

Briselē, 9.12.2016.
COM(2016) 782 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**par to, kā darbojas transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijas
piekļuves sistēma, kas izveidota ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu
mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un
komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi
transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai**

1. IEVADS

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 715/2007 (“Euro 5” un “Euro 6” regula)¹ par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (turpmāk — “RMI”²) 9. pantu:

“Ne vēlāk kā 2011. gada 2. jūlijā Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijas piekļuves sistēmas darbību, jo īpaši ņemot vērā ietekmi uz konkurenci un iekšējā tirgus darbību, kā arī labvēlīgu ietekmi uz vidi. Ziņojumā apsver, vai būtu piemēroti konsolidēt visus noteikumus, kas nosaka piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, pārstrādātā pamatdirektīvā par tipa apstiprinājumu.”

2011. gadā neatkarīgajos autoservisos tikai dažiem “Euro 5” un “Euro 6” transportlīdzekļiem tika veikta tehniskā apkope (uz lielāko daļu joprojām attiecās garantija)³. Turklāt nebija pieejams ne objektīvs novērtējums par transportlīdzekļu RMI piekļuves sistēmas darbību, ne sīki izklāstīti tehniskie dati par to. Tādēļ bija nepieciešams visaptverošs pārskats par sistēmas darbību, ko varētu izmantot kā pamatu šā ziņojuma sagatavošanai.

Šā iemesla dēļ Eiropas Komisija gaidīja līdz 2014. gada pirmajam ceturksnim, lai uzsāktu pētījumu ar mērķi pārskatīt transportlīdzekļu RMI piekļuves sistēmas darbību (turpmāk — “RMI pētījums”). RMI pētījums sniedz vispusīgu un sīki izklāstītu analīzi par sešām jomām, kas ir būtiskas, lai izprastu sistēmas darbību, kā arī ieteikumus. Šis pētījums 2014. gada novembrī tika publicēts Eiropas Savienības virtuālajā grāmatnīcā “EU Bookshop”⁴.

Pētījumā izmantotās izpētes metodes ietvēra dokumentu izpēti, datubāzes analīzi (kas aptver 19 oficiālās RMI tīmekļa vietnes), 80 intervijas ar ieinteresētajām personām un 2 467 aptaujas. Tika veikti arī pētījumi uz vietas, apmeklējot trīs neatkarīgus uzņēmumus⁵ Vācijā, Apvienotajā Karalistē un Polijā. Pētījuma laikā iztaujāto ieinteresēto personu grupu skaitā bija

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

² “transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija” nozīmē visu informāciju, kas nepieciešama transportlīdzekļa diagnosticēšanai, apkalpošanai, pārbaudei, periodiskai uzraudzībai, remontam, pārprogrammēšanai vai transportlīdzekļa atkārtotai aktivizēšanai un kuru ražotājs sniedz saviem pilnvarotajiem tirgotājiem un remontētājiem, ietverot visus turpmākos grozījumus un pielikumus pie šādas informācijas. Minētajā informācijā ir iekļauta visa informācija, kas nepieciešama daļu vai aprīkojuma uzstādīšanai transportlīdzeklī.

³ Regulu (EK) Nr. 715/2007 piemēro no 2009. gada septembra. Jauniem “Euro 5” transportlīdzekļiem, kas laisti tirgū pēc šā datuma, ir vismaz divu gadu garantijas termiņš, un pagāja vēl četri gadi, līdz tie bija pietiekami veci, lai tos nogādātu uz neatkarīgiem uzņēmumiem tehniskās apkopes vai remonta veikšanai. 2011. gadā uz lielāko daļu “Euro 5” transportlīdzekļu joprojām attiecās garantija, tādēļ tos galvenokārt apkalpoja pilnvarotie remontētāji. Pēdējos gados situācija ir krasi mainījusies, jo vairāk “Euro 5” transportlīdzekļiem ir beidzies garantijas termiņš un/vai tie ir pārdoti nākamajiem lietotājiem.

⁴ [RMI pētījums](#).

⁵ “Neatkarīgie uzņēmumi” ir uzņēmumi, kas nav pilnvarotie tirgotāji un remontētāji un kas ir tieši vai netieši iesaistīti mehānisko transportlīdzekļu remontā un tehniskajā apkopē. To skaitā jo īpaši ir neatkarīgie remontētāji; remonta aprīkojuma, instrumentu vai rezerves daļu ražotāji vai izplatītāji; tehniskās informācijas izdevēji; autoklubi; uzņēmumi, kuri sniedz palīdzību uz ceļa; uzņēmumi, kas nodrošina pārbaudes un testēšanas pakalpojumus; un pakalpojumu sniedzēji, kuri piedāvā mācības tāda aprīkojuma uzstādītājiem, ražotājiem un remontētājiem, kas paredzēts alternatīvās degvielas dzinēju transportlīdzekļiem.

transportlīdzekļu ražotāji (turpmāk — “oriģināliekārtu ražotāji — *OEM*”⁶); remontētāji; instrumentu un iekārtu ražotāji; rezerves daļu piegādātāji un rezerves daļu vairumtirgotāji; informācijas izdevēji; tipu apstiprinātājas iestādes; pārveidotāji un valstu iestādes, kas atbild par regulārām transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm.

