

POZMĚŇOVČÍ NÁVRHY K PŘEDPISU “EURO 5” PŘÍSTUP K INFORMACÍM O VOZIDLE

PRO PEVNÉ SME V KONKURENČNÍM PROSTŘEDÍ POPRODEJNÍHO SERVISU MOTOROVÝCH VOZIDEL



**Výkladová brožurka k navrhovaným novelizacím
komise u předpisu č. 692/2008 a č. 715/2007
[Dokument komise ENTR.F1/KS D (2009)]**

Podporuje



CLEPA
European Association of
Automotive Suppliers

JEDNOZNAČNÁ IDENTIFIKACE DÍLŮ

STEJNÉ PŘÍLEŽITOSTI PRO VŠECHNY HRÁČE NA TRHU

DNEŠNÍ VOZIDLA – RŮZNÉ MODELÝ A VARIANTY

Z důvodu technického pokroku a rostoucího počtu typů a variant vozidel jsou díly a součásti používané při montáži vozidel stále složitější a hůře identifikovatelné. Různé typy vozidel vyžadují různé typy náhradních dílů a dokonce v rámci stejného modelu se tyto díly mohou lišit. Například již nestačí uvést, že se jedná o brzdovou destičku pro "Volkswagen Golf model 2007", protože různé automobily Volkswagen Golf 2007 mohou vyžadovat různé brzdové destičky. Z toho důvodu je stále problematičtější i pro nejzkušenější a školené opraváře identifikovat vhodné náhradní díly pro konkrétní automobil.

PROČ JE JEDNOZNAČNÁ IDENTIFIKACE DÍLŮ TAK DŮLEŽITÁ?

Jednoznačná identifikace dílů, systémů a součástí je velmi důležitá pro nezávislý aftermarket nejen pro správnou opravu a údržbu vozidla. Je nutná také pro zajištění dodávky správných dílů od jejich výrobce a velkoobchodního prodejce do konkrétní dílny.

Pokud dílna nemá přístup ke správným údajům o použitém vybavení v konkrétním opravovaném vozidle, mohou být dodány a použity nesprávné náhradní díly, což ohrožuje bezpečnost vozidla a splnění ekologických požadavků. Pokud bude použit díl, jehož specifikace přesně nesplňují funkční a fyzické požadavky, může být ohrožena bezpečnost a integrita vozidla a ovlivněna záruka na produkt a služby.

KDO POTŘEBUJE JEDNOZNAČNOU IDENTIFIKACI DÍLŮ?

Potřebuje ji celý řetězec poprodejního servisu motorových vozidel všech značek. Výrobci dílů musí být schopni přesně označovat své výrobky. Stejně tak musí být vydavatelé schopni vytvořit přesné nezávislé databáze pro identifikaci všech značek a katalogy dílů. Distributoři musí být schopni rychle a jasně identifikovat díly a dodávat je bez omylů v dodávkách. Autoservisy musí být schopny provádět opravy efektivně z důvodu výhody pro motoristické spotřebitele.

JAK ZAJISTIT JEDNOZNAČNOU IDENTIFIKACI DÍLŮ?

Identifikace správných náhradních dílů je založena na informacích o tom, který díl je použit v daném vozidle – originální vybavení (OE). Jediný způsob pro přesné určení toho, který konkrétní díl je použit v daném vozidle, je jasně identifikovat díl, systém nebo součást podle čísla dílu výrobce vozidla a poté jej uvést ve spojení s jedinečným identifikačním číslem vozidla (VIN) u každého vozidla.

PROČ NESTAČÍ ZÍSKAT "STEJNÉ INFORMACE" JAKO AUTORIZOVANÍ DEALERŮ?

Existují zde rozdíly, zejména ve formě. Současná identifikace dílů je přizpůsobena maloobchodní úrovni (dílny) na základě individuální opravy v místě, kde se má opravovat vozidlo se známým číslem VIN. Avšak tento režim přístupu případ od případu není vůbec vhodný pro ostatní operátory nezávislého poprodejního servisu jako jsou výrobci dílů, vydavatelé a distributoři dílů. Musí nabízet své produkty a služby v prostředí více značek a v obchodní činnosti, která předpokládá opakované používání údajů. Potřebují identifikaci dílů (tj. který díl je přidělen ke kterému VIN) v elektronicky zpracovatelné podobě a jako hromadnou databázi, popisovanou jako "prvotní data".

...vozidel jsou díly a součásti používané při montáži vozidel stále složitější a hůře identifikovatelné.



EXISTUJÍ JIŽ TATO “PRVOTNÍ DATA”?

