

Bruxelas, 9.12.2016
COM(2016) 782 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre o funcionamento do sistema de acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos

1. INTRODUÇÃO

Nos termos do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 (Regulamento Euro 5 e Euro 6)¹, relativo ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (doravante «IRM»²):

«Até 2 de Julho de 2011, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre o funcionamento do sistema de acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, dando especial atenção ao impacto sobre a concorrência e o funcionamento do mercado interno e aos benefícios ambientais. O relatório deve ponderar se será oportuno proceder à consolidação de todas as disposições que regem o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos no âmbito de uma revisão da diretiva-quadro relativa à homologação de veículos.»

Em 2011, poucos foram os veículos Euro 5 e Euro 6 cuja manutenção se realizou em oficinas independentes (a maioria ainda estava dentro da garantia)³. Além disso, não estavam disponíveis nem uma avaliação objetiva do funcionamento do sistema de acesso à IRM dos veículos nem dados técnicos circunstanciados. Tornou-se assim necessária uma revisão completa do funcionamento do sistema, que pode servir de base para a elaboração do presente relatório.

Em consequência, a Comissão Europeia esperou pelo primeiro trimestre de 2014 para realizar um estudo, a fim de rever o funcionamento do sistema de acesso à IRM de veículos (doravante «estudo IRM»). O estudo IRM fornece uma análise completa e exaustiva, seguida de recomendações, abrangendo seis domínios essenciais para compreender o funcionamento do sistema. O estudo foi publicado no sítio EU Bookshop em novembro de 2014⁴.

Os métodos de investigação utilizados neste estudo incluíram a combinação de pesquisa documental, análise de bases de dados (abrangendo 19 sítios oficiais sobre a IRM), 80 entrevistas com partes interessadas e 2 467 inquéritos. A investigação no terreno também foi realizada mediante visitas a três operadores independentes⁵ (doravante «OI») na

¹ Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

² «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos», toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspeção, monitorização periódica, reparação, reprogramação ou reinicialização do veículo, fornecida pelo fabricante às oficinas de reparação e aos representantes autorizados, incluindo todas as posteriores alterações e suplementos da mesma. Esta informação inclui toda a informação requerida para equipar o veículo com peças ou outro equipamento.

³ O Regulamento (CE) n.º 715/2007 entrou em vigor em setembro de 2009. Os novos veículos Euro 5 colocados no mercado após esta data têm um período de garantia de pelo menos dois anos e são precisos mais quatro anos para que estes possam ser levados a operadores independentes para manutenção e reparação. Em 2011, a maioria dos veículos Euro 5 ainda estava dentro da garantia, pelo que a sua manutenção era realizada principalmente por oficinas de reparação autorizadas. Esta situação mudou drasticamente nos últimos anos, uma vez que há mais veículos Euro 5 que já não estão dentro da garantia e/ou foram vendidos a outros utilizadores.

⁴ [Estudo IRM](#).

⁵ Os operadores independentes consistem em empresas, que não sejam representantes autorizados ou oficinas de reparação, direta ou indiretamente envolvidas na reparação e manutenção de veículos a motor. Tal inclui,

Alemanha, no Reino Unido e na Polónia. Os grupos de partes interessadas consultados durante o estudo incluíam fabricantes de veículos (doravante «fabricantes de equipamento de origem» — OEM⁶); oficinas de reparação; fabricantes de ferramentas e equipamentos; fornecedores e grossistas de peças; editores de dados; entidades homologadoras; refabricantes e autoridades responsáveis pela inspeção técnica periódica dos veículos.

O estudo IRM fornece à Comissão dados fundamentais, exatos e fiáveis, que são necessários para o cumprimento da sua obrigação de apresentar um relatório. Foi realizado em estreita colaboração com os serviços da Comissão e de acordo com o caderno de encargos do seu concurso. Ademais, foi apresentado às partes interessadas e aos Estados-Membros em diversas ocasiões, tanto no Comité Técnico – Veículos a Motor como no grupo de trabalho para os veículos a motor, recebendo o apoio geral dos participantes.