RMI pētījums Komisijai nodrošina būtisku, precīzu un uzticamu informāciju, kas nepieciešama tās ziņošanas pienākuma izpildei. Pētījums tika veikts ciešā sadarbībā ar Komisijas dienestiem un atbilstoši darba uzdevumam Komisijas uzaicinājumā piedalīties konkursā. Turklāt ar to tika iepazīstinātas ieinteresētās personas un dalībvalstis vairākos pasākumos Tehniskajā komitejā mehānisko transportlīdzekļu jautājumos un Mehānisko transportlīdzekļu darba grupā, kur tas saņēma dalībnieku vispārēju atbalstu.

Tiesību aktu par piekļuvi transportlīdzekļa *RMI* galvenais mērķis ir veicināt konkurenci un labu iekšējā tirgus darbību. Kā norādīts *RMI* pētījumā, kad transportlīdzeklis ir nopirkts, konkurence remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu un rezerves daļu tirgū ir mazāk intensīva nekā jaunu automobiļu pārdošanas tirgū. Citiem vārdiem sakot, tā kā rezerves daļas un tehniskās zināšanas bieži ir specifiskas zīmolam vai modelim, attiecīgā ražotāja prakse, kas vērsta pret konkurenci, patērētājiem varētu nodarīt kaitējumu. Šādas prakses rezultātā varētu palielināties remonta izmaksas. Tātad — neatkarīgo uzņēmumu esība paplašina patērētāju izvēles iespējas un pēcpārdošanas sektorā nodrošina konkurenci transportlīdzekļu ražotāju tīkliem.

Paredzams, ka lielāka konkurence starp transportlīdzekļu ražotāju tīkliem un neatkarīgiem uzņēmumiem samazinās patērētāju izmaksas par remontu un tehnisko apkopi. Tiek uzskatīts, ka šīs izmaksas veido nozīmīgu daļu no kopējiem patērētāja izdevumiem par mehāniskajiem transportlīdzekļiem. Ja tās attur patērētājus no regulāras tehniskās apkopes veikšanas, tām varētu būt ietekme uz sabiedrības veselību un drošību. Transportlīdzekļi, kam nav veikta pienācīga tehniskā apkope, ļoti iespējams, radīs vairāk emisiju, un tas varētu negatīvi ietekmēt gan ceļu satiksmes drošību, gan vidi.

Lai neatkarīgie uzņēmumi varētu konkurēt transportlīdzekļu remonta tirgū, tiem ir jābūt iespējai piekļūt transportlīdzekļa *RMI*. Piekļuve transportlīdzekļa *RMI* ir nepieciešama, lai veiktu ļoti plašu darbību klāstu, kas saistītas ar automobiļa tehnisko apkopi visā tā dzīves ciklā, ieskaitot darbības traucējumu diagnostiku, remonta pakalpojumus un rezerves daļu identifikāciju.

Tādēļ saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem *OEM* neatkarīgajiem uzņēmumiem ir jānodrošina viegla, neierobežota un standartizēta piekļuve transportlīdzekļu *RMI*.

Šajā ziņojumā ir analizēts *OEM* pienākumu izpildes līmenis attiecībā uz piekļuves nodrošināšanu transportlīdzekļu *RMI*. Turklāt tajā ir pētīts, vai ar regulu ieviestā *RMI* piekļuves sistēma sasniedz tās sākotnējos mērķus, proti, ietekmē konkurenci un iekšējā tirgus darbību, kā arī labvēlīgi ietekmē vidi.

Pamatojoties uz šiem konstatējumiem, ziņojumā ir izklāstītas arī iespējamo izmaiņu un uzlabojumu jomas Eiropas Savienības tiesību aktos, kas attiecas uz vieglo pasažieru un komerciālo transportlīdzekļu *RMI* (turpmāk — “*RMI* regulas”⁷).

⁶ Transportlīdzekļu ražotāji bieži tiek dēvēti par oriģināliekārtu ražotājiem (*OEM*).

⁷ Regula (EK) Nr. 715/2007 un Komisijas 2008. gada 18. jūlija Regula (EK) Nr. 692/2008, ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem

“Euro 5” un “Euro 6” regulas 9. pantā ir noteikts, ka ziņojumā jāapsver, vai būtu piemēroti konsolidēt visus noteikumus, kas reglamentē piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, pārstrādātā pamatdirektīvā par tipa apstiprinājumu. Šī konsolidācija ir veikta ar Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju apstiprināšanu un tirgus uzraudzību⁸.

2. ORIGINĀLIEKĀRTU RAŽOTĀJU PIENĀKUMU IZPILDE SASKAŅĀ AR *RMI* REGULĀM

RMI pētījumā ir novērtēta “Euro 5” un “Euro 6” regulas 6. panta un Komisijas Regulas (EK) Nr. 692/2008 13. panta īstenošana un Eiropas lielāko *OEM* atbilstības līmenis minēto pantu prasībām.

Atbilstības novērtēšana galvenokārt ir vērsta uz sistēmas darbību, izmantojot *RMI* tīmekļa vietnes, kas nodrošina piekļuvi neatkarīgajiem remontētājiem nepieciešamajai transportlīdzekļa informācijai.

RMI pētījumā secināts, ka kopumā atbilstības līmenis *RMI* regulām pēdējos gados ir uzlabojies. *OEM* ir veikuši nozīmīgu darbu, lai nodrošinātu, ka to sistēmas sniedz nepieciešamo informāciju saskaņā ar *RMI* regulām.

