

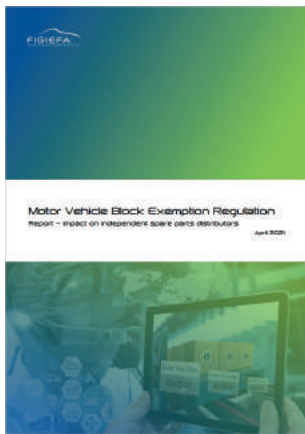
Haziran 2021 Bülteni

Motorlu Taşıtlar Grup Muafiyeti Tebliği: ileriye yönelik

FIGIEFA'nın değerlendirme raporu

FIGIEFA Nisan ayında, Mayıs 2023'te geçerlilik süresi dolacak ve otomotiv aftermarket rekabeti için düzenleyici nitelikte çok önemli bir araç olan Motorlu Taşıtlar Grup Muafiyeti Tebliği (MVBBER) ile ilgili kendi değerlendirme raporunu yayınladı. Bu raporun amacı, MVBBER'in son yıllardaki etkinliğinin sistematik bir analizini sağlayarak, FIGIEFA'nın Avrupa Komisyonu tarafından başlatılan halkla istişare sürecine girdilerini tamamlamaktır. Verdikleri mesajları ve özellikle sektöre özgü bir rekabet mevzuatını sürdürme ve modernize etme ihtiyacını desteklemek için, Üyeler tarafından sağlanan çok sayıda uygulamalı örnek ve kanıt dahil edilmiştir.

FIGIEFA raporu, genel olarak bağımsız aftermarket ve özel olarak yedek parça distribütörlerinin günlük işlerini etkileyen maddelerin işleyişini daha ayrıntılı olarak ele alıyor. Örneğin; yedek parça ticareti, teknik bilgilere erişim ve otomobillerin garantisini geçersiz kılmadan bağımsız aftermarket dahilinde daha ayrıntılı olarak servis verme imkanı gibi. Ayrıca, yeni teknoloji ve iş trendlerini dikkate alarak MVBBER'in nasıl güçlendirileceği ve iyileştirileceği konusunda çok sayıda tavsiye içermektedir. Bu tavsiyeler, FIGIEFA'nın önümüzdeki aylarda MVBBER'in geleceği için farklı seçenekleri analiz etmesi beklenen Avrupa Komisyonu'na yönelik bilgilendirme çalışması için bir zemin oluşturacaktır.



Avrupa Komisyonu'nun değerlendirme raporu

28 Mayıs'ta Avrupa Komisyonu, Motorlu Araçlar Grup Muafiyeti Yönetmeliği'nin (MVBBER) işleyişine ilişkin Değerlendirme Raporunu yayınladı. MVBBER'in kendisi tarafından zorunlu kılınan bu rapor, MVBBER'in son on yılda etkinliğini değerlendirmek için "geriye dönük" bir çalışma niteliğindedir.

Rapor, genel olarak kanıtların MVBBER rejiminin faydalı olduğunun ve paydaşlar için geçerliliğini koruduğunun altını çiziyor. Bununla birlikte, bu değerlendirme, müdahalenin etkililiğini, uygunluğunu ve tutarlılığını sınırlayabilecek bir dizi konuyu da belirlemiştir.

Bu bulguların yayınlanması üzerine, Avrupa Komisyonu, 31 Mayıs 2023'e kadar mevcut rejimin yenilenip yenilenmeyeceğine, revize edilip edilmeyeceğine veya sona ermesine karar vermek için gözden geçirme konusunda politika oluşturma aşamasına başlayacak.

Odak: Verilere erişim

Koalisyonun G-ATP belgesi tanıtımı



30 Mart'ta otomotiv bayilerini, aftermarketi ve tüketicileri temsil eden büyük bir koalisyon, Avrupa Birliği'ni araç içi verilere erişimle ilgili yasalar çıkarırken Güvenli Araç İçi Telematik Platformu (G-ATP) önerisini dikkate almaya çağırdı. Bu ayrıntılı belge, "Araç verilerine erişim için adil şartların olduğu bir ortam oluşturma: Güvenli Araç İçi Telematik Platformu Yaklaşımı", teknik bilgi yayıncıları, kaporta tamircileri, bayiler ve atölyeler, garaj ekipmanı tedarikçileri, lastik üreticileri, yol devriyeleri, parça distribütörleri, leasing ve kiralama şirketleri ve tüketicilerin yanı sıra tavsiyelerini destekleyen teknik ve ticari argümanlar da sağlıyor. Güvenli ve teknolojikden bağımsız bir şekilde gerçek tüketici tercihini, etkin rekabeti ve özgür girişimciliği garanti eden bir çözümdür.

