



# FIGIEFA BÜLTENİ

Mart 2020



FIGIEFA'nın açılımı nedir?

"Araç Parçaları İthalatçıları, İhracatçıları ve Toptancıları Uluslararası Federasyonu" anlamına gelen ve Fransızca olan "Fédération Internationale des Grossistes, Importateurs & Exportateurs en Fournitures Automobiles" tanımının kısaltmasıdır.

FIGIEFA nasıl bir kuruluş?

Avrupa'da yerleşik Otomotiv Satış Sonrası Pazarını temsil eden derneklerin çatı oluşumudur. 1956'da kurulmuş bir çeşit dernekler federasyonudur. 22 ülkeden 25 derneği ve Uluslararası Satın Alma gruplarını temsil eder, merkezi Brüksel/ Belçika'da bulunmaktadır.

FIGIEFA'nın ana hedefi nedir?

Araç yedek parça, servis ve onarım için piyasadaki serbest ticaret ve etkili rekabeti korumayı amaçlamaktadır.

Anagörüşü; Avrupa'da kanun ve düzenlemelere karar veren politikaların (ve politikacıların), otomotiv endüstrisinin bir parçası olan ve 500.000'den fazla şirketin Avrupa çapında 4,3 milyondan fazla kişiyi istihdam eden ve 284 milyon araç sahibine hizmet sunan "Bağımsız Otomotiv Satış Sonrası Pazar" için araç üretici konumundaki OEM'lerle eşit düzeyde bir pazar alanı sağlaması gerektiğidir.

Avrupa yasal çerçevesi bir aracın tüm yaşam döngüsünü desteklemeli, yani taşıtın ömrü boyunca ilk edinme ve sonraki hareketliliği süresince servis ve parça ihtiyacının bağımsız karşılanması konusunu güvence altına alması gerekmektedir.

Bu bakış açısıyla, teknik bilgiye tam erişim, yedek parça tedarik etme ve tedarik etme özgürlüğü, teşhis araçları ve test ekipmanı, tüm piyasa işletmecilerinin mesleklerini icra edebilmeleri ve rekabetçi ürün ve hizmetlerini. otomobil tüketicilerinin yararına sunabilmeleri için çok önemlidir. Sadece bu bile, sürücülerin araçlarının nerede onarılacağına ve tamir edileceğine karar verme haklarını sağlar. Bu tür haklar, araç üreticilerinin, bağımsız operatörler için, aracın servis edilmesi için gerekli tüm yazılım, araç ve onarım bilgilerinin etkin ve uygun bir şekilde kullanılabilir olmasını gerektirmektedir.

FIGIEFA faaliyetleri nelerdir?

Avrupa, Avrupa Ekonomik İşler Komisyonu ve Birleşmiş Milletler'in Otomotiv Satış Sonrasına ilişkin mevzuat projelerinin izlemek.

Otomotiv yedek parça tedarik etmek ve/veya satın almak isteyen ve teknik bilgiye erişim sahibi olmak isteyen tüm piyasa operatörlerinin özgürlüğü üzerinde etkisi olan bu kurumlar nezdinde (Avrupa Parlamentosu, Birleşmiş Milletler) lobi yapmak.



Otomotiv satış sonrası pazarında etkin rekabetin önemi, motorlu araç tüketicilerin yararı ve bağımsız parça dağıtımının oynadığı kilit rol konusunda karar vericileri bilinçlendirmek.

Araç teknolojisindeki yeni gelişmeleri ve araçların “yedeklenebilirliği” üzerindeki etkilerini ve araç yedek parça, servis ve onarım pazarını takip etmek.

Bu hedefleri dünya çapında tanıtmak ve otomotiv endüstrisi ve satış sonrası standartlar ve düzenlemeler alanında düzenleyici bir uyumun savunulması için Avrupa dışındaki satış sonrası birlikleri ile ortaklaşa işbirliği yapmak.

FIGIEFA'nın faaliyetleri bizi neden ilgilendiriyor?

İşimizi yaparken uymamız gereken yasa ve tebliğlerin yasa yapıcılar nezdinde aleyhimize çıkmamasını ve/veya “Serbest Ticaret Adil Rekabet” ortamı için lehimize çıkmasını sağlamaya çalışır. Bu nedenle işimizle birebir alakalıdır.

FIGIEFA Yönetim Kurulu kimlerden oluşmakta?

Her biri kendi ülkesindeki Satış Sonrası Derneğin Yönetim Kurulu Başkanı veya Üyesi olan 8 üyeden oluşmaktadır. Yönetim Kurulu 3 yıl için Olağan Genel Kurulda 50 delegenin oyu ile seçilir. En son seçimli Genel Kurul 24 Mayıs 2018 'de yapılmıştır.

Adı SOYADI	ÜLKESİ – DERNEĞİ	Görevi
Hartmut RÖHL	(DE – GVA)	Başkan
Christer LILJENBERG	(SE – SBF)	Başkan Yardımcısı
Wendy WILLIAMSON	(UK – IAAF)	Sayman
Serdar ASLAN	(TK – OSS)	Yönetim Kurulu Üyesi
Cor BALTUS	(NL – RAI)	Yönetim Kurulu Üyesi
Walter BIRNER	(AT – VFT)	Yönetim Kurulu Üyesi
Joaquim CANDEIAS	(PT - ACAP)	Yönetim Kurulu Üyesi
Mathieu SEGURAN	(FR – FEDA)	Yönetim Kurulu Üyesi

Daha detay bilgilere [www.figiefa.eu](http://www.figiefa.eu) adresimizden ulaşabilirsiniz.

## Onarım ve Bakımda Yeni Standardizasyonlar Neler Olacak?

FIGIEFA, satış sonrası için mevcut tüm yasal gerekliliklerin ISO 18541'e güncellenmesini sağlamak ve standardın ve gerekliliklerinin doğrudan mevzuata dahil edilmesini sağlamak için Avrupa Komisyonu ve masadaki paydaşlarla çalışmaya devam ediyor. Son bir kaç ay içerisinde, araç üreticileri ve CEN TC301 standardizasyon ekibi ile ISO 18541 - bölüm 1 ila 4'ün mevcut revizyonunu ve yeni araç tipi onay Yönetmeliği 2018/858'in potansiyel etkisini tartışmak için toplantılar düzenlendi. Yeni yönetmeliğin önümüzdeki dönemde, aftermarket pazarı için temel gereklilikleri içermesi beklendiğinden, ISO standardının kullanım durumlarını ve kapsamını etkileyebileceği FIGIEFA tarafından belirtildi. Bu faaliyetlere paralel olarak, Avrupa Komisyonu, 12 Şubat'ta düzenlenen son Motorlu Taşıt Çalışma Grubu toplantısında, komisyonun Hukuk Hizmetleri'nden gelen özel hukuki kaygılar nedeniyle, komisyonun bu konudaki yasal yaklaşımını genel olarak ISO standartları sebebiyle değiştirmek zorunda kaldığını duyurdu.

