



FIGIEFA BÜLTENİ

ARALIK 2019



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.

Ana görüşü; 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 adresimizden ulaşabilirsiniz.

Adil Dijitalleşme Olanakları için Manifesto

Otomotiv endüstrisi ve mobilite hizmetleri işletmecileri, sigortacılar, tüketiciler ve KOBİ temsilcileri koalisyonu tarafından imzalanan 20181 tarihli önceki Manifesto girişimine dayanarak, araç içi verilere ve rekabetçi, yenilikçi ve serbest tüketici seçimi ortamını sağlayacak fonksiyonel kaynaklara uzaktan erişimi sağlayacak yasama çözümünü çağırısı tekrar yenilendi.

Sorun:

Teknolojik gelişmelerle birlikte otomotiv sektöründeki dijitalleşme de gün geçtikçe artmakta. 2025 yılına kadar araç parkının %70'inin bağlantılı olacağı tahmin ediliyor ve bu manifestoda imzası bulunan paydaşlar araçlara sağlanacak bu bağlantıların ve mobilitenin başarı sağlayacağı konusunda hemfikirler.

Dijital kullanım örnekleri:

"Hizmet olarak lastikler", "yeşil onarım", dijital periyodik teknik inceleme, arızaları önleyen öngörülmiş uyarılar, yol kenarı devriyesi yardımını optimize eden uzaktan teşhis ve böylece tüketicilerin seyahatleri, akıllı kiralama ve ortak mobilite hizmetleri, 'Konuşan kısımlar' optimize edilmiş bir satış sonrası üretim ve dağıtım zinciri için sağlık durumlarını bildirir sistemler. Ve buna ilave 'Nasıl Sürdüğünüzü Öde' sigorta poliçeleri ve sürücü koçluğu da bu kapsamda değerlendirilebilir.

"Bağlantılı otomobil" in ortaya çıkmasıyla birlikte, rekabet artık veri kalitesi ve hizmet kalitesini belirleyen araç fonksiyonlarına güvenli erişim noktasında başlıyor. Giderek artan bir şekilde sayısallaştırılmış otomotiv sektöründe, tüm otomotiv değer zincirinin, iş modellerini geliştirme hakkına sahip olması ve bu nedenle müşterileri tarafından beklenen rekabetçi hizmetleri sunmaya devam edebilmeleri için araç üreticileriyle eşit düzeyde rekabet edebilme hakkı olmalıdır.

Gerekli dört temel yetkinlik:

- Zaman açısından kritik olanlar dahil olmak üzere araç içi üretilen verilere bağımsız, izlemesiz ve doğrudan gerçek zamanlı erişim.
- Araç üreticisinden bağımsız olarak araç ve fonksiyonları ile çift yönlü iletişim.
- Araç içi İnsan Makine Arabirimi (HMI) işlevlerini

(örneğin gösterge paneli veya sesli komutlar aracılığıyla) kullanarak sürücü ile güvenli ve bağımsız bir şekilde uzaktan etkileşim yeteneği.

- Dinamik olarak üretilen herhangi bir veriyi kaynağına mümkün olduğu kadar yakın şekilde işlemek için yerleşik ticari yetenekler kullanarak bağımsız yazılımı doğrudan bağlı araçta çalıştırabilme.

Bu dört yetkinlikten hiçbirinin araç üreticileri tarafından öne sürülen erişim modeliyle 'Genişletilmiş Araç'(ExVe) mümkün olmadığı kanıtlanmıştır, çünkü kendileri araç üzerinden uzaktan veri erişimi için tüm iletişimi kendilerine kanalize etmek niyetindedir. Araç içi verilerin yalnızca sınırlı bir kısmı ve araç üreticisinin iş modeline dayanan dar bir fonksiyon seti 3. taraf servis sağlayıcılara sunulacaktır. Oysa Üreticilerin çözümünün doğrudan bir B2B sözleşmesi kapsamında veya "Nötr Sunucu" olarak adlandırılan bir veri hizmetleri platformu üzerinden erişim sağlaması beklenmektedir.

