettevõtjate juurde teenindusse või remonti. 2011. aastal kehtis enamiku Euro 5 sõidukite suhtes veel garantii ja seega teenindati neid peamiselt volitatud töökodades. See olukord on mõne viimase aasta jooksul väga suurel määral muutunud, sest rohkemate Euro 5 sõidukite garantii on lõppenud ja/või need on teisele kasutajale müüdud.

⁴ [RHT uuring](#).

⁵ Sõltumatud ettevõtjad on mootorsõidukite remondi ja hooldusega otseselt või kaudselt tegelevad ettevõtjad, v.a volitatud edasimüüjad ning remonditöökodad. Mõiste hõlmab eelkõige remonditöökodasid; remondiseadmete, tööriistade või varuosade tootjaid või hulgimüüjaid; tehnilise teabe kirjastajaid; autoklubisid; autoabi ettevõtjaid; kontrollimis- ja katsetamisteenuseid pakkuvaid ettevõtjaid; ning alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite seadmete paigaldajate, tootjate ja remontijate koolitust pakkuvaid ettevõtjaid.

⁶ Sõidukitootjatele viidatakse sageli kui originaalvarustuse tootjatele (OVTd).

remonditöökojad; tööriistade ja seadmete tootjad; osade tarnijad ja hulgimüüjad; andmete kirjastajad; tüübikinnitusasutused; ümbertöötajad ja sõidukite korrapärase tehnilise ülevaatuse eest vastutavad riigi ametiasutused.

RHT uuring annab komisjonile olulisi täpseid ja usaldusväärseid andmeid, mida on vaja tema aruandekohustuse täitmiseks. Uuring tehti tihedas koostöös komisjoni talitustega ja kooskõlas pakkumismenetluse tingimustega. Peale selle esitleti seda mitu korda sidusrühmadele ja liikmesriikidele nii mootorsõidukite tehnilises komitees kui ka mootorsõidukite töörühmas, saades osalejatelt üldist toetust.

Sõidukite RHT-le juurdepääsu käsitlevate õigusaktide üldeesmärk on hõlbustada konkurentsi ja siseturu nõuetekohast toimimist. Nagu RHT uuringus märgitud, on pärast sõiduki ostmist konkurents remondi- ja hooldusteenuste ning varuosade turul väiksem kui uute autode müügi turul. Teisisõnu võib öelda, et kuna varuosad ja tehnilised teadmised on sageli margile või mudelile omased, võivad asjaomase tootja konkurentsivastased tavad tarbijaid kahjustada. Selle tagajärjel võivad need tavad remondikuluseid suurendada. Seega laiendab SEde olemasolu tarbijate valikut ja tagab sõidukitootjate võrgustike jaoks järelturu sektoris konkurentsi.

Suurem konkurents sõidukitootjate võrgustike ja SEde vahel eeldatavasti vähendab tarbija jaoks remondi- ja hoolduskuluseid. Need kulud peaksid moodustama märkimisväärse osa tarbijate kogukuludest mootorsõidukitele. Need võivad mõjutada rahvatervist ja ohutust, kui panevad tarbijaid korrapärasest hooldusest loobuma. Nõuetekohaselt hooldamata sõidukid tekitavad tõenäoliselt suuremaid heitkoguseid ja võivad avaldada negatiivset mõju nii liiklusohutusele kui ka keskkonnale.

Sõidukite remonditurul konkureerimiseks peavad SEd omama juurdepääsu sõidukite RHT-le. Sõidukite RHT-le juurdepääs on vajalik väga mitmesuguste toimingute tegemiseks, mis on seotud sõiduki hooldusega kogu selle kasutusajal, sealhulgas rikete diagnoosimiseks, remonditeenusteks ja varuosade identifitseerimiseks.

Seepärast peavad OVTD ELi õigusnormide alusel tagama, et SEdel on lihtne, piirangutevaba ja standardne juurdepääs sõidukite RHT-le.

Selles aruandes uuritakse, kui suures ulatuses täidavad OVTD oma kohustusi seoses sõidukite RHT-le juurdepääsuga. Samuti uuritakse, kas määrusega kehtestatud RHT-le juurdepääsu süsteem täidab oma esialgseid eesmärke seoses mõjuga konkurentstile ja siseturule ning keskkonnakasuga.