Ano. Výrobci vozidel sestavují tyto informace pro vydávání jejich vlastních katalogů náhradních dílů. Mnoho výrobců nabízí vyhledávací nástroje založené na čísle VIN, pomocí nichž lze identifikovat vhodné díly pro dané vozidlo. Katalog dílů by mohl stěží existovat, pokud by výrobce vozidla neměl údaje o vztahu mezi číslem VIN vozidla a díly pro něj použitými. Navíc výrobci vozidel poskytují prvotní data identifikace dílů pro poskytovatele služeb, jako je společnost Lexcom, která operuje v internetovém systému pro prodej dílů OE (www.partslink24.com). Díky tomu lze tato data požadovaná víceznačkovým aftermarketem získat bez většího úsilí.

Výrobci vozidel často mění své originální díly a komponenty (a následně čísla náhradních dílů OE). Může to být z důvodu vývoje produktů a logistických nebo komerčních důvodů, jako je změna dodavatele OE. Výrobci vozidel obvykle nesdělují tyto změny nezávislému aftermarketu. Tam, kde si nezávislí operátoři nedávají pozor na tyto změny neboli „tichá zrušení“, existuje nebezpečí dodávky nebo použití nevhodných dílů nebo součástí.

BUDOU MUSET VÝROBCI VOZIDEL ZCELA ZMĚNIT STRUKTURU SVÝCH DATABÁZÍ DÍLŮ?

Ne. Prvotní data existují jako základ pro katalogy náhradních dílů výrobců vozidel. Výrobci vozidel mohou tato data zpřístupnit v jejich vlastním formátu, dokud nebudou vypracována a přijata společná pravidla. Tyto informace jako takové nemusí být prezentovány “ušité na míru”, musí však být dodány v běžném formátu elektronických dat. Nezávislí operátoři mají bohaté zkušenosti s používáním moderních technologií zpracování dat, což umožňuje bezpečné zpracování velkého množství dat. Navíc jsou podle předpisu Euro 5 výrobci vozidel oprávněni požadovat zaplacení poplatku v přiměřené výši.

PROČ SE TEDY PŘEDPOKLÁDÁ STANDARDIZACE?

Standardizovaný přístup k opravám a údržbě je jedním z klíčových prvků předpisu Euro 5. Následně je záměrem Komise spustit “společný strukturovaný proces” vedoucí k vytvoření budoucího standardu pro přenos dat identifikace dílů. Standardy usnadňují efektivní komunikaci mezi početnými účastníky v automobilovém průmyslu a zvyšují efektivitu. Jako taková je tato standardizace v souladu se zákonem Komise o drobném podnikání. Konkrétně menší a středně velcí operátoři mají problémy se zpracováním různých datových formátů, zejména tam, kde výrobci vozidel je mohou kdykoliv měnit.

Je rozumné začlenit tyto diskuze o technických a praktických detailech do procesu CEN, který byl nařízen k dosažení standardizovaného přístupu k informacím o opravách. Díky tomu se vyloučí možné časté problémy a bude možné regulérně projednat spory v rámci pracovní skupiny emisí motorových vozidel Komise.

BUDOU MUSET VÝROBCI VOZIDEL ODHALIT KONSTRUKČNÍ ÚDAJE NEBO SPECIFICKÉ KNOW-HOW?

Ne. Tato novelizace se netýká konstrukčních údajů, ale prostě přesné identifikace dílů nebo součástí, které jsou použity v konkrétním vozidle. Identifikační číslo vozidla (VIN) je prostě číslo výrobku, které umožňuje sledovatelnost “kompletního produktu” v případě konstrukčního nedostatku a následné svolávací akci, což je povinné v členských státech EU jako následek legislativy EU týkající se bezpečnosti produktů.

PROČ JE TATO NOVELIZACE NUTNÁ NYNÍ?

Aktuální novelizace je nutná k přizpůsobení metod identifikace dílů technickému pokroku a pro přechod k moderní elektronické metodě zpracování na základě vztahu mezi VIN a čísly dílů. Výrobci vozidel sami používají toto spojení VIN-OE dílů ke zlepšení efektivity jejich vlastních systémů pro objednávání dílů. Odmítnutí zajištění přístupu k těmto metodám jednoznačně identifikace dílů vede k diskriminaci nezávislých operátorů. Aktuální novelizace je nutná k vytvoření prostoru pro veškeré obchodní činnosti operující na trhu automobilových náhradních dílů.

CO JSOU TO PRVOTNÍ DATA PRO IDENTIFIKACI DÍLŮ?