Lielākā daļa problēmu saistībā ar piekļuvi *RMI*, izmantojot *OEM* tīmekļa vietnes, lielā mērā tiks atrisinātas, ieviešot *CEN/ISO* standartus, kas nosaka standartizētu formātu *OEM* tīmekļa vietnēs sniegtajai *RMI*⁹. Izņēmumi ir piekļuve informācijai par liela apjoma datiem attiecībā uz rezerves daļām, kas identificētas pēc transportlīdzekļa identifikācijas numura (*VIN*), kā arī ar attālās diagnostikas atbalstu.

Attiecībā uz piekļuvi ar drošību saistītai *RMI*¹⁰ jāatzīmē – lai gan *RMI* pētījumā secināts, ka varētu būt nepieciešama sīkāka precizēšana un norādījumi, situācijai vajadzētu uzlaboties līdz ar *SERMI* (*SE*curity related *RE*pair and *MA*intenance *IN*formation – ar drošību saistītas remonta un tehniskās apkopes informācijas) sistēmas¹¹ ieviešanu.

Attiecībā uz to, kā “Euro 5” un “Euro 6” regulas 6. pantā noteiktos pienākumus izpilda maza apjoma ražotāji, *RMI* pētījumā norādīts, ka tipa apstiprinātāju iestāžu (*TAA*) vidū ir vispārējs atbalsts maza apjoma ražotāju un vairākos posmos pabeigtu transportlīdzekļu ražotāju

(“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.).

⁸ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, 27.1.2016., COM(2016) 31 *final*, 2016/0014(COD), ko pašlaik izskata Eiropas Parlaments un Padome.

⁹ Standarta ISO 18541 1.–4. daļa. Autotransports. Standartizēta pieeja automobiļu remonta un tehniskās apkopes informācijai (*RMI*) — 1. daļa: Vispārīgā informācija un lietošanas gadījumu definēšana (18.09.2014.); 2. daļa: Tehniskās prasības (18.09.2014.); 3. daļa: Funkcionālās prasības lietotāja saskarnei (18.09.2014.); un 4. daļa: Atbilstības testi (01.11.2015.).

¹⁰ *SERMI* sistēma definē ar drošību saistīto *RMI* kā informāciju, programmatūru, funkcijas un pakalpojumus, kas nepieciešami to elementu remontam un tehniskajai apkopei, kurus ražotājs iekļāvis transportlīdzeklī, lai nepieļautu transportlīdzekļa nozagšanu vai aizdzīšanu un dotu iespēju to izsekot un atgūt.

¹¹ *SERMI* sistēmas mērķis, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 692/2008 13. panta 9. punktā, ir izveidot Eiropas mēroga procesu akreditācijai, apstiprināšanai un pilnvarošanai piekļūt ar drošību saistītai *RMI*, kuram būtu jāuzlabo pašreizējās sadrumstalotās *OEM* sistēmas.

oficiālai iekļaušanai *RMI* regulās. Tas varētu izpausties kā izņēmums vai citas pieņemamas metodes, ar ko nodrošina piekļuvi transportlīdzekļa *RMI*.

Neraugoties uz sasniegtajiem panākumiem, joprojām pastāv grūtības, kas traucē transportlīdzekļa *RMI* piekļuves sistēmas vispārējai darbībai.

Galvenās problēmas ir saistītas ar grūtībām, kas remontētājiem rodas, piekļūstot *RMI* tieši no *OEM* tīmekļa vietnēm. Lietotāja saskarņu lielā dažādība un programmatūru nesaderība lietotājiem rada lielas neērtības, jo īpaši retiem sistēmas lietotājiem vai remontētājiem, kas apkalpo daudz dažādu zīmolu.

Citi pretrunīgi jautājumi rodas, ieinteresētajām personām atšķirīgi interpretējot dažus aspektus, kas nav pietiekami sīki izklāstīti tiesību aktos. Šādu aspektu piemēri ir termini “standartizēts formāts”, “viegli pieejams”, “ātrā veidā” un “nepārprotama transportlīdzekļa identifikācija”, kā arī sīki izklāstītas prasības attiecībā uz apmācības materiālu nodrošināšanu un atbilstīgu informāciju par iebūvētu diagnostikas sistēmu (*OBD*) un transportlīdzekļu remontu un tehnisko apkopi. *TAA* ir lūgušas par tiem sniegt papildu norādījumus, kas tām palīdzētu pārbaudīt, vai ir panākta atbilstība. Tādēļ *RMI* pētījumā secināts, ka *RMI* regulās par šādiem aspektiem ir jāsniedz sīkāk izklāstīta informācija (skatīt *RMI* pētījuma 2. iedaļu).

3. NOVĒRTĒJUMS PAR *RMI* PIEKĻUVES SISTĒMAS IETEKMI UZ KONKURENCI UN IEKŠĒJĀ TIRGUS DARBĪBU

RMI regulu noteikumu mērķis ir radīt un aizsargāt taisnīgus tirgus apstākļus visu veidu pakalpojumiem, kas saistīti ar mehānisko transportlīdzekļu remontu un tehnisko apkopi. Tas neattiecas tikai uz to tiešo remontu, bet ietver arī virkni ar remontu un tehnisko apkopi saistītu pakalpojumu, kas ir ārpus paša remonta (t. i., instrumentu ražošana, informācijas publicēšana un rezerves daļu tirdzniecība un izplatīšana). Patērētājiem ir ļoti svarīga konkurence par visiem šiem pakalpojumiem, ko bieži nodrošina neatkarīgi mazie un vidējie uzņēmumi (*MVU*).