Nendele järeldustele tuginedes tuuakse aruandes välja ka võimalikud valdkonnad, mida muuta ja täiustada RHTd käsitlevates ELi õigusnormides väikeste sõiduautode ja kommertsveokite puhul (edaspidi „RHT määrused“⁷).

Euro 5–6 määruse artikli 9 kohaselt tuleb kaaluda seda, kas koondada kõik sõidukite remondi- ja hooldusteabe juurdepääsu käsitlevad sätted tüübikinnitust käsitlevasse muudetud raamdirektiivi. See koondamine on juba tehtud komisjoni ettepanekus võtta vastu Euroopa

⁷ Määrus (EÜ) nr 715/2007 ja komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ELT L 199, 28.7.2008, lk 1.

Parlamendi ja nõukogu määrus mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta⁸.

2. RHT MÄÄRUSTEST TULENEVATE KOHUSTUSTE TÄITMINE OVTde POOLT

RHT uuringus on hinnatud Euro 5–6 määruse artikli 6 ja komisjoni määruse (EÜ) nr 692/2008 artikli 13 rakendamist ning neile artiklitele vastavuse taset peamiste OVTde puhul üle Euroopa.

Vastavuse hindamine keskendub peamiselt süsteemi toimimisele RHT veebisaitide kaudu, mis tagavad juurdepääsu sõltumatute remonditöökodade jaoks vajalikule sõidukeid käsitlevale teabele.

RHT uuringus leitakse, et üldiselt on RHT määrustele vastamise tase mõne viimase aasta jooksul paranenud. OVTd on teinud märkimisväärseid jõupingutusi, et tagada oma süsteemides nõutava teabe olemasolu kooskõlas RHT määrustega.

Enamik küsimusi, mis on seotud RHT-le juurdepääsuga OVTde veebisaitide kaudu, lahendatakse suurel määral CEN/ISO standardite kehtestamisega, milles esitatakse OVTde veebisaitide kaudu esitatava RHT standardformaati⁹. Erandid on juurdepääs teabele, mis käsitleb varuosade andmeplokke, mis identifitseeritakse valmistajatehase tähise (VIN-kood) kaudu, ja kaugdiagnostika tugi.

Kui rääkida juurdepääsust turvalisusega seotud RHT-le,¹⁰ siis kuigi RHT uuringus leitakse, et võib esineda vajadus täiendavate selgituste ja suuniste järele, peaks turvalisusega seotud remondi- ja hooldusteabe (SERMI) kava¹¹ kasutuselevõtt olukorda parandama.

Seoses sellega, kas väiketootjad täidavad Euro 5–6 määruse artiklis 6 sätestatud kohustusi, märgitakse RHT uuringus, et tüübikinnitusasutused (TKAd) tunduvad üldiselt toetavat seda, et võtta RHT määrustes ametlikult arvesse väiketootjaid ja mitmeastmelisi tootjaid. See võib olla vormistatud kas erandina või muu aktsepteeritava meetodina, millega antakse juurdepääs sõidukite RHT-le.

Saavutatud edusammudest hoolimata on endiselt raskusi, mis takistavad sõidukite RHT-le juurdepääsu süsteemi üldist toimimist.

Põhiküsimused hõlmavad remonditöökodade raskusi otse OVTde veebisaitidelt RHT-le juurdepääsul. Erinevate kasutajaliideste rohkus ja tarkvara mitteühilduvus põhjustavad

⁸ 27. jaanuari 2016. aasta ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, COM(2016) 31 final, 2016/0014 (COD); ettepanek on praegu Euroopa Parlamendis ja nõukogus läbivaatamisel.

⁹ ISO 18541: Maanteeõidukid. Standarditud juurdepääs remondi- ja hooldusteabele, osad 1–4. Osa 1: Üldteave ja kasutusjuhtumi määratlemine (18.9.2014). Osa 2: Tehnilised nõuded (18.9.2014). Osa 3: Kasutajaliidese funktsionaalsed nõuded (18.9.2014). Osa 4: Vastavuskontroll (1.11.2015).

¹⁰ SERMI kavas määratakse kindlaks turvalisusega seotud RHT kui teave, tarkvara, funktsioonid ja teenused, mida on vaja nende süsteemide remontimiseks ja hooldamiseks, mille tootja on lisanud sõidukile, et ära hoida selle varastamist või ärandamist ning võimaldada sõidukit jälgida ja see tagasi saada.