ISO / CEN birkaç ay önce otomotiv tamir ve bakım bilgilerine (RMI) standart erişim konusunda ISO 18541'in revizyon prosedürünü başlatmıştı. Bu revizyon sürecinin ilk amacının, Avrupa referanslarını mevcut ISO 18541 standardından ayırmak ve bunları ayrı bir eke (örn. SERMI şeması) koymak olduğu belirtildi. Bu revizyonla herhangi bir ISO standardının yasal referanslardan temizlenmesi gerektiği, böylece dünyadaki herhangi bir ülkenin bu standardı benimseyebilmesi amaçlandı. Konuyla ilgili başlıca endişeler ise mevcut ISO 18541 standardından herhangi bir Avrupa yasal referansını kaldırarak, RMI ve tip onayı ile ilgili AB mevzuatıyla ilgili Talimat 421'e dayandığı için standardın özünü kaybedecek olmasından kaynaklandı. Tartışmanın bir sonucu olarak ise standardın ana gövdesinden sadece SERMI şemasına referanslar alınacağı ve ayrı bir normatif ek haline getirilecek gibi görüldüğü ortaya çıkıyor.



Yeni Tip Onay Yönetmeliği 2018/858'de ISO 18541 güncellemesi hakkında; "Araç tip onayı ve Eylül 2020'de yürürlüğe girmesine ilişkin yeni 2018/858 Yönetmeliği'nin kabul edilmesinin ardından, ISO 18541 standartlarının bu yeni standartlara göre güncellenmesi gerektiği" yorumları yapıldı. Araç üreticileri ise, bu standardın temeli olan Talimat 421'in eski olduğunu ve bu nedenle yeni tip onay mevzuatının güncellenmesi için artık geçerli olmadığını sorguladı. AFCAR ise 2018/858 gerekliliklerini dahil etmek için bu standarda ihtiyaç duyulan değişikliklerin önemli olacağını, bir ekte yer almasının uygun olmayacağını, ancak standardın CEN 'EN' olarak geri gönderilmesini tetikleme gerektiğini önerdi.

Avrupa Komisyonu CEN Sekreterliği ve araç üreticileri ile görüşmesinin ardından, 421 sayılı Talimat'ın 2008'den itibaren olmasına rağmen hala geçerli olduğu ve 2018/858 sayılı Tüzüğü'nün bu yetkinin kapsamına alındığı doğrulandı. Bununla birlikte, komisyon tarafından sözlü olarak onaylanmasına rağmen yazılı hale getirilmediği belirtildi. Sonuç olarak, son ISO / CEN toplantısında, 421 Talimat'ının gereklilikleri, standardın gereksinimleri içerecek şekilde daha ayrıntılı bir revizyonu için temel olarak kabul edilemedi. (2018/858)



Standardın yeni araç tip onayı Yönetmeliği 2018/858'e güncellenmesi ile ilgili olarak, öncelikle AFCAR ve ACEA ile ortaklaşa olarak standartlaştırma çalışmasının ilişkide nasıl kullanılacağı konusunda açıklama talep etmek üzere, Avrupa Komisyonu ile temasa geçilmesine karar verildi. 2020 yılı ortalarından sonra 2018/858 Yönetmeliği'nin etkisi ile ilgili teknik yönler üzerinde çalışmaya başlamanın ve EN ISO 18541 serisinin sonraki bir revizyonunu hazırlamanın önemi üzerinde duruldu.

## AB Komisyonu Tarafından Motorlu Taşıtlar Çalışma Grubu Toplantısı Düzenlendi

Avrupa Komisyonu tarafından düzenlenen 'Motorlu Taşıtlar Çalışma Grubu'nun son toplantısı 12 Şubat 2020 tarihinde gerçekleşti. Toplantıda; firmaların Onarım ve Bakım Bilgileri (RMI), 2018/858 sayılı Tüzüğü'nün kapsamı ve 'Araç Verilerine Erişim' konularındaki aktiviteleri açısından önemli hususlar dile getirildi. AB Komisyonu Pazar, Sanayi, Girişimcilik ve KOBİ'ler Genel Müdürlüğü (DG GROW), katılımcılara Komisyon Hukuk Hizmetleri'nden gelen özel yasal endişeler nedeniyle, komisyonun ISO standartlarının kullanımıyla ilgili yasal yaklaşımlarını genel olarak değiştirmek zorunda kaldığını bildirdi.

Tüzüğü'nün 7. maddesini ilgilendiren araçların, araç üstü araç teşhis bilgileri, güvenlik bilgilerine ve onarımına standart erişim konularındaki sunumda; mevcut bir dava nedeniyle, genel olarak AB mevzuatında ISO standartlarına atıfta bulunamayabileceği, bu standartların komisyon içindeki yönetim kaygılarına yol açan dış (özel) organlar tarafından tasarlandığı ifade edildi. Buna göre komisyon, mevcut bir dava nedeniyle genel olarak AB mevzuatında ISO standartlarına atıfta bulunmayabiliyor. Bu standartlar, komisyon içindeki yönetim kaygılarına yol açan dış (özel) organlar tarafından tasarlanıyor. Bu durumun, ISO 18541 RMI standardı ve SERMI planının komisyonun yetki verilen düzenlemesine entegrasyonu üzerinde de etkisi bulunuyor.



Pratik olarak, komisyonun zorunluluk adına ISO 18541 standardına basit bir referans içermeyeceği ve bunun yerine araç üreticilerine ve bağımsız operatörlere, 2018/858. tüzüğü'nün yükümlülüklerine iyi bir şekilde uyumda standardı kullanmaları için sadece bir tavsiye sunacağı anlamına geliyor. Bir tavsiye, yasal değere sahip olmadığından (ACEA tarafından da altı çiziliyor) FIGIEFA'nın bu yaklaşımla ilgili kaygılarını dile getirdiği belirtil-

Benzer şekilde, SERMI şeması da devredilen eylemin Ek'inde kopyalanmayacağı, ayrı bir belge olarak duracağı ifade edildi. Komisyonun SERMI'nın yasal yükümlülük / yasal araç haline getirilmesini araştırdığı, ancak burada vurgulandığı gibi yasal çözüm ISO RMI 18541 standartları için olduğundan daha kolay bulunabildiği belirtildi.