'ExVe' eşit yetenek sağlamıyor. Bunun yerine, araç üreticilerine nasıl, ne zaman (gecikmeler) ve kime (çoğunlukla toplu ve zaten teşhis edilmiş / işlenmiş) veri erişiminin verileceği konusunda karar vermeleri için tam kontrol sağlıyor. Rakip sağlayıcılar, OEM onarım yöntemlerine dayanan "kopyalanan" hizmetler ile sınırlıdır.



**Manifesto for
fair digitalisation
opportunities**

Çözüm:

Ana prensip, araç üreticilerinin kullandığı tüm olanakların eşit olarak sağlanmasıdır. Böyle bir telematik sistemi, araç içi veri işlemeyi optimize etmek için bağımsız uygulamaların araç içinde güvenli bir şekilde uygulanmasını sağlarken, aynı zamanda doğrudan tüketici onayı alan alternatif servis sağlayıcılarla araçla / merkezden iletişimi desteklemeyi sağlayacaktır.

Bu, ilk önce araç üreticisi ile (ExVe'nin sistematik tasarımı nedeniyle) bir veri transfer sözleşmesi imzalama zorunluluğunu ortadan kaldırır.



Böyle bir çözüm şunları sağladı:

- Hangi üreticilerin verilerini araç üreticilerinin müdahalesi olmadan erişebileceğine karar vermek için tüketicilere tam kontrol sağladı.
- Etkili rekabetin ve bağımsız rakip işletmelerin araç üreticileri tarafından izlenmemesini sağladı.
- Yenilikçi çözümler ve yeni iş modelleri yarattı.
- Daha fazla destek ve siber güvenlikle tamamen uyumlu oldu.
- Yol güvenliğini artırır ve daha sürdürülebilir ve daha dairesel bir ekonomiye katkıda bulunurdu.

Veri koruma kurallarına uyumu garanti eder ve bu, servis sağlayıcı ile müşteri arasında doğrudan bir ilişki kurulmasına yardımcı olur.

Harekete Geçme Zamanı!

Son iki kararda⁵, Avrupa Parlamentosu, Komisyon'u "bazı üçüncü taraf kurumlar için araç içi verilere adil, güvenli, gerçek zamanlı ve teknoloji açısından tarafsız erişim" sağlamak için (yasama tarafını) eylemde bulunmaya çağırıyor. Ek olarak, Avrupa Komisyonunun⁶ bir dizi iç ve dış çalışması, araç veri erişim modellerinin tartışmadaki yasal ve ekonomik etkisine dair daha fazla kanıt sağlamıştır. Çünkü bir tarafla dengesiz güç piyasalarında, araç üreticileri, aracın veri/işlevlerine erişimin tekel kontrolünü ellerinde bulunduran, düz bir oyun alanı sağlamak için mevzuat mutlaka gereklidir. Araç üreticilerinin mevcut kapalı "ExVe" modeli ile araç içi verilere düzenlemesiz erişimin ekonomik sonuçları, Avrupa'daki bağımsız satış sonrası pazarında ek maliyetlere yol açabilir. Son FIA Bölgesi araştırması, 2030 yılına kadar tüketiciler ve bağımsız operatörler için maliyet ve kayıpları 65 milyar Euro olarak belirledi⁷. Bu nedenle harekete geçmenin tam zamanı!