¹¹ Määruse (EÜ) nr 692/2008 artikli 13 lõikes 9 sätestatud SERMI kava eesmärk on luua üleeuroopaline protsess turvalisusega seotud RHT-le juurdepääsuks akrediteerimise, kinnituse ja loa andmise jaoks, mis peaks olemasolevaid erinevaid OVTde süsteeme ühtlustama.

kasutajatele suurt ebamugavust, eriti juhukasutajatele või mitut eri marki teenindavatele remonditöökodadele.

Teised vastuolud tulenevad sellest, et sidusrühmad tõlgendavad erinevalt teatavaid aspekte, mida ei ole õigusnormides piisavalt üksikasjalikult sätestatud. Näitena võib tuua sellised terminid nagu „standardformaad“, „kergesti ligipääsetav“, „operatiivselt“ ja „ühetähenduslik sõiduki valmistajatehase tähis“, samuti üksikasjalikud nõuded seoses koolitusmaterjalide tagamisega ning asjaomaste pardadiagnostikasüsteemide (OBD) / sõidukite RHTga. TKAd on palunud täiendavaid suuniseid neil teemadel, et aidata neil kontrollida, kas vastavus on saavutatud. Seepärast tehakse RHT uuringus järeldus, et RHT määrustega selliste aspektide suhtes sätestatud üksikasjalikkust tuleks suurendada (vt RHT uuringu 2. punkt).

3. HINNANG MÕJULE, MIDA RHT-LE JUURDEPÄÄSU SÜSTEEM AVALDAB KONKURENTSILE JA SISETURULE

RHT määruste sätete eesmärk on luua õiglasel turutingimusel igat liiki teenuste jaoks, mis on seotud mootorsõidukite remondi ja hooldusega, ning neid kaitsta. See ei piirdu otsese remondiga, vaid hõlmab laias valikus remondi ja hooldusega seotud teenuseid, mis on ulatuslikumad kui remont ise (nt tööriistade tootmine, andmete kirjastamine ning osade müük ja turustamine). Tarbijate jaoks on äärmiselt oluline kõikide selliste teenuste puhul, mida sageli osutavad sõltumatud väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKEd), esinev konkurents.

Peamised tegurid, mis määravad tarbija valiku ja kasu, on RHT uuringu kohaselt remondi- ja hooldusteenuste kulud, kohalike remonditöökodade kättesaadavus ja valik ning vabadus valida osasid ja osade kvaliteeti.

Kokkuvõttes on neid tegureid parandatud, sest RHT määrused on võimaldanud tõhusamat konkurentsi autode järelturul. See on omakorda kaasa toonud tarbijate väiksemad remondi- ja hoolduskulud ning kaitsnud tarbijate valikut, võimaldades omanikul viia oma sõiduk omal valikul mis tahes töökotta.

Samas on kindlaks tehtud küsimused, mis tuleb lahendada, et tagada kõikidele osalejatele võrdne juurdepääs tehnilisele teabele.

Üldiselt tundub, et tarbijad on turul valitsevast konkurentsist kasu saanud tänu väiksematele remondi- ja hoolduskuludele, seejuures sõidukite tehnoloogia on samal ajal paranenud, nagu kinnitatakse RHT uuringus.

Selles punktis tehakse kokkuvõtte mõjudest konkurentsile ja siseturule remonditöökodade, osade turustajate ja hulgimüüjate, diagnostika- ja remondivahendite tootjate ning tehnilise teabe kirjastajate jaoks.

3.1. Remonditöökodad

Enamik remonditöökodasid on VKEd ning investeeringud tööriistadesse ja koolitusse, mida on vaja aina keerulisemate tänapäevaste sõidukite jaoks, on märkimisväärsed (arvestades kiiresti kasvavat tootevalikut ja tarbijate jaoks sõidukite kohandamist). Seega ei ole nende jaoks majanduslikult tasuv ja on liiga keeruline (igal OVT-l on oma spetsiaalne veebisait ja IT-süsteem) osta sõiduki RHTd igalt OVT-lt eraldi. Sõltumatud remonditöökodad kasutavad seega juurdepääsu sõidukite RHT-le peamiselt kolmandast isikust teenuseosutajate kaudu (laiema määratluse „sõltumatud ettevõtjad“ all), mis hõlmab:

- varuosade teavet mitut sõidukimarki hõlmavate kataloogide kaudu, mida pakuvad varuosade hulgimüüjad ja turustajad;
- mitmele sõidukimargile sobivaid diagnostikavahendeid, mida pakuvad diagnostika- ja remondivahendite tootjad;
- mitut sõidukimarki käsitlevat remondi- ja hooldusteavet, mida pakuvad tehnilise teabe kirjastajad; ning
- kolmandast isikust koolitustepakkujaid.

