



**Bruxelles, 14 dicembre 2016
(OR. en)**

15592/16

**ENT 233
ENV 805
MI 797**

NOTA DI TRASMISSIONE

| | |
|----------------|--|
| Origine: | Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea |
| Data: | 9 dicembre 2016 |
| Destinatario: | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea |
| n. doc. Comm.: | COM(2016) 782 final |
| Oggetto: | RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sul funzionamento del sistema d'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli istituito dal regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo |

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2016) 782 final.

All.: COM(2016) 782 final



Bruxelles, 9.12.2016
COM(2016) 782 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**sul funzionamento del sistema d'accesso alle informazioni sulla riparazione e la
manutenzione dei veicoli istituito dal regolamento (CE) n. 715/2007 relativo
all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e
commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla
riparazione e la manutenzione del veicolo**

1. INTRODUZIONE

L'articolo 9 del regolamento (CE) n. 715/2007 (il regolamento Euro 5-Euro 6)¹ relativo all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (di seguito: "RMI"²) recita:

"Entro il 2 luglio 2011, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento del sistema d'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, riservando un'attenzione particolare agli effetti sulla concorrenza e sul funzionamento del mercato interno nonché ai benefici per l'ambiente. La relazione valuta se sia opportuno consolidare tutte le disposizioni che disciplinano l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli nell'ambito di una direttiva quadro rivista sull'omologazione."

Nel 2011 erano pochissimi i veicoli Euro 5/6 sottoposti a interventi di manutenzione presso officine indipendenti (la maggior parte era ancora in garanzia)³. Inoltre mancavano sia una valutazione oggettiva del funzionamento del sistema di accesso alle RMI dei veicoli sia dati tecnici dettagliati su di esso. Ciò ha reso necessario un riesame globale del funzionamento del sistema, che potesse essere utilizzato come base per la stesura della presente relazione.

La Commissione europea ha quindi atteso fino al primo trimestre del 2014 per avviare uno studio che esaminasse il funzionamento del sistema di accesso alle RMI dei veicoli (di seguito: "lo studio sulle RMI"). Lo studio sulle RMI presenta un'analisi globale e dettagliata, seguita da raccomandazioni, che tratta sei settori fondamentali per comprendere il funzionamento del sistema. Lo studio è stato pubblicato sul sito "EU Bookshop" nel novembre 2014⁴.

Questo studio è stato condotto unendo vari metodi di ricerca, quali la ricerca documentale, l'analisi di banche dati (fra cui 19 siti web ufficiali in materia di RMI), 80 interviste con le parti interessate e 2 467 indagini. Sono state anche realizzate ricerche sul campo in occasione

¹ Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

² «Informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione»: ogni informazione sulla diagnosi, la manutenzione, l'ispezione, il controllo periodico, la riparazione, la riprogrammazione o la riinizializzazione del veicolo fornita dai costruttori ai propri concessionari/meccanici autorizzati, con tutti gli emendamenti e supplementi successivi a tale informazione. Tali informazioni comprendono tutte le spiegazioni necessarie per l'installazione di parti o dispositivi sul veicolo.

³ Il regolamento (CE) n. 715/2007 si applica dal settembre 2009. I nuovi veicoli Euro 5 immessi sul mercato dopo quella data hanno un periodo di garanzia di almeno 2 anni e ci sono voluti altri 4 anni prima che fossero abbastanza vecchi da essere affidati a operatori indipendenti per la manutenzione o la riparazione. Nel 2011 la maggior parte dei veicoli Euro 5 era ancora in garanzia e veniva quindi affidata principalmente ai meccanici autorizzati per la manutenzione. Questa situazione è notevolmente cambiata negli ultimi anni perché un maggior numero di veicoli Euro 5 è uscito dal periodo di garanzia e/o è stato venduto a utilizzatori dell'usato.

⁴ [Studio sulle RMI](#).

delle visite effettuate presso tre operatori indipendenti⁵ (di seguito "OI") in Germania, nel Regno Unito e in Polonia. Tra i gruppi di parti interessate consultati nel corso dello studio: i costruttori di autoveicoli (di seguito "costruttori di apparecchiature originali — OEM"⁶), i meccanici, i costruttori di strumenti e apparecchiature, i fornitori e i grossisti di parti, gli editori di dati, le autorità di omologazione, i professionisti della rigenerazione e le autorità nazionali responsabili dei controlli tecnici periodici dei veicoli.

