

FIGIEFA Genel Kurulu: 2021'in değerlendirilmesi, 2022'ye hazırlık

FIGIEFA, yeni Başkanı Cor Baltus'un başkanlığında 14 Ekim'de 2021 yılının son Genel Kurulunu yaptı. Üyelerin, önümüzdeki aylarda beklenen önemli yasal dönüm noktalarıyla birlikte Sekreterliğin ele aldığı, giderek artan çok sayıda politika maddesine daha derinlemesine görüş sahibi olmaları için bir fırsattı. Avrupa kurumları ve FIGIEFA için gündemin başında özellikle dört konu yer alıyor.

İlki; araç içi verilere ve kaynaklara erişim konusudur. FIGIEFA ve ortaklarının kapsamlı çalışmasının sonucunda Avrupa Komisyonu'nun, bağımsız operatörlerin araç içi verilere erişebilmeleri için bir mevzuata sahip olmalarının gerekliliği konusunda farkındalık artışı oldu. Bazı araç üreticileri tarafından uygulanan mevcut modelin rekabetin önünde engel teşkil eden büyük kusurları görülmektedir. Bu konuda FIGIEFA Üyeleri, Otomotiv Birimi Başkanı Joanna Szychowska tarafından Avrupa Komisyonu'ndaki yansımaların durumu hakkında genel bir bilgi edinme onurunu yaşadılar. Henüz alınmış bir karar olmasa da bu yansımalar iki yaklaşım bağlamında gerçekleşmektedir: Veri Yasası'ndan yararlanan daha yatay bir yaklaşım veya tip onayı kapsamında daha sektöre özel bir otomotiv yaklaşımı.

İkinci konu ise siber güvenlik ve aftermarket pazarı üzerindeki etkisidir. UNECE tarafından araçların siber güvenliğine ilişkin özel bir "R155" mevzuatının kabul edilmesinin ardından, Avrupa Komisyonu şu anda bu önlemleri iç hukuka aktarmaya çalışıyor, böylece bu yeni çerçeve Haziran 2022'den itibaren Avrupa Birliği'ndeki yeni tip onaylı araçlara uygulanabilir. FIGIEFA ve ortakları, bağımsız aftermarket operatörlerinin çıkarlarını ve iş yapma yeteneklerini koruyan hükümler eklemek için çok çalışıyor.

Üçüncü konu, iki Grup Muafiyet Tebliğinin yenilenmesi ve değiştirilmesidir. Yeni Dikey Grup Muafiyeti Tebliği önümüzdeki yıldan itibaren geçerli olacak ve tüm birimlerin dağıtım anlaşmalarını etkileyecek. FIGIEFA, bu genel mevzuatın yenilenmiş bir Motorlu Araçlar Grup Muafiyeti Tebliği olduğuna inanmaktadır ancak sektöre özel bir mevzuatla tamamlanması gerekecektir. FIGIEFA, yedek parçaların serbest ticareti, garanti kapsamındaki araçların servis işlemleri ve teknik bilgilere erişimin herkesçe ulaşılabilirliğini sağlamak için korunması veya güncellenmesi gereken ve Avrupa Komisyonu ile temas halinde olan çok sayıda noktayı zaten belirlemiştir.

Dördüncü konu tasarım korumasıdır. Bazı ülkelerdeki son değişiklikleri takiben ve Avrupa Komisyonu'nun tasarım koruma çerçevesini revize etme isteği sayesinde sonunda, bağımsız görünür yedek parçaların üretimini, ticaretini ve montajını sağlayan Avrupa çapında bir tamir maddesi elde etme şansı olabilir.

Tüm bu konular Sekreterlik ve Üyeleri arasında daha derin bir anlayış ve koordinasyon gerektirdiğinden, FIGIEFA özel bir İş ve Strateji Çalışma Grubu oluşturmaya karar verdi. Bu, FIGIEFA'nın uluslararası ticaret gruplarının üyelerini ve altı temsilci kurumu bir araya getirecektir. Ayrıca, KOBİ'ler ilgili konulara düzenli olarak katılmaya davet edilecektir. Bu yeni çalışma grubu deneyimlerine ve stratejik bakış açılarına dayanarak, FIGIEFA'yı daha da çevik ve Üyelerinin ihtiyaçlarına duyarlı hale getirerek iş ile ilgili konularda FIGIEFA Yönetim Kuruluna ve Sekreterliğine tavsiyelerde bulunacaktır.

Odak: Verilere erişim (S.2-3)

Avrupa Komisyonu'nun araç içi verilere erişim çalışması; MVWG siber güvenlik sunumu; S-OTP: Neden, ne ve nasıl?; Veri Yasasında FIGIEFA'nın pozisyonu

Odak: Siber güvenlik (S.4)

MVWG siber güvenlik ve yedek parça kodlaması sunumu

Odak: Rekabet (S.5)

FIGIEFA'nın dağıtım anlaşmalarındaki genel pozisyonu; Kısıtlanmış parçalar ve kodlama: MVBBER'in geleceği ile ilgili artan sorunlar

Odak: Tasarım koruma (S.6)

Görünür yedek parçaların tasarım koruması: Avrupa uyumlaştırmasına doğru?; Fransa'da kaporta ile ilgili parçaların serbest bırakılması

Odak: Yol güvenliği (S.7)

Avrupa Birliği yol uygunluk çerçeve çalışması için kamu danışmanlığı; Ticari araçların yol uygunluk muayenesi değişikliği; AB Ürün Güvenliği Ödülü;