- 1- 2018'de adil dijitalleşme fırsatları için ilk Manifesto imzalandı
- 2- Roland Berger ETRMA / Quantalyse Raporunda 'Bağlantılı ve Otomatik Hareketlilik - Lastik Sektörü Haziran 2019'da Araç İçi Verilere Doğrudan Erişim Gerektiren Durumları Kullanma "
- 3- Ulaştırma Araştırma Laboratuvarı (TRL) 'Araç İçi Veri ve Kaynaklara Erişim' araştırması, Ağustos 2017
- 4- "Açık Araç Güvenli Platformu", 7. Araştırma ve Teknoloji Geliştirme Çerçeve Programı, Kasım 2013
- 5- Avrupa İşbirliği Akıllı Ulaştırma Sistemi (C-ITS) Avrupa Stratejisi'ne 13 Mart 2018'den itibaren Avrupa Parlamentosu Kararı, Avrupa ulaşımda 5 Aralık 2018'ten itibaren Özerk sürüşe ilişkin Avrupa Parlamentosu Kararı
- 6- Ortak Araştırma Merkezi (JRC) "Satış sonrası hizmetlerde dijital araç verilerine erişim ve rekabet", Eylül 2018; TRL Çalışması (bkz. dipnot 4); Valdani, Vicari & Associati (VVA) 'Kooperatif, Bağlantılı ve Otomatik Hareketlilik (CCAM) Çalışması, Ağustos 2018
- 7- Quantalyse / Schöenberger FIA Bölgesi için Danışmanlık Hizmetleri Çalışması | digital Otomotiv dijital dönüşümü ve mevcut veri erişim modellerinin ekonomik etkileri ', Mart 2019.

ALTINA İMZA KOYAN ENDÜSTRİ VE TÜKETİCİ KURUMLARI & DERNEKLERİ



ADPA represents the European independent automotive data publishers.
www.adpa.eu

Pierre Thibaudat
EU Affairs Manager
pierre.thibaudat@adpa.eu
+32 2 761 95 18



CECRA represents the European motor trade and repair businesses.
www.cecra.eu

Bernard Lycke
Director General
bernard.lycke@cecra.eu
+32 2 771 96 56



CITA represents the organisations inspecting or supervising inspection of in-service motor vehicles and their trailers.
www.citainsp.org

Eduard Fernandez
Executive Director
e.fernandez@citainsp.org
+32 2 469 06 70



EGEA represents the European garage and test equipment manufacturers and importers.
www.egea-association.eu

Massimo Brunamonti
Board Member
contact@aam-con.com
+32 2 761 95 15



ETRMA represents the European tyre and rubber goods producers.
www.etrma.org

Fazilet Cinaralp
Secretary General
f.cinaralp@etrma.org
+32 2 218 49 40



FIA Region I represents the European motoring and touring clubs.
www.fiaregion1.com

Chris Carroll
Policy Director
ccarroll@fia.com
+32 2 282 08 18



FIGIEFA represents the European independent automotive aftermarket distributors.
www.figiefa.eu

Sylvia Gotzen
Chief Executive Officer
sylvia.gotzen@figiefa.eu
+32 2 761 95 10



Insurance Europe represents the European insurance and reinsurance sector.
www.insuranceeurope.eu

Thomas Gelin
Policy Advisor
gelin@insuranceeurope.eu
+32 2 894 30 48



Leaseurope represents the European leasing and automotive rental industries.
www.leaseurope.org

Richard Knubben
Deputy Director-General
r.knubben@leaseurope.com
+32 2 778 05 68



SMEunited represents the European crafts, trades and SMEs.
www.smeunited.eu

Véronique Willems
Secretary General
v.willems@smeunited.eu
+32 2 230 75 99



UEIL represents the European lubricants industry.
www.ueil.org

Jos Jong
Board Member
josjong@planet.nl
+31 703 38 46 65

FIGIEFA sizin için çalışıyor!
#2 Ekim 2019
MVBER/AB



Otomotiv aftermarket işletmeleri için yasama ve düzenleyici çerçevenin büyük çoğunluğuna Avrupa Birliği ya da Birleşmiş Milletler seviyesinde karar verilmiştir. Bu şekilde, bunların sizin açınızdan doğrudan ticari etkisi bulunmaktadır. Bir mevzuat bölümündeki tek bir (yanlış) kelime ya da cümle, bağımsız atölyelerin veya parça toptancılarının rekabetçi kalmalarını anında engelleyebilir ya da hatta onları ticaretin dışına atabilir. Bu riskten kaçınmak amacıyla, dolayısıyla AB ve BM seviyesinde güçlü bir politik temsil ihtiyacı bulunmaktadır.