Bağlantılı otomobilin ortaya çıkmasıyla birlikte araç içi verilere, işlemlere ve kaynaklara güvenli ve emniyetli bir şekilde erişme yeteneğinin hizmetin asıl kalitesinin belirlendiği yer olan 'araçta rekabet' artık başlıyor. Bu nedenle G-ATP'in amacı tüketicilerin yenilikçi, rekabetçi ve uygun fiyatlı hizmet ve ürünlerden yararlanmalarını, yol hareketliliğini, güvenliğini ve sürdürülebilirliği iyileştirme konusunda çoğu KOBİ olan hizmet sağlayıcılarını seçebilmelerini ve onlara güvenebilmelerini sağlamaktır. Bunu yapmak için araç içi verilere özel erişim yöntemlerini kullanarak hizmet sağlayıcılarının, bazıları "ağ geçidi denetleyicisi" gibi davranmayı cazip hale getirebilmiş tüm mobilite paydaşlarıyla rekabet edebilmesi gerekir.

G-ATP çözümü, aşağıdaki gibi bazı temel özelliklere dayanmaktadır:

Araç içi verilere erişim konusunda tam kontrol tüketicidedir;

- Araç üreticileri de dahil olmak üzere tüm hizmet sağlayıcılar için sınırsız erişim kontrolü yönetimi ile net bir görev ayrımı;

- Araç içi hizmetler ve ilgili destek faaliyetleri arasında izlenmeyen ve tahrif edilmeyen iletişim;

- Araç üreticisinin müdahalesi olmadan bağımsız müşteri sözleşmesi/doğrudan onay yönetimi ve hizmet sunumu;

- Araçla çift yönlü iletişimi sağlayan güvenli ve emniyetli yazılım arayüzleri aracılığıyla araç içi ağlara standartlaştırılmış erişim;

- Araç insan-makine arayüzleri aracılığıyla sürücü ile güvenli bir şekilde etkileşim kurma yeteneği.

G-ATP konsepti, Avrupa kurumlarının yenilikçiliği teşvik etmeye yönelik iddialı hedefleriyle uyumludur ve mobilite- nin dijital dönüşümünü ve dijital bir hizmet ekosisteminin yerleştirilmesini kolaylaştırıyor. Başlangıç konsepti, hizmet sağlayıcıların sertifikalandırılması ve tüketicilerin ve operatörlerin araçlarına yüklemeyi seçebilecekleri güvenli uygulamaların geliştirilmesine yönelik sağlam bir yaklaşım dahil edilerek artan (siber) güvenlik gereksinimlerini dikkate alacak şekilde zenginleştirilmiştir.

Dernekler koalisyonu, TRL'nin Avrupa Komisyonu adına yürüttüğü çalışmaya bu kavramı ekledi ve Avrupa yasa koyucularını da yasama seçeneklerini değerlendirirken bu ayrıntılı ve eksiksiz çözümü (tüketicilerin, araçların ve bağımsız işletmelerin daha akıllı, daha güvenli ve daha yeşil olmasını sağlayan çözümü) dikkate almaya davet etti.



AFCAR BM'de G-ATP sunumu

26 Mayıs'ta FIGIEFA Teknik Direktörü Ronan McDonagh, AB'de Araba Onarım Özgürlüğü İttifakı olan AFCAR'ın ortakları

yla birlikte, Güvenli Araç İçi Telematik Platformu (G-ATP) çözümünü Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BMAEK) uzmanlarından oluşan bir çalışma grubuna sundu. Ronan McDonagh ve AFCAR Üyeleri, BMAEK'in Genişletilmiş Araç gibi spesifik bir çözüm değil, teknolojikden bağımsız çözümler önermeye devam etmesi gerektiğinde ısrar etti. Aslında, endüstri liderliğindeki standardizasyon girişimleri olarak ISO 20080, ISO 20077 ve ISO 20078, tüm paydaşların ihtiyaçlarını ve kullanım durumlarını yeterli bir şekilde ele almamaktadır. Ronan McDonagh, araç içi verilere uzaktan erişimle ilgili konuların BMAEK veya küresel düzeyde karşılıklı tanıma ve uyumlaştırmaya uygun olmadığı ve şu anda çeşitli bölge ve ülkelerde araç içi erişim konusunda ileri düzeyde tartışmaların devam ettiğinin altını çizdi.

FEDA, Fransız hükümetini verilere erişim konusunda ulusal bir tek başına hareketten kaçınmaya ikna etti

15 Nisan'da Fransız hükümeti, belirli koşullar altında araç içi verilere erişim konusunda yeni bir mevzuat yayınladı. Orijinal amacının aksine onarım, bakım, teşhis veya teknik inceleme için verilere erişimi içermiyordu. FEDA gerçekten de bu türde (kısıtlı) bir erişim için işletmeler arası bir yaklaşıma dayanan, araç üreticilerini fiili olarak ayrıcalıklı bir konuma getiren ve bağımsız, çok markalı işletmelerin rekabet gücünü riske atan bir sistem

Odak: Verilere erişim

olan ilk taslağa şiddetle karşı çıkmıştı. Ayrıca, konuyla ilgili herhangi bir ayrı ulusal mevzuat, AB düzeyinde hazırlık aşamasında olan ilgili mevzuatla tam olarak uyumlu hale getirilmemiş olabilirdi ve bu da kötü etki bırakacak yasal belirsizlikler yaratacaktı. Bu durum, konuyla ilgili bir mevzuatın Avrupa Birliği düzeyinde hızla benimsenmesi ihtiyacını daha da olumlu bir şekilde meşrulaştırmaktadır.