Avrupa Parlamentosu yol güvenliği konusunda bir uyarı çağrısında bulundu

Odak: Çevre (S.8)

Hurda araç yönetmeliği revizyonu; Kirleten Öder İlkesinin güçlendirilmesi yönünde; 2022:Avrupa çevre yönetmeliği için yoğun bir sene

FIGIEFA haberleri (S.9)

FIGIEFA sizin için çalışıyor; Seçili bültenler

Odak: Verilere erişim

Avrupa Komisyonu'nun araç içi verilere erişim çalıştayı

Önümüzdeki yıl 'Araç içi verilere erişim' konulu bir yasa teklifinin yayınlanması sürecinde Avrupa Komisyonu, 17 Ekim'de FIGIEFA ve diğer Avrupa ticaret birliklerini de davet ettiği üst düzey bir çalıştay düzenledi.

Avrupa Komisyonu bu vesileyle araç içi verilere erişim konusunda gelecekteki mevzuatı hazırlamak için yürütülen TRL çalışmasının ana sonuçlarını sundu. Ayrıca, "Veri konusunda Avrupa Stratejisi" Yönetmeliğine ek olarak Veri Yönetimi Mevzuatı ve Veri Yasası ve araç içi oluşturulan verilere erişim konusunda inisiyatif sahibi olanların öngörülen etkileşimi dahil üstlendiği çeşitli faaliyetler hakkında kısa bir rapor da verdi.

Bu kurumsal bakış açısının yanı sıra paydaşlar, araç verilerine ve kaynaklarına erişimle ilgili olarak mevcut durumu tartışmaya ve ayrıca gelecekteki mevzuat teklifinin yeni mevzuatta yer alması gereken temel ilke ve unsurlarına ilişkin görüşlerini daha somut bir şekilde sunmaya davet edildi.

FIGIEFA, AB'de Araba Onarım Özgürlüğü İttifakı (AFCAR) ile birlikte verilere erişim konusundaki tartışmaların mevcut durumu ve son gelişmeler hakkında bir sunum yaptı. Araç üreticilerinin 'Genişletilmiş Araç' teklifinin önemli ölçüde gelişmediğinin ve bağımsız operatörlerin olanaklarını sınırladığının altını çizdi. Aynı zamanda, OBd portu üzerindeki artan kısıtlamalar, erişim haklarını zorunlu kılan özel bir mevzuata sahip olmayı her zamankinden daha acil hale getiriyor ve bu yöndeki eğilimi güçlendiriyor. FIGIEFA ayrıca sektörümüzün ihtiyaç duyduğu temel teknik gereksinimleri ve Güvenli Araç İçi Telematik Platformunun bunları nasıl ele aldığını anlattı. Leaseurope, Insurance Europe, ayrıca CLEPA (parça tedarikçileri) ve ETRMA (lastik tedarikçileri) de FIGIEFA ve AFCAR'ın değerlendirmesini ve duruşunu teyit eden benzer sunumlar yaptılar.

FIGIEFA, AFCAR, CLEPA, ETRMA ve Insurance Europe'u bir araya getiren büyük bir koalisyonun parçası olarak, aftermarket ve mobilite hizmet sağlayıcılarının yasal bir yaklaşımı için temel ilkelerini de sundu. Tüm bu paydaşlar, otomotiv sektörünün özellikleri dikkate alındığında sektöre özel bir mevzuatın mutlaka gerekli olduğunun ve AB Veri Yasası'nın sektörel sorunlarımızı çözemeyecek kadar genel olduğunun altını çizdi. Gelecekteki mevzuat özellikle:


- Dijital hizmetlerde tüm piyasa katılımcıları için eşit şartlarla etkin rekabeti sağlamalı;
- Tüketicileri güçlendirmeli ve seçim özgürlüğü sağlamalı;
- Veriye dayalı inovasyonu etkinleştirmeli ve dijital ekosistemlerin gelişimini teşvik etmeli;
- Aracın teknik olarak sürdürdüğü tüm verilere ve kaynaklara erişim sağlamalı;
- Şu anda araç üreticileri tarafından onaylanan ağ geçidi denetleyicilerinin rolünü düzenlemeli;
- Müşteriler ve kendi seçtikleri hizmet sağlayıcılar arasında doğrudan bir sözleşme ilişkisine izin vermeli;
- Araca uzaktan erişim arayan bağımsız operatörler için uyumlu bir sertifika programı sağlamalı.

Bu çalıştayı önümüzdeki hafta ve aylarda diğer üst düzey toplantılar takip edecektir. Bu toplantılar, 2021'in ilk çeyreği için beklenen yasama önerisiyle Avrupa Komisyonu'nu besleyecek.