O objetivo geral do acesso à legislação em matéria de IRM de veículos consiste em facilitar a concorrência e o bom funcionamento do mercado interno. Tal como o estudo IRM refere, após a compra de um veículo, a concorrência nos mercados dos serviços de reparação e manutenção e de peças sobresselentes é menos intensa do que no mercado de venda de automóveis novos. Por outras palavras, uma vez que as peças sobresselentes e o conhecimento técnico são muitas vezes específicos de uma marca ou de um modelo, os consumidores podem ser prejudicados por práticas anticoncorrenciais pelo fabricante em causa. Em resultado, tais práticas podem causar um aumento dos custos da reparação dos veículos. Por conseguinte, a presença de OI amplia as possibilidades de escolha dos consumidores e assegura a concorrência nas redes de fabricantes de veículos no setor do mercado pós-venda.

Espera-se que uma maior concorrência entre as redes de fabricantes de veículos e os OI reduza os custos de reparação e manutenção para os consumidores. Considera-se que tais custos representam uma parte significativa das despesas totais dos consumidores com os veículos a motor. Estes podem ter um impacto na saúde e na segurança públicas caso desincentivem os consumidores de submeterem regularmente os seus veículos a trabalhos de manutenção. Os veículos que não receberem manutenção adequada têm maiores probabilidades de produzirem emissões mais elevadas e podem pôr em risco a segurança rodoviária e o ambiente.

Para competir no mercado da reparação de veículos, os OI devem ter acesso à IRM dos veículos. O acesso à IRM dos veículos é necessário para realizar um número muito vasto de operações relacionadas com a manutenção dos automóveis ao longo da sua vida útil, incluindo diagnóstico de anomalias, serviços de reparação e identificação de peças sobresselentes.

Para tal, os OEM devem, em conformidade com a legislação da UE, assegurar que os OI dispõem de um acesso facilitado, sem restrições e normalizado à IRM de veículos.

O presente relatório analisa o cumprimento das obrigações dos OEM relativamente ao acesso à IRM. Além disso, analisa se o sistema de acesso à IRM aplicado pelo Regulamento está a

nomeadamente, oficinas de reparação; fabricantes ou distribuidores de equipamento, de ferramentas de reparação ou de peças sobresselentes; editores de informações técnicas; clubes automobilísticos; empresas de assistência rodoviária; operadores de serviços de inspeção e ensaio; e prestadores de serviços de formação a empresas de instalação, fabrico e reparação de equipamento destinado a veículos movidos a combustíveis alternativos.

⁶ Os fabricantes de veículos são muitas vezes designados de fabricantes de equipamento de origem (OEM).

permitir a concretização dos objetivos originais no que diz respeito ao impacto sobre a concorrência, ao funcionamento do mercado interno e aos benefícios ambientais.

Com base nestas conclusões, o relatório também define domínios eventualmente merecedores de alterações e melhorias na legislação da UE em matéria de veículos ligeiros de passageiros e comerciais e IRM (doravante «Regulamentos IRM»⁷).

Nos termos do artigo 9.º do Regulamento Euro 5 e Euro 6, é necessário ponderar se será oportuno proceder à consolidação de todas as disposições que regem o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos no âmbito de uma revisão da diretiva-quadro relativa à homologação de veículos. Tal consolidação foi realizada por meio da proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques⁸.

2. CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES DOS OEM NOS TERMOS DOS REGULAMENTOS IRM

O estudo IRM avaliou a aplicação e o cumprimento do artigo 6.º do Regulamento Euro 5 e Euro 6 e do artigo 13.º do Regulamento da Comissão (CE) n.º 692/2008 pelos principais OEM em toda a Europa.

A avaliação do cumprimento centra-se sobretudo no funcionamento do sistema através dos sítios dedicados à IRM que concedem acesso às informações sobre veículos de que necessitam as oficinas de reparação independentes.

O estudo IRM considera que, em geral, o cumprimento dos Regulamentos IRM aumentou nos últimos anos. Os OEM envidaram esforços consideráveis para garantir que os seus sistemas fornecem as informações necessárias em conformidade com os Regulamentos IRM.