Dijital Piyasalar Yasası hakkında FIGIEFA geri bildirimini

Dijital Hizmetler Yasası paketi bağlamında, Avrupa Komisyonu yakın zamanda, ağ geçidi denetleyicisi olarak hareket eden çok büyük çevrimiçi platformlara yönelik kurallar belirlemeye adanmış bir düzenleyici araç olan Dijital Piyasalar Yasası (DPY) önerisini yayınladı. DPY önerisinin amacı, "özellikle yeniliği, yüksek kaliteli dijital ürün ve hizmetleri, adil ve rekabetçi fiyatları ve dijital sektörde son kullanıcılar için yüksek kalite ve seçimi teşvik etmek amacıyla genel ve temel platform hizmetlerinde rekabet edilebilir ve adil bir dijital sektör sağlamaktır".

Geçtiğimiz yıllarda dijital pazarda tüketiciler ve işletmeler arasındaki işlemlerde aracı olarak hareket ettikleri günümüzün dijital ekonomisinin temel unsurları olarak yalnızca birkaç çevrimiçi platform (örneğin Google ve Amazon) ortaya çıkmıştır. Bu platformlar erişimi kontrol ettikleri ve dijital pazarlarda iyi kurulmuş bir konum kazandıkları ve ağ geçidi denetleyicileri olarak hareket etmelerini sağladıkları için büyük bir etkiye sahiptir. Bu ağ geçidi denetleyicilerinin ortaya çıkması, tüketiciler ve işletmeler arasındaki haksız iş uygulamaları ve platform pazarlarında zayıf rekabet edebilirlik ve rekabet açısından bazı sorunları beraberinde getirmiştir. Ayrıca, Avrupa Birliği'ndeki çeşitli ulusal kurallar, belirlenen sorunlara kısmi yanıt olarak ortaya çıkmakta ve parçalanmış düzenleme ve gözetim ile sonuçlanmaktadır. Bu nedenle Avrupa Komisyonu harekete geçme kararı aldı ve bu öneriyi yayınladı.

FIGIEFA, konunun önemini göz önünde bulundurarak, bu DPY önerisi hakkında Avrupa Komisyonu tarafından Aralık 2020'de başlatılan halkla istişare toplantısına bir geri bildirim sağlamıştır. FIGIEFA, bu ayrıntılı ve doğrulanmış geri bildirimde, DPY önerisini memnuniyetle karşıladı, ancak aynı zamanda araç üreticilerinin kendi markalarına özel aftermarket ağ geçidi denetleyicisi olarak hareket ettiği otomotivdeki özel aftermarket ihtiyaçlara da dikkat çekti. Araç üreticileri, bağımsız operatörlere doğrudan rakip oldukları için burada ikili bir role sahiptir. Bu nedenle otomotiv aftermarket rekabetini mümkün kılmak için, araç içi verilere etkin erişime ilişkin belirli yasal ve teknik gerekliliklere sahip bir Avrupa mevzuatına ihtiyaç duyulmaktadır.

FIGIEFA'nın tartışmaya katkısı daha önce de önemliydi şimdi de önemli, çünkü Avrupa Komisyonu şu anda, sektöre özel veya yatay bir mevzuatın daha uygun olup olmayacağı ve DPY gibi üst düzey bir mevzuatın yeterli olup olmadığı gibi araç içi verilere erişim konularında siyasi düzeyde bazı tartışmalar yürütüyor. FIGIEFA, Otomotiv aftermarket pazarının kendine özgü özelliklerini ve özellikle tüketiciler için ekonomik önemini göz önünde bulundurarak, Avrupa Komisyonu'nun 2018/858 Tıp Onayı Yönetmeliğindeki onarım ve bakım hükümlerini temel alarak sektöre özel bir mevzuat üzerinde çalışmasını sürdürmesi konusunda ısrar etti. Bu şekilde, otomotiv aftermarket için sektöre özel olarak belirlenmiş bu kurallar, daha genel sayılan DPY kurallarıyla aralarında bir çelişki olması durumunda öncelikli sayılacaktır.



Veri Yönetişimi Yasası üzerine Portekiz Konseyi Başkanlığı çalıştayında FIGIEFA sunumu