FIGIEFA ve AFCAR tarafından hazırlanan iki sunuma erişim

"ARAÇ İÇİ VERİYE ERİŞİM" YÖNETMELİĞİ İÇİN SEKTÖR HEDEFLERİ


Dijital hizmetler için etkin pazar imkanı sağlayarken aynı zamanda güvenlik ve emniyeti garantiye alan sektöre özel yönetmelik




Dijital hizmetlerde pazarın tüm oyuncularını için eşit şartlar sağlayan etkin rekabet ortamını garantiler (*)



Tüketicileri güçlendirir ve seçim özgürlüğü verir



Veri odaklı inovasyona olanak tanır ve dijital ekosistemlerin gelişmesini teşvik eder



Araç güvenliğini garantiye alır ve çevreye etkisini geliştirir

* Aftermarket parçaları ve ilgili hizmetler pazarı 225 milyar Euro ve gelişen mobilite hizmetler pazarı (tahmini 35 milyar Euro)

TEMEL İLKELER

'Araç İçi Verilere ve Kaynaklara Erişim' yönetmeliği için yönlendirici ilkeler:



Araç Üreticilerinin Geçit Denetçisi Rolünü Düzenler
Araç üreticileri platform sağlayıcılar olarak tüm yazılım arayüzlerini, veri noktalarını ve platform üzerindeki kaynaklara ve ayrıca HMI ve araç içi gerçek zamanlı erişime tam ve etkin erişim vermeller



Tüketici Haklarını Korur
Hizmet sağlayıcı seçme özgürlüğü, güncel Ürün Sorumluluğu Direktif Hükümlerine uygun olarak sorumluluk yönetimi çerçevesinden çıkma ve sorumluluk yüklenme hakkı



Direkt Müşteri İlişkisi
Araç üreticilerinin aracılığı olmaksızın bağımsız hizmet sağlayıcılar ve onların müşterileri arasında direkt sözleşme ilişkisi



Görevlerin Ayrılığı
Erişim haklarının bağımsız denetimi ile çıkar çatışmasını önler



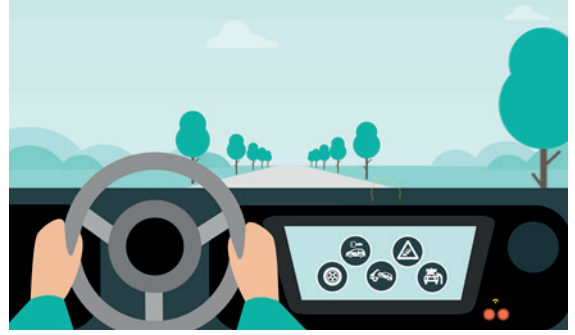
Bağımsız hizmet sağlayıcıların bağımsız şekilde yetkilendirilmesi
Görevlerin ayrılığı ilkesini destekleyerek uzaktan erişim sağlamak isteyen bağımsız operatörler için uyumlaştırılmış sertifikasyon tasarısı

Odak: Verilere erişim

S-OTP: neden, ne ve nasıl?

FIGIEFA 13 Eylül'de diğer yedi Avrupa sektör birliğiyle birlikte, bu yılın başlarında yayınlanan ayrıntılı teknik belgeye dayalı olarak Güvenli Araç İçi Telematik Platformunu sunan bir dizi video yayınladı. Bu videolar, dijitalleşmenin yol hareketliliğini nasıl dönüştürdüğünü, S-OTP'nin neden bu trendden kaynaklanan zorluklar için mükemmel bir çözüm olduğunu ve tüketiciler, ekonomi ve genel olarak toplum için ne gibi faydaları olduğunu açıkça gösteriyor.

Videolar, Avrupa Komisyonu'nun 17 Eylül'deki 'Araç İçi Verilere Erişim' konulu Çalıştayından önce tartışmayı alevlendirmek için yayınlanmıştı. Bu videoların arkasındaki koalisyon da, Avrupa Komisyonu'nu 2022'nin ilk çeyreğine kadar "Araç İçi Verilere Erişim" konusunda iddialı ve kapsamlı bir yasa teklifi yayınlamaya teşvik etmek için ve dijital otomotiv hizmetleri konusunda gerçek tüketici tercihini, yeniliği ve etkin rekabeti korumak için bir basın açıklaması yayınladı.



[Youtube kanalımızdaki videoları izleyin](#)



[İlgili basın açıklamasını okuyun](#)



[Ayrıntılı teknik çalışmayı okuyun](#)

FIGIEFA'nın Veri Yasasındaki pozisyonu

FIGIEFA 1 Eylül'de Avrupa Komisyonu'nun halkla istişaresine Veri Yasası hakkındaki katkısını sundu. Bu düzenleyici öneri (yatay girişim olarak), sorumlu veri kullanımının yasal yükümlülüklerini açıklığa kavuşturarak ve veri paylaşımının önündeki engelleri kaldırarak, işletmeler arasında olduğu kadar hükümetler ve şirketler arasında da veri paylaşımını teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Girişim ayrıca, makine tarafından oluşturulan veri ve Nesnelerin İnterneti (IoT) konusunda veri tabanlarının yasal korumasını da gözden geçiriyor.

Bu Yönetmeliğin verilere erişimle ilgili Avrupa kuralları üzerinde önemli bir etkisi olacaktır. Yatay bir mevzuattır, yani bu tüm sektörler ve pazarlar için geçerli olacağı anlamına gelir. Bu alandaki diğer mevzuat, FIGIEFA'nın halihazırda katkı sağladığı Dijital Hizmetler Yasası, Veri Yönetimi Yasası ve Dijital Piyasalar Yasasını içerecektir. Veri Yasası mevzuatı, genel geçer temel ilkeler ve kurallar bütünü oluşturacağından, otomotiv alanında önemli bir etkiye sahip olabilir. Otomotiv Tip Onayı mevzuatını tanımlayan Avrupa Komisyonu İç Pazar, Sanayi, Girişimcilik ve KOBİ'ler Genel Müdürlüğü (DG GROW), otomotiv bağlamında verilere erişim konusunda düzenleyici girişime de öncülük ediyor. Otomotiv sektörüne özel yönetmeliğinin bu Veri Yasasının hükümlerine uyumlu ve tutarlı olmasını sağlaması gerekir. Bu nedenle, FIGIEFA'nın katılımı ve bu yatay mevzuatın bağımsız parça dağıtıcılarının ihtiyaçlarını karşılamaya yetmediğinin altını çizmesi gerekiyordu.