Komisyon, bu konuda nasıl ilerlemeyi planladığını paydaşlara bildireceğini belirtti. Ancak FIGIEFA tarafında; bu durumun SERMI planının uygulanması ve OBD bilgilerine ve RMI erişiminin standartlaştırılması sürecini daha da geciktireceğinin açık olduğu yorumları hakim.

### Verilere Erişim ve Siber Güvenlik Hakkındaki Tartışmalar

Gündemdeki bir diğer önemli hususu ise, Madde 8'de yer alan veriye erişim ve siber güvenlik konusundaki güncellemeler oluşturdu. Komisyon; paydaşları ve üye devletleri, 2019 yılı Temmuz ayında gerçekleşen son MVWG toplantısından bu yana kaydedilen gelişmeler hakkında bilgilendirerek, MVWG Alt Grup toplantılarında çalışmaların sonuçlarını sundu. Uzaktan tanılama, servis ve bakım, veri ve işlemlere erişim (veri noktalarının kapsamı dahil), güvenli erişim ve sonraki yasal adımlar olmak üzere dört temel bloğa odaklanıldı. Komisyon'un araç içi verilere ve siber güvenliğe erişim için farklı düzenleme seçeneklerini dikkate almak üzere, Şubat / Mart'ta başlatmayı planladığı bir çalışmayı besleyecek olan son istişare turu ile beraber sürecin bitmek üzere olduğu kaydedildi.

Tartışılan konularda, süreçte özellikle veri kapsamına yaklaşım ve erişim için teknik çözümlere dair farklı görüşler ortaya koyulduğu belirtildi. Bazı unsurlarda ise araç üreticileri ve bağımsız servis sağlayıcıların, araçtaki bağımsız uygulamalar gibi ortak bir anlayışta uzlaştığı doğrulandı. Araç üreticileri ile görüşmek üzere somut bir teknik çözüm bekleyen ISP'ler için en sorunlu alan ise; Genişletilmiş Araç (ExV) ve üreticiler tarafından önerilen Siber Güvenlik Çözümleri oldu. Toplantıda FIGIEFA'dan Neil Pattemore, teknik konulara sıklıkla odaklanan kısıtlı yaklaşıma dikkat çekti. Piyasada etkili rekabetin nasıl sağlanacağı gibi önemli bir konu ise yeterince ele alınmadı.

#### Onarım ve Bakım Hükümlerinin Uygulama Kapsamına İlişkin Notlar

Yeni 2018/858 Yönetmeliğinin 1 Eylül 2020 tarihinde uygulanması göz önüne alındığında, komisyonun bu fırsatı Yönetmeliğin kapsamını netleştirmek için kullandığı ifade edildi.

Bu doğrultuda hangi araçların yeni mevzuattan etkileneceğinin netleştirilmesinin önemi de ortaya çıkmış oldu. RMI kurallarının hem yeni tip onaylı araçlara hem de mevcut araç parkının bir kısmına uygulanacağı doğrulandı. Mevzuatın önceki hükümler mevzuatının ve dolayısıyla RMI hükümlerinin tamamen yerini alması ise bu durumun sebepleri olarak görülüyor.

Araç üreticileri (ACEA) tarafından, yeni düzenlemelerin yeni araçların ötesine uygulanmasının "yasal olarak yanlış ve önceki uygulamalarla tutarsız hem de işe yaramaz" olduğu sorgulandı. Böyle bir yaklaşımın geriye dönük ve yasal olarak kabul edilemez olacağı sonucuna varıldı. Ayrıca, üye devletlerin (İspanya, İtalya, İsveç) temsilcileri tarafından da; bu durumun tip onay otoritelerinin çalışmalarını nasıl etkileyeceği ve daha fazla açıklamanın gerekli olacağı konusunda sorular yöneltildi. Komisyon, bu kavramın Hukuk Servisi de dahil olmak üzere komisyonun farklı bölümleri tarafından desteklendiğini vurguladı. Yeni araçların 2018/858 Yönetmeliği kapsamına hangi araçların somut olarak düştüğü sorusu üzerine Komisyon, asgari olarak (daha fazla açıklamaya tabi olarak), tip onayı anında erişim yükümlülüğü olan tüm araçların RMI'ya - Euro 5 ve 6'dan bu yana, 2007 itibarıyla yolcu ve hafif ticari araçlar ve 2009 itibarıyla ağır hizmet araçlarının dahil olduğunu belirtti.

#### Ernst&Young Şirketi'nden Motorlu Taşıt Blok Muafiyeti'ne İlişkin Anket



Dünya çapında yaklaşık olarak 140 ülkede faaliyet gösteren uluslararası denetim ve danışmanlık hizmetleri firması Ernst&Young, Avrupa Komisyonu için Motorlu Taşıt Blok Muafiyeti konusunda bir anket çalışması başlattı. Anket; "yeni motorlu taşıtların dağıtımı" ve "yedek parçaların dağıtımı" başlıkları altında iki bölümde gerçekleşiyor. Motorlu taşıtlar bölümünde; üyelerin her bir yıl ve ilgili araç kategorileri için tablolarda gerekli bilgilerin doldurulması ve gelir yapısının araç kategorileri bazında ortaya çıkarılması talep ediliyor. Yedek parçaların dağıtımı başlığı altında ise; üyelerin yedek parça gereksinimleri için araç üreticileri tarafından uygulanan indirim türleri, yedek parça alımının nerelerden temin edildiği, araç parça uyumu için kullanılan yöntemler, yedek parça satışı için kullanılan kanallar, parça üreticileriyle yapılan anlaşmalar, nihai müşterilere yapılan online satış oranları, yedek parça satış işletme marjı yüzdesi ve son on yılda yedek parçaların ortalama fiyat farkları gibi sorular yer alıyor. OSS olarak üyelerimizin yanıtlamasının da beklendiği çevrim içi anket için son katılım tarihi ise 17 Nisan 2020 olarak belirlendi.

#### Avrupa Dijital Geleceğini Şekillendiriyor:

AB Komisyonu Veri ve Yapay Zeka Stratejilerini Açıkladı! AB Komisyonu; açık, adil, çeşitliliğe sahip, demokratik ve kendine güvenen, herkes için çalışan bir dijital dönüşüm sürecini desteklediğini her organizasyon ve toplantıda dile getirmeyi sürdürüyor. Son olarak komisyon tarafından veri ve yapay zeka stratejileri konulu bir bildiri gerçekleştirildi.