A maioria dos problemas relacionados com o acesso à IRM através dos sítios dos OEM será resolvida em grande medida com a introdução de normas CEN/ISO, que disponibilizam um formato normalizado para a IRM fornecida pelos referidos sítios⁹. As exceções consistem no acesso à informação sobre dados em massa relativos a peças, tal como identificadas através número de identificação do veículo (VIN), e no apoio ao diagnóstico remoto.

No acesso à IRM relacionada com a segurança,¹⁰ apesar de o estudo IRM considerar que podem ser necessários mais esclarecimentos e orientações, a introdução do regime SERMI

⁷ Regulamento (CE) n.º 715/2007 e Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁸ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de janeiro de 2016, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, COM(2016) 31 final, 2016/0014 (COD), que está atualmente em exame no Parlamento Europeu e no Conselho.

⁹ Partes 1 a 4 da norma ISO 18541 sobre Veículos rodoviários - Normalização do acesso às informações relativas à reparação e à manutenção para o automóvel (RMI) -- Parte 1: Informações gerais e definições de caso de uso (18 de setembro de 2014); Parte 2: Requisitos técnicos (18 de setembro de 2014); Parte 3: Requisitos de interface funcional para utilizadores (18 de setembro de 2014); Parte 4: Teste de conformidade (1 de novembro de 2015).

¹⁰ O regime SERMI define a IRM relacionada com a segurança como sendo a informação, o *software*, as funções e os serviços necessários para a reparação e a manutenção dos elementos incluídos nos veículos

(informação relativa à reparação e manutenção relacionada com a segurança)¹¹ deverá melhorar a situação.

No que respeita ao cumprimento, pelos pequenos fabricantes, das obrigações previstas no artigo 6.º do Regulamento Euro 5 e Euro 6, o estudo IRM refere que parece existir o apoio generalizado entre as entidades homologadoras à atribuição de especial importância aos pequenos fabricantes e fabricantes que operam em várias fases no âmbito dos Regulamentos IRM. Tal pode assumir a forma de derrogação ou de outros métodos aceitáveis de concessão de acesso à IRM de veículos.

Apesar do progresso alcançado, ainda existem dificuldades que minam o funcionamento geral do sistema de acesso à IRM de veículos.

Os principais problemas estão relacionados com os desafios enfrentados pelas oficinas de reparação no acesso às IRM diretamente dos sítios dos OEM. As diversas incompatibilidades entre interfaces e *softwares* causam um grande transtorno aos utilizadores, nomeadamente aos utilizadores ou às oficinas de reparação ocasionais que trabalham com muitas marcas.

Outros problemas controversos advêm das diferentes interpretações feitas pelas partes interessadas de alguns aspetos que não estão devidamente descritos na legislação. São exemplos deste facto os termos «função de pesquisa normalizada», acesso «fácil» e «rápido» e «identificação inequívoca do veículo», bem como os requisitos pormenorizados relativos à documentação em matéria de formação e aos sistemas de diagnóstico a bordo (*on-board diagnostic*, OBD)/à IRM de veículos. As entidades homologadoras pediram mais orientações nesta matéria a fim de poderem verificar se foi alcançada a conformidade. Por conseguinte, o estudo IRM conclui que, nos Regulamentos IRM, os aspetos supramencionados devem ser mais aprofundados (ver secção 2 do estudo IRM).

3. AVALIAÇÃO DO IMPACTO DO SISTEMA DE ACESSO À IRM NA CONCORRÊNCIA E NO MERCADO INTERNO

O objetivo das disposições dos Regulamentos IRM consiste em criar e proteger condições de mercado equitativas para todos os tipos de serviços relacionados com a reparação e a manutenção dos veículos a motor. Tal não se limita à reparação imediata, mas inclui uma ampla variedade de serviços relacionados com a reparação e a manutenção que vão além da própria reparação (ou seja, fabrico de ferramentas, edição de dados e venda e distribuição de peças). Garantir a concorrência de todos estes serviços, muitas vezes realizados por pequenas e médias empresas (PME) independentes, é muito importante para os consumidores.

Os principais fatores que determinam a escolha dos consumidores e os benefícios, tal como refere o estudo IRM, consistem nos custos dos serviços de manutenção e reparação, na disponibilidade e na escolha de oficinas de reparação locais, bem como na liberdade para escolher as peças e a respetiva qualidade.