Kā norādīts *RMI* pētījumā, galvenie faktori, kas nosaka patērētāju izvēli un priekšrocības, ir remonta un tehniskās apkopes izmaksas, vietējo remontētāju pieejamība un izvēle, rezerves daļu brīva izvēle un rezerves daļu kvalitāte.

Kopumā šie faktori ir uzlabojušies, jo *RMI* regulas ir veicinājušas efektīvāku konkurenci autotransporta pēcpārdošanas tirgū. Tā rezultātā ir samazinājušās patērētāju izmaksas par remontu un tehnisko apkopi un ir aizsargāta patērētāju izvēle, dodot iespēju īpašniekiem nogādāt savu transportlīdzekli uz jebkuru autoservisu, kuru tie izvēlas.

Tomēr ir konstatētas problēmas, kas jāatrisina, lai visiem dalībniekiem nodrošinātu vienādu piekļuvi tehniskajai informācijai.

Kā norādīts *RMI* pētījumā, kopumā patērētāji ir ieguvuši no konkurences tirgū, pateicoties mazākiem izdevumiem par remontu un tehnisko apkopi, un tajā pašā laikā ir uzlabojusies transportlīdzekļu tehnoloģija.

Šajā iedaļā ir apkopota ietekme uz konkurenci un iekšējo tirgu remontētājiem, rezerves daļu izplatītājiem un vairumtirgotājiem, diagnostikas un remonta instrumentu ražotājiem, kā arī tehniskās informācijas izdevējiem.

3.1. Remontētāji

Lielākā daļa remontētāju ir MVU, bet ir jāveic nozīmīgi ieguldījumi arvien sarežģītāko moderno transportlīdzekļu remontam nepieciešamajiem instrumentiem un apmācībai (ņemot vērā ātri pieaugošo produktu dažādību un transportlīdzekļu pielāgošanu patērētāju prasībām). Tiem nav ekonomiski izdevīgi un ir pārāk sarežģīti (katram *OEM* ir sava specifiska tīmekļa vietne un IT sistēma) iegādāties transportlīdzekļa *RMI* atsevišķi no katra *OEM*. Tādēļ neatkarīgie remontētāji paļaujas uz piekļuvi transportlīdzekļa *RMI* galvenokārt ar citu trešās puses pakalpojumu sniedzēju palīdzību (atbilstoši plašākai “neatkarīgu uzņēmumu” definīcijai), tostarp izmanto:

- informāciju par rezerves daļām rezerves daļu vairumtirgotāju un izplatītāju izdotajos vairāku zīmolu katalogos;
- diagnostikas un remonta instrumentu ražotāju nodrošinātos vairāku zīmolu diagnostikas instrumentus;
- vairāku zīmolu remonta un tehniskās apkopes informāciju, ko nodrošina tehniskās informācijas izdevēji; kā arī
- trešās puses apmācību pakalpojumu sniedzējus.

Galvenais tehniskās informācijas avots neatkarīgajiem remontētājiem ir visi minētie dalībnieki, bet tie sniedz pakalpojumus arī pilnvarotiem remontētājiem, kuri arvien vairāk apkalpo vairākus zīmolus.

MVU remontētājiem sagādā grūtības moderno transportlīdzekļu apkalpošanai nepieciešamās tehniskās informācijas, instrumentu un apmācību izmaksas, kā arī standartizētu izstrādājumu pārdošanas veicināšanas agresīvās cenu stratēģijas. Paredzams, ka tradicionālie autonomie remontētāji tiks nozīmīgi ietekmēti — to atspoguļo pieaugošais neatkarīgo autoservisu skaits, kas apvienojas franšīzes tīklos. Viens no galvenajiem iemesliem pievienoties šādiem tīkliem ir iegūt piekļuvi transportlīdzekļu ražotāju tehniskajai informācijai, kā arī apmācībai un tirgvedībai.

3.2. Rezerves daļu izplatītāji un vairumtirgotāji

Rezerves daļu izplatītājiem un vairumtirgotājiem lielākās problēmas sagādā piekļuve nepārprotamas rezerves daļu identifikācijas informācijai. Tas ir sarežģīts jautājums, kas kopš 2009. gada ir bijis tiesvedības priekšmets gan valstu līmenī (izmantojot sūdzību iesniegšanu transportlīdzekļu ražošanas uzņēmumiem un *TAA*, kā arī tiesvedību valstu tiesās), gan Eiropas Savienības līmenī (izmantojot neformālu saziņu ar Eiropas Komisiju)¹². Neatkarīgi no jautājumiem par to, kā būtu jāinterpretē *RMI* regulas, rezerves daļu vairumtirgotāji ziņo, ka tāpēc, ka nav pieejama nepārprotama rezerves daļu informācija, parasti kā atbilstīgas tiek identificētas divas vai trīs rezerves daļas. Ja remontētāji nevar identificēt vienu rezerves daļu, tie parasti pasūta vairākas rezerves daļas un atdod atpakaļ tās, kas nav nepieciešamas.