FIGIEFA sizin için çalışıyor!



Bu kapsamda bildiride; yapay zeka kapsamında kurulan "Beyaz Sayfa" komisyonuna, Avrupa Veri Stratejisi İletişimi'ne ve AB Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen'in yeni strateji hakkındaki basın açıklamalarına yer verildi. Strateji kapsamında işletmeler için yeni fırsatlar sunan ve teknolojik gelişime açık ekonomiyi dijital çözümlerle destekleyen bir Avrupa toplumu hedeflendiği belirtildi. Bu noktada ise dijitalleşme, iklim değişikliği ile mücadelede ve yeşil geçişe ulaşmada önemli bir olanak sağlıyor. Komisyon tarafından açıklanan Avrupa veri stratejisi ve yapay zekanın (AI) insan merkezli gelişimini sağlayan politika seçenekleri, bu hedeflere ulaşmak için atılan ilk adımlar olarak değerlendiriliyor. Komisyonun, önümüzdeki 5 yıl boyunca dijital ortamda üç temel hedefe odaklanacağı belirtildi. Bu hedeflerin; insanlar için çalışan teknoloji, adil-rekabetçi ekonomi ve açık-demokratik sürdürülebilir toplum olduğu belirtildi.

Komisyon, yıl sonunda Veri ve Yapay Zeka stratejileri kapsamında; Dijital Hizmetler Yasası ve Avrupa Demokrasi Eylem Planı sunacağı, eIDAS yönetmeliğinin gözden geçirilmesini önereceği ve Ortak Siber Birim geliştirerek siber güvenliğinin güçlendirilmesini hedeflediğini de belirtti. Ayrıca açıklamalardan; Avrupa'nın dijitalleşme modelini desteklemek için düzenleyici gücün, kapasite geliştirmede, diplomaside ve finansmanda kullanarak küresel ortaklarla ittifaklar kurmaya devam edileceği sonuçları da çıktı.

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_273](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_273)



## VIN Numarasına İlişkin Değişiklik

Mart 2020 tarihinde düzenlenen son Motorlu Taşıtlar Teknik Komitesi (TCMV) toplantısında, Avrupa Komisyonu'nun üye devletlere genel güvenlik düzenlemesi açısından taşıtların onaylanması için, idari prosedürler ve teknik şartnameler hakkında bir "Uygulama Yönetmeliği" üzerinde çalışıldığı açıklandı. Bu çerçevede Avrupa Komisyonu diğer hükümlerin yanı sıra, 9. pozisyonda kontrol basamağı için bir pozisyon atamak üzere araç tanımlama numarasının (VIN) bileşimini gözden geçirmeyi ve tanımlamayı öngörüyor. Bu doğrultuda da hesaplama yöntemini belirlemeyi hedefliyor. Komisyona göre, teknik hataları önlemek için rakam basamak kontrolünün gerekliliği önem arz ediyor. VIN'in; üretici dünya tanımlaması (WMI), araç tanımlama kısmı (VDS), basamak kontrolü (9. Pozisyon) ve araç gösterge bölümü (VIS) başlıklarından oluşması tavsiye ediliyor.

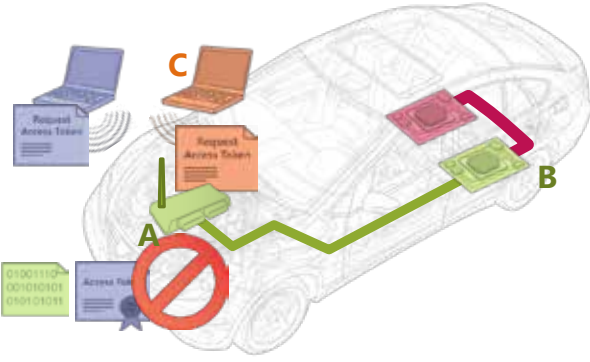


## FIGIEFA Genel Kurulu'nda Siber Güvenlik Masaya Yatırıldı

FIGIEFA Genel Kurulu, 5 Mart 2020 tarihinde Belçika'nın başkenti Brüksel'de gerçekleştirildi. Görece daha düşük katılımı gerçekleştiren kurula, üyeler arasında uzaktan bağlantıyla video konferans aracılığıyla da katılım sağlandı. FIGIEFA Genel Kurulu'nda, "İnternet Servis Sağlayıcıların (ISP) Roller ve Sorumlulukları" ve "Araç İç Teşhis (On Board Diagnostic) Kısıtlama Listesi" sunumları sektöre ışık tuttu.



EsCrypt Şirketi Güvenlik Baş Danışmanı Michael Klinger'in "Araç Verisine Erişim İçin Güvenlik Konsepti" başlıklı sunumu ise, UNECE (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu) Yeni Yönetmeliği'nin araçların siber güvenliğine yönelik etkileri bakımından önem teşkil etti. Sunumda verilen bilgilere göre UNECE Yeni Yönetmeliği, bağlantılı araçların siber güvenliğini ISO SAE 21434 şartnamelerine uygun şekilde yönetmeyi zorunlu hale getirecek. Tüm araçların Yeni Tip Onayı Sertifikası alabilmeleri iki gerekliliğin sağlanması ile mümkün olabilecek.



UNECE yönetmeliğine uygunluk için kilit noktalara değinen Klinger'in sunumunda; araç üreticilerinin tanımlı, uygulanan ve denetlenen bir Siber Güvenlik Yönetim Sistemine sahip olmaları gerektiğine değinildi. Sunumda Siber Güvenlik Yönetim Sistemi kapsamında, Geliştirme, Üretim ve Üretim Sonrası aşamaları için Siber Güvenlik sürecinin tanımlanmasının önemine de vurgu yapıldı. Ayrıca siber güvenlik geliştirme süreçlerine de değinilerek; tasarım, gereklilikler, risk analizleri ve hedefler masaya yatırıldı. Onaylı paydaş ve onaylı parçaların entegrasyonunun önemi de gözler önüne serildi.

## Satış Sonrası Parça Güvenlik Riskleri Konulu Anketten Çarpıcı Sonuçlar Çıktı!

Avrupa Birliği kurumlarından TCMV (Motorlu Araçlar Teknik Komitesi) 5 Mart 2020 tarihinde gerçekleştirdiği toplantısında satış sonrası parçaların potansiyel güvenlik risklerini ele aldı.