Em geral, estes fatores foram melhorados depois de os Regulamentos IRM terem promovido uma concorrência mais eficaz no mercado automóvel pós-venda. Tal redundou em preços de reparação e manutenção mais baixos para os consumidores e protegeu a escolha dos mesmos,

pelo fabricante destinados a prevenir o seu roubo, ou a impedir que os mesmos sejam conduzidos por terceiros, e a permitir que sejam encontrados e recuperados.

¹¹ O regime SERMI, estabelecido no artigo 13.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 692/2008, destina-se à introdução de um processo de acreditação, homologação e autorização de acesso à IRM relacionada com a segurança ao nível da UE, que deverá simplificar o atual emaranhado de sistemas dos OEM.

permitindo aos proprietários a possibilidade de levarem os seus veículos aos estabelecimentos da sua preferência.

Contudo, foram detetados problemas que é preciso resolver, de modo que todos os intervenientes tenham um acesso equitativo às informações técnicas.

Regra geral, os consumidores parecem ter beneficiado com a concorrência do mercado, já que gastam menos em reparação e manutenção, apesar de a tecnologia dos veículos ter avançado paralelamente, tal como frisado no estudo IRM.

A presente secção resumirá os impactos na concorrência e no mercado interno para as oficinas de reparação, os distribuidores e grossistas de peças, os fabricantes de ferramentas de diagnóstico e reparação e os editores de informações técnicas.

3.1. Oficinas de reparação

A maioria das oficinas de reparação são PME e os investimentos em ferramentas e formação necessários para a reparação dos veículos modernos, cada vez mais complexos, são substanciais (tendo em conta a rápida evolução da variedade de produtos e a personalização dos veículos de acordo com os consumidores). Por conseguinte, não é economicamente viável, além de ser demasiado complexo (cada OEM tem um sítio e um sistema informático próprios), comprar IRM de veículos separadamente, ou seja, a cada OEM. Assim sendo, as oficinas de reparação independentes dependem principalmente de terceiros (considerando a definição mais ampla de «operadores independentes») para acederem à IRM de veículos, incluindo:

- informações relativas a peças sobresselentes através de catálogos sobre várias marcas fornecidos por grossistas e distribuidores de peças,
- ferramentas de diagnóstico de várias marcas fornecidas por fabricantes de ferramentas de diagnóstico e reparação,
- informações sobre reparação e manutenção de várias marcas disponibilizadas pelos editores de informações técnicas, e
- formação dada por terceiros.

Todos estes intervenientes constituem a principal fonte de informações técnicas das oficinas de reparação independentes e fornecem igualmente serviços a oficinas de reparação autorizadas, já que trabalham cada vez com mais marcas.

As PME que sejam oficinas de reparação têm muitas vezes dificuldades em suportar os custos das informações técnicas, das ferramentas e da formação necessárias para trabalhar com os veículos modernos e em acompanhar as estratégias promocionais agressivas de preços dos produtos normalizados. As oficinas tradicionais autónomas deverão ser muito afetadas e tal reflete-se no número cada vez maior de oficinas independentes a aderir a redes de agentes. Uma das principais razões para a adesão a tais redes consiste no acesso às informações técnicas dos fabricantes de veículos, bem como no acesso a formação e *marketing*.

3.2. Distribuidores e grossistas de peças

A principal fonte de preocupação para os distribuidores e grossistas de peças é o acesso a informações inequívocas sobre a identificação das peças. Este é um tópico complexo que tem sido motivo de litígios desde 2009 tanto ao nível nacional (mediante queixas a empresas do setor automóvel e às entidades homologadoras, assim como litígios ante os tribunais

nacionais) como ao nível da UE (através de contactos informais com a Comissão Europeia)¹². Não obstante as questões relacionadas com a correta interpretação dos Regulamentos IRM, os grossistas de peças alegam que a falta de acesso inequívoco a informações sobre peças redundava habitualmente na identificação de duas ou três peças. Quando as oficinas de reparação não conseguem identificar uma só peça, normalmente encomendam várias e devolvem as que não são necessárias.

Este facto leva ao aumento geral dos custos (estimado entre 10 a 15 %), devido às despesas suplementares com logística e administração, o que pode resultar, em última instância, em preços das peças mais elevados para os consumidores. Além disso, com a complexidade cada vez maior dos veículos, este problema deverá agravar-se.