Lo studio sulle RMI fornisce alla Commissione i dati essenziali, accurati e affidabili, necessari per l'adempimento del suo obbligo di informazione. Lo studio è stato realizzato in stretta collaborazione con i servizi della Commissione e conformemente al capitolato d'oneri della gara d'appalto pertinente. È stato inoltre presentato alle parti interessate e agli Stati membri in diverse occasioni, in sede sia di "Comitato tecnico — Veicoli a motore" sia di "gruppo di lavoro sui veicoli a motore", ottenendo il sostegno generale dei partecipanti.

L'obiettivo generale della legislazione sull'accesso alle RMI dei veicoli è facilitare la concorrenza e il buon funzionamento del mercato interno. Come evidenzia lo studio sulle RMI, una volta acquistato un veicolo, la concorrenza sui mercati dei servizi di riparazione e manutenzione e delle parti di ricambio è meno intensa rispetto a quella sul mercato delle vendite di automobili nuove. In altre parole, poiché le parti di ricambio e le conoscenze tecniche sono sovente specifiche di una marca o di un modello, i consumatori potrebbero essere danneggiati dalle pratiche anticoncorrenziali del relativo costruttore. Di conseguenza, tali pratiche possono far crescere i costi di riparazione. La presenza di OI amplia quindi la scelta a disposizione dei consumatori e garantisce la concorrenza per quanto riguarda le reti di costruttori di veicoli nel mercato postvendita.

Si prevede che una maggiore concorrenza tra le reti di costruttori di veicoli e gli OI contribuirà ad abbattere i costi di riparazione e manutenzione per i consumatori. Si ritiene che questi costi rappresentino una quota significativa della spesa complessiva dei consumatori per i veicoli a motore. Essi possono avere un impatto sulla salute e sicurezza pubblica se scoraggiano i consumatori dall'effettuare interventi regolari di manutenzione. I veicoli non sottoposti a un'adeguata manutenzione rischiano di generare maggiori emissioni e potrebbero avere un impatto negativo sia sulla sicurezza stradale che sull'ambiente.

Per competere sul mercato dei servizi di riparazione dei veicoli gli OI devono poter accedere alle RMI dei veicoli. L'accesso alle RMI dei veicoli è necessario per eseguire una vastissima serie di operazioni legate alla manutenzione di un'auto lungo tutto il suo ciclo di vita, fra cui la diagnosi dei malfunzionamenti, i servizi di riparazione e l'identificazione delle parti di ricambio.

A tale scopo, la legislazione UE impone agli OEM di garantire agli OI un accesso facile, senza restrizioni e standardizzato alle RMI dei veicoli.

La presente relazione esamina il grado di rispetto da parte degli OEM dei loro obblighi concernenti l'accesso alle RMI dei veicoli. Esamina inoltre se il sistema di accesso alle RMI,

⁵ Gli operatori indipendenti sono imprese diverse dai concessionari e dai meccanici autorizzati, che vengono coinvolte direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione dei veicoli a motore. Fra questi figurano in particolare i meccanici, i costruttori o i distributori di utensili, apparecchiature per la riparazione o parti di ricambio, gli editori di informazioni tecniche, i club automobilistici, gli addetti al soccorso stradale, ai servizi d'ispezione e di prova e alla formazione degli installatori, i costruttori e i meccanici di dispositivi per veicoli alimentati da combustibili alternativi.

⁶ I costruttori di veicoli sono spesso indicati con il termine "costruttori di apparecchiature originali" (OEM).

istituito dal regolamento, stia raggiungendo i suoi obiettivi originari in termini di effetti sulla concorrenza e sul mercato interno e di benefici per l'ambiente.

Sulla base di questi risultati, la relazione illustra anche gli ambiti in cui è possibile apportare modifiche e miglioramenti nella legislazione dell'UE per i veicoli passeggeri e commerciali leggeri in materia di RMI (di seguito "i regolamenti in materia di RMI"⁷).

L'articolo 9 del regolamento Euro 5-Euro 6 impone di valutare se sia opportuno consolidare tutte le disposizioni che disciplinano l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli nell'ambito di una direttiva quadro rivista sull'omologazione. Questo consolidamento è stato realizzato mediante la proposta della Commissione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁸.

2. RISPETTO DA PARTE DEGLI OEM DEGLI OBBLIGHI PREVISTI DAI REGOLAMENTI IN MATERIA DI RMI

Lo studio sulle RMI ha valutato l'attuazione dell'articolo 6 del regolamento Euro 5-Euro 6 e dell'articolo 13 del regolamento della Commissione (CE) n. 692/2008, nonché i livelli di rispetto di tali articoli, per i principali OEM europei.