Toplantıda; AB Komisyonu'nun İç Pazar, Sanayi, Girişimcilik ve KOBİ'ler Genel Müdürlüğü olan DG GROW'un özet ve sunumlarına yer verildi. Söz konusu sunumda, AB Komisyonu'nun konuyla ilgili üye devletler ve sektör paydaşlarıyla yaptığı anketin sonuçları paylaşıldı. "Satış sonrası parçalar piyasada orijinal olmayan olarak tanımlanmalıdır" yorumları ve test prosedürlerinin rekabetçi seviyedeki birçok aftermarket ürününü sektörün dışına çıkarabileceği riskleri, dikkat çekici tespitler arasında yer aldı.

İlgili sunumda satış sonrası yedek parçalarda tespit edilen sorunlara da değinildi. Değişen kalite ve uygun montajlar doğrultusunda güvenlik ve çevre koruma riskleri, araca monte edilmiş orijinal olmayan parçaları tespit etme zorluğu ve işletmeyi tüketici pazarında gözlemleme zorlukları ele alındı. FIGIEFA'nın, "AB seviyesinde düzenlenmesi gereken hususlar arasında; yalnızca güvenlik ve çevrenin korunmasıyla ilgili olabilecek parçaların olması gerektiği" vurgusu dikkat çekti. Ayrıca sunumlarda; AB/BM tip onayı altında sistemlerin dayanıklılığı, performansı ve montajı, orijinal olmayan parça tespiti, üretimden montaja kadar izlenebilirlik, araç sahibinin parça değişimini bildirme yükümlülüğü, orijinal parça bilgilerini ifşa etme yükümlülüğü gibi hususlar vurgulandı. Bu hususların; kaput, cam ve tampon gibi görünür parçalarla birlikte fren hortumu, süspansiyon bileşenleri, LED farlar, aktif güvenlik sistemleri ve katalitik konvertörler gibi görünmeyen parçaları kapsamaması gerektiğinin altı çizildi.



Sunumda, düzenlemelerin orijinal parçalarla aynı veya benzer gereklilikler esas alınması, BM ve AB tip onay mevzuatı, mevcut ulusal mevzuat ve/veya satış sonrası üreticilerin kalite sistemlerinin kullanılması referans alınması gerektiği yer aldı. AB/BM düzenlenmeleri kapsamına girmeyen parçalar için ise, 2018/858 Sayılı Tüzüğün 55. maddesinin kullanılması önerildi.



## Koronavirüs Krizinin KOBİ'ler Üzerindeki Etkileri Masaya Yatırıldı!

Avrupa KOBİ'ler Temsilcileri SMEUnited, Koronavirüs salgını ve KOBİ'lere etkileri hakkında bazı belgeleri paylaştı. İlk belge, krizin şirketler ve özellikle de KOBİ'ler üzerindeki olumsuz etkisini azaltmayı amaçlayan AB ve ulusal düzeylerde alınan tedbirler hakkında oldu. Diğer belgede ise Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'nün (OECD) krizin KOBİ'ler üzerindeki etkisini ve bu etkiyi düşürmek için potansiyel kamu politikası önlemleri hakkında analizlere değinildi. Ayrıca 26 Mart tarihinde COVID-19 salgın yönetimini ve sektörümüzdeki etkilere ilişkin soruları tartışmak amacıyla, Clepa ile Ortak İş Günü toplantısı gerçekleştirildi. Her iki kurumun da kendi üyeleriyle salgının etkilerini birer anket ile sorgulamasına ve sonrasında ortak bir raporla AB'nin ilgili kurumlarına taleplerin iletilmesine karar verildi.





**FIGIEFA**  
Automotive Aftermarket Distributors

**NEWSLETTER**

March 2020

### IAM issues in the European Commission's Work Programme on Automotive and Mobility Industries for 2020-2021

The European Commission's Directorate General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs (DG GROW) has released its annual "Work Programme on Automotive and Mobility Industries" for 2020-2021.

In particular, the European Commission will assess regulatory options on remote repair and maintenance and other services based on data generated by vehicles, with a view to propose a legislative act on the access to in-vehicle data by the first quarter of 2021. This proposal, which would be submitted to Member States and the European Parliament, will be based on a study on policy options, commissioned to an external contractor, following the work of the experts' group on access to data and cybersecurity.

Furthermore, the European Commission intends to reinforce the current vehicle type-approval legislation with several implementing measures. An update of the Annex X to Regulation (EU) 2018/858 shall include the reference to the technical specifications of ISO 18541 (standardised access to Repair and Maintenance Information), and the SERMI scheme standardising the exchange of information between vehicle manufacturers and independent operators on security (anti-theft) related items is expected in the second quarter of 2020. However, there will be a delay in the implementation (see article on page 2).

Another measure to clarify the type-approval framework will be an update of the same Annex X to make sure that OBD requirements for electric vehicles are well defined. Indeed, the current requirements leave a legal uncertainty whether electric vehicles have to have an OBD port to access repair and maintenance information. The European Commission intends to close this gap by specifying which data shall be provided through the OBD ports of electric vehicles and eventually harmonising requirements on repair data for spare parts.

Numerous regulations meant to improve the safety of connected vehicles will also be adopted. This will include a regulation on cybersecurity expected for the first quarter of 2021. The purpose is to include the principles currently being developed at the UNECE level into the EU legal framework but also to ensure consistency with other pieces of EU legislation (e.g. emissions, repair and maintenance information, national and/or EU horizontal rules on cybersecurity).

Meanwhile, the European Commission's Directorate General for Competition (DG COMP) started the evaluation of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation. It has been until now the backbone of the competition law framework in the automotive aftermarket, enabling independent operators to provide competitive services to the consumers, and is due to expire in 2023.

[Read the full Work Programme](#)