14 Nisan'da, Avrupa Birliği Konseyi Portekiz Başkanlığı'nın daveti üzerine FIGIEFA İcra Kurulu Başkanı Sylvia Gotzen, Avrupa Komisyonu'nun Avrupa Birliği Üye Devletlerinden 70'in üzerinde dijitalleşme uzmanını bir araya getiren Veri Yönetişim Yasası (VYY) önerisi üzerine bir çalışmaya katıldı. Amaç, dijital çağda otomotiv aftermarketinin belirli zorluklarını ve ilgili önerilerini sunmak ve VYY önerisinin etkisini tartışmaktır. Sylvia Gotzen, veri sahibinin (veri, işlevleri ve müşteri etkileşimi için tek kaynak sağlayıcı olarak) bağımsız hizmet sağlayıcılarıyla doğrudan

rekabet ettiği durumlarda sektöre özel kuralların hayati önem taşıdığını vurguladı. VYY, halihazırda önemli bir adım olan gönüllü veri paylaşımına odaklanacak. Ancak, araç üreticilerinin kendilerinin ve bağımsız operatörlerin doğrudan rekabet ettiği 'bağlı araçlar' ve otomobil mobilite hizmetleri, aftermarkette etkin rekabete izin vermek için yeterli bir araç değildir. Sylvia Gotzen, VYY teklifinin merkezinde yer alan araçlar için amaçlanan rolü de genişletti. Böyle bir aracının tek başına Dijital Tek Pazarı geliştirmesi pek olası değildir ve ilgili beklentiler çok yüksek olmamalıdır. Araçlar, veri ve işlev standartlarının oluşturulmasını teşvik ederek, veri alışverişini teşvik ederek ve desteklenen uygulamaların büyük kataloglarını barındırarak veya (üçüncü taraflarca isteniyorsa) veri alışverişinin teknik sağlayıcıları gibi hareket ederek, 'dijital ticaret komisyoncusu' görevini üstlenirse olumlu bir potansiyel oluşabilir. Ancak, özellikle hakim piyasa oyuncularının en baştan veri paylaşımını reddettiği durumlarda sağlam mevzuat gereklidir.



Odak: Siber güvenlik

Avrupa Komisyonu'nun siber güvenli yedek parçaların birlikte işlerliğine giden yolu

6 Mayıs'ta, Avrupa Birliği Üye Devletlerinin temsilcilerini bir araya getiren bir organ olan Motorlu Araçlar Teknik Komitesi (MATK) vesilesiyle, Avrupa Komisyonu, 2018/858 Tip Onay Yönetmeliğini teknik ilerlemeye yükseltmeyi önerdi. Bu öneri, "OBD'ye (Araç Diyagnostik Düzenine) (güvenlik sertifikaları) güvenli erişime ilişkin hükümlerin yanı sıra bir (araç) üretici(sini)nin yedek parçaların üretimi/kurulumu için gerekli siber güvenlikle ilgili bilgileri paylaşma yükümlülüklerini" içermeyi amaçlamaktadır. Bu, FIGIEFA ve AFCAR'ın UNECE Siber Güvenlik Düzenlemeleri R155 ve R156'nın Avrupa mevzuatına çapraz referanslandırılmasının etkileri ve bunların bağımsız otomotiv aftermarket üzerindeki sonuçları konusunda farkındalık yaratma çabaları sayesinde çok sayıda Üye Devlet tarafından desteklendi.

Bir sonraki adım olarak 30 Haziran 2021'de Motorlu Araçlar Çalışma Grubu (MAÇG) toplantısı yapılacak. FIGIEFA, bu aktarımla ilgili sektörün endişelerini ve firmalarının karşı karşıya olduğu güncel sorunları 'siber güvenlik' adına resmi olarak sunma fırsatına sahip olacak. Bu Üye Devletlere ve Avrupa Komisyonu'na olası çözüm önerilerini önerme fırsatı niteliğindedir.

Siber güvenlik üzerine FIGIEFA atölyeleri

FIGIEFA, 16 Mart ve 22 Nisan tarihlerinde FIGIEFA Üyeleri için siber güvenliğin yedek parça dağıtımı ve üretimi üzerindeki etkisine yönelik web seminerleri düzenledi. Bu etkinlikler, Üyelerle fikir alışverişinde bulunma ve onlara BM/AEK Yönetmeliği 155'in Siber Güvenlik üzerindeki etkisi, bunun Avrupa Birliği'nde nasıl uygulanacağı ve bağımsız otomotiv aftermarketindeki aktörleri etkileme konusunda arka plan bilgisi verme fırsatı sundu. Web seminerleri, özellikle parça üretimi ve dağıtımına odaklanarak konuyu yasal, teknik, politik ve pratik bir yaklaşımla ele aldı.

UNECE Yönetmeliği 155, araç üreticileri ve bunların sözleşmeli tedarikçileri için doğrudan geçerli olsa da, bağımsız aftermarket üzerinde kademeli bir etkiye sahiptir. Üyeler, bunun aftermarket ve bağımsız operatörler için dramatik bir paradigma değişimi olduğunu onayladı. Siber Güvenlikle ilgili UNECE R155 Yönetmeliği gerçekten de araca erişimi kapatma ve siber güvenlikle ilgili yedek parçaların üretimini kısıtlama potansiyeline sahiptir.

Bu bilgilerle FIGIEFA, UNECE Tüzüğü 155'in AB hukukuna aktarılmasını izlemeye ve eşlik etmeye devam edecektir. Buna paralel olarak FIGIEFA, Üyeler için uzmanlara bir çağrı başlatacak ve Avrupa Birliği düzeyindeki faaliyetlere teknik girdi sağlamak için dahili bir çalışma grubu oluşturacaktır.