La valutazione di tale rispetto focalizza principalmente l'attenzione sul funzionamento del sistema tramite i siti web RMI, che forniscono l'accesso alle informazioni sui veicoli necessarie ai meccanici indipendenti.

Lo studio sulle RMI evidenzia che, in generale, il grado di rispetto dei regolamenti in materia di RMI è migliorato nel corso degli ultimi anni. Gli OEM hanno profuso notevoli sforzi per garantire che i loro sistemi fornissero le informazioni necessarie in conformità ai regolamenti in materia di RMI.

La maggior parte dei problemi legati all'accesso alle RMI tramite i siti web degli OEM verranno in gran parte risolti con l'introduzione delle norme CEN/ISO, che prevedono un formato standard per le RMI fornite attraverso i siti web degli OEM⁹. Fanno eccezione l'accesso alle informazioni sulle masse di dati relative alle parti, quali identificate dal numero di identificazione del veicolo (VIN), e il supporto diagnostico a distanza.

⁷ Regolamento (CE) n. 715/2007 e regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

⁸ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli del 27.1.2016 [COM(2016) 31 final, 2016/0014 (COD)], attualmente al vaglio del Parlamento europeo e del Consiglio.

⁹ Parti da 1 a 4 della norma ISO 18541 sui Veicoli stradali -- Accesso normalizzato alle informazioni sulla riparazione e manutenzione degli autoveicoli (RMI) -- Parte 1: Informazioni generali e definizione dei casi di utilizzo (18.9.2014); Parte 2: Requisiti tecnici (18.9.2014); Parte 3: Requisiti funzionali dell'interfaccia per l'utilizzatore (18.9.2014) e Parte 4: Prove di conformità (1.11.2015).

Per quanto riguarda l'accesso alle RMI legate alla sicurezza¹⁰, anche se lo studio sulle RMI ritiene che potrebbero essere necessari ulteriori chiarimenti e orientamenti, l'introduzione del programma SERMI (Security related Repair and Maintenance Information - informazioni sulla riparazione e manutenzione legate alla sicurezza)¹¹ dovrebbe migliorare la situazione.

Per quanto concerne il rispetto da parte dei piccoli costruttori degli obblighi di cui all'articolo 6 del regolamento Euro 5-Euro 6, lo studio sulle RMI evidenzia che le autorità di omologazione sembrano in generale appoggiare il riconoscimento formale dei piccoli costruttori e dei costruttori coinvolti nella costruzione in più fasi nei regolamenti in materia di RMI. Ciò potrebbe assumere la forma di una deroga o di altri metodi accettabili per consentire l'accesso alle RMI dei veicoli.

Nonostante i progressi compiuti, permangono difficoltà che ostacolano il funzionamento globale del sistema di accesso alle RMI dei veicoli.

Le questioni principali riguardano le difficoltà incontrate dai meccanici quando accedono alle RMI direttamente dai siti web degli OEM. La varietà delle interfacce utente e le incompatibilità a livello di software causano molti disagi agli utenti, in particolare agli utenti occasionali o ai meccanici che lavorano per diverse marche.

Altre questioni controverse derivano dal fatto che le parti interessate interpretano in maniera differente alcuni aspetti che non sono stati descritti con sufficiente dettaglio nella legislazione. Ne sono un esempio espressioni come "un formato standardizzato", "in modo facile", "rapido" e "identificazione inequivocabile del veicolo", nonché le prescrizioni dettagliate sulla fornitura di materiale informativo e sulle pertinenti informazioni OBD) e sulle informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli. Le autorità di omologazione hanno chiesto ulteriori indicazioni su questi aspetti per poter verificare più agevolmente il livello di conformità alla normativa raggiunto. Lo studio sulle RMI conclude quindi che bisognerebbe migliorare il livello di dettaglio offerto dai regolamenti in materia di RMI su tali aspetti (vedi la sezione 2 dello studio sulle RMI).

3. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI CHE IL SISTEMA DI ACCESSO ALLE RMI ESERCITA SULLA CONCORRENZA E SUL MERCATO INTERNO

L'obiettivo delle disposizioni dei regolamenti in materia di RMI è creare e proteggere condizioni di mercato eque per tutti i tipi di servizi legati alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli a motore. Ciò non si limita alla riparazione immediata dei veicoli, ma include un'ampia gamma di servizi legati alla riparazione e alla manutenzione, che esulano dalla riparazione stessa (ad esempio la fabbricazione di strumenti, la pubblicazione di dati, la vendita e la distribuzione di parti). La concorrenza per tutti questi servizi, sovente forniti da piccole e medie imprese (PMI) indipendenti, è estremamente importante per i consumatori.