č. VIN: **WVW ZZZ1KZ 9P 422726**
(Identifikační číslo vozidla)

č. VIN: **WVW ZZZ1KZ 9P 465028**
Sériové č. / Výrobní č.



Náhradní díl OE
č. 1K0 407 151 **AA**



Náhradní díl OE
č. 99999 LLL



Náhradní díl OE
č. 55255 KKK



Náhradní díl OE
č. 1K0 407 151 **BC**



Náhradní díl OE
č. 99999 LLL



Náhradní díl OE
č. 55255 KKK

Prvotní data jsou sada informací (vzájemný vztah čísel), která přiřazuje náhradní díl (identifikovaný jeho číslem dílu OE) ke konkrétnímu vozidlu (identifikovanému jeho číslem VIN)

PROČ BY MĚLA BÝT “PRVOTNÍ DATA” PROBLÉMEM PRO EVROPSKÉ ZÁKONODÁRCE?

Nezávislí operátoři aftermarketu opakovaně požadovali přístup k této moderní identifikaci dílů, ale byli neustále odmítáni výrobci vozidel. Protože bezpečnost a integrita vozidel je v sázce, když odmítají poskytnout správnou identifikaci dílů, odmítnutí výrobců vozidel dodávat prvotní data se stává záležitostí evropského zákonodávce. Dále již není záležitostí ponechání rozhodnutí na výrobcích vozidel, zda vyhovuje jejich obchodnímu modelu zajistit či nezajistit přístup k těmto datům.

Předpis Euro 5 obsahuje požadavek, že technické informace musí být k dispozici všem nezávislým operátorům na automobilovém trhu včetně výrobců dílů, vydavatelů a nezávislých distributorů dílů. Z toho důvodu Komise zavedla vysvětlení aktuální procedury postupu projednávání ve výborech.

KDO PODPORUJE TUTO NOVELIZACI KOMISE?

Organizace evropského sektoru reprezentující celý řetězec automobilového aftermarketu, zejména dodavatelé automobilových součástí (CLEPA), velkoobchody náhradních dílů (FIGIEFA), opraváři karoserií



a.



b.



c.

(AIRC), nezávislé a autorizované opravy (CECRA), výrobci vybavení garáží a zkušebního zařízení (EGEA) a také asociace spotřebitelů – motoristů (FIA). Celkově vzato tyto organizace představují více než 830 000 podniků zaměstnávajících 4,6 milionu lidí v celé Evropě a také 34 milionů spotřebitelů – motoristů sdružených do motoristických a turistických klubů.

PROČ NEJSOU DOSTATEČNÁ PRAVIDLA PŘEDPISU BLOKOVÉ VÝJIMKY?

Předpis blokované výjimky (EC) č. 1400/2002 neobsahuje žádná specifická opatření k tomuto problému a vyprší 31. května 2010.

PRO KTERÁ VOZIDLA PLATÍ TATO DATA?

Podle rozsahu platnosti předpisu Euro 5 se informace, které je nutné poskytovat, týkají pouze nově typově schválených vozidel a nikoliv zpětně celého vozového parku.

...je stále problematičtější
i pro nejzkušenější a školené opraváře
identifikovat vhodné náhradní díly pro konkrétní automobil.

AUTOMOBILOVÝ AFTERMARKET **BEZ PŘÍSTUPU K PRVOTNÍM DATŮM IDENTIFIKACE DÍLŮ**

Současný nedostatek transparentnosti v identifikaci dílů vytváří nespravedlivé narušování soutěže ve prospěch výrobců vozidel. Tato novelizace Komise by měla odstranit současnou konkurenční nevýhodu, se kterou se v dnešní době setkávají nezávislí operátoři, a to tak, že jim bude umožněna přesná identifikace potřebných náhradních dílů. Pokud se jedná o informace o dílech, opravách a údržbě, nebude výrobcům vozidel umožněno, aby zneužívali své monopolní postavení.

NÁSLEDKY NEMOŽNOSTI PŘÍSTUPU K PRVOTNÍM DATŮM PRO IDENTIFIKACI DÍLŮ:

✘ OHROŽENÍ KONKURENČNÍCH SCHOPNOSTÍ VÝROBCŮ DÍLŮ

Bez přístupu k prvotním datům pro identifikaci dílů riskují dodavatelé OE a nezávislí výrobci dílů ztrátu jejich nezávislého trhu s náhradními díly. Nebudou dále v pozici volného dodávání jejich vlastních značkových produktů nezávisle na výrobcích vozidel. Avšak tato část jejich aktivity je zejména důležitá, protože nezávislý trh s náhradními díly se ukázal jako stabilizující faktor současné krize. Konkrétně dodavatelé OE by se stali závislími na výrobcích vozidel.