# EU institutions' news

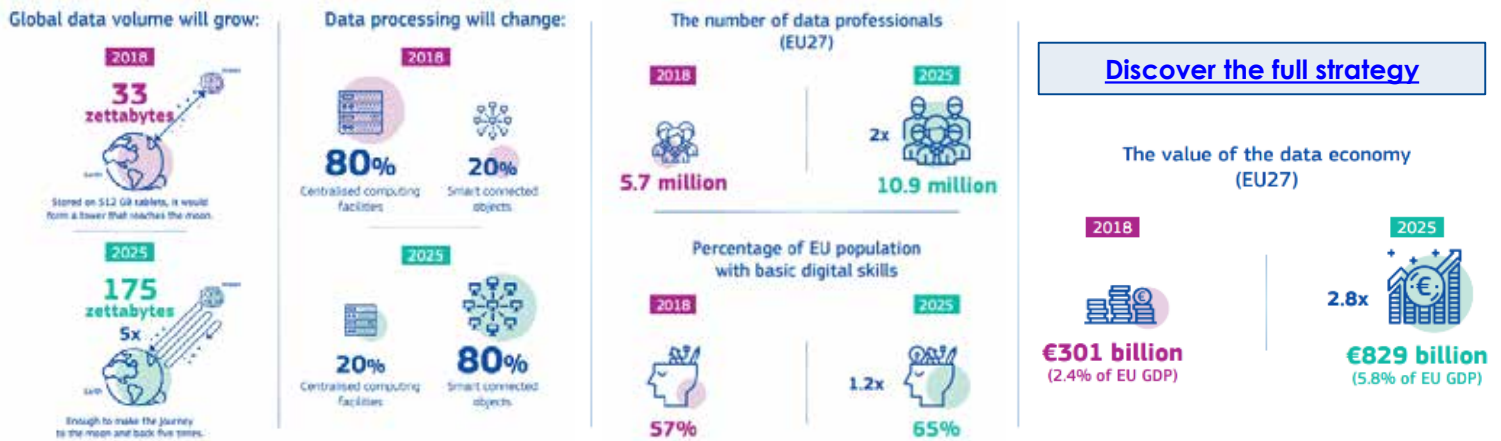
## A European Strategy for Data

On the 19<sup>th</sup> of February, the European Commission released a European strategy for data, together with a white paper on artificial intelligence, and opened a consultation on these issues.

In this strategy, the European Commission underlines the risks associated with the concentration of data in the hands of a few companies, and insists on the need to make sure that all market players, including SMEs, can also get access to the data they require. It stresses that "there are also market imbalances in relation to access to and use of data", and that "the high degree of market power resulting from the 'data advantage' can enable large players to set the rules", with the potential to distort competition, to the detriment of consumers ultimately. It also acknowledged that "data interoperability and quality, as well as their structure, authenticity and integrity" are crucial elements for market operators.

Therefore, the European Commission envisages measures for data access and use. While these overarching measures should be horizontal, the specificities of some sectors will also be taken into account. In particular, it foresees, under certain circumstances, that access to data should be made compulsory. This would be the case if a market failure in a specific sector is identified and can be foreseen, which cannot be solved by competition law. Sectoral reviews shall be conducted to identify such obstacles to the use of data. Besides thorough analysis of the importance of data in various economic sectors, the European Commission is planning several legislative proposals, expected within a year, with the objective to ensure that more data becomes available for use in the economy – still whilst respecting the highest standards in terms of privacy and cybersecurity.

The European Commission also intends to implement policies to increase the data literacy and skills of workers, to make sure that companies can actually make the best out of the exploding quality and quantity of available data.



## EU monitoring of the impact of coronavirus on supply chains

On the 26<sup>th</sup> of February, the European Commission informed the Member States about its activities and coordination efforts to ensure a coherent EU-wide response and minimal impact on EU citizens and businesses.

The European Commission is working on various fronts to support efforts to tackle the COVID-19 outbreak. As part of the ongoing assessment of the situation, the European Commission has started to examine the impact on EU economy, assessing the magnitude of disruptions in the supply chains and overall decreases in global demand.

The economic impact of the COVID-19 will obviously depend on the duration and extent of the contagion. The international spread of the virus is also a key downside risk for the growth of the EU economy. According to the European Commission, the related uncertainty can have significant consequences for EU industry and services as more and more companies are reporting that their supply chains and/or earnings are impacted.

Given this first assessment of the situation for EU businesses, the European Commission underlined that the sharing of information, common assessment of the situation and coordination of urgent measures at EU and national levels are critical.

[Learn more about EU actions against coronavirus](#)



# EU institutions' news

## Guidelines on processing automotive personal data



On the 28<sup>th</sup> of January, the European Data Protection Board (EDPB), which brings together at EU level the national authorities in charge of data protection, has adopted draft guidelines on processing personal data in the context of connected vehicles and mobility related applications. More specifically, the guidelines deal with the personal data processed by the vehicle and the data communicated by the vehicle as a connected device.

As vehicles become massive data hubs, with numerous and diverse economic players involved, the EDPB felt the need to issue such guidelines, considering that most of the data generated by/in a vehicle can be considered as personal data. It recommends in particular to anonymise, as much as possible, the data sets, and to establish clear process to get the "free, specific and informed" consent of the consumer on which data should be accessed by whom and for which purpose. The EDPB also pushes for the development of a "secure in-car application platform" and the strengthening of consumers' rights.

A consultation on this draft, to which FIGIEFA intends to participate, is open until the 1<sup>st</sup> of May. The guidelines, which are one of the elements of the wider debate at EU level on access to the vehicle, its data, its resources and its users, tackle the specific angle of data privacy. They should be adopted by the members of the EDPB later this year.

[Read the draft guidelines](#)

### Some key takeaways:

*"Connected vehicles are generating increasing amounts of data, most of which [including technical data] can be considered personal data since they will relate to drivers or passengers [and their behaviour]"*

*"The controller will have to inform the data subject about all the purposes of the processing [...] when seeking consent"*

*"Consent shall be free, specific and informed [...] and may not be bundled with the contract to buy or lease a new car"*

*"Service providers [...] should, where possible, use processes that do not involve personal data or transferring personal data outside of the vehicle"*



## Change of approach regarding the use of ISO standards by the European Commission

At the occasion of the Motor Vehicle Working Group on the 12<sup>th</sup> of February, the European Commission announced that due to specific legal concerns coming from its Legal Services, the general legal approach with regard to the use ISO standards would change. Due to a current law suit, the Commission decided to put on hold and to stop any reference to ISO standards in EU legislation in general, because these are designed by external (private) bodies, which leads to governance concerns. This will have an impact on the ISO 18541 RMI standard and the integration of the SERMI scheme into the intended delegated act of the Type-Approval Regulation.

Practically it means that the European Commission will not include a simple reference to ISO 18541 (standardised access to repair and maintenance information) to make the standard obligatory, but instead intends to only make a Recommendation for vehicle manufacturers and independent operators to use the standard in order to "best comply" with the obligations of the Regulation 2018/858. FIGIEFA raised considerable concerns to such approach, as a mere recommendation has no binding nature (which was also underlined by ACEA, the vehicle manufacturers' association). The FIGIEFA Secretariat is currently in discussion on that issue with the European Commission.

In a similar manner, the SERMI scheme neither will be copied in the Appendix of the delegated act, but will stand as a separate document. The European Commission is now investigating how to make SERMI a legal obligation/legal instrument, but stressed here that a legal anchor and solution could be found more easily than for the ISO RMI 18541 standards.