Sonuç olarak, FIGIEFA sunumunda şunu vurgulamış oldu: Veri Yasası, işletmeler arası (B2B) veri paylaşımını kolaylaştıran önemli bir adım olsa bile, otomotiv sektörünün ve özellikle otomotiv aftermarketinin özelliklerini tam olarak ele almamaktadır. Dijital otomotiv aftermarketin etkin rekabetini ve yeniliğin önündeki yapısal engellerini ele almak için belirli bir dizi yasal ve teknik gereksinime gerçekten ihtiyaç vardır. FIGIEFA bu sebeple sektöre özel belirli Avrupa kurallarının, Genel Veri Yasasının üzerinde yer alması gerektiğini savundu. FIGIEFA, araç üreticilerinin hem veri sahipleri hem de ağ geçidi denetçileri olmalarından ve otomotiv aftermarketinin etkin rekabetini önleme potansiyelinden kaynaklanan sorunlar konusunda Avrupa Komisyonunu uyardı. Ayrıca, yasa koyucunun veri taşınabilirliği ilkelerine güvenmemesi gerektiğini çünkü kapalı telematik sistemlerinde araç içi teknik veriler için gerçek bir etkisi olmadığını ve bu nedenle, tüketicileri korumak ve istedikleri hizmet sağlayıcısını seçmelerine izin vermek için belirli yasal gerekliliklere ihtiyaç duyulduğu konusunda da uyardı.

Son olarak FIGIEFA, üçüncü şahısların araç içi verilere erişimini potansiyel olarak sınırlamak için Veritabanı Direktifi veya Ticari Sırlar Direktifi'ni kullanan araç üreticilerinin risklerini ele aldı ve buna göre teknik açıklamalar ve yasal önerilerde bulundu.



Odak: Siber Güvenlik

MVWG siber güvenlik ve yedek parça kodlama sunumu

FIGIEFA ve AFCAR faaliyetlerinin ardından Avrupa Komisyonu, 7 Ekim'de Motorlu Araçlar Çalışma Grubu'nun (AB Üye Devletlerini ve sektör paydaşlarını bir araya getiren Avrupa Komisyonu uzmanlar grubu) gündemine 'Siber Güvenlik ve Otomotiv Aftermarket Etkisi' konusunu dahil etti. Bu vesileyle FIGIEFA, AFCAR'da bir araya gelen sektör dernekleri ile birlikte konuyla ilgili bir sunum yaptı.

FIGIEFA uygulayıcıların, yedek parça kurulum süreci için gerekli olan ek bir adım olarak, bazı araç üreticileri tarafından aktivasyon/QR kodlarının kullanımına ilişkin örnekleri raporlamaya başladıkları konusunda Avrupa Komisyonu'nu uyardı. Bu tür aktivasyon kodlarına, parça takibi ve dahili tedarik zinciri yönetimi ile ilgili konularda ihtiyaç duyulmaktadır ancak buna paralel olarak, güvenlikle ilgili konularda da bahsi geçtiğini görüyoruz.

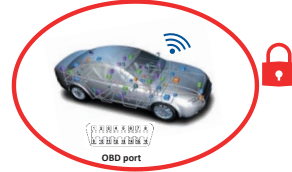
Bu tür önlemlerin sonuçları, bu şekilde kodlanmış yedek parçaların ancak ilgili aktivasyon kodları sağlanmadığında araç üreticileri tarafından pazarlanabilmesidir. Aracın genel elektrik ve elektronik mimarisi, orijinal ekipman parça tedarikçisinden veya bağımsız parça üreticisinden gelen yedek parçaları tanımayacağı için araç tarafından reddedilebilir.

Sorun, Avrupa Birliği'nde UNECE Siber Güvenlik Yönetmeliği R155'in uygulanmasıyla daha da büyüyecektir. R155, araç üreticilerinin kendi şirketleri için bir siber güvenlik yönetim sistemi kurmasını ve araçlarında tescilli bir şekilde yapılabilecek güvenlik kontrolleri ve önlemleri uygulamasını gerektirir.

FIGIEFA ve AFCAR, yedek parça üreticilerinin, orijinal ekipman tedarikçilerinin ve benzer şekilde bağımsızların tüm ürünleri, aracın genel mimarisinin gerektirdiği teknik özelliklere uygun olarak pazarlamasının devam etmesi ve bağımsız ve yetkili atölyelerin hala rekabetçi çeşitlilikte parçalar kurabilmesi gerektiğini savunuyor. FIGIEFA ve AFCAR, adil rekabeti engelleyen bu eğilim hakkında Avrupa Komisyonunu ve Üye Devletleri uyarmıştır ve tüm aftermarket operatörlerinin iş yapma hakkını koruyan özel hükümlerin Avrupa mevzuatına entegrasyonunu desteklemektedir.