✘ VYTLAČENÍ VELKOOBCHODNÍCH PRODEJCŮ DÍLŮ Z TRHU

Velkoobchodní prodejci náhradních dílů hrají klíčovou roli v dodávkách náhradních dílů pro víceznačkové a nezávislé opravy. V celé Evropské unii a zejména ve vzdálených oblastech, kde je nezbytná mobilita osob, musí jejich systémy logistiky a dodací služby zajistit dodávky dílů přesným a včasným způsobem. Bez přístupu k prvotním datům budou ohroženy dodávky konkurenčních náhradních dílů víceznačkovým opravám, čímž nevyhnutelně dojde ke ztrátě zákazníků.

✘ ODSTAVENÍ EFEKTIVNÍHO ZDROJE DODÁVEK PRO AUTOSERVISY

Bez zásobování skutečnými alternativami k dodávkám náhradních dílů budou nezávislé a autorizované opravy nuceny nakupovat jejich náhradní díly od jednoho jediného zdroje – výrobce vozidel – za monopolní ceny.

✘ ZRUŠENÍ SVOBODNÉ VOLBY ZÁKAZNÍKA

Majitelé vozidel budou též znevýhodněni kvůli výhradní dostupnosti náhradních dílů z jednoho zdroje. Jejich právo volby kde a jak si nechají svá vozidla opravit, by tímto bylo vážně ohroženo.

Automobilový aftermarket je řetězcem. Jeho členové hrají klíčovou roli v udržování dostupné mobility pro 260 milionů zákazníků – motoristů v Evropě. Zajištění jednoznačné identifikace náhradních dílů přístupem k prvotním datům pro všechny nezávislé operátory na trhu poprodejních služeb je klíčovým elementem pro zabezpečení skutečné konkurence na trhu při udržení bezpečnosti vozidel a jejich splnění požadavků z hlediska životního prostředí po celou dobu jejich provozní životnosti.



Mobilita je v centru pozornosti základních svobod garantovaných mezinárodní smlouvou ES a tedy i v centru pozornosti Evropské unie. Konkrétně silniční přeprava je nezbytná pro sociální interakci, dojíždění do zaměstnání a pro spolehlivou distribuci zboží. K zajištění těchto výhod pro ekonomiku a stejně tak pro jednotlivé občany musí být tato mobilita dostupná.

Dostupnost mobility silně závisí na schopnosti motoristů nechat si svá vozidla udržovat a opravovat za přijatelné ceny, a to po celou dobu životnosti jejich vozidel. Každý rok motoristé v EU utratí přibližně 180 miliard Euro za díly a služby (tj. včetně ceny práce) za svá osobní vozidla. Získání dobrého obchodu na náhradní díly a služby údržby a oprav může představovat veškerý rozdíl mezi dostupnou a nedostupnou mobilitou.

Efektivní konkurence na každé úrovni distribuce automobilového příslušenství je nezbytná, pokud se jedná o podporu inovací a udržení mobility na dostupné úrovni.

Evropští zákazníci musí mít svobodnou volbu při servisu, údržbě a opravách svých vozidel v dílnách podle jejich výběru. Mají vliv na úroveň cen, kde si mohou vybírat mezi různými poskytovateli služeb s autopříslušenstvím, kteří si vzájemně aktivně a slušně konkurují nabídkou vysoké kvality za přijatelné ceny.

Nezávislí **operátoři na trhu s více značkami** hrají důležitou roli při poskytování těchto konkurenčních poprodejních služeb za předpokladu, že mají otevřený a nediskriminující přístup ke školení, zkušebnímu zařízení pro více značek, k technickým informacím a k náhradním dílům.

Předpis Euro 5 již vyjasnil přístup k technickým informacím, ale právo přístupu ke správným datům pro identifikaci dílů, ověření komunikačních rozhraní vozidel (VCI) a pracovních jednotek jsou v současné době připomínkovány výrobcí vozidel.

Pro řešení této otázky a k zajištění toho, že všichni nezávislí operátoři na trhu poprodejních služeb budou moci přistupovat k přesným informacím potřebným k úspěšnému provádění oprav a údržby, předkládá Evropská komise novelizace k předpisům č. 692/2008 a č. 715/2007 v aktuální revizi postupu projednávání ve výborech.



AIRC, CECRA, EGEA, FIA, FIGIEFA a FIRM jsou členy AFCAR a podporují kampaň Právo na opravy