A maioria dos grossistas e distribuidores de peças socorrem-se de dados/informações de outros fornecedores independentes em vez de acederem diretamente aos dados a partir dos OEM. Tal deve-se aos atrasos na sua disponibilidade, aos preços das informações, às dificuldades em identificar os contactos certos e aos prazos longos para se chegar a acordos.

3.3. Fabricantes de ferramentas de diagnóstico e reparação

Embora estejam conscientes dos seus direitos ao abrigo dos Regulamentos IRM, os fabricantes de ferramentas continuam a preferir a engenharia inversa ao acesso direto às informações técnicas que necessitam de obter dos OEM. Tal acontece apesar das desvantagens da engenharia inversa — nomeadamente o tempo, o esforço e os custos consideráveis que implica, além de não fornecer informações completas. As razões mencionadas pelos fabricantes para a utilização da engenharia inversa em vez do acesso direto às informações técnicas dos OEM são principalmente:

- o preço do acesso às informações,
- cláusulas contratuais,
- o formato das informações fornecidas,
- atrasos e prazos longos.

Além disso, tal poderá afetar a competitividade das outras oficinas de reparação, já que os fabricantes de ferramentas que trabalham com várias marcas não conseguem colocar os seus produtos no mercado ao mesmo tempo que as ferramentas das marcas dos OEM.

3.4. Editores de informações técnicas

Os editores de dados (também designados de reeditores independentes) fornecem informações técnicas sobre várias marcas a um conjunto de operadores do mercado pós-venda. Os seus clientes são oficinas tanto independentes como autorizadas, assim como fornecedores e grossistas de peças. Os reeditores independentes permitem aos operadores do mercado pós-venda contornar o problema da utilização de estruturas de dados diferentes nos sítios dos OEM e obter as informações a preços mais baixos.

O acesso direto aos dados dos OEM constitui a única forma de os reeditores de dados obterem todas as informações pertinentes de que precisam.

As maiores dificuldades que os editores de informações técnicas enfrentam são os seguintes:

¹² Para mais pormenores, incluindo queixas às entidades homologadoras e litígios, ver as secções 4.3.2, 4.3.3 e 4.3.4 do estudo IRM, páginas 67 a 69.

- o preço do acesso às informações,
- a obtenção de licenças de reedição por parte dos OEM,
- as cláusulas contratuais impostas pelos OEM, incluindo restrições inviáveis para reeditores,
- o formato das informações fornecidas para facilitar o processamento eletrónico (por exemplo, o formato dos dados, a visibilidade das atualizações e a integralidade das informações, que influenciam a celeridade e os custos do processamento de dados).

Quaisquer problemas relacionados com a transferência de informações dos OEM para os reeditores na primeira fase (por exemplo, atrasos na obtenção de contratos, dados incompletos/incorrectos, etc.) acabam geralmente por chegar aos utilizadores finais.

4. BENEFÍCIOS AMBIENTAIS DO SISTEMA DE ACESSO À IRM

Como ponto de partida, o estudo IRM identificou três potenciais mecanismos através dos quais a IRM poderia ter um impacto positivo no ambiente:

- prevenir o excesso de emissões de equipamentos que não funcionem em condições ou cuja manutenção não tenha sido devidamente efetuada,
- permitir que a reparação e a manutenção sejam realizadas nas proximidades da localização habitual dos veículos,
- reduzir as emissões produzidas ao longo do ciclo de vida em resultado da refabricação ou da renovação de peças e componentes.

O acesso às IRM pode efetivamente, em alguns casos, ser útil para identificar algumas anomalias que aumentem as emissões dos veículos. Este é especialmente o caso dos códigos de anomalia específicos de cada OEM. Se os OI tiverem acesso a estes códigos, as reparações poderão ser realizadas mais rapidamente e, em consequência, a custos mais baixos.

Porém, o estudo IRM realça que o impacto real do acesso à IRM em matéria de emissões em geral é limitado, já que quase todas as anomalias relacionadas com o controlo das emissões estão sinalizadas pelo sistema OBD.