I fattori chiave che determinano la scelta e i vantaggi per i consumatori, come evidenzia lo studio sulle RMI, sono i costi dei servizi di riparazione e manutenzione, la disponibilità e la scelta di meccanici locali, nonché la libertà di scegliere le parti e la qualità delle parti.

¹⁰ Il programma SERMI definisce le "RMI legate alla sicurezza" le informazioni, il software, le funzioni e i servizi necessari per la riparazione e la manutenzione delle caratteristiche inserite in un veicolo dal costruttore per prevenire il furto o la sottrazione del veicolo e consentire di rintracciarlo e recuperarlo.

¹¹ Il programma SERMI, previsto dall'articolo 13, paragrafo 9, del regolamento (CE) n. 692/2008, mira a istituire un processo su scala europea di accreditamento, approvazione e autorizzazione per accedere alle RMI legate alla sicurezza, che dovrebbe semplificare l'attuale mosaico di sistemi degli OEM.

Nel complesso questi fattori sono migliorati se si considera che i regolamenti in materia di RMI hanno reso più efficace la concorrenza nel mercato postvendita automobilistico. Ciò ha portato a sua volta a costi di riparazione e manutenzione più bassi per il consumatore e ha salvaguardato la scelta del consumatore, consentendo ai proprietari di portare i loro veicoli al punto vendita di loro scelta.

Tuttavia sono state identificate alcune questioni che occorre affrontare per poter garantire uguale accesso alle informazioni tecniche a tutti gli attori.

In generale, come evidenzia lo studio sulle RMI, i consumatori sembrano aver beneficiato della concorrenza sul mercato attraverso costi più bassi per i servizi di riparazione e manutenzione. Allo stesso tempo la tecnologia dei veicoli è migliorata.

Questa sezione riassume gli impatti sulla concorrenza e sul mercato interno per i meccanici, i distributori e i grossisti di parti, i costruttori di strumenti di diagnosi e riparazione e gli editori di informazioni tecniche.

3.1. Meccanici

La maggior parte dei meccanici è costituita da PMI. L'investimento nella formazione e negli strumenti necessari per riparare veicoli moderni sempre più complessi è notevole (considerata la rapida crescita di nuovi prodotti e la crescente personalizzazione dei veicoli da parte dei consumatori). Per i meccanici è quindi economicamente insostenibile, oltre che troppo complesso (ogni OEM dispone di un proprio sito web e sistema informatico), acquistare le RMI dei veicoli separatamente dai singoli OEM. I meccanici indipendenti accedono quindi alle RMI dei veicoli principalmente tramite altri fornitori terzi (che rientrano nella più ampia definizione di "operatori indipendenti"), tra cui:

- informazioni sulle parti di ricambio tramite i cataloghi multimarca forniti dai grossisti e distributori di parti;
- strumenti di diagnosi multimarca forniti dai costruttori di strumenti di diagnosi e riparazione;
- informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione multimarca fornite dagli editori di informazioni tecniche e
- enti terzi di formazione.

Tutti questi attori sono la fonte principale dalla quale i meccanici indipendenti ricavano le informazioni tecniche. Essi forniscono tuttavia servizi anche ai meccanici autorizzati dal momento che stanno diventando sempre più multimarca.

I meccanici titolari di PMI si trovano sovente in difficoltà per via dei costi delle informazioni tecniche, della formazione e degli strumenti necessari per la manutenzione dei veicoli moderni, come pure a causa delle strategie promozionali aggressive relative a prodotti standardizzati. L'impatto sui meccanici indipendenti tradizionali sarà probabilmente significativo, come testimonia il crescente numero di officine indipendenti che aderiscono a reti di franchising. Uno dei principali motivi che inducono ad aderire a queste reti è la possibilità di accedere alle informazioni tecniche dei costruttori di veicoli, alla formazione e al marketing.

3.2. Distributori e grossisti di parti

La principale preoccupazione dei distributori e grossisti di parti è avere accesso alle informazioni per l'identificazione inequivocabile delle parti. Si tratta di un argomento complesso, oggetto di contenzioso dal 2009 a livello sia nazionale (con reclami alle aziende automobilistiche e alle autorità di omologazione, e ricorsi dinanzi ai giudici nazionali) sia unionale (tramite contatti informali con la Commissione europea)¹². Ferme restando le questioni inerenti all'interpretazione dei regolamenti in materia di RMI, i grossisti di parti riferiscono che la mancanza di un accesso inequivocabile alle informazioni sulle parti fa sì che normalmente due o tre parti vengano identificate come pertinenti. I meccanici, quando non sono in grado di identificare una singola parte, ordinano normalmente più parti e restituiscono quelle non necessarie.