FIGIEFA; Avrupa ve uluslararası kanun yapıcılar arasında bağımsız otomotiv parça distribütörlerini temsil etmektedir. İşletmenizin serbest rekabete açık ve adil seviyede eşit fırsat sağlayan bir pazarda faaliyet göstermesine olanak sağlayan yasal çerçeve koşullarını güvence altına almak amacıyla, yasa tekliflerini izler ve onlarla sürekli temas halindedir.

FIGIEFA Avrupa Birliği seviyesinde

Motorlu Araç Blok Muafiyeti Mevzuatı

konusunda sizin için çalışıyor



Sorun nedir?

10 yıldan uzun bir süredir, Motorlu Araç Blok Muafiyeti Mevzuatı (MV-BER) parça dağıtımı ve tamir şirketlerimizin araç üreticileri ağı ile doğrudan rekabet ederek, rekabetçi aftermarket hizmetleri sunmalarına olanak sağlayan yasal çerçeveyi ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, bu son derece önemli mevzuatın süresi Mayıs 2023 tarihinde sona ermektedir. Avrupa Komisyonu bu sektöre özgü mevzuatın yenilenmesini sorgulamaktadır ve hali hazırda MV-BER mevzuatının

başarılarını ve gelecekteki potansiyelini değerlendirmektedir. Bu nedenle, MV-BER'in basit bir şekilde yok olması gibi yüksek bir risk bulunmaktadır. Alternatif olarak, mevcut durumunu sürdürerek genişletilebilir de. Sonucusu ise, iki farklı alt-senaryo ile güncellenebilir: bağımsız aftermarketin rekabetçiliğine yönelik bazı koruma önlemleri bertaraf edilerek hafifletilebilir ya da tam tersine yeni gelişmeleri dikkate almak üzere güncellenebilir.



İşinizi nasıl etkileyebilir?

MV-BER'in sona ermesi ya da düzeyinin indirgenmesi, geniş yelpazede aftermarket hizmetlerinin bırakılmasını kapsayan çok sayıda koruma dolayısıyla, şirketlerinizi araç üreticileri ile zorunlu bağımlılık ilişkisine sokabilir. MV-BER; diğerlerinin yanında, rekabetçi olabilmenizi sağlamak için üç ana önlem seti garanti etmektedir:

- Araç üreticileri, orijinal ekipman tedarikçilerinin ürünlerini (bileşenleri) yedek parça olarak bağımsız distribütörlere de tedarik etmelerini engelleyemez.

FIGIEFA sizin için çalışıyor!
#2 Ekim 2019
MVBER/AB



Bağımsız tamirciler, aracın tamir ve bakımı için herhangi bir parçayı ya da ekipmanı satın almakta ve kullanmakta serbesttir ve yetkili servisler “orijinal parçaları” ve “eşdeğer parçaları” parça tedarikçilerinden ve bağımsız parça distribütörlerinden temin edebilirler;

- Araç üreticileri, garantilerin bir aracın tamir ve servisinin kendi ağıları içerisinde ya da kendi markalı yedek parçaları kullanılarak yapılması koşuluna dayandıramaz ve tüketiciler hem zorunlu hem de uzatılmış garanti süreleri boyunca, garanti dışı işler için herhangi bir servisi kullanma hakkına sahiptir;

- Araç üreticileri teknik bilgileri elinde tutamaz; bu verilere erişim kullanılabilir bir şekilde ve erişimden vazgeçirmeyecek bir maliyetle gecikmeksizin verilmelidir ve araç üreticileri bağımsız operatörlere kendi yetkili servisleri ile aynı zamanda teknik bilgilere erişim vermelidirler.

Buna karşılık, MV-BER’in geliştirilmesi şirketlerinizin araçların ve aftermarket hizmetlerinin artan şekilde dijitalleştirilmesinden kaynaklanan yeni hizmetler açısından araç üreticileri ile rekabette daha adil koşullardan faydalanmasını sağlayabilir.



FIGIEFA ne yapıyor?