Kõik need osalejad on peamine tehnilise teabe allikas sõltumatute remonditöökodade jaoks, aga nad osutavad teenuseid ka volitatud remonditöökodadele, sest nad teenindavad aina rohkem mitut sõidukimarki.

VKEdest remonditöökodad kipuvad olema kimpus tänapäevaste sõidukite teenindamiseks nõutud tehnilise teabe, tööriistade ja koolituse kuludega ning standardtoodete agressiivse hinnakujundusstrateegiaga. Eeldatavasti mõjutab see märkimisväärses ulatuses tavapäraseid eraldi tegutsevaid remonditöökodasid ning see kajastub selles, et üha enam sõltumatuid autoremonditöökodasid ühineb frantsiisivõrkudega. Üks peamisi põhjuseid selliste võrkudega ühinemiseks on saada juurdepääs tehnilisele teabele sõidukite tootjatelt, samuti juurdepääs koolitusele ja turundusele.

3.2. Osade turustajad ja hulgimüüjad

Varuosade turustajatele ja hulgimüüjatele valmistab muret eelkõige juurdepääs selgele varuosade identifitseerimise teabele. See on keeruline teema, mille üle on vaieldud alates 2009. aastast nii riikide (sõidukitootjatele ja TKAdele esitatud kaebuste, aga ka riikide kohtutes toimuvate vaidluste kaudu) kui ka ELi tasandil (Euroopa Komisjoniga peetavate mitteametlike kontaktide kaudu)¹². Ilma et see piiraks küsimusi, mis on seotud sellega, kuidas RHT määruseid tuleks tõlgendada, kinnitavad osade hulgimüüjad, et osade teabele selge juurdepääsu puudumine toob tavaliselt kaasa selle, et kaks või kolm osa identifitseeritakse asjakohasena. Kui remonditöökodad ei saa ainult üht osa identifitseerida, tellivad nad tavaliselt mitu osa ja tagastavad need, mida ei vajata.

See tekitab kogukulude kasvu (hinnanguliselt 10–15 %) tingituna lisakuludest logistikale ja haldusele, mis võib lõppkokkuvõttes kaasa tuua kõrgemad osade hinnad tarbijate jaoks. Ja kuna sõidukite keerukus suureneb, muutub see küsimus valdavamaks.

Enamik osade hulgimüüjaid ja turustajaid tugineb pigem teistelt sõltumatutelt andmeesitajatelt saadud andmetele/teabele ega kasuta otse OVTdelt saadud andmetele juurdepääsu. See on tingitud nende kättesaadavuse viivitustest, teabe hinnast, õigete kontaktisikute tuvastamise raskustest ja väga pikast ajast, mis kulub kokkulepete sõlmimisele.

3.3. Diagnostika- ja remondivahendite tootjad

Isegi kui tööriistade tootjad on teadlikud oma õigustest RHT määruste alusel, eelistavad nad jätkuvalt pöördprojekteerimist sellele, et kasutada otsest juurdepääsu tehnilisele teabele, mida nad OVTdelt vajavad. See on nii olenemata pöördprojekteerimise puudustest – see nõuab nimelt märkimisväärselt aega, jõupingutusi ja kulusid ega taga täielikku teavet. Tootjate

¹² Üksikasjade, sealhulgas TKAdele esitatud kaebuste ja vaidluste kohta vt RHT uuringu punkte 4.3.2, 4.3.3 ja 4.3.4 (lk 67–69).

nimetatud põhjused, miks nad eelistavad pöördprojekteerimist otsesele juurdepääsule OVTde tehnilisele teabele, on peamiselt järgmised:

- teabele juurdepääsu hind;
- lepingulised sätted;
- esitatud teabe formaat;
- viivitused ja pikad tähtajad.