Ciò comporta un aumento dei costi complessivi (stimato al 10%-15%), dovuto alle spese aggiuntive di logistica e amministrazione, che in ultima analisi si traducono in prezzi più elevati delle parti per i consumatori. Inoltre, poiché la complessità dei veicoli aumenta, è probabile che questo problema diventerà più diffuso.

La maggior parte dei grossisti e dei distributori di parti si affida ai dati/alle informazioni di altri fornitori indipendenti piuttosto che accedere ai dati direttamente presso gli OEM. Ciò è dovuto ai tempi lunghi necessari per accedere a tali dati, al prezzo delle informazioni, alla difficoltà di identificare i contatti giusti e ai tempi lunghissimi per raggiungere accordi.

3.3. Costruttori di strumenti di diagnosi e riparazione

Pur consapevoli dei loro diritti ai sensi dei regolamenti in materia di RMI, i costruttori di strumenti continuano a preferire l'ingegneria inversa rispetto all'accesso diretto, presso gli OEM, delle informazioni tecniche di cui necessitano. Questo avviene nonostante gli svantaggi dell'ingegneria inversa, ossia i tempi, gli sforzi e i costi notevoli che essa richiede e il fatto che essa non consente di ottenere informazioni complete. I costruttori hanno dichiarato di preferire l'ingegneria inversa all'accesso diretto alle informazioni tecniche degli OEM, principalmente per i seguenti motivi:

- il prezzo dell'accesso alle informazioni;
- le clausole contrattuali;
- il formato delle informazioni fornite;
- i ritardi e i tempi lunghi.

Probabilmente questo ha ripercussioni sulla competitività degli altri meccanici indipendenti perché i costruttori di strumenti multimarca non sono in grado di immettere i loro prodotti sul mercato contemporaneamente agli strumenti di marca dei singoli OEM.

3.4. Editori di informazioni tecniche

Gli editori di dati (anche noti come rieditori indipendenti) forniscono informazioni tecniche multimarca a una serie di operatori del mercato postvendita. I loro clienti includono officine indipendenti e autorizzate, fornitori e grossisti di parti. I rieditori indipendenti consentono agli

¹² Per i dettagli, inclusi i reclami dinanzi alle autorità di omologazione e il contenzioso, vedi le sezioni 4.3.2, 4.3.3 e 4.3.4 dello studio sulle RMI, pagine 67-69.

operatori del mercato postvendita di ovviare al problema delle diverse strutture dei dati nei vari siti web degli OEM e di ottenere le informazioni a un prezzo inferiore.

L'accesso diretto ai dati degli OEM è l'unico modo in cui i rieditori di dati possono ottenere tutte le informazioni pertinenti di cui necessitano.

Le sfide principali che gli editori di informazioni tecniche devono affrontare sono le seguenti:

- il prezzo dell'accesso alle informazioni;
- l'ottenimento dei diritti di riedizione dagli OEM;
- le clausole contrattuali imposte dagli OEM che includono restrizioni non praticabili per i rieditori;
- il formato delle informazioni fornite per facilitare l'elaborazione elettronica (ad es. il formato dei dati, la visibilità degli aggiornamenti e la completezza delle informazioni, che incidono sulla rapidità e sui costi di elaborazione dei dati).

I problemi legati al trasferimento delle informazioni dagli OEM ai rieditori nella prima fase (ad es. ritardi nella conclusione dei contratti, incompletezza/inaccuratezza dei dati, ecc.) tendono a trasmettersi agli utilizzatori finali.

4. BENEFICI PER L'AMBIENTE DEL SISTEMA DI ACCESSO ALLE RMI

Come punto di partenza, lo studio sulle RMI ha identificato tre potenziali meccanismi attraverso i quali l'accesso alle RMI potrebbe produrre benefici per l'ambiente, permettendo di:

- evitare emissioni in eccesso dovute al malfunzionamento o alla scorretta manutenzione delle apparecchiature;
- eseguire gli interventi di riparazione e manutenzione sui veicoli in luoghi più vicini all'usuale ubicazione del veicolo;
- ridurre le emissioni del ciclo di vita dovute alla rigenerazione o al rinnovo di parti e componenti.