MV-BER’in mevcut versiyonunun oluşturulmasında öncü olan FIGIEFA, Avrupa Komisyonunda mevcut MV-BER’in genişletilmesi ve geliştirilmesini desteklemektedir. Özellikle, Avrupa Komisyonu tarafından başlatılmış olan danışmanlık sürecine aktif bir şekilde katılmaktadır ve özellikle mevzuattan sorumlu Rekabet Genel Müdürlüğündekilerle olmak üzere, resmi görevlilerle düzenli bir şekilde toplantılar yapmaktadır.

Bu açıdan, FIGIEFA bu mevzuatın hayati boyutunu göstermek için farklı Avrupa ülkelerindeki üye birliklerinin yanı sıra tamirciler ve tamir bilgileri veri yayıncıları gibi bağımsız otomotiv aftermarketin diğer sektörlerini temsil eden meslektaş derneklerle ve ayrıca KOBİ’leri ve tüketicileri temsil eden kuruluşlarla da yakın işbirliği yapmaktadır.

FIGIEFA önceden planlama yapmakta ve Komisyonun gelecek yıldaki sürekli danışma süreci için hazırlanmaktadır; Üyelerimizi MV-BER’in yıllar içinde otomotiv aftermarketteki rekabet üzerindeki olumlu etkilerini ve nerede başarısız olduğunu incelemeye dâhil ediyoruz. Bağımsız yedek parçalarla yapılan tamirin rekabet gücünü azaltan, ağır ve “dinamik olarak fiyatlandırılmış” kodlama gerekliliklerinin (“bir ürün olarak yazılım”) başlatılması gibi, yeni tür engeller dikkate alınmalıdır.

FIGIEFA en iyi uygulamaları paylaşmak için dünya genelindeki meslektaş derneklerle de iletişim halindedir. Aslında, dünyadaki diğer bölgelerde henüz benzer bir mevzuat bulunmamaktadır, fakat bazı ülkelerde hükümet kaynaklı ya da rekabet kurumu tarafından izlenen mutabakat ya da planlara yönelik bir gelişme bulunmaktadır. Bunlar, tam, bağlayıcı ve doğru bir düzenleyici çözümün ilk adımlarıdır.

Bu husustaki politik görüşmelerin sonucu, sektörümüz üzerinde belirleyici bir etkiye sahip olacaktır. Şirketlerinizin yasal ticari faaliyetler gerçekleştirmesinin engellenmediğinden emin olmak için önümüzdeki aylarda çıkarlarınızı korumaya devam edeceğiz. Siyasi karar vericileri ihtiyaçlarınızı dikkate almanın önemi konusunda ikna etmek için desteğinize ihtiyacımız olacak. Bizi izlemeye devam edin!

Genel Güvenlik Yönetmeliği - Yürürlüğe Girme ve Siber Güvenlik

Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Konseyi, karayolu kazalarını, ölümlerini ve yaralanmaları azaltmak amacıyla ana hatlarıyla, motorlu kara taşıtlarının genel güvenliği, ve araç yolcularının ve savunmasız yol kullanıcılarının korunmasına ilişkin bir düzenlemeyi kabul etmiştir.



“Genel Güvenlik Yönetmeliği” (AB 2019/2144 Yönetmeliği) olarak adlandırılan bu düzenleme Avrupa Birliği Resmi Gazetesinde yayınlanmıştır. Ve 2020'nin ilk günlerinde yürürlüğe girecektir.

Burada dikkatinizi iki önemli konuya çekmek isteriz.

1) Yeni kurallara göre, tüm motorlu taşıtlar (kamyonlar, otobüsler, minibüsler ve spor hizmet araçları dahil), 2022'nin ortalarından itibaren ek güvenlik özellikleriyle donatılmış olacak. Otomobiller ve minibüsler için ek gelişmiş güvenlik önlemleri de gerekecektir. Bu güvenlik sistemlerinin listesi son bültenimizdeki özel makalede bulabilirsiniz (ek olarak, s. 3 “Yeni zorunlu güvenlik sistemleri”).

