*Öppet brev till den svenska regeringen*

**Full tillgång till data i fordonet – en fråga om konsumenternas
val och konkurrenskraft inom hela bilindustrin**

Den växande tekniken i dagens fordon ger både konsumenter och miljön stora fördelar. För att säkerställa konsumentens fria val av verkstad, är den avgörande faktorn att verkstäder på den fria eftermarknaden som utför reparations- och underhållstjänster fortsatt ges omedelbar tillgång till data i fordonet. Detta är också viktigt för att kunna upprätthålla nuvarande regelverk.

Eftermarknaden, som sysselsätter många människor, är en oerhört viktig del av fordonsbranschen som erbjuder fordonsägare att göra det fria valet av service och reparation av sina fordon till ett konkurrenskraftigt pris över hela Europa. Vår sektor erkänns numer på EU-nivå som en viktig komponent i hela bilindustrin. För bara två–tre år seden såg detta annorlunda ut.

Den nya EU-kommissionen, med Jean-Claude Juncker i spetsen och den nya kommissionsledamoten Elzbieta Bienkowska med ansvar för utredningen kring Dieselgate-skandalen, där industrins tidigare energiska behov var en styrande faktor och en integrerad del av befintlig lagstiftning, har på grund av dieselskandalen kommit i skymundan. Detta innebär i praktiken att viktiga detaljer kring typgodkännande av fordon nu har glömts bort i samband med omarbetning av typgodkännandeförordningen.

Nuvarande bestämmelser som reglerar branschens sektor är väl skyddade i denna nya förordning, men har inte anpassats och uppdaterats i förhållande till viktiga marknadsutvecklingar (state-of-the-art developments) inom bilindustrin sedan 2007. Trots detta är alla parter väl medvetna om att bilindustrin genomgått revolutionära förändringar och särskilt när det gäller teknisk utveckling och konsumenternas beteende.

Förändringarna medför stora konsekvenser för både konsumenterna och de företag som verkar inom bilindustrin. Mest drabbas de små och medelstora företag som utgör bredden inom branschen. För att upprätthålla och bibehålla en rättvis konkurrens och ett fritt konsumentval, har EU-lagstiftaren en avgörande roll. Förordningen måste anpassas för att garantera att små och medelstora verkstäder kan ges möjlighet att få fortsätta att arbeta på lika villkor på denna oerhört konkurrensutsatta marknad. I synergi är det lika viktigt att konsumenter ges ett fritt val att välja verkstad när dennes fordon ska in på service eller reparation.

De nödvändiga ändringarna som måste till är enkelt och tydligt formulerade i Europaparlamentets omarbetning. Ändringarna medför att en direkt och öppen tillgång ges till den data som behövs för verkstadens ska kunna göra en diagnos, reparation eller underhåll via det standardiserade fysiska anslutningsdonet (OBD-porten). Inte bara när fordonet är stationärt, exempelvis i verkstaden, utan även under körning för så kallade ”road test”-procedurer.

Ändringsförslagen från Europaparlamentet ligger nu på bordet och ska behandlas i lagstiftningsförfarandet kring översynen av typgodkännandebestämmelserna för fordon. Frågan kring fri tillgång till data via fordonets OBD-port måste tas itu med av kommissionen så som den omnämns i det ursprungliga utkastet till nytt förslag av typgodkännande. Av olika obefogade skäl har EU-kommissionen dock varit ovillig att ta tag i frågan kring OBD-portens framtid och hotar därmed direkt konsumentens fria val av verkstad på den oberoende eftermarknaden och indirekt en stor mängd arbetstillfällen som tillhandahålls av små och medelstora företag.

Sveriges Fordonsverkstäders Förening (SFVF) uppmanar därför den svenska regeringen att adressera EU-kommissionen att ta tag i de viktiga ändringarna kring OBD-porten som framlagts av Europaparlamentet. Detta är en avgörande faktor för att en hel industrisektor ska kunna fortsätta att få tillgång till relevanta data i fordon. Data som ligger till grund för självständigt entreprenörskap och innovation.

Europaparlamentets förslag på ändringar är kort och gott många verkstäders levebröd och utan dessa riskerar vår sektor att självdö. Utan att överdriva finns risken att en hel eftermarknad med små och medelstora företag i både städer som på landsbygden utrotas. Inom EU innebär detta att cirka 500 000 små och medelstora företag som är verksamma inom den oberoende fordonsindustrin riskerar att gå under. Detta skulle på Europanivå medföra stora konsekvenser för 3,5 miljoner medarbetare inom industrin och totalt 285 miljoner fordonsägare som servar och reparerar sina fordon.

**Bo Ericsson, vd SFVF**

**Ulf Stefansson, jurist SFVF**