UNECE R155 ve ISO 21434'ün Etkisi: Paradigma değişikliği

Mevcut AB mevzuat çerçevesi çalışması kobilerin UNECE R 155'in devreye girmesiyle zorlu sürece giren işlerini yapmalarını destekliyor ve mülkiyet uygulamaya imkan sağlıyor



Araç, araç üreticilerinin özel siber güvenlik tedbirleri ile koruma altına alınabilir

Araç üreticileri özel siber güvenlik uygulamalarına giderek keyfi olarak kendi göstergelerini belirleyebilirler

Bağımsız operatörlerin meşru araç iletişimleri OEM'ler tarafından olası siber saldırı olarak değerlendirilebilir

Sonuç: OEM'ler aftermarket oyuncularının direkt iş rakipleri olarak artık kendi özel normlarını belirleyebilirler ve aftermarket operatörlerini yüksek ihtimalle iş yapamaz hale getirebilirler

Siber güvenliğin değişim parçalarına etkisi

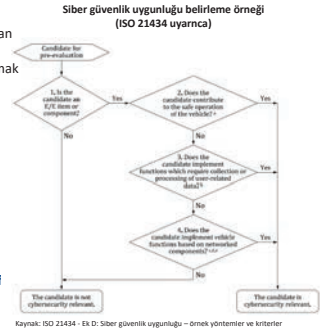
- Bir aracın Elektrik/Elektronik (E/E) mimarisini oluşturan elektronik parçalar, sensörler ve aktüatörler, değişim parçaları ve ilişkili hizmetler/uygulamalar da dahil olmak üzere siber güvenlik uygunluğu için şart koşabilir.

Potansiyel Örnekler:

- Farlar
- Aküler ve akü yönetim sistemleri
- Fren ve direksiyon sistemi
- TPMS, vb.

- Her araç üreticisine özel karar.

Araç üreticilerinin siber güvenlik tedbirleri uyguladığı parçaların hangileri olduğunu bilebilmek için siber güvenlikle ilişkili parçaların yer aldığı şeffaf bir liste olmalı



Servis parçaları kodlar olmadan takamazlar





FIGIEFA'nın dağıtım anlaşmalarındaki genel pozisyonu

Avrupa Komisyonu, Motorlu Araçlar Grup Muafiyeti Tebliği'nin (MVBER) devam eden değerlendirme ve incelemesinin yanı sıra, otomotiv aftermarketta rekabeti sağlayan sektöre özel mevzuatla birlikte dikey anlaşmalar ve dikey kılavuzlara ilişkin daha genel bir Tebliğin (Dikey Grup Muafiyeti Yönetmeliği, VBER olarak da bilinir) geleceği üzerinde çalışmaktadır.

VBER, rekabeti tehlikeye atacağı için dağıtım sözleşmelerinde kaçınılması gereken belirli sayıda katı kısıtlamalar, yani maddeler sağlar. Bu mevcut tebliğ Mayıs 2022'de sona erecek ve Avrupa Komisyonu gelecekte benzer bir çerçeveyi korumak için yeni bir mevzuat taslağı hazırlamış ve bu taslak hakkında paydaşlardan geri bildirim almak için bir kamuoyu istişaresine başlamıştır.

Arka plandaki bu konuya karşı FIGIEFA, 15 Eylül'de bu taslağı memnuniyetle karşılayarak Avrupa Komisyonu'nun halkla istişaresine katkısını sundu. Gerçekten de dağıtım anlaşmaları için ayarlanmış güvenli bir liman ve ayrıntılı yönergeler, tüm piyasa oyuncularının çıkarına olacaktır. Özellikle toptancılar çıkarlarını koruyan bir dizi hükümlere dahil edilmiştir.

Bununla birlikte, VBER taslağının motorlu araç yedek parça dağıtımının veya genel olarak otomotiv aftermarketinin belirli özelliklerini yansıtmadığını da savundu. Bu nedenle gelecekteki VBER'in bu tip karakteristik özelliklerin üstesinden gelecek bir araçla yani 2023'te sona erecek MVBER'in varisi ile tamamlanması gerekir. MVBER de gözden geçirilmektedir ve FIGIEFA, bu sektöre özel araçla ilgili kamu istişarelerine bu yılın başlarında ayrıntılı bir girdi ile katkı sağlamıştır.

Özellikle FIGIEFA, mevcut sektöre özel rekabet mevzuatının ve yönergelerinin sürdürülmesini ve günümüze uyarlanmasını şu şekilde savunmaktadır: Gelecekteki mevzuat özellikle:

- MVBER'den farklı olarak VBER, belirli bir bakım veya onarım işi için gerekli tüm yedek parçaların bağımsız bir tamirciye sunulmasını destekleyen temel bir kısıtlama içermez.
- VBER, doğrudan parça tedarikçilerinden gelen parçaların kullanılabilirliğini yeterince korumaz. MVBER'in yapısı, hem bağımsız hem de yetkili aftermarket operatörlere yapılan satışları kapsadığından yedek parça pazarlarındaki rekabeti korumak için hala daha iyi tasarlanmıştır. Aynı zamanda garaj ekipmanlarını da kapsar.
- VBER, bir parça tedarikçisinin kendi logosunu uygulama inisiyatifi konusunda sessizdir. Buna karşılık MVBER, araç üreticisinin, parça tedarikçilerinin tedarik edilen ürünlere ticari markalarını veya logolarını görünür bir şekilde yerleştirme inisiyatifini kısıtlamasını engeller.

Avrupa Komisyonu son olarak yapılan çeşitli girdileri derleyip incelemektedir ve bu incelemenin sonunda da metnini buna göre şekillendirecektir. Revize edilecek mevzuat önümüzdeki aylarda, en geç 2022 Mayıs ayının sonuna kadar kabul edilmelidir.