ENISA, FIGIEFA tavsiyelerini dikkate alıyor

5 Mayıs'ta Avrupa Birliği'nin siber güvenlik kurumu ENISA, "Bağlantılı ve Otomatik Hareketliliğin (BOH) Güvenliğine Yönelik Tavsiyeler"ini yayınladı.

Bu rapor, BOH altyapılarının ve sistemlerinin güvenlik ve dayanıklılık düzeyini artırmak için BOH ekosisteminde yer alan farklı paydaşlar için temel zorlukları belirlemeyi ve eyleme geçirilebilir öneriler sunmayı amaçlamaktadır. BOH ekosistemindeki zorluklar tüm yaşam döngüsünden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle bu rapor paydaşların Avrupa genelinde karşılaştığı ayrıntılı zorluklara işaret etmektedir. ENISA tarafından önerilen öneriler tüm BOH ekosistemi paydaşlarına rehberlik etmeyi ve Avrupa Birliği'ndeki BOH ekosisteminde siber güvenliğin iyileştirilmesine ve uyumlu hale getirilmesine katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Ayrıca, 155 sayılı UNECE Yönetmeliğinin Avrupa mevzuatına çapraz referans verilmesini de etkileyeceklerdir.

Son aylarda FIGIEFA bu tavsiyelerin taslağının hazırlanmasına yönelik istişare sürecine dahil olmuştu. Sonuç olarak bağımsız otomotiv aftermarket ve parça distribütörlerinin çeşitli endişeleri dikkate alınmış ve yönlendirilmiştir. Özellikle otomotiv aftermarket operatörleri, BOH ekosisteminin önemli aktörleri olarak kabul edilmiştir (raporun 1.2 maddesi). Bu nedenle siber güvenlikle ilgili bilgi alma ihtiyaçları dahil edilmiştir. Özellikle, bağımsız yedek parçaların aracın siber güvenlik yönetimi stratejisiyle uyumlu hale getirilebilmesi için bağımsız aftermarket operatörlerinin birlikte işlerlik bilgisi alması gerektiği vurgulanmıştır (2.4 ve 2.5 numaralı maddeler).

Siber güvenlik üzerine FIGIEFA atölyeleri



Otomotiv aftermarketine adanmış bir Portekiz dergisi olan Jornal das Oficinas, Nisan ve Mayıs sayılarında FIGIEFA ile siber güvenlik üzerine iki aşamalı bir röportaj yayınladı. Bu röportajda FIGIEFA, UNECE düzeyinde kabul edilen

Siber Güvenlik Düzenlemelerinin aftermarket değer zincirinin tamamı üzerinde nasıl bir etkisi olduğunu daha ayrıntılı olarak sunmakta ve bunların Avrupa Birliği mevzuatına aktarılmasında bağımsız otomotiv aftermarketin özel ihtiyaçlarını dikkate almasını sağlamak için yapacağı çalışmaları açıklamaktadır.



Odak: Rekabet

Avrupa Parlamentosu daha fazla ve daha iyi rekabet için çağrıda bulunuyor

Avrupa Parlamentosu'nun İç Pazar ve Tüketicinin Korunması Komitesi (IMCO), 24 Şubat'ta, özellikle giderek daha fazla dijitalleşen bir ortamda, Avrupa Birliği'ndeki rekabet durumu hakkında bir görüş yayınladı. Önerileri, büyük ölçüde FIGIEFA'nın birçok konudaki mesajlarını olumlu bir şekilde yansıtıyor.

Bu görüşe göre mevcut rekabet kurallarının (ve özellikle Dikey Grup Muafiyeti Yönetmeliği'nin) işleyen tek pazarın ihtiyaçlarını yeterince karşılamaması, Avrupa Komisyonu'nun özellikle dijital pazardaki usulsüzlükleri düzeltmesini gerekli kılmaktadır. Rekabet hukukunun yaptırım sonrası uygulamasını tamamlama ve güçlendirmede planlı düzenlemenin önemli rolünü vurgular.

Modern kurallar ve daha iyi bir gözetim, özellikle dijital ağ geçidi denetleyicisi olarak hareket eden büyük platformlarla karakterize edilen pazarların; yenilikçiler, işletmeler ve yeni pazara girenler için adil ve rekabetçi bir ortam olarak kalmasını sağlamalıdır. Bu nedenle IMCO, Ticari sıraların gizliliği ve korunması konularını ve ayrıca ilgili Avrupa veri koruma mevzuatını dikkate alarak hem Dijital Piyasalar Yasasında hem de rekabet hukuku yaptırım uygulamalarında tüm piyasa katılımcıları için Avrupa Komisyonu'nu verilere adil ve güvenli erişimi sağlamaya ve teşvik etmeye çağırıyor. Özellikle, tek veri pazarının adil rekabete dayalı olmasını sağlamak için tüketicilere verilerini kontrol etme ve veri taşınabilirliği ve birlikte işlerlik konularında

Avrupa Birliği hukukunda belirtildiği gibi ek haklar sağlama yetkisi vermelidir.