Tā rezultātā papildu izdevumu dēļ, kas rodas par loģistiku un administrēšanu, palielinās kopējās izmaksas (apmēram par 10–15 %), kas galu galā var radīt lielākas rezerves daļu cenas patērētājiem. Turklāt, tā kā palielinās transportlīdzekļu sarežģītība, paredzams, ka šī problēma kļūs arvien izplatītāka.

¹² Informāciju, tostarp par sūdzībām *TAA* un tiesvedību, skatīt *RMI* pētījuma 4.3.2., 4.3.3. un 4.3.4. iedaļā, 67.–69. lpp.

Vairums rezerves daļu vairumtirgotāju un izplatītāju paļaujas uz datiem/informāciju, kas iegūta no citiem neatkarīgiem pakalpojumu sniedzējiem, nevis uz tiešu piekļuvi datiem no *OEM*. Iemesls tam ir aizkavēta datu pieejamība, informācijas cena, grūtības identificēt pareizās kontaktpersonas un līgumu noslēgšanai nepieciešamais pārāk ilga laiks.

3.3. Diagnostikas un remonta instrumentu ražotāji

Lai gan instrumentu ražotāji zina savas tiesības, kas paredzētas *RMI* regulās, tie joprojām dod priekšroku reversajai inženierijai, nevis tiešai piekļuvei tehniskajai informācijai, kas tiem nepieciešama no *OEM*. Tas notiek, neraugoties uz reversās inženierijas trūkumiem, proti, tai nepieciešams ievērojams laiks, darbs un izmaksas, un no tās nevar iegūt pilnīgu informāciju. Ražotāju minētie iemesli, kādēļ tie izmanto reverso inženieriju, nevis tiešu piekļuvi *OEM* tehniskajai informācijai, galvenokārt ir šādi:

- cena par piekļuvi informācijai;
- līgumu noteikumi;
- sniegtās informācijas formāts;
- kavēšanās un ilgi termiņi.

Tas, iespējams, ietekmē arī citu neatkarīgo remontētāju konkurētspēju, jo vairāku zīmolu instrumentu ražotāji nespēj savus izstrādājumus laist tirgū vienlaicīgi ar *OEM* zīmolu instrumentiem.

3.4. Tehniskās informācijas izdevēji

Informācijas izdevēji (dēvēti arī par neatkarīgiem pārpublicētājiem) nodrošina vairāku zīmolu tehnisko informāciju virknei pēcpārdošanas pakalpojumu uzņēmumu. Viņu klientu lokā ir neatkarīgie un pilnvarotie autoservisi, rezerves daļu piegādātāji un vairumtirgotāji. Neatkarīgie pārpublicētāji pēcpārdošanas pakalpojumu uzņēmumiem sniedz iespēju izvairīties no grūtībām strādāt ar atšķirīgām datu struktūrām dažādās *OEM* tīmekļa vietnēs, kā arī ļauj iegūt informāciju par zemāku cenu.

Tieša piekļuve *OEM* datiem ir vienīgais veids, kā datu pārpublicētāji var iegūt visu tiem nepieciešamo atbilstīgo informāciju.

Galvenās problēmas, ar ko saskaras tehniskās informācijas izdevēji, ir šādas:

- cena par piekļuvi informācijai;
- pārpublicēšanas licenču iegūšana no *OEM*;
- *OEM* piemērotie līguma noteikumi, kas ietver pārpublicētājiem neizdevīgus ierobežojumus;
- sniegtās informācijas formāts, kas atvieglotu elektronisko apstrādi (piemēram, datu formāts, atjauninājumu pamanāmība un informācijas pilnīgums, kas ietekmē datu apstrādes ātrumu un izmaksas).

Jebkurām problēmām, kas pirmajā posmā ir saistītas ar informācijas nodošanu no *OEM* pārpublicētājiem (piemēram, līgumu noslēgšanas kavēšanās, datu nepilnīgums/neprecizitāte utt.), ir tendence izplatīties līdz galalietotājiem.

4. *RMI* PIEKĻUVES SISTĒMAS LABVĒLĪGĀ IETEKME UZ VIDI

RMI pētījumā vispirms tika identificēti trīs iespējamie mehānismi, ar kuru palīdzību piekļuvei *RMI* varētu būt pozitīva ietekme uz vidi:

- izvairīšanās no pārmērīgām emisijām no iekārtām, kas nepareizi darbojas vai kurām nepareizi veikta tehniskā apkope;
- iespēja veikt remonta un tehniskās apkopes darbus tuvāk transportlīdzekļa parastajai atrašanās vietai;
- dzīves ciklā radīto emisiju samazināšana, pārveidojot vai atjaunojot rezerves daļas un sastāvdaļas.

Dažos gadījumos piekļuve *RMI* tiešām var būt lietderīga, lai konstatētu konkrētus darbības traucējums, kas rada papildu emisijas no transportlīdzekļiem. Jo īpaši tas attiecas uz darbības traucējumu kodiem, kas ir specifiski katram *OEM*. Ja neatkarīgajiem uzņēmumiem ir piekļuve šiem kodiem, remontus var veikt ātrāk — tātad ar mazākām izmaksām.