See mõjutab tõenäoliselt ka teiste sõltumatute remonditöökodade konkurentsivõimet, sest mitme automargi jaoks tööriistade tootjad ei suuda oma tooteid turule viia OVT kaubamärgi tööriistadega samal ajal.

3.4. Tehnilise teabe kirjastajad

Andmete kirjastajad (nimetatakse ka sõltumatuteks taasavaldajateks) pakuvad mitut automarki hõlmavat tehnilist teavet mitmesugustele järelturu ettevõtjatele. Nende klientide hulka kuuluvad nii sõltumatud kui ka volitatud töökojad, osade tarnijad ja hulgimüüjad. Sõltumatud taasavaldajad võimaldavad järelturu ettevõtjatel hoiduda probleemist, mis on seotud eri andmestruktuuridega tegelemisega OVTde veebisaitidel, ja omandada teavet madalama hinnaga.

Otsene juurdepääs OVT andmetele on ainus viis, kuidas andmete taasavaldajad saavad omandada kogu vajaliku teabe, mida nad vajavad.

Peamised probleemid, millega tehnilise teabe kirjastajad silmitsi seisavad, on järgmised:

- teabele juurdepääsu hind;
- taasavaldamise litsentside hankimine OVTdelt;
- lepingulised sätted, mille OVTd on kehtestanud, sealhulgas taasavaldajate jaoks võimalud piirangud;
- esitatud teabe formaat, et hõlbustada elektroonilist töötlemist (nt andmete formaat, ajakohastamise nähtavus ja teabe täielikkus, mis mõjutab andmetöötluse kiirust ja kulusid).

Mis tahes probleemid, mis on seotud teabe edastamisega OVTdelt taasavaldajatele esimeses etapis (nt viivitused lepingute hankimisel, andmete ebatäielikkus/ebatäpsus jne), kipuvad ilmnenema ka lõppkasutajatel.

4. RHT-LE JUURDEPÄÄSU SÜSTEEMI KESKKONNAKASU

Kõigepealt tehti RHT uuringus kindlaks kolm võimalikku mehhanismi, mille kaudu juurdepääs RHT-le võib avaldada keskkonnale positiivset mõju:

- rikkega või ebakorrektselt hooldatud seadmete ülemääraste heitkoguste ärahoidmine;
- võimalus teha sõidukite remondi- ja hooldustööd sõiduki tavapärasele asukohale lähemal;
- kasutustsükli heitkoguste vähendamine tingituna osade ja komponentide ümbertöötamisest või renoveerimisest.

Juurdepääs RHT-le võib olla mõnel juhul tõepoolest vajalik, et teha kindlaks teatavad rikked, mille tulemusena võivad tekkida sõiduki täiendavad heitkogused. See on nii eelkõige

rikkekoodide puhul, mis on igale OVT-le eriomased. Kui SEdel on juurdepääs nendele koodidele, saab remondi teha kiiremini ja seega madalama kuluga.

Samas rõhutatakse RHT uuringus, et RHT-le juurdepääsu tegelik mõju üldisele heitkogusele on piiratud, sest peaaegu kõikidest heitkoguste kontrolliga seotud rikestest annab märku pardadiagnostikasüsteem.

Peale selle tehakse uuringus järeldus, et keskkonna kvaliteedi paranemist on keeruline kvantifitseerida tingituna sõltumatute andmete puudumisest ja tegelik mõju ilmneb alles mitme aasta pärast.

5. VÕIMALIKUD VALDKONNAD RHT MÄÄRUSTE MUUTMISEKS JA TÄIUSTAMISEKS

Kooskõlas eelmistes punktides esitatud analüüsiga ja RHT uuringu asjaomaste soovitude põhjal tuleks täiustada mitut RHT määruste olulist elementi. Isegi pärast CEN/ISO standardite kehtestamist tundub olevat vaja kõrvaldada puudujäägid, eriti seoses järgmiste küsimustega.