Bu belgede Avrupa Parlamentosu Üyeleri, düzenleyici yükümlülüklerin orantılı olması gerektiğini belirtir ve hiçbir şekilde tek pazarın ve adil rekabetin daha da güçlendirilmesini engelleyen haksız idari engeller yaratmayı amaçlamamak gerektiğini savunur. Bunun, rekabeti engellemek için bir bahane olarak kullanılmaması gereken siber güvenlik ve veri gizliliği konusunda devam eden tartışmalar için daha geniş etkileri olabilir.

IMCO ayrıca verilerin önemli bir ekonomik güç ve kaldıraç kaynağı olmasından dolayı piyasa gücünü değerlendirirken, Avrupa Komisyonu'nun kişisel ve finansal verilere erişimin etkilerini dikkate almasını tavsiye eder.

Avrupa Parlamentosu üyeleri ayrıca Avrupa Komisyonu'na bir miktar siyasi baskı uygulayarak, Avrupa Parlamentosu'ndan Avrupa antitröst rekabet hukuku davalarında yapısal çözüm yollarının uygulanmasının etkinliği ve kendilerine yöneltilen zorluklar hakkında rapor vermesini istedi. Avrupa Parlamentosu nihayet vatandaşların günlük yaşamı için gerekli olan sektörlerde adil rekabeti garanti altına alma gereğini vurguladı. Bu, çoğu Avrupalı için merkezi olan karayolu hareketliliğinde geçerli olabilir.

Bu görüş IMCO Başkan Yardımcısı ve Avrupa Komisyonu'nun Dijital Tek Pazardan sorumlu eski Başkan Yardımcısı Andrus Ansip tarafından sunuldu. Bu Tek pazar durumu, rekabet ve hizmetlerin dijitalleştirilmesi konusunda devam eden daha geniş tartışmalara katkıda bulunacaktır.

Tasarım koruması: Avrupa Komisyonu'nun istişareleri başladı

29 Nisan'da Avrupa Komisyonu, Avrupa Birliği'nin Topluluk Tasarım Yönetmeliği ve Tasarım Direktifinde yer alan endüstriyel tasarım kurallarının gözden geçirilmesi için bir kamu istişaresi başlattı. Bu istişare ile Avrupa Komisyonu Avrupa'da tasarım korumasından etkilenen herkesin seçilmiş konular, potansiyel politika seçenekleri ve bunların etkileri hakkında görüşlerini almayı amaçlamaktadır.

FIGIEFA'nın üyesi olduğu Avrupa Otomobil Tamiri Kampanyası FIGIEFA ve ECAR, 22 Temmuz'a kadar açık olan bu istişareye katkılarını sunacak ve Avrupa düzeyinde bir Onarım Maddesi güvence altına alma ihtiyacını yeniden teyit edecek. Bir Onarım Maddesi, üreticilere yeni araçlarının tasarımı üzerinde haklı olarak tam koruma sağlar ve araç üreticilerini, bağlı veya bağımsız garajlar ve kaporta atölyeleri aracılığıyla onarım pazarındaki serbest ve adil rekabetten hiçbir şekilde 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 her türlü aracı üretme, ticarileştirme ve servis hakkını tam olarak sağlar ve böylece zararlı yedek parça tekelleri oluşturmanın önüne geçer.

Odak: Rekabet

Sıfır kirlilik eylem planı

12 Mayıs'ta Avrupa Komisyonu, Avrupa Yeşil Anlaşması'nın önemli bir bileşeni olarak "Hava, Su ve Toprak için Sıfır Kirliliğe Doğru" Eylem Planını kabul etti. 2050 hedefi; hava, su ve toprak kirliliğini artık sağlığa ve doğal ekosistemlere zararlı olmayan seviyelere indirmek ve zehirli olmayan bir çevre yaratmaktır.

- Bu eylem planı, kirliliği kaynağında azaltmayı daha da hızlandırmak için 2030'un ana hedefi olarak belirlendi. Bu hedefler, diğerlerinin yanı sıra şunları içerir:

- Hava kirliliğinden kaynaklanan erken ölümlerin sayısını %55 oranında azaltmak için hava kalitesinin iyileştirilmesi;
- Hava kirliliğinin biyolojik çeşitliliği tehdit ettiği AB ekosistemlerini %25 oranında azaltmak;
- Atıkları, denizdeki plastik çöpleri (%50) ve çevreye salınan mikro plastikleri (%30) azaltarak su kalitesini iyileştirmek;
- Ulaşım gürültüsünden kronik olarak rahatsız olan insanların oranını %30 azaltmak;
- Atık oluşumunu önemli ölçüde azaltmak.