The European Commission will inform stakeholders how they plan to proceed in this regard, but it is clear that this will further delay the process of implementing the SERMI scheme and standardisation of the access to OBD information and RMI.



## Countries' news

### Delay for the liberalisation of design protection and risks for access to data in France

At the end of November 2019, the French Parliament definitively adopted a law on mobility, with the purpose, among others, to lower the cost of road mobility for consumers. It includes several provisions which are especially relevant for the independent aftermarket, especially in terms of design and access to data. However, the turn of events is quite worrying.



On the 20<sup>th</sup> of December, the Constitutional Council (French supreme court) decided to censor the liberalisation of captive parts. The Constitutional Council does not question the validity of this provision, but censors the *modus operandi* used by the Government to pass this measure. Indeed, the Council explains that Article 110, relating to the liberalisation of captive parts, has the character of a "legislative rider", i.e. that it has no place in this law. Despite the Government's reasoned attempt, the Constitutional Council therefore cancelled this measure, which had been eagerly awaited by after-sales professionals and French households. FEDA, which had been working for over a year on this measure, therefore requested an

appointment with the Prime Minister's office to identify the most appropriate legislative way for implementing the measure.



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

The French law also contains a provision enabling the government to take legislative measures on access to in-vehicle data for economic operators. However, the current draft of this legislative measure is based on the "Extended Vehicle" and a B2B approach, which differs fundamentally from the interest of our sector. FEDA and FIGIEFA met with the French ministry in charge of it and explained why the "Extended Vehicle" was in no way a fit solution, especially as it prevents effective competition and therefore results in higher costs for the consumers. FEDA submitted amendments to the latest draft to the Ministry. The legislation is now expected to be submitted for legal check before the summer, and is intended to be definitively adopted by the end of the year.

[Read the ruling on design protection](#)

[Read FEDA's press release on access to data](#)

### Towards a South African Automotive Aftermarket "Block Exemption"



On the 6<sup>th</sup> of February, the South African Competition Commission has issued draft "Guidelines for Competition in the South African Automotive Aftermarket Industry".

This process was triggered by multiple complaints the Commission received from various independent players in the South African automotive aftermarket, as well as members of the public. These parties raised concerns about alleged anti-competitive practices, such as pricing behaviour in the automotive aftermarket, and agreements that foreclose independent players at all levels of the automotive value chain.

Some of the competition concerns identified are the exclusion or foreclosure of independent operators in the markets for the service and maintenance, mechanical repairs and motor-body repairs of in-warranty motor vehicles;

unclear and allegedly unfair allocation of work by insurers in the allocation of motor-body repairs; restrictions on the sale of OEM branded parts and components to independent operators; high barriers to entry that exclude small businesses from becoming authorised dealers; and a lack of competition and consumer choice in the sale and fitment of spare parts.

The guidelines will provide practical guidance for the automotive industry, with the aim of transforming the automotive aftermarket and encouraging competition through greater participation of small businesses. The elements included in this draft are comparable to the ones of the European Motor Vehicle Block Exemption Regulation. It is a major achievement for the Motor Industry Workshop Association and its Right to Repair Campaign, which are part, with FIGIEFA, of the wider Right to Repair Global Campaign. This international forum is crucial for cooperation among independent aftermarket operators and for the exchange and spreading of best practices.

[Read the draft guidelines](#)



## Countries' news

### Future of the EU-UK relationship

On the 3<sup>rd</sup> of February, the European Commission issued a recommendation to the Council to open negotiations on a new partnership with the United Kingdom.

It includes a comprehensive proposal for negotiating directives, defining the scope and terms of the future partnership that the European Union envisages with the United Kingdom. These directives cover all areas of interest for the negotiations, including trade and economic cooperation and other thematic areas of cooperation.



The European Commission proposes in particular that "The envisaged partnership should contain comprehensive arrangements including a free trade area, with customs and regulatory cooperation" for goods. Additional provisions on services, market access, intellectual property and digital trade are also foreseen. It also states that "The envisaged partnership should establish open market access for bilateral road freight transport, including unladen journeys". One of the main principles is regulatory convergence to avoid distortion of competition, but has already been objected by the British government.

As EU negotiator, the European Commission intends to continue work in close coordination with Member States, as well as with the European Parliament, as was the case during the negotiations for the Withdrawal Agreement. President of the European Commission, Ursula von der Leyen, said: "It's now time to get down to work. Time is short. We will negotiate in a fair and transparent manner, but we will defend EU interests, and the interests of our citizens, right until the end."

On the 25<sup>th</sup> of February, the Council, representing Member States, has adopted the draft negotiating directives. This formally authorises the European Commission to open the negotiations for a new partnership with the United Kingdom.

[Read the negotiation mandate](#)

### Revision of the German antitrust law: general "right of access to data"



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Energie

In accordance with the requirements of the Federal Government's implementation strategy for shaping digital change, a draft law aims to create a regulatory framework

that is tailored to the requirements of the digitisation of the economy. The proposed amendment contains provisions to modernise abuse control in order to better capture and effectively stop the abuse of market power, especially by

digital platforms. Amongst others, this would be achieved by granting a right of access to data and platforms. The proposed regulation is the first concrete regulatory proposal in the world to create a general data access right.

The GVA therefore welcomed the intent of the Federal Government to upgrade the competition law with a view to the challenges of the digital age. As the tightening of some standards quakes, effective enforcement by the competition authorities is necessary in order to effectively achieve the competition objectives.

[Discover the legislative proposal](#)



@FIGIEFA

www.figiefa.eu

DIRECT ACCESS



DRIVING PROGRESS



## FIGIEFA's news

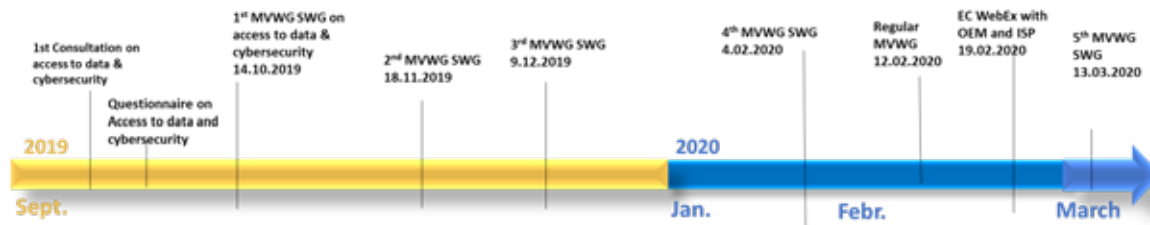
### FIGIEFA's input to the European Commission's expert group on 'Access to Data & Cybersecurity'

End of 2019, FIGIEFA has been invited by the European Commission to participate and contribute to its temporary experts group on access to data and cybersecurity, an emanation of its Motor Vehicles Working Group (MVWG). The aim of these meetings was to provide the European Commission with some background from businesses, before it would draft and submit a legislative proposal on access to data, expected for the first quarter of 2021.