[Kendi dilinizdeki mevzuat taslağına erişin](#)

Kısıtlanmış parçalar ve kodlama: MVBER'in geleceği ile ilgili artan sorunlar

Geçtiğimiz haftalarda, FIGIEFA Motorlu Araçlar Grup Muafiyeti Tebliği (MVBER) ile ilgilene Çalışma Grubu, artan kısıtlanmış parça sayısı ve yedek parçalar için OEM'e özel aktivasyon kodlarının yeni kullanımının neden olduğu pazarın kapanmasına ilişkin ek kanıtlar toplamak için çalıştı.

Gerçekten de Üyelerden gelen uyarılara göre, giderek daha fazla parça rekabet alanından çıkarılmakta ve bağımlı hale getirilmekte, dolayısıyla artık birbirine bağımlı parça distribütörlerine sunulmamaktadır. Buna paralel olarak, bir dizi araç üreticisi yedek parçaların araca takılmasını tescilli aktivasyon kodlarının kullanımına bağlı hale getirmek için önlemler uygulamaya başladı. Bu üreticiler, özellikle kendi dağıtımını yaptıkları bir yedek parçaya QR kodu koyabilirler.

Bu iki eğilimin, bağımsız distribütörlerin müşterilerine önerebilecekleri parça portföyü üzerinde doğrudan ve olumsuz bir etkisi vardır ve daha fazla siparişin araç üreticilerine ve ağlarına yönlendirilmesine neden olur.

Çalışma Grubu Üyeleri tarafından gerçekleştirilen tatbikat, Sekreterliğin mevcut Motorlu Taşıt Grup Muafiyeti Tebliğini güncelleme ve yükseltme önerilerini, özellikle bu sonbaharda daha sonra yapılması beklenen bir sonraki halkla istişare için somut destekleyici kanıtlarla desteklemesini sağlayacaktır.

Odak: Tasarım koruması

Görünür yedek parçaların tasarım koruması: Avrupa uyumlaştırmasına doğru?

16 Temmuz'da FIGIEFA Avrupa Komisyonu'nun Avrupa Birliği'nin endüstriyel tasarım kurallarının gözden geçirilmesine ilişkin kamu istişaresine katıldı. Bu incelemenin nedeni, yasal çerçeveyi modernize etmek ve dijital çağa uyumlu hale getirerek mevcut çerçevenin eksikliklerini gidermektir.

Görünür otomotiv yedek parçalarının (cam, aydınlatma, gövde parçaları, dikiz aynaları) tasarım korumasına ilişkin Avrupa çapında uyumlu bir rejimin henüz bulunmaması yasal bir belirsizlik yaratır ve parça dağıtım şirketlerinin ve tüm bağımsız otomotiv aftermarketin rekabet gücünü engeller. Son zamanlarda bazı ülkelerde (özellikle Fransa ve Almanya) ilerleme kaydedilmiştir, ancak yine de "1. günden itibaren onarım özgürlüğü" ile Avrupa çapında bir Onarım Maddesine hala ihtiyaç vardır. Bu nedenle FIGIEFA, ECAR ile birlikte bu sorun üzerinde çalışan Avrupa koalisyonunun Avrupa düzenleyici çerçevesine bu Onarım Maddesini dahil etmesi gerektiğini savundu.

Böyle bir madde, üreticilere yeni araçlarının tasarımı üzerinde haklı olarak tam koruma sağlar ve hiçbir şekilde araç üreticilerini, bağlı veya bağımsız garajlar ve kaportacılar aracılığıyla onarım pazarında serbest ve adil rekabetten alıkoymaz. Ancak bu koruma, aftermarketteki ilgili görünür yedek parçaları kapsamaz. Böylece tüketicilere araçlarını diledikleri gibi ve istedikleri yedek parça ile tamir etme özgürlüğü tanımaktadır. Rekabetçi kaporta parçalarına sahip herhangi bir aracı üretme, ticarileştirme ve servise alma hakkını sağlar ve böylelikle zararlı yedek parça tekelleri yaratmanın önüne geçer.

Fransa'da kaporta ile ilgili parçaların serbest bırakılması

13 Ağustos'ta Fransız Anayasa Mahkemesi, otomotiv görünür yedek parçalarının serbestleştirilmesini onayladı.

Anayasa Mahkemesi'nin bu kararı, FIGIEFA'nın Fransız Üyesi FEDA'nın, üreticilerin görünür parça pazarındaki tekeline son vererek bağımsız dağıtımın ve tüketicilerin çıkarlarını savunmak için uzun yıllardır Hükümete ve Parlamento'ya yönelik yürüttüğü savunuculuk kampanyasının bir sonucudur.

Birkaç gelgitten sonra kararlaştırılan hüküm, nihayet bu yılın başlarında bir Senato değişikliği ile İklim ve Dayanıklılık Yasası'na dahil edildi. Bu değişiklik FEDA'nın uzun zamandır talep ettiği gibi tasarım ve telif hakkı yasasında çifte değişiklik yapıyor. Bu madde Anayasa Konseyi'nin daha yeni onayladığı bir maddedir.

Sonuç olarak, yeni tip onaylı araçlar için, yasanın resmi olarak 24 Ağustos'ta yayımlanmasından bu yana cam parçalar tamamen serbestleştirildi. Diğer görünür parçalara (aynalar, optikler, kaporta) ilişkin olarak, orijinal ekipman üreticileri tarafından üretilenler de 1 Ocak 2023'ten itibaren serbest hale getirilecektir. Diğer ekipman üreticileri ise, parça tasarımının tescil tarihinden itibaren 10 yıllık bir sürenin ardından bu parçaları üretebilecek ve pazarlayabileceklerdir. Günümüzde bu süre 25 yıldır, bu da parça üreticileri için neredeyse tam bir tekel anlamına gelmektedir.