Bu Plan ile Avrupa Komisyonu, kirliliği kaynağında önleyen çözümler ve süreçleri teşvik etmek için mal ve hizmetlerin tasarlanma, üretilme, teslim edilme, gerçekleştirilme ve/veya kullanılma ve bertaraf edilme şeklini yeniden düşünmeyi amaçlamaktadır. Avrupa Komisyonu ayrıca bazı temel ilkeleri güçlendirmek istiyor: AB çevre politikalarının özellikle ihtiyatlılık ilkesine, önleyici tedbirlerin alınması ve çevresel zararların öncelikli olarak kaynağında giderilmesi ilkesine ve kirletenin bedelini ödeyeceği ilkesine dayandırılması gerektiğini vurguluyor. Ayrıca, 2022'den itibaren Avrupa Komisyonu kamu ve özel sektör operatörlerini, mevcut en iyi "sıfıra yakın atık" seçeneklerini teşvik etmek için "sıfır kirlilik taahhüdü" ve genel olarak daha az zehirli kimyasallar ve malzemeler dahil olmak üzere Ecolabel ürün ve hizmetlerine odaklanarak, tüm yaşam döngüleri boyunca daha az kirletici olduğu kanıtlanmış ürün ve hizmetler vermeye teşvik edecektir. Amaç, tüketicilere ve müşterilere daha temiz seçenekler hakkında daha fazla teklif ve bilgi sağlamaktır.

Avrupa Komisyonu 4 Haziran'da, sıfır kirlilik gündemini etkin bir şekilde ana akım haline getirmek, ortak mülkiyet oluşturmaya yardımcı olmak, işbirliğini teşvik etmek ve karbondan arındırma ve COVID 19 sonrası kurtarma çabalarıyla sinerjileri en üst düzeye çıkaran entegre çözümleri ve eylemleri teşvik etmek için Sıfır Kirlilik Paydaş Platformunu başlatacak. Ayrıca, kirliliği azaltmak için en iyi uygulamaların ve mevcut en iyi tekniklerin değiş tokuşu için bir platform olacaktır.



Avrupa İklim Yasasına ilişkin geçici anlaşma

21 Nisan'da, 27 ulusal hükümeti bir araya getiren Avrupa Birliği Konseyi ve Avrupa Parlamentosu, Avrupa İklim Yasası üzerinde geçici bir siyasi anlaşmaya vardı. Bu anlaşma, kabul edilme prosedürünün resmi adımlarından geçmeden önce Konsey ve Parlamento'nun onayına tabi olacaktır. 2050 yılına kadar

Avrupa Birliği iklim açısından nötr olmalı ve 2050'den sonra negatif emisyon elde etmelidir. 2030 yılına kadar net sera gazı emisyonları 1990 yılına göre en az %55 oranında azaltılmalıdır. Avrupa Komisyonu uygun olması halinde 2040 için bir ara iklim hedefi de önerebilir.

Ayrıca Avrupa Komisyonu, Birliğin 2050 yılına kadar iklim nötrlüğü hedefine ulaşmak için gösterge niteliğinde gönüllü yol haritaları hazırlamayı seçen ekonomi sektörleriyle de ilişki kuracaktır. Avrupa Komisyonu bu tür yol haritalarının gelişimini izleyecek, AB düzeyinde diyalogu kolaylaştıracak ve ilgili paydaşlar arasında en iyi uygulamaları paylaşacaktır. Avrupa Komisyonu'nun bu noktada Avrupa Birliği'nin 2040 iklim hedefini önerirken dikkate alacağı kilit unsurlardan biri olarak bu anlaşmanın "Birlik ekonomisinin, özellikle KOBİ'lerin ve karbon kaçağına en çok maruz kalan sektörlerin rekabet edebilirliğini" içerdiğini vurgulamak önemlidir. Bu değişiklik, FIGIEFA'nın üyesi olduğu SMEunited tarafından önerilen, Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanan ve müzakereler sırasında korunan bir değişikliktir.



Odak: Rekabet

Aftermarketteki LED'ler

FIGIEFA Mayıs ayında düzenlenen Avrupa Komisyonu'nun Uygulamaya İlişkin Bilgi Değişimi Forumu'na gözlemci olarak katılmaya davet edildi. Bu forum, 2018/858 Tip Onayı Yönetmeliğinin bir parçası olarak 2020 yılında kurulmuş ve ulusal tip onayı makamlarının piyasa gözetimi ve tip onayı yönetmeliğinin uygulanması ile ilgili bilgileri paylaştığı bir organdır.

Bu Mayıs oturumu sırasında Forum, konuyla ilgili UNECE düzeyindeki konuları takiben aftermarketteki LED aydınlatma ürünlerini tartıştı. Şu anda otomotiv kullanımına yönelik akkor lambalara ilişkin gereklilikleri belirleyen bir UNECE Yönetmeliği 37 bulunmaktadır. LED lambalar için bir başka Yönetmelik 128 daha vardır. UNECE düzeyinde aftermarket için yedek LED lambaların, Yönetmelik 37'nin (128'e değil) güncellenmiş bir versiyonuna tabi olması gerektiğine karar verildi. Bunun nedeni, sürücülerin eski akkor lambaları daha güvenli ve daha düşük güç tüketimine sahip LED lambalarla değiştirmesine izin vermektir. Ancak, şu anda Avrupa dışındaki ülkelerden gelen çok düşük kaliteli ve zorunlu performans gereksinimlerini karşılamayan çok sayıda düşük maliyetli bileşen bulunduğundan, Avrupa ulusal tip onay makamlarının bu konuda ciddi endişeleri bulunmaktadır. Üreticiler ürün ambalajında tipik olarak 'kara araçlarında kullanılmadıklarını' beyan etseler de pratikte bunu uygulamak imkansızdır.