5.1. Vaadata läbi viide, mis osutab tootjate kohustusele tagada juurdepääs sõiduki RHT-le põhimõttel „piiranguteta ja standardses vormis kättesaadavus mittediskrimineerival viisil“

Euro 5–6 määruse artikli 6 lõike 1 kohaselt tagavad tootjad SEdele juurdepääsu sõidukite RHT-le „veebisaitidel standardformaadis kergesti ligipääsetavalt ja operatiivselt ning viisil, mis ei ole diskrimineeriv volitatud edasimüüjate ja remonditöökodadega varustatuse või juurdepääsuga võrreldes“. See sõiduki RHT-le juurdepääsu tagamise põhimõte „viisil, mis ei ole diskrimineeriv“ on sätestatud ka sama artikli lõigetes 5 ja 6.

RHT määruste rakendamisel saadud kogemused on näidanud, et SEde vajatav teave ei ole alati samalaadne kui volitatud edasimüüjatel. SEdel on võrreldes volitatud edasimüüjatega tõepoolest vaja teist laadi ja muus vormis teavet, et pakkuda tarbijatele vajalikke erinevaid teenuseid. Seepärast võiks kaaluda selle põhimõtte läbivaatamist, et seda täiustada või leida asjakohasem võrdlusalus Euro 5-6 määruse artiklis 6 sätestatud tootjate kohustustele vastamiseks.

5.2. Selgitused selle kohta, millist teavet võib käsitleda turvalisusega seotud teabena ja mitte ohutusega seotud teabena

Ehkki vajadus piirata juurdepääsu turvalisusega seotud teabele on õiguspärane, lahknevused tõenäoliselt jätkuvad, sest puudub ühtne arusaam selle mõiste sisust ja piirangutest.

Nagu on selgitatud punktis 2, peaks SERMI kava kasutuselevõtt parandama olukorda seoses menetluste ja halduskokkulepetega. Sellegipoolest on vaja täiendavaid tehnilisi arutelusid komisjoni ja kaasatud sidusrühmade vahel, et koostada tegevuskava SERMI kava rakendamiseks ning selle RHT määrustesse lisamiseks. See hõlmaks vajalike seadusandlike muudatuste tegemist.

5.3. TKAdele kaebuste esitamise korra parendamine

Selliste haldussätete standardimine, mis käsitlevad SEde poolt TKAdele esitatavaid kaebusi juhul, kui OVTd on rikkunud oma kohustusi tagada juurdepääs sõiduki RHT-le, aitaks lahendada küsimusi, mis on iseenesest juhuslikud ega ole süsteemsed. See peaks selgitama ka seda, kuidas OVTd peaksid käsitlema mitmes liikmesriigis esitatud kaebusi.

Kui see on vajalik, tuleks pärast TKAd ja sidusrühmadega konsulteerimist välja anda lihtsad menetlussuunised.

5.4. Juurdepääs VIN-koodi alusel identifitseeritavate sõiduki varuosade andmetele ühise struktureeritud protsessi kaudu

Komisjon tunnistab, et see on väga vastuoluline küsimus. Nagu on selgitatud punktis 3.2, on praegu käimas selle üle vaidlus tingituna asjaolust, et OVTd ja SED tõlgendavad komisjoni määruse (EÜ) nr 692/2008 XIV lisa punkti 2.1 lõigetes 2, 3 ja 4 sätestatud nõudeid erinevalt.

SED peavad juurdepääsu VIN-koodi järgi identifitseeritavate sõiduki osade andmetele oluliseks oma praeguse ärimudeli jaoks. See peaks aitama neil hallata logistikat ja varusid ning tagada, et õiged osad on kättesaadavad, neid tarnitakse õigel ajal ja tagastatakse minimaalselt. Seoses sellega on SEde jaoks praegu peamine raskus andmete käsitsi skaneerimise vajadus.

Uued ISO 18541 standardid, mis käsitlevad RHT-le juurdepääsu ja millele on osutatud punktis 2, ei hõlma ühtset struktureeritud protsessi andmete vahetamiseks sõidukite osade kohta, mida saab asendada varuosadega, mis on identifitseeritavad VIN-koodi järgi. Seega võiks tulevase ühtse struktureeritud protsessi nende andmete vahetamiseks lisada RHT määrustesse, kui neid tulevikus läbi vaadatakse.

See ühtne struktureeritud protsess peaks kajastama nii sõidukite tootjate kui ka SEde huve ja vajadusi ning hõlmama ka lahendusi, nagu avatud andmevormingud. Need nõuded ei pea olema nii üksikasjalikud nagu kehtivad CEN/ISO standardid (tuginedes kasutusjuhtudele) sõidukite RHT veebisaitidele juurdepääsu kohta.