Tomēr *RMI* pētījumā ir uzsvērts, ka piekļuves *RMI* faktiskā ietekme uz kopējo emisiju daudzumu ir ierobežota, jo gandrīz par visiem darbības traucējumiem, kas saistīti ar emisiju kontroli, signalizē *OBD* sistēma.

Turklāt pētījumā ir secināts, ka neatkarīgu datu trūkuma dēļ vides kvalitātes uzlabojumus ir grūti noteikt kvantitatīvi un patiesā ietekme nebūs redzama vairākus gadus.

5. IESPĒJAMĀS *RMI* REGULU IZMAIŅU UN UZLABOJUMU JOMAS

Saskaņā ar iepriekšējās iedaļās izklāstīto analīzi un pamatojoties uz nozīmīgiem *RMI* pētījuma ieteikumiem, varētu uzlabot vairākus būtiskus *RMI* regulu elementus. Pat pēc *CEN/ISO* standartu ieviešanas varētu būt jānovērš trūkumi, jo īpaši saistībā ar turpmāk minētajiem jautājumiem.

5.1. Atsauces uz ražotāju pienākumā nodrošināt piekļuvi transportlīdzekļa *RMI* ietvertu principu “neierobežota un standartizēta piekļuve bez diskriminācijas” pārskatīšana

Saskaņā ar “Euro 5” un “Euro 6” regulas 6. panta 1. punktu “ražotājiem ar standartizēta formāta palīdzību jānodrošina neatkarīgiem uzņēmumiem neierobežota un standartizēta pieeja transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai tīmekļa vietnēs viegli un ātri pieejamā veidā un tā, lai tie netiktu diskriminēti, salīdzinot ar doto noteikumu vai to pieeju, kāda ir autorizētiem tirgotājiem un remontētājiem”. Šis princips nodrošināt piekļuvi transportlīdzekļa *RMI* informācijai “bez diskriminācijas” ir iekļauts arī tā paša panta 5. un 6. punktā.

RMI regulu īstenošanā gūtā pieredze liecina, ka neatkarīgajiem uzņēmumiem nepieciešamā informācija ne vienmēr ir tāda paša veida kā pilnvarotajiem izplatītājiem. Daži neatkarīgie uzņēmumi patiešām prasa cita veida vai formāta informāciju, nekā vajadzīga pilnvarotajiem izplatītājiem, lai šie neatkarīgie uzņēmumi varētu sniegt patērētājiem citādus tiem nepieciešamos pakalpojumus. Tādēļ būtu jāapsver minētā principa pārskatīšana, lai to uzlabotu vai atrastu piemērotāku kritēriju “Euro 5” un “Euro 6” regulas 6. pantā noteikto ražotāju pienākumu izpildei.

5.2. Precizēšana, kādu informāciju var uzskatīt par saistītu ar drošību pretēji informācijai, kas saistīta ar drošumu

Lai gan ir leģitīma nepieciešamība ierobežot piekļuvi ar drošību saistītai informācijai, bez minētā jēdziena satura un robežu vienādas izpratnes joprojām varētu turpināties neatbilstības.

Kā paskaidrots 2. iedaļā, *SERMI* sistēmas ieviešanai vajadzētu uzlabot situāciju attiecībā uz procedūrām un administratīvajiem pasākumiem. Tomēr ir jāturpina Komisijas un iesaistīto ieinteresēto personu diskusijas par tehniskiem aspektiem, lai izstrādātu ceļvedi *SERMI* sistēmas īstenošanai un tās iekļaušanai *RMI* regulās. Tas nozīmētu nepieciešamo grozījumu veikšanu tiesību aktos.

5.3. Sūdzību iesniegšanas TAA procedūras uzlabošana

Standartizēti administratīvie noteikumi, kas attiecas uz sūdzībām, kuras neatkarīgie uzņēmumi iesniedz TAA par to, ka *OEM* nepilda pienākumu nodrošināt piekļuvi transportlīdzekļa *RMI*, palīdzētu risināt problēmas, kas ir retas vai nav sistemātiskas. Turklāt tajos būtu jāprecizē, kā TAA ir jāizskata sūdzības, kas iesniegtas vairākās dalībvalstīs.

Vajadzības gadījumā pēc apspriešanās ar TAA un ieinteresētajām personām varētu izdot vienkāršus metodiskus norādījumus.

5.4. Piekļuve informācijai par datiem attiecībā uz transportlīdzekļu rezerves daļām, kas identificētas pēc VIN, izmantojot kopēju strukturētu procesu

Komisija atzīst, ka šis ir ļoti pretrunīgs jautājums. Kā paskaidrots 3.2. iedaļā, pašlaik par to notiek tiesvedība, jo *OEM* un neatkarīgie uzņēmumi atšķirīgi interpretē Komisijas Regulas (EK) Nr. 692/2008 XIV pielikuma 2.1. punkta 2., 3. un 4. apakšpunktā izklāstītās prasības.

Neatkarīgie uzņēmumi uzskata, ka to pašreizējam darbības modelim ļoti svarīgi ir piekļūt informācijai par datiem attiecībā uz transportlīdzekļu rezerves daļām, kas identificētas pēc VIN. Šādi piekļuvei būtu jāpalīdz neatkarīgajiem uzņēmumiem pārvaldīt loģistiku un krājumus un nodrošināt, lai būtu pieejamas un savlaicīgi piegādātas pareizās rezerves daļas, turklāt ar minimālu atpakaļ atdoto daudzumu. Šajā sakarā galvenās grūtības neatkarīgajiem uzņēmumiem patlaban sagādā tas, ka dati ir jāskenē manuāli.