In alcuni casi l'accesso alle RMI può in effetti essere utile per identificare alcuni malfunzionamenti che possono generare emissioni aggiuntive da parte del veicolo. Questo vale in modo particolare per i codici di malfunzionamento specifici di ciascun OEM. Se gli OI hanno accesso a questi codici, le riparazioni possono avvenire più rapidamente e quindi a un costo più basso.

Lo studio sulle RMI sottolinea tuttavia che gli effetti reali dell'accesso alle RMI sulle emissioni complessive sono contenuti, visto che quasi tutti i malfunzionamenti relativi al controllo delle emissioni vengono segnalati dal sistema OBD.

Lo studio conclude infine che è difficile quantificare i miglioramenti a livello di qualità ambientale, data la scarsità di dati indipendenti e considerato che l'impatto sul mondo reale non sarà evidente prima di molti anni.

5. POSSIBILI AMBITI DEI REGOLAMENTI IN MATERIA DI RMI IN CUI È POSSIBILE APPORTARE MODIFICHE E MIGLIORAMENTI

In base all'analisi delle sezioni precedenti e alle raccomandazioni pertinenti dello studio sulle RMI, diversi elementi fondamentali dei regolamenti in materia di RMI potrebbero essere migliorati. Anche dopo l'introduzione delle norme CEN/ISO sembra esservi la necessità di ovviare ad alcune lacune, in particolare relativamente alle questioni seguenti.

5.1. Rivedere il riferimento al principio di "accesso illimitato e normalizzato in modo non discriminatorio" in relazione all'obbligo imposto ai costruttori di consentire l'accesso alle RMI del veicolo

Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento Euro 5-Euro 6, i costruttori devono consentire l'accesso alle RMI dei veicoli agli OI "attraverso siti web e un formato standardizzato, in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto al contenuto predisposto o all'accesso consentito ai concessionari/meccanici autorizzati". Questo principio di consentire l'accesso alle RMI del veicolo "senza discriminare" figura anche ai paragrafi 5 e 6 del medesimo articolo.

L'esperienza acquisita attraverso l'attuazione dei regolamenti in materia di RMI ha dimostrato che le informazioni di cui hanno bisogno gli OI non sono sempre uguali a quelle di cui hanno bisogno i concessionari autorizzati. In effetti, per fornire ai consumatori i vari servizi richiesti gli OI hanno bisogno di informazioni diverse, per natura o formato, da quelle di cui hanno bisogno i concessionari autorizzati. Occorre pertanto considerare la possibile revisione di questo principio per perfezionarlo o per trovare un parametro di riferimento più adeguato per valutare il rispetto degli obblighi dei costruttori di cui all'articolo 6 del regolamento Euro 5-Euro 6.

5.2. Chiarire quali informazioni possono essere considerate legate alla sicurezza (*security*) e quali alla protezione (*safety*)

Benché via sia la legittima necessità di limitare l'accesso alle informazioni sulla sicurezza, senza un'intesa comune sul contenuto e sui limiti di questa nozione è probabile che continueranno a esistere discrepanze.

Come illustrato nella sezione 2, l'introduzione del programma SERMI dovrebbe migliorare la situazione per quanto riguarda le procedure e le formalità amministrative. Occorrono tuttavia ulteriori discussioni tecniche tra la Commissione e le parti interessate coinvolte, al fine di stabilire una tabella di marcia per l'attuazione del programma SERMI e la sua integrazione nei regolamenti in materia di RMI. Questo significherebbe introdurre le necessarie modifiche legislative.

5.3. Migliorare la procedura di presentazione dei reclami alle autorità di omologazione

La standardizzazione delle disposizioni amministrative per i reclami presentati dagli operatori indipendenti alle autorità di omologazione per violazioni da parte degli OEM dei loro obblighi di fornire l'accesso alle RMI dei veicoli aiuterebbe a risolvere problemi di natura occasionale o non sistematica. Essa dovrebbe inoltre chiarire come le autorità di omologazione debbano gestire i reclami presentati in diversi Stati membri.

Se necessario, previa consultazione delle autorità di omologazione e delle parti interessate, si potrebbero mettere a disposizione semplici orientamenti procedurali.

5.4. Accesso alle informazioni sui dati relativi alle parti dei veicoli identificate dal VIN e tramite una procedura strutturata comune

La Commissione riconosce che si tratta di una questione molto controversa. Come illustra la sezione 3.2, la questione è attualmente oggetto di contenzioso a causa delle diverse interpretazioni, da parte degli OEM e degli operatori indipendenti, degli obblighi di cui al secondo, terzo e quarto comma del punto 2.1 dell'allegato XIV del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione.