5.5. Erandite või RHT esitamise alternatiivsete vahendite kasutuselevõtt väga väikese mahuga, niši- ja eriotstarbeliste sõidukite jaoks

RHT uuringu kohaselt kipub väikese mahuga ja nišisõidukite tootjate veebisaitide kasutama väiksem arv SESid. Sel põhjusel ja tingituna nende väga väikesest osast autoturul, peavad mõned neist tootjatest praeguseid RHT määruseid nende tegevuse mahuga ebaproportsionaalseks. Peale selle nõuab sõidukite RHT-le juurdepääsu ja muid protsesse, nagu SERMI kava, käsitlevate uute CEN/ISO standardite rakendamine ka lisainvesteeringuid.

Puuduvad erandid Euro 5-6 määruse artiklis 6 esitatud tootjate kohustustest väikese mahuga või nišisõidukite tootjate jaoks. Seda on TKAd rõhutanud kui murettekitavat asjaolu. Selliste tootjate jaoks kehtivaid erandeid võiks kaaluda RHT määruste tulevasel muutmisel kooskõlas sätetega, mis käsitlevad juurdepääsu sõidukite RHT-le muude sõidukite kategooriate puhul, nagu põllumajandus- ja metsandussõidukid või kahe- või kolmerattalised sõidukid ning neljarattalised mootorsõidukid.

5.6. Tehnilise arenguga kohanemine

Kui uurida sõidukite RHT-le juurdepääsu süsteemi mõju konkurentsile, siis on RHT uuringu punktis 5.5 lühidalt käsitletud esilekerkivaid küsimusi, millest kõige olulisem on telemaatika.

RHT uuringus tehakse järeldus, et üldiselt hõlmab sõidukite RHT tõenäoliselt vähemalt mõningaid traadita edastatavaid andmeid. Ent täpseid määratlusi ja andmevahetuse vahendeid tuleb täiendavalt selgitada ning hõlmata need RHT määrustesse, et tagada õiglane juurdepääs teabele.

Sõidukite kasvav ühenduvus muudab praegu autotööstuse maastikku. Andmed, millele varem pääses juurde autos oleva füüsilise ühenduse kaudu, on nüüd aina enam juurdepääsetavad kaugteel. See pakub uusi võimalusi tagada juurdepääs reaajas teabele, võimaldades kaugteel diagnostikate ja prognoose, samuti mitmeid muid teenuseid (nt kasutuspõhine kindlustus, abiteenused, asukohapõhised teenused, elektriautode nutikas laadimine, ühisauto kasutamine, liikluskorraldus jne).

Peale selle suudavad sõidukid ühenduda infrastruktuuri ja teiste sõidukitega, et võimaldada koostööpõhist ning suures ulatuses automatiseeritud juhtimist. See suurendab ka nende tehnilist keerukust ja nõuab ühtlustatud lähenemisviisi, mis peaks kajastuma direktiivi 2010/40/EL (intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev direktiiv)¹³ artiklites 6–8 esitatud määratlustes ja standardites.

Need uued probleemid on tekitanud muret selle üle, et SED võidakse sellest uuest ärimudelist välja jätta ja/või et nende tegevust kontrollivad OVTd, kes nendega konkureerivad. Euroopa õigusnormide roll on väga oluline, et tagada põhimõtteliselt teatavate oluliste tingimuste, eriti C-ITS platvormiga¹⁴ kindlaks tehtud tingimuste täitmine:

- andmesubjekti (sõiduki juhi/omaniku) eelnev nõusolek;
- aus ja moonutamata konkurents;
- andmete puutumatus ja andmekaitse;
- võltsimiskindel juurdepääs ja vastutus;
- andmemajandus.

Need tingimused peavad olema täidetud ning samal ajal tuleb arvesse võtta OVTde vajadust kaitsta oma intellektuaalomandit. See on OVTde peamine mure, kuna nende ärisaladusena käsitletav teave jääb sõidukite RHT-le juurdepääsu käsitlevate õigusaktide kohaldamisalast väljapoole.