The first meetings were dedicated to issues such as the quality and quantity of data required by economic operators, data privacy, intellectual property rights and cybersecurity. The European Commission then decided to narrow the exercise down to the scope of data and functions on one side, and roles and rights for the access to these data and functions on the other side.

The European Commission expected the experts to come up with a definite list of data and functions. However, such a restrictive list would be neither satisfactory for current different use cases, nor future-proof considering the dynamically growing market of remote services around the car. FIGIEFA and other independent operators therefore insisted on their proposal for a generic, inclusive, open definition which would not hamper future business and technology developments.

The last meeting of the subgroup was scheduled on the 13<sup>th</sup> of March and intended to formally close the process. Results will feed into the terms of reference of the study that the European Commission will ask an external consultancy to conduct, in order to assess different regulatory options in view of the legislative proposal expected for early 2021.



Timeline of the meetings of the experts group organised by the European Commission

### FIGIEFA expertise requested for the future of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation

The Motor Vehicle Block Exemption Regulation (MVBER) is the backbone of competition in the European automotive aftermarket and is instrumental in allowing our sector to thrive by offering competitive services to the consumers. However, it is due to expire in 2023, and the European Commission has initiated its evaluation to determine whether to abandon it or to renew it as it is, or with changes.

In January, the FIGIEFA Secretariat has met, at several occasions, the Ernst & Young team in charge of conducting a fact-finding mission, on behalf of the European Commission, on the evolution of the aftermarket over the last years. Ernst & Young has to conduct a purely statistical research to better understand the recent evolutions and trends in our sector. In particular, Ernst & Young has to launch a survey addressed at various segments of the sales and aftersales: dealers, repairers, spare part distributors, and manufacturers of vehicles and of spare parts. The expertise of FIGIEFA was requested to give practical feedback to the qualitative and quantitative questions included in this survey, even if the

margin of manoeuvre was very limited due to very strict specifications from the European Commission.

This survey was launched on the 17<sup>th</sup> of March and Members of the national associations of FIGIEFA were invited to answer the questionnaire as well. This survey will then feed the evaluation of the MVBER by the European Commission, expected for later this year.



[Rediscover the benefits of the current MVBER in different languages](#)





## FIGIEFA's news

### FIGIEFA General Assembly

On the 5<sup>th</sup> of March, FIGIEFA Members gathered (and through videoconference facilities for remote participation) in Brussels for the first 2020 General Assembly of the association. At this occasion, they discussed the different legislative priorities set up by the European Union's institutions.

Members discussed thoroughly the latest developments on access to in-vehicle data and resources. This is indeed one of the priorities of the European Commission, which intends, launching a Study on Policy Options based on input from the dedicated experts working group (see page 6) to make a legislative proposal on the topic by next year (see page 1). In this framework, cybersecurity measures taken at UNECE and EU level will also be instrumental and need to be taken into consideration by the sector.

The evaluation of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (see page 6) will be another important activity for FIGIEFA and its Members this year. It will be crucial to convince the European Commission to keep and even upgrade this legislation which is due to expire in 2023.

Members also discussed a variety of topics impacting the sector, such as Brexit, and ways to ensure the future of the sector through qualified workforce.

Members also discussed the coronavirus outbreak and how it would impact the whole supply chain in the coming weeks and months.

Next FIGIEFA General Assemblies are foreseen in May and in October 2020.



### Body repairers' association AIRC joins AFCAR

On the 27<sup>th</sup> of January, the Members of AFCAR, the Alliance for the Freedom of Car Repair in the EU, have approved the membership application of AIRC. AIRC is the international federation of body repairers. It represents 16 associations in 15 countries, some of them outside of Europe, and their 50,000 companies.

It shows the important and acknowledged role of AFCAR for the independent aftermarket, especially with regards to access to data. Besides FIGIEFA and AIRC, AFCAR has five other members: ADPA (data publishers), CECRA (dealers and repairers), EGEA (garage and test equipment suppliers), FIA (road patrols and motorists) and Leaseurope (rentals and leasing companies).

[Learn more about AIRC](#)





## Members' news



### Ireland/SIMI

#### Exceptional businesses highlighted at the annual event

On the 20<sup>th</sup> of February, SIMI distributed eight awards during its annual ceremony. These awards celebrate the contribution of the sector to society by employing thousands of people, collecting billions in tax, investing in business and technology, providing exceptional customer service, and improving the environmental performance of cars on the road and their safety.

[More here](#)



### Spain/ANCERA

#### Election of the new President

On the 18th of December 2019, ANCERA elected its new President, José Luis Bravo, Managing Director of ASER Aftermarket Automotive SA and until now a member of ANCERA Board of Directors. This new mandate will continue focusing on access to in-vehicle data and resources, implementation of the type-approval framework, and competition in the trade of spare parts, among other issues.

[More here](#)



### Turkey/OSS

#### Discussion on competition and digitalisation with national authorities

In March 2020, OSS has met with the Minister of Industry and Technology, Mustafa Varank, to discuss cybersecurity, digitalisation, access to in-vehicle data, block exemption and equivalent parts. During a meeting with the Secretary General of the Turkish Standards Institute, Aykut Kırbaş, concerns have been raised regarding the burden of the type-approval of spare parts and their negative consequences on the competition in the aftermarket.



### United Kingdom/IAAF

#### Focus on technology change at annual conference

The IAAF Conference 2019 has highlighted the massive technology-led transformation in the global automotive industry and how every business in the independent aftermarket can take full advantage. It also stressed the importance of being able to compete fairly and safely in an open market, while ensuring the motorist continues to have the right to choose where they take their vehicle.

[More here](#)

[Should you wish to unsubscribe, please send us an email](#)

#### FIGIEFA aisbl

Boulevard de la Woluwe 42, Brussels, 1200, Belgium  
[figiefa.secretariat@figiefa.eu](mailto:figiefa.secretariat@figiefa.eu)  
+32 (2) 761 95 10



@FIGIEFA

[www.figiefa.eu](http://www.figiefa.eu)

DIRECT ACCESS



DRIVING PROGRESS