Jaunais ISO 18541 standartu kopums par piekļuvi *RMI*, kas minēts 2. iedaļā, neaptver kopējo strukturēto procesu datu apmaiņai par transportlīdzekļu rezerves daļām, kuras var aizstāt ar rezerves daļām, kas identificētas pēc VIN. Tādēļ *RMI* regulās, kad tās tiks pārskatītas, varētu iekļaut turpmāko kopējo strukturēto procesu šo datu apmaiņai.

Šādam kopējam strukturētam procesam būtu vienādā mērā jāatspoguļo transportlīdzekļu ražotāju un neatkarīgo uzņēmumu intereses un vajadzības, kā arī jādod iespēja analizēt dažādus risinājumus, piemēram, iespēju izmantot atklātu datu formātus. Šīm prasībām nav jābūt tik sīki izklāstītām kā pašreizējos *CEN/ISO* standartos (kuru pamatā ir lietošanas gadījumi) attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļu *RMI* tīmekļa vietnēm.

5.5. Izņēmumu vai alternatīvu līdzekļu ieviešana RMI nodrošināšanai ļoti mazā apjomā ražotiem, tirgus nišas un speciālajiem transportlīdzekļiem

Saskaņā ar *RMI* pētījumu ir vērojama tendence, ka maza apjoma un tirgus nišas transportlīdzekļu ražotāju tīmekļa vietnes izmanto vismazākais neatkarīgo uzņēmēju skaits. Gan šā iemesla, gan ļoti mazās autotransporta tirgus daļas dēļ daži no šiem ražotājiem uzskata pašreizējās *RMI* regulas par nesamērīgām ar savu darbību apjomu. Turklāt būs nepieciešami

papildu ieguldījumi, lai ieviestu jaunus *CEN/ISO* standartus par piekļuvi transportlīdzekļa *RMI* vai citus procesus, piemēram, *SERMI* sistēmu.

Maza apjoma vai tirgus nišas transportlīdzekļu ražotājiem nav paredzēti izņēmumi no “Euro 5” un “Euro 6” regulas 6. pantā noteiktajiem ražotāju pienākumiem. To kā iemeslu bažām ir uzsvērušas *TAA*. Izņēmumus šādiem ražotājiem varētu apsvērt turpmākajos *RMI* regulu grozījumos, saskaņojot ar noteikumiem par piekļuvi transportlīdzekļa *RMI* citu kategoriju transportlīdzekļiem, piemēram, lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļiem vai divu vai trīs riteņu transportlīdzekļiem un kvadricikliem.

5.6. Pielāgošana tehnikas attīstībai

Pētot transportlīdzekļa *RMI* piekļuves sistēmas ietekmi uz konkurenci, *RMI* pētījuma 5.5. iedaļā ir īsi analizēti jaunie elementi, no kuriem nozīmīgākā ir telemātika.

RMI pētījumā ir secināts, ka kopumā transportlīdzekļa *RMI* darbības joma parasti ietver vismaz kādu informāciju, kas tiek pārsūtīta, izmantojot bezvadu sakarus. Tomēr datu apmaiņas precīzas definīcijas un līdzekļi būs sīkāk jāizskaidro un jāiekļauj *RMI* regulās, lai nodrošinātu līdzvērtīgu piekļuvi informācijai.

Transportlīdzekļu pieaugošā savienojamība pašlaik rada pārmaiņas autobūves nozares vidē. Datiem, kam agrāk piekļuva, izmantojot fizisku savienojumu transportlīdzeklī, tagad arvien vairāk piekļūst attāli. Tas dos iespēju nodrošināt piekļuvi reāllaika informācijai un sniegt attālu diagnosticēšanas atbalstu un prognozes, kā arī dažādus citus pakalpojumus (piemēram, apdrošināšanu, pamatojoties uz lietošanu, palīdzības pakalpojumus, pakalpojumus atrašanās vietā, elektrisko transportlīdzekļu viedo uzlādi, automobiļu koplietošanu, satiksmes pārvaldību utt.).

Papildus tam transportlīdzekļus varēs savienot ar infrastruktūru un citiem transportlīdzekļiem kooperatīvai un ļoti automatizētai braukšanai. Tas palielinās arī transportlīdzekļu tehnisko sarežģītību, tādēļ būs nepieciešama saskaņota pieeja, kas būtu jāatspoguļo specifikācijās un standartos, kā paredzēts Direktīvas 2010/40/ES (ITS direktīva)¹³ 6. un 8. pantā.

Šīs jaunās problēmas ir radījušas bažas, ka neatkarīgos uzņēmumus varētu izslēgt no šī jaunā darbības modeļa un/vai to darbības varētu uzraudzīt *OEM*, kas ar tiem konkurē. Eiropas tiesību aktu loma būs izšķiroša, lai principiāli nodrošinātu, ka tiek izpildīti daži būtiski nosacījumi, jo īpaši tie, ko norādījusi *C-ITS* platforma¹⁴:

- datu subjekta (transportlīdzekļa vadītāja/īpašnieka) iepriekšēja atļauja;
- godīga un neizkropļota konkurence;
- datu konfidencialitāte un datu aizsardzība;
- piekļuve bez iejaukšanās iespējas un atbildība;
- datu ekonomika.