Além disso, o estudo conclui que as melhorias ambientais são difíceis de quantificar devido à escassez de dados independentes e que o impacto no mundo real só será evidente decorridos vários anos.

5. EVENTUAIS DOMÍNIOS MERECEDORES DE MUDANÇAS E MELHORIAS NOS REGULAMENTOS IRM

Em conformidade com a análise apresentada nas secções anteriores e com base nas recomendações pertinentes do estudo IRM, conclui-se que podem ser melhorados vários elementos essenciais dos Regulamentos IRM. Mesmo após a introdução das normas CEN/ISO, afigura-se necessário colmatar lacunas, nomeadamente no que se refere às questões seguintes.

5.1. Revisão da referência ao princípio de «acesso ilimitado e normalizado [...] e não discriminatório» no âmbito das obrigações de os fabricantes concederem acesso à IRM de veículos

Nos termos do artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento Euro 5 e Euro 6, os fabricantes devem facultar, «através de sítios *web*, o acesso ilimitado e normalizado à informação relativa à

reparação e manutenção de veículos, assegurando que o mesmo seja fácil, rápido e não discriminatório em comparação com as possibilidades dadas ou o acesso concedido a oficinas de reparação e representantes autorizados». O princípio da concessão de acesso «não discriminatório» à IRM de veículos também surge nos n.ºs 5 e 6 do mesmo artigo.

A experiência adquirida com a aplicação dos Regulamentos IRM revelou que as informações de que os OI precisam não são sempre da mesma natureza das dos representantes autorizados. De facto, alguns OI exigem informações de natureza ou formato diferente do fornecido aos representantes autorizado, a fim de poderem fornecer aos consumidores os diversos serviços de que necessitam. Por conseguinte, a revisão deste princípio poderá ser ponderada, a fim de ser ajustada ou de se encontrar uma referência mais adequada para o cumprimento das obrigações dos fabricantes previstas no artigo 6.º do Regulamento Euro 5 e Euro 6.

5.2. Clarificação sobre quais as informações que se podem considerar relacionadas com a segurança e não com a proteção

Embora exista uma necessidade legítima de restringir o acesso às informações relacionadas com a segurança, sem um entendimento comum do conteúdo e dos limites deste conceito, é provável que as discrepâncias continuem.

Tal como explicado na secção 2, a introdução do regime SERMI deverá melhorar a situação no que concerne aos procedimentos e acordos administrativos. No entanto, são necessários mais debates técnicos entre a Comissão e as partes interessadas, com vista à criação de um roteiro para a execução do regime SERMI e a sua incorporação nos Regulamentos IRM. Tal implicaria a realização das alterações legislativas necessárias.

5.3. Melhoria do procedimento de apresentação de queixas às entidades homologadoras

A normalização das disposições administrativas relativas à apresentação de queixas pelos OI às entidades homologadoras sobre o incumprimento das obrigações dos OEM no que diz respeito à concessão de acesso à IRM de veículos ajudaria a resolver problemas ocasionais ou que não sejam de natureza sistemática. Tal clarificaria igualmente o modo como as entidades homologadoras podem tratar as queixas apresentadas em vários Estados-Membros.

Se necessário, após a consulta das entidades homologadoras e das partes interessadas, poderão ser emitidas orientações processuais simples.

5.4. Acesso a informações relativas a dados sobre peças dos veículos, tal como identificados pelo VIN e por um processo estruturado comum

A Comissão reconhece que esta é uma questão extremamente controversa. Tal como se explica na secção 3.2, a questão está atualmente em litígio devido a interpretações divergentes, pelos OEM e pelos OI, dos requisitos definidos no ponto 2.1., parágrafos 2, 3 e 4, do anexo XIV do Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão.

O acesso a informações relativas a dados sobre peças de veículos, tal como identificadas pelo VIN, é considerado pelos OI essencial para o seu modelo de negócio atual. Deverá ajudá-los a gerir a parte logística e os inventários e assegurar a disponibilização das peças corretas, a sua entrega no devido tempo e com o mínimo de devoluções. Neste contexto, o principal desafio que os OI enfrentam é a atual necessidade de procurar os dados manualmente.