In considerazione del loro attuale modello di business, gli OI considerano essenziale l'accesso alle informazioni sui dati relativi alle parti dei veicoli, identificate dal VIN. Tale accesso dovrebbe aiutarli a gestire la logistica e le rimanenze di magazzino, nonché a garantire che le parti corrette siano disponibili, vengano consegnate in tempo e con il minor numero possibile di resi. A tale proposito, il problema principale per gli OI è attualmente la necessità della scansione manuale dei dati.

La nuova serie di norme ISO 18541 sull'accesso alle RMI, di cui alla sezione 2, non prevede un procedimento strutturato comune per lo scambio dei dati sulle parti dei veicoli sostituibili con parti di ricambio identificate dal VIN. Un futuro procedimento strutturato comune per lo scambio di tali dati potrebbe quindi essere incluso nei regolamenti in materia di RMI in occasione della loro revisione.

Questo procedimento strutturato comune dovrebbe riflettere gli interessi e le esigenze tanto dei costruttori di veicoli quanto degli OI e dovrebbe altresì studiare soluzioni quali i formati di dati aperti. Queste prescrizioni non devono necessariamente essere tanto dettagliati quanto le attuali norme CEN/ISO (basate su casi d'uso) sull'accesso ai siti web relativi alle RMI dei veicoli.

5.5. Introduzione di deroghe o di mezzi alternativi per quanto riguarda la fornitura di RMI per i veicoli prodotti in piccolissime serie, di nicchia e per uso speciale

Secondo lo studio sulle RMI, i piccoli costruttori e i costruttori di veicoli di nicchia tendono a registrare la percentuale più bassa di utilizzo dei loro siti web da parte degli OI. Per questa ragione e vista l'esigua quota del mercato automobilistico che detengono, alcuni di questi costruttori considerano gli attuali regolamenti in materia di RMI sproporzionati rispetto alle dimensioni delle loro attività. Inoltre anche l'attuazione delle nuove norme CEN/ISO sull'accesso alle RMI dei veicoli o altri processi, come il programma SERMI, richiederanno investimenti aggiuntivi.

I piccoli costruttori o i costruttori di veicoli di nicchia non beneficiano di deroghe agli obblighi imposti ai costruttori dall'articolo 6 del regolamento Euro 5-Euro 6. Questo costituisce per le autorità di omologazione un motivo di preoccupazione. Deroghe per tali costruttori potrebbero essere prese in considerazione nelle future modifiche ai regolamenti in materia di RMI in linea con le disposizioni sull'accesso alle RMI per altre categorie di veicoli, come i veicoli agricoli e forestali o i veicoli a motore a due o tre ruote e i quadricicli.

5.6. Adeguamento al progresso tecnico

Esaminando gli effetti che il sistema di accesso alle RMI dei veicoli produce sulla concorrenza, la sezione 5.5. dello studio sulle RMI illustra brevemente le questioni emergenti, la più rilevante delle quali è la telematica.

Lo studio sulle RMI conclude che, in generale, lo spettro delle RMI dei veicoli probabilmente include almeno alcune informazioni trasferite in modalità wireless. Tuttavia le definizioni e i mezzi precisi per lo scambio dei dati dovranno essere ulteriormente chiariti e inclusi nei regolamenti in materia di RMI per garantire un accesso equo alle informazioni.

La crescente connettività dei veicoli sta trasformando il panorama dell'industria automobilistica. I dati ai quali in passato si accedeva tramite una connessione fisica nel veicolo sono ora sempre più accessibili a distanza. Questo consentirà di fornire l'accesso a informazioni in tempo reale, rendendo possibile il supporto diagnostico e la "prognosi" a distanza, nonché molti altri servizi (ad esempio, assicurazioni basate sull'uso, servizi di assistenza, servizi basati sulla localizzazione, ricarica intelligente dei veicoli elettrici, car sharing, gestione del traffico, ecc.).

I veicoli saranno inoltre in grado di collegarsi alle infrastrutture e ad altri veicoli in modo da consentire una guida cooperativa e altamente automatizzata. Ciò determinerà anche una loro maggiore complessità tecnica e richiederà un approccio armonizzato, che dovrebbe riflettersi nelle specifiche e nelle norme, come previsto dagli articoli 6 e 8 della direttiva 2010/40/UE (la direttiva ITS)¹³.