Fransa'nın Avrupa düzeyinde bu tür önlemlere uzun süredir karşı çıkması nedeniyle Fransız mevzuatındaki bu değişiklik, Avrupa'daki bağımsız otomotiv aftermarket için ileriye doğru atılmış önemli bir adımdır. Avrupa çapında uygulanabilecek gelecekteki bir Avrupa uyumunun yolunu açacağını ve mümkün olan en kısa sürede çok sayıda Üye Devletteki mevcut örneği takip ederek tüm yedek parça pazarının tamamen serbestleştirileceğini umuyoruz.

[Konuyla ilgili daha fazla bilgi için tıklayın](#)

[Fransa mevzuatına erişin](#)



Odak: Yol güvenliği

Avrupa Birliği yol uygunluk çerçeve çalışması için kamu danışmanlığı

Avrupa Komisyonu 4 Ekim’de Avrupa yol uygunluk yasal çerçevesinin gözden geçirilmesi için yol haritasına ilişkin bir kamuoyu istişaresine başladı. Bu revizyonla Avrupa Komisyonu, araçların denetlenme şeklini uyarlamayı hedeflemektedir. Bunu yaparken özellikle Avrupa araçlarını giderek daha karmaşık hale getiren teknolojik ve düzenleyici gelişmeleri dikkate almalıdır. Bu nedenle araçların kullanım ömürleri boyunca güvenliğini ve çevresel performansını sağlamak için güncellenmiş yol uygunluk denetimleri gerekmektedir.

Bu yol haritası 1 Kasım 2021’e kadar dört hafta boyunca geri bildirim için açıktır. Girişimin daha da geliştirilmesi ve detaylandırılması için tüm geri bildirimler dikkate alınacaktır. Avrupa Komisyonu alınan girdileri, girdilerin nasıl dikkate alınacağını ve varsa bazı önerilerin neden dikkate alınmayacağını raporunda bir özetle açıklayacaktır.

AB Ürün Güvenliği Ödülü

Avrupa Komisyonu 28 Eylül’de tüketicileri piyasada yalnızca güvenli ürünleri bulma hakları konusunda daha bilinçli hale getirmeyi amaçlayan 2021 Avrupa Birliği Ürün Güvenliği Ödülü’nün kazananlarını açıkladı. Ödül iki konuya odaklanıyor: Hassas tüketici gruplarının korunması ve tüketici güvenliğini artırmak için küçük, orta (KOBİ’ler) ve büyük ölçekli şirketlere verilecek ayrı ödüllerle yeni teknolojilerin kullanılmasının teşviki.

Motorlu araçların güvenliğine katkılarından dolayı en az üç şirket ödüle layık görüldü ve konunun Avrupa kurumları için önemi ayrı ayrı belirtildi:

- BESAFE (Norveç), akıllı ve basit bir kemer sıkma sistemi ile çocuk oto koltuklarını daha da güvenli bir hale getirmesi;
- MAXI COSI – DOREL JUVENILE (Hollanda), bir bebek oto koltuğunun güvenliğini bir taşıyıcının rahatlığıyla birleştirmesi;
- ve TO.TEM (İtalya), eScooter’lara çarpışma uyarısı teknolojisini entegre ederek güvenli ve yeşil hareketliliği teşvik etmesi.



[Kamu danışmanlığına erişin](#)



[Ödüle ilgili daha fazla bilgi için tıklayın](#)

Ticari araçların yol uygunluk muayenesi değişikliği

Avrupa Komisyonu 27 Eylül’de, Avrupa Birliği sınırlarında dolaşan ticari araçların yol uygunluğunun yol kenarı denetimine ilişkin 2014/47/EU sayılı direktifin değiştirilmesi hususunda iki adet kanun hükmünde kararname yayınladı. Bu iki metin, ağırlıklı olarak otobüsler (M2, M3), kamyonlar (N2, N3), römorklar (O3, O4) ve traktörler (T5) olmak üzere bu mevzuata tabi araçların listesini güncellemeyi amaçlamaktadır. Ayrıca, kontrol edilecek öğeler listesinde eCall sistemini de içerir.

Avrupa Parlamentosu yol güvenliği konusunda bir uyarı çağrısında bulundu

Avrupa Parlamentosu Üyeleri (MEP’ler) 6 Ekim tarihinde, karayolu güvenliği konusunda bağlayıcı olmayan bir kararı büyük çoğunlukla kabul ettiler. Ölüm oranlarını azaltma konusundaki ilerlemenin son yıllarda durduğunu ve AB’nin 2010 ve 2020 yılları arasında karayolu ölümlerinin sayısını yarıya indirme hedefini (karayolu ölümlerinin sayısı %36 düştü) kaçırdığını belirtiyor.

Bu nedenle MEP’ler, 2050’ye kadar AB yollarında sıfır ölüme ulaşmanın yöntemi olarak, sağlam yol güvenliği önlemleri alınması çağrısında bulundu. Bu tür önlemler, diğerlerinden farklı olarak şunları içerir:

- Yerleşim alanları ile yaya ve bisikletlilerin yoğun olduğu bölgelerde saatte 30 km hız sınırı;
- Alkollü araç kullanımına sıfır tolerans;
- Sürüş sırasında dikkat dağıtıcı unsurları sınırlamak için sürücülerin mobil ve elektronik cihazlarına “güvenli sürüş modu” dahil etmek;
- En yüksek güvenlik standartlarına sahip araçların satın alınması ve kullanılması için vergi teşvikleri ve çekici motor sigortası planları;
- Altyapılara daha fazla yatırım.