O novo conjunto de normas ISO 18541 sobre o acesso à IRM, referido na secção 2, não abrange o processo estruturado comum para o intercâmbio de dados sobre peças de veículos que podem ser substituídas por peças sobresselentes, tal como identificadas pelo VIN. Por conseguinte, poder-se-á proceder à inclusão de um processo estruturado comum para o intercâmbio de dados nos Regulamentos IRM numa futura revisão.

Este processo estruturado comum deve refletir de forma idêntica os interesses e as necessidades dos fabricantes de veículos e dos OI e também estudar soluções tais como formatos de dados abertos. Esses requisitos não necessitam de ser tão pormenorizados como as atuais normas CEN/ISO (baseadas em casos de uso) relativas ao acesso aos sítios sobre a IRM de veículos.

5.5. Introdução de derrogações ou meios alternativos de fornecer IRM de veículos de produção muito pequena, destinados a nichos de mercado ou para fins especiais

Segundo o estudo IRM, os pequenos fabricantes e os fabricantes de veículos destinados a nichos de mercado têm muitas vezes o número mais baixo de OI a utilizar os seus sítios. Por este motivo, e porque detêm uma quota muito reduzida do mercado automóvel, alguns destes fabricantes consideram que os Regulamentos IRM em vigor são desproporcionados em comparação com a dimensão das suas operações. Ademais, a execução das novas normas CEN/ISO relativas ao acesso à IRM de veículos ou de outros processos, tais como o regime SERMI, exigirá igualmente mais investimento.

Não existem derrogações às obrigações dos fabricantes no artigo 6.º do Regulamento Euro 5 e Euro 6 para pequenos fabricantes ou para fabricantes de veículos destinados a nichos de mercado. As entidades homologadoras já evidenciaram este facto como fonte de preocupação. As derrogações para estes fabricantes poderão ser consideradas em alterações futuras aos Regulamentos IRM, em consonância com as disposições relativas ao acesso à IRM de veículos para outras categorias de veículos, tais como tratores agrícolas e florestais ou veículos de duas ou três rodas e quadriciclos.

5.6. Adaptação ao progresso técnico

Ao analisar o impacto na concorrência do sistema de acesso à IRM de veículos, a secção 5.5 do estudo IRM explora brevemente questões emergentes, sendo a mais preponderante a telemática.

O estudo IRM conclui que, em geral, o âmbito da IRM de veículos incluirá provavelmente pelo menos algumas informações transferidas sem fios. Todavia, as definições precisas e os meios para o intercâmbio de dados deverão ser, em maior medida, clarificados e incluídos nos Regulamentos IRM, a fim de assegurar o acesso justo à informação.

Esta conectividade cada vez maior dos veículos está atualmente a mudar a realidade da indústria automóvel. Os dados aos quais se acedia anteriormente através de uma ligação física nos veículos são agora cada vez mais acessíveis remotamente. Tal proporciona a possibilidade de fornecer acesso a informações em tempo real, permitindo o apoio ao diagnóstico e o prognóstico remotos, bem como muitos outros serviços (por exemplo, seguros baseados na utilização, serviços de assistência, serviços baseados na localização, carregamento inteligente de carros elétricos, partilha de automóveis, gestão do tráfego, etc.).

Além disso, os veículos serão capazes de se ligar às infraestruturas e a outros veículos, por forma a permitir uma condução cooperativa e altamente automatizada. Isto também

aumentará a sua complexidade técnica e exigirá uma abordagem harmonizada, que deverá refletir-se em especificações e normas tal como previstas nos artigos 6.º e 8.º da Diretiva 2010/40/UE (Diretiva STI)¹³.

Estes desafios emergentes suscitaram preocupações com a possível exclusão dos OI deste novo modelo de negócios e/ou a monitorização das suas atividades realizada pelos OEM que concorrem com os mesmos. O papel da legislação europeia será crucial para assegurar que, por uma questão de princípio, são cumpridas certas condições essenciais, sobretudo as que são identificadas pela plataforma C-ITS¹⁴:

- consentimento prévio da pessoa em causa (condutor/proprietário do veículo),
- concorrência leal e sem distorções,
- privacidade e proteção dos dados,
- acesso não falsificável e responsabilidade,
- economia de dados.