Hiljutine sõidukisisese eCall-süsteemi määruse¹⁵ vastuvõtmine on taas juhtinud tähelepanu vajadusele kehtestada tingimused avatud ja moonutamata konkurentsiks sõidukisestest andmete kasutamisel. Määruse artiklis 12 on Euroopa Parlament ja nõukogu palunud komisjonil hinnata vajadust koostalitlusvõimelise, avatud juurdepääsuga, turvalise ja standarditud platvormi nõuete järele.

Kolm tehnilist lahendust sõiduki andmetele juurdepääsuks on kindlaks määratud C-ITS platvormiga. Neid hinnatakse uuringus, mis käsitleb sõidukisestele andmetele ja ressurssidele juurdepääsu ning mille komisjon tellis TRLilt (Transport Research Laboratory). Uuring peaks valmima 2017. aasta teises kvartalis. Need kolm lahendust on järgmised:

- pardarakenduse platvorm;
- sõidukiseline liides;

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega, ELT L 207, 6.8.2010, lk 1.

¹⁴ Vt C-ITS platvormi aruande 8. peatükk, mis käsitleb juurdepääsu sõidukisestele andmetele ja ressurssidele, <http://ec.europa.eu/transport/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf>.

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/758, mis käsitleb hädaabinumbri 112 teenusel põhineva sõidukisese eCall-süsteemi kasutuselevõtmisega seotud tüübikinnituse nõudeid ning millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ, ELT L 123, 19.5.2015, lk 77.

- andmeserveri platvorm.

Sõidukisistele andmetele ja ressurssidele juurdepääsu käsitleva uuringu tehnilised ning õiguslikud järeldused on aluseks muu hulgas telemaatika suhtes kohaldatavate RHT määruste kohandamisel.

6. MUUD TEEMAD VÄLJASPOOL TÜÜBIKINNITUSE ÕIGUSNORMIDE KOHALDAMISALA

RHT uuringus antakse hulk soovitusi RHT-le juurdepääsu süsteemi toimimise parandamiseks. Komisjon leiab, et need soovitused ei kuulu RHT määruste kohaldamisalasse. Need on seotud lepinguliste sätetega või suunistega, mis ei kuulu tüübiikinnituse õigusnormide alla ning mille suhtes kehtivad äriõigus ja poolte vahel saavutatud kokkulepped; need on:

- tasude tasemete kehtestamine;
- suunised OVTde ja spetsialiseerunud vahendajate vahel lepingute sõlmimiseks;
- suunised praktilisteks ja vastastikku aktsepteeritavateks lepingute läbirääkimise tavadeks, mis hõlmavad:
 - ülesütlemise ja territoriaalsete sätete kontrolli;
 - asjakohaseid tasusid, mida saab nõuda;
 - asjakohaseid näitajaid, millel tasud saavad põhineda;
- lepingute läbirääkimiste ja kokkulepetele jõudmise tähtaegadega seotud head tava;
- lepingulisi sätteid, et tagada andmete piisav kaitse ja kasutamine.

7. JÄRELDUSED

Selleks et olla konkurentsivõimeline ja pakkuda klientidele piisavat teenust, peavad sõltumatud remonditöökojad omama juurdepääsu sõidukite remontimiseks vajalikule tehnilisele teabele. See teave on üha olulisem tingituna sõidukite suuremast keerukusest, osade kasvavast arvust ja pardaelektronika ulatuslikumast kasutamisest.

RHT määruste rakendamine on kaasa aidanud RHT-le juurdepääsu üldisele paranemisele viimastel aastatel. Samas esineb veel teatavaid takistusi olenevalt OVTst ja asjaomastest nõutava teabe liigist. See pärsib konkurentsi volitatud ja sõltumatute remonditöökodade vahel ning tekitab ebavõrdseid tingimusi.

Selle aruande punktis 5 välja pakutud muudatuste ja parenduste põhjal ning parema õigusloome menetluse tulemusi arvestades arutab komisjon samme, mida on vaja sõidukite RHT-le juurdepääsu süsteemi toimimise parandamiseks.

Lisaks julgustab komisjon nii OVTsid kui ka SESid jätkama oma arutelusid, et jõuda kokkuleppele RHT uuringus kindlaks määratud teemadel, mis ei kuulu tüübiikinnituse õigusnormide kohaldamisalasse, nagu on osutatud selle aruande punktis 6.