Şu anda aftermarket ürünlerle ilgili yürürlükte bir düzenleme bulunmadığından UNECE'nin önerisi, 37. Düzenlemeyi aftermarket LED çözümlerini kapsayacak şekilde güncelleme olacaktır. Bu gerçekleştiğinde parçalar tip onayı alabilir ve kullanım için resmi olarak onaylanabilir. Bu, gelecekte aftermarket için LED ışıkların ürün ambalajında tip onay numaralarının belirtilmesi gerektiği anlamına gelir. Bu güncellenmiş UNECE Yönetmeliği 37, Avrupa'da yürürlüğe girdiğinde gerekli olacaktır. Bunun gerçekleşmesi için zaman çizelgesi hala teyit aşamasındadır. Ancak bu düzenlemeyi yerine getirmek çok zor olduğundan ulusal makamlar böyle bir çözümden tam olarak memnun değiller. Gerçekten de ulusal makamlar, teknik müfettişler veya polis, bir araçta tip onaylı bir bileşenin kullanılıp kullanılmadığını kolayca doğrulayamaz.

Aftermarket aydınlatma ürünlerinin dağıtımını etkilemesi muhtemel olduğundan, bu düzenlemedeki ilerleme izlenecektir.

İyi ulaşım için kiralık araçlarda yeni kurallara doğru

3 Haziran'da, Avrupa Birliği'nin ulusal hükümetleri mal taşımacılığı için kiralık araçların kullanımına ilişkin revize edilmiş kurallar konusunda genel bir yaklaşım üzerinde anlaşılabilir.

Bu revizyon mevcut kuralları netleştirmeyi, tek tip bir düzenleyici çerçeve sağlamayı ve bu tür araçların kullanımına ilişkin kısıtlamaları hafifletmeyi hedefliyor.

Üye Devletlerin, başka bir Üye Devlette kurulu bir şirket tarafından kiralanmış bir aracın, o üye devletteki ilgili tescil ve diğer kurallara uyulması koşuluyla, kendi topraklarında kullanımını kısıtlamasına izin verilmeyecektir.

Avrupa Birliği Üye Devletleri ülkeleri, 21 Ağustos 2023'e kadar yeni hükümleri mevzuatlarına dahil etmek zorunda kalacaklar.

AB Dijital COVID Sertifikası

20 Mayıs'ta Avrupa Birliği'ne üye devletlerin hükümetlerini bir araya getiren Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Konseyi, AB Dijital COVID Sertifikası dağıtımını konusunda anlaşmaya vardı. Bu sertifikanın amacı COVID-19 salgını sırasında Avrupa Birliği'ndeki vatandaşların güvenli ve serbest dolaşımını kolaylaştırmaktır.

Bu AB Dijital COVID Sertifikası, bir kişinin COVID-19'a karşı aşılandığının, negatif bir test sonucu aldığı veya COVID-19'dan kurtulduğunun dijital bir kanıtıdır. AB Dijital COVID Sertifikası sahibi seyahat ederken prensipte serbest dolaşım kısıtlamalarından muaf olmalıdır.

Bazı ülkeler bunu çoktan yayınlamaya ve kullanmaya başladı. 1 Temmuz 2021'den itibaren ise tüm Avrupa Birliği Üye Devletlerinde kullanıma sunulacak. İzlanda, Lihtenştayn, Norveç ve İsviçre de bu girişime katılacak.

1 Temmuz'dan itibaren e-ticaret kurallarına yeni KDV ve gümrük yaptırımları uygulanacak. Avrupa Komisyonu tarafından getirilen bu değişikliklerin amacı, mevcut KDV yükümlülüklerini basitleştirmek ve sınır ötesi çevrimiçi satış yapan işletmeler için idari yükü azaltmaktır.

E-ticaret tedarik zincirindeki herkes, hem Avrupa Birliği içindeki hem de dışındaki çevrimiçi satıcılardan, pazar yerlerinden ve platformlardan etkilenir.

Yeni değişikliklerin kapsadığı işlemler arasında; tedarikçiler veya varsayılan tedarikçiler tarafından gerçekleştirilen Avrupa Birliği içindeki malların mesafeli satışları, kabul edilen tedarikçiler tarafından yurt içi mal satışları, Avrupa Birliği içindeki ve dışındaki satıcılar tarafından Avrupa Birliği'ndeki tüketicilere hizmet tedariki, mallar hariç, tedarikçiler ve tedarikçiler tarafından gerçekleştirilen üçüncü topraklardan veya üçüncü ülkelere ithal edilen mallar ve mesafeli satışları ÖTV'ye tabidir.