[Orijinal direktife kendi dilinizde erişin](#)



[İlk değişiklik kararına kendi dilinizde erişin](#)



[İkinci değişiklik kararına kendi dilinizde erişin](#)



[Tam karar metnini okuyun](#)



@FIGIEFA



www.figiefa.eu

7

Odak: Çevre

Hurda araç yönetmeliği revizyonu

Avrupa Komisyonu 20 Temmuz'da, hurda araçlara (ELV'ler) ilişkin Yönerge hakkında bir kamuoyu istişaresi başlattı.

Bu Yönerge, hurda araçlardan ve bunların bileşenlerinden kaynaklanan atıkların önlenmesini ve sınırlandırılmasını ve araçların yaşam döngüsünde yer alan tüm ekonomik operatörlerin çevresel performansının iyileştirilmesini amaçlar. Bu, hurda araçlar ve bileşenleri için net hedefler belirler. Ayrıca, yeterli alternatif olmadığından tanımlanmış muafiyetler dışında yeni araçlar (özellikle kurşun, cıva, kadmiyum ve altı değerlikli krom) üretilirken tehlikeli maddelerin de kullanımını yasaklar. Muafiyetler Direktifin bir ekinde listelenmiştir.

Avrupa Komisyonu yürürlüğe girdiğinden bu yana bu mevzuatta birçok değişiklik yaptı. Avrupa Birliği ayrıca, yeniden kullanılabilirlik, geri dönüştürülebilirlik ve geri kazanılabilirlik ile ilgili olarak motorlu taşıtların tip onayına ilişkin Direktif gibi birkaç ilgili kural da getirmiştir.

Avrupa Komisyonu bu nedenle mevcut yönergeyi gözden geçirmeye karar verdi. Bu yılın başlarında da, bu yönergenin bir değerlendirmesini tamamlamış ve çeşitli eksikleri tespit etmiştir. Değerlendirmeyi takiben, Avrupa Komisyonu şu anda Hurda Yönergesinin olası bir revizyonunu desteklemek için bir etki değerlendirmesi üzerinde çalışmaktadır.

26 Ekim'e kadar ekonomik operatörlere, STK'lara, kamu yetkililerine ve vatandaşlara açık olan istişare bu çalışmaya katkıda bulunacaktır. Avrupa Komisyonu, sonrasındaki 2022 direktifinin gözden geçirilmesi için bir yasama önerisi sunmayı bekliyor.

AB Ürün Güvenliği Ödülü

Avrupa Komisyonu'nun Çevreden Sorumlu Üyesi Virginijus Sinkevičius 27 Eylül'de, Avrupa Komisyonu'nun kirleten öder ilkesini (PPP) daha yoğun bir şekilde uygulamaya hazır olduğunu duyurdu. Sıfır Kirlilik Eylem Planı (ZPAP), PPP'nin politikalar ve sektörler arasında etkin bir şekilde uygulanmasına vurgu yapmaktadır. Bu görüşe göre Avrupa Komisyonu, kirleten öder ilkesinin daha iyi uygulanması için

ilgili araçların ve teşviklerin daha fazla nasıl kolaylaştırılabileceğine ilişkin tavsiyeleri kabul edecektir. Avrupa Komisyonu PPP'yi tüm Avrupa yasaları ve politikalarında yaygınlaştırma hedefinin yanı sıra, başta 2022'de Endüstriyel Emisyonlar Yönetmeliği ve 2023'te Atık Çerçeve Direktifi olmak üzere bir dizi düzenlemeye odaklanacaktır.



[Sıfır Kirlilik Eylem Planı ile ilgili daha fazla bilgi için tıklayın](#)

2022: Avrupa çevre yönetmeliği için yoğun bir sene

Çalışma Programı taslağına göre, Avrupa Komisyonu gelecek yıl çevre, dögüsel ekonomi ve yeşil geçiş alanlarında birden fazla mevzuat kabul etmeyi planlıyor. Kronolojik sıraya göre, bu mevzuatlar şöyle olacaktır:

- Biyoçözünür ve kompostlanabilir plastikler hakkında bir mevzuat (Nisan);
- Mikro plastiklerin kullanımını kısıtlayan bir mevzuat (Mayıs);
- Kimyasal ürünlerin etiketlenmesine ilişkin yönetmeliğin gözden geçirilmesi (Mayıs);
- Hava kalitesine ilişkin yeni bir mevzuat (üçüncü çeyrek);
- Esas olarak elektronik ve ev aletleriyle ilgili, ancak siyasi havayı belirleyecek tamir haklarına ilişkin genel bir mevzuat (üçüncü çeyrek).

Bu taslak Çalışma Programı, 19 Ekim'de resmi olarak kabul edilinceye kadar hala değişikliğe tabidir. Bazı yasama teklifleri hala eklenebilir veya kaldırılabilir. Ayrıca, duyurulan tarihler son dakikaya kadar değiştirilebildiğinden (birkaç kez gördüğümüz gibi) zaman çizelgesi tamamen gösterge niteliğindedir.

[Hurda Direktifine kendi dilinizde erişin](#)

[Kamu istişaresine erişin](#)