Estas condições devem ser cumpridas tendo em conta as necessidades dos OEM de proteger a sua eventual propriedade intelectual. Esta é uma das principais preocupações dos OEM, já que a informação protegida que detêm recai fora do âmbito de aplicação da legislação sobre o acesso à IRM dos veículos.

A recente adoção do Regulamento relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema *eCall*¹⁵ voltou a centrar a atenção na necessidade de criar condições para a concorrência leal e sem distorções no que concerne à utilização de dados a bordo dos veículos. No artigo 12.º do Regulamento, o Parlamento Europeu e o Conselho solicitaram à Comissão que avaliasse a necessidade de estabelecer requisitos para uma plataforma interoperável, normalizada, segura e de acesso aberto.

A plataforma C-ITS identificou três soluções técnicas para o acesso aos dados dos veículos, que serão avaliadas no estudo sobre o acesso a dados e recursos a bordo dos veículos, adjudicado pela Comissão ao Laboratório de Investigação sobre Transportes (TRL), cuja conclusão está prevista para o segundo trimestre de 2017. As três soluções são as seguintes:

- plataforma de aplicação a bordo,
- uma interface a bordo do veículo,
- uma plataforma de servidores de dados.

As conclusões técnicas e jurídicas do estudo sobre o acesso a dados e recursos a bordo dos veículos constituirão a base para a adaptação dos Regulamentos IRM no âmbito da telemática, entre outros.

¹³ Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

¹⁴ Ver o capítulo 8 do relatório sobre a plataforma C-ITS, relativo ao acesso a dados e recursos no veículo: <http://ec.europa.eu/transport/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf>.

¹⁵ Regulamento (UE) 2015/758 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema *eCall* a bordo com base no número 112 em veículos e que altera a Diretiva 2007/46/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 77).

6. OUTRAS QUESTÕES FORA DO ÂMBITO DA LEGISLAÇÃO EM MATÉRIA DE HOMOLOGAÇÃO

O estudo IRM indica um conjunto de recomendações que visa um melhor funcionamento do sistema de acesso à IRM. A Comissão considera que tais recomendações não se inserem no âmbito dos Regulamentos IRM. Estão relacionadas com cláusulas contratuais ou orientações que não estão abrangidas pelo âmbito da legislação em vigor e estão sujeitas ao direito comercial e aos acordos celebrados entre as partes, nomeadamente:

- definição dos níveis das tarifas,
- orientações de contratação entre os OEM e os intermediários especialistas,
- orientações sobre práticas de negociação simples e mutuamente aceitáveis, incluindo:
 - análise de cláusulas de cancelamento e cláusulas territoriais,
 - tarifas apropriadas a cobrar,
 - tarifas baseadas em parâmetros adequados,
- melhores práticas na definição dos calendários de negociação dos contratos e da celebração de acordos,
- cláusulas contratuais que assegurem a proteção e a utilização adequada de dados.

7. CONCLUSÕES

A fim de serem competitivas e de fornecerem um serviço adequado aos clientes, as oficinas de reparação independentes necessitam de ter acesso às informações técnicas necessárias para repararem os veículos. Tais informações afiguram-se cada vez mais importantes devido à crescente complexidade dos veículos, ao aumento do número de peças e a uma utilização cada vez maior da eletrónica a bordo dos veículos.

A aplicação dos Regulamentos IRM contribuiu em geral para um melhor acesso à IRM nos últimos anos. Contudo, persistem alguns obstáculos em função dos OEM e do tipo específico de informações necessárias, que resultam num enfraquecimento da concorrência entre as oficinas de reparação autorizadas e as independentes e cria condições de concorrência desiguais.

Com base nas alterações e melhorias sugeridas na secção 5 do presente relatório, e em função dos resultados no âmbito dos procedimentos para legislar melhor, a Comissão examinará as medidas necessárias para melhorar o funcionamento do sistema de acesso à IRM de veículos.

Além disso, a Comissão incentiva tanto os OEM como os OI a continuar os respetivos debates, a fim de chegarem a um acordo sobre as questões identificadas no estudo IRM que não estejam abrangidas pelo âmbito da legislação em matéria de homologação, tal como referido na secção 6 do presente relatório.