Queste sfide emergenti hanno destato preoccupazioni circa la potenziale esclusione degli OI da questo nuovo modello di business e/o circa il monitoraggio delle loro attività da parte degli OEM loro concorrenti. Il ruolo della legislazione europea sarà fondamentale per garantire che, in linea di principio, alcune condizioni essenziali siano soddisfatte, in particolare quelle identificate dalla piattaforma C-ITS¹⁴:

- consenso preventivo della persona interessata (conducente/proprietario del veicolo);
- concorrenza leale e non falsata;
- riservatezza e protezione dei dati;
- accesso a prova di manomissione e responsabilità;
- economia basata sui dati.

Queste condizioni andrebbero soddisfatte tenendo conto della necessità degli OEM di proteggere la loro potenziale proprietà intellettuale. Si tratta di una questione che interessa particolarmente i costruttori OEM, dato che le informazioni proprietarie di cui sono titolari esulano dall'ambito di applicazione della legislazione sull'accesso alle RMI dei veicoli.

La recente adozione del regolamento sull'omologazione del sistema eCall¹⁵ ha riportato l'attenzione sulla necessità di porre in essere le condizioni per una concorrenza aperta e non falsata nell'uso dei dati di bordo. All'articolo 12 del regolamento, il Parlamento europeo e il

¹³ Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1).

¹⁴ Si veda il capitolo 8 della relazione della piattaforma C-ITS sull'accesso ai dati e alle risorse di bordo: <http://ec.europa.eu/transport/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf>.

¹⁵ Regolamento (UE) n. 2015/758 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 77).

Consiglio hanno chiesto alla Commissione di valutare l'esigenza di requisiti per una piattaforma interoperabile, standardizzata, protetta e ad accesso libero.

La piattaforma C-ITS ha individuato tre soluzioni tecniche per accedere ai dati del veicolo. Esse verranno valutate nello studio sull'accesso ai dati e alle risorse di bordo, commissionato dalla Commissione al TRL (Transport Research Laboratory) e che verrà ultimato nel secondo trimestre del 2017. Le tre soluzioni sono:

- una piattaforma di applicazioni di bordo;
- un'interfaccia di bordo;
- una piattaforma server dati.

Le conclusioni tecniche e giuridiche dello studio sull'accesso ai dati e alle risorse di bordo serviranno, tra l'altro, come base per adeguare i regolamenti in materia di RMI sotto il profilo della telematica.

6. ALTRI TEMI CHE ESULANO DAL CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI OMOLOGAZIONE

Lo studio sulle RMI formula una serie di raccomandazioni per migliorare il funzionamento del sistema di accesso alle RMI. La Commissione ritiene che queste raccomandazioni non rientrino nel campo di applicazione dei regolamenti in materia di RMI. Esse riguardano clausole contrattuali o linee guida che non rientrano nel campo di applicazione della normativa sull'omologazione e sono soggette al diritto commerciale e agli accordi conclusi tra le parti, segnatamente:

- la definizione dell'entità dei diritti;
- linee guida per la conclusione di contratti tra OEM e intermediari specializzati;
- orientamenti in materia di pratiche di negoziazione dei contratti funzionali e reciprocamente accettabili, su temi quali:
 - l'esame delle clausole di annullamento e territoriali;
 - i diritti appropriati esigibili;
 - i parametri di misurazione appropriati su cui basare i diritti;
- le migliori pratiche per quanto riguarda i tempi necessari per negoziare contratti e concludere accordi;
- le clausole contrattuali per garantire una protezione e un uso adeguati dei dati.

7. CONCLUSIONI

Per essere competitivi e fornire servizi adeguati ai clienti, i meccanici indipendenti devono poter accedere alle informazioni tecniche necessarie per la riparazione dei veicoli. Queste informazioni sono sempre più importanti a causa della crescente complessità dei veicoli, del crescente numero di parti e del maggior uso dell'elettronica di bordo.

L'attuazione dei regolamenti in materia di RMI ha consentito di ottenere negli ultimi anni miglioramenti globali nell'accesso alle RMI. Persistono tuttavia alcuni ostacoli che variano in funzione dell'OEM e del tipo specifico di informazione richiesta. Questo indebolisce la concorrenza tra i meccanici autorizzati e quelli indipendenti e crea condizioni di disparità.

Sulla base delle modifiche e dei miglioramenti suggeriti nella sezione 5 della presente relazione, nonché in base ai risultati della procedura per legiferare meglio, la Commissione esaminerà i passi necessari per migliorare il funzionamento del sistema di accesso alle RMI dei veicoli.

La Commissione incoraggia inoltre sia gli OEM che gli OI a proseguire il dialogo per raggiungere un accordo sulle questioni, identificate dallo studio sulle RMI, che esulano dal campo di applicazione della normativa sull'omologazione, come illustrato nella sezione 6 della presente relazione.