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Direktīva 2010/40/ES par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

¹⁴ Skatīt *C-ITS* platformas ziņojuma par piekļuvi transportlīdzeklī integrētiem datiem un resursiem 8. nodaļu: <http://ec.europa.eu/transport/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf>.

Šie nosacījumi būtu jāizpilda, vienlaikus ņemot vērā arī *OEM* nepieciešamību aizsargāt savu potenciālo intelektuālo īpašumu. Par to *OEM* ir vislielākās bažas, jo tiesību akti, kas reglamentē piekļuvi transportlīdzekļa *RMI*, neattiecas uz *OEM* konfidenciālo informāciju.

Nesen pieņemtā regula par tipa apstiprinājuma prasībām transportlīdzekļa eZvana sistēmas izveidošanai¹⁵ ir pievērsusi uzmanību nepieciešamībai ieviest nosacījumus atklātai un neizkropļotai konkurencei transportlīdzeklī integrētu datu lietošanas jomā. Eiropas Parlamenta un Padomes regulas 12. pantā Komisijai ir lūgts izvērtēt, vai ir nepieciešamas prasības par savietojamu, standartizētu, drošu un publiski pieejamu platformu.

C-ITS platforma ir identificējusi trīs tehniskos risinājumus piekļuvei transportlīdzekļa datiem. Tos izvērtēs pētījumā par piekļuvi transportlīdzeklī integrētiem datiem un resursiem, ko Komisija uzticējusi veikt *TRL (Transport Research Laboratory – Transporta pētījumu laboratorija)* un kas jāpabeidz 2017. gada otrajā ceturksnī. Minētie trīs risinājumi ir šādi:

- transportlīdzeklī integrētas lietotnes platforma;
- transportlīdzeklī integrēta saskarne;
- datu servera platforma.

Pētījuma par piekļuvi transportlīdzeklī integrētiem datiem un resursiem tehniskie un juridiskie secinājumi nodrošinās pamatu *RMI* regulu pielāgošanai, cita starpā piemērojot tās telemātikai.

6. CITI JAUTĀJUMI ĀRPUS TIPA APSTIPRINĀŠANAS TIESĪBU AKTU DARBĪBAS JOMAS

RMI pētījumā ir sniegti vairāki ieteikumi *RMI* piekļuves sistēmas darbības uzlabošanai. Komisija uzskata, ka šie ieteikumi neietilpst *RMI* regulu darbības jomā. Tie ir saistīti ar līgumu noteikumiem vai norādījumiem, kas neietilpst tipa apstiprināšanas tiesību aktu darbības jomā, un uz tiem attiecas komercietības un starp pusēm panāktas vienošanās, proti:

- maksu līmeņu (tarifu) noteikšana;
- norādījumi līgumu slēgšanai starp *OEM* un specializētajiem starpniekiem;
- norādījumi par praktiski un savstarpēji pieņemamu līgumslēgšanas sarunu praksi, tostarp:
 - anulēšanas un teritoriālo klauzulu izskatīšana;
 - atbilstošās piemērojamās maksas;
 - atbilstoši rādītāji, ar ko tiek pamatotas attiecīgās maksas;
- labākā prakse attiecībā uz termiņiem, kas nepieciešami līgumslēgšanas sarunām un līgumu noslēgšanai;
- līgumu noteikumi, kas nodrošina atbilstošu datu aizsardzību un izmantošanu.

7. SECINĀJUMI

Lai neatkarīgie remontētāji būtu konkurētspējīgi un patērētājiem sniegtu atbilstošus pakalpojumus, tiem jābūt iespējai piekļūt tehniskajai informācijai, kas nepieciešama transportlīdzekļu remontam. Pieaugot transportlīdzekļu sarežģītībai un rezerves daļu skaitam

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 29. aprīļa Regula (ES) 2015/758 par tipa apstiprinājuma prasībām transportlīdzekļa eZvana sistēmas izveidošanai uz pakalpojuma “112” bāzes un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK (OV L 123, 19.5.2015., 77. lpp.).

un paplašinoties transportlīdzeklī integrētas elektronikas lietošanai, šī informācija kļūst arvien svarīgāka.

RMI regulu īstenošana pēdējos gados ir veicinājusi vispārējus uzlabojumus piekļuvē *RMI*. Tomēr joprojām pastāv daži šķēršļi atkarībā no *OEM* un konkrētā nepieciešamās informācijas veida. Tas vājina konkurenci starp pilnvarotajiem un neatkarīgajiem remontētājiem un rada nevienlīdzīgus apstākļus.

Pamatojoties uz šā ziņojuma 5. iedaļā ierosinātajām izmaiņām un uzlabojumiem un ņemot vērā labāka regulējuma procedūras rezultātus, Komisija apsvērs pasākumus, kas nepieciešami, lai uzlabotu transportlīdzekļa *RMI* piekļuves sistēmas darbību.

Papildus tam Komisija rosina *OEM* un neatkarīgos uzņēmējus turpināt diskusijas, lai panāktu vienošanos par *RMI* pētījumā identificētajiem jautājumiem, kas ir ārpus tipa apstiprināšanas tiesību aktu darbības jomas, kā norādīts šā ziņojuma 6. iedaļā.