2) Gerekçenin açıklandığı beyanlarda, siber güvenlik yeni ve önemli bir yer almaktadır. Şaşırtıcı olmayan bir şekilde, “Birleşmiş Milletler Düzenlemeleri veya siber güvenliğe ilişkin diğer düzenleyici eylemlerin yürürlüğe girdikten sonra en kısa sürede zorunlu olarak uygulanması gerektiğini” açıkça belirtiyor (beyan 26). Bu, yaklaşmakta olan Birleşmiş Milletler siber güvenlik düzenlemesinin kabul edildikten sonra AB

mevzuatına hızlı bir şekilde çapraz gönderme olacağı yönündeki beklentilerimizi teyit ediyor. Bu nedenle, bu düzenlemenin bağımsız iş modellerimizi tehlikeye atmaması için çalışmalarımızı BM düzeyinde de sürdürmemiz çok önemlidir.

Buna paralel olarak, Avrupa kurumlarına yönelik yaptığımız bilgi edinme çalışmalarının ilk meyvelerini topladığımız anlaşılıyor. Aslında, metin ayrıca “güvenlik önlemlerinin, araç üreticisinin kapsamlı teşhis bilgilerine ve araç onarımı ve bakımı ile ilgili araç içi verilere erişim sağlama yükümlülüklerini yerine getirmemesi gerektiğini” belirtmekte (beyan 27). Bu nedenle, yaklaşmakta olan AB mevzuatının otomotiv satış sonrası pazardan bağımsız operatörlerin araç içi verilere / işlemlere erişme hakkını sağlamalarını sağlamak için AB düzeyinde çalışmalarımıza paralel olarak devam edeceğiz.

Özellikle, bir taraftaki “yükümlülüklerin” ve diğer taraftaki “kapsamlı teşhis bilgileri ve araç onarım ve bakımına ilişkin araç içi verilerin” tanımı çok önemlidir. Bu, Avrupa Komisyonu'nun Motorlu Taşıtlar Çalışma Grubu alt grubunun veri ve siber güvenliğe erişim konusundaki devam eden çalışmaları ile bağlantılı olacak ve Escrypt firmasına yaptırılan siber güvenlik çalışmasının bize sağlam ve teknik argümanlar sunmasını bekliyoruz.



FIGIEFA sizin için çalışıyor!
#1 Ekim 2019
Siber güvenlik/BM



Otomotiv aftermarket işletmeleri için yasama ve düzenleyici çerçevenin büyük çoğunluğuna Avrupa Birliği ya da Birleşmiş Milletler seviyesinde karar verilmiştir. Bu şekilde, bunların sizin açınızdan doğrudan ticari etkisi bulunmaktadır. Bir mevzuat bölümündeki tek bir (yanlış) kelime ya da cümle, bağımsız atölyelerin veya parça toptancılarının rekabetçi kalmalarını anında engelleyebilir ya da hatta onları ticaretin dışına atabilir. Bu riskten kaçınmak amacıyla, dolayısıyla AB ve BM seviyesinde güçlü bir politik temsile ihtiyaç bulunmaktadır.

FIGIEFA; Avrupa ve uluslararası kanun yapıcılar arasında bağımsız otomotiv parça distribütörlerini temsil etmektedir. İşletmenizin serbest rekabete açık ve adil seviyede eşit fırsat sağlayan bir pazarda faaliyet göstermesine olanak sağlayan yasal çerçeve koşullarını güvence altına almak amacıyla, yasa tekliflerini izler ve onlarla sürekli temas halindedir.

FIGIEFA Birleşmiş Milletler seviyesinde

Siber Güvenlik

konusunda sizin için çalışıyor



Sorun nedir?

Bir yanda bağlantılı ve otomatik sürüşün artması ve diğer yanda yeni siber tehditlerin fazlaşmasıyla, kanun yapıcılar araçların siber güvenliğini arttırma ihtiyacı hissetmişlerdir. Bu; motorlu araç sürücülerini korumak ve yeni mobilite teknolojilerine güveni sağlayarak pazar potansiyelini ortaya çıkarmak açısından FIGIEFA'nın lehine bir durumdur. Bu gerçekten de bu yeni mobilitenin anlaşılmasını kolaylaştırmak ve çevre ve güvenlik açısından bununla bağlantılı avantajlardan fayda sağlamak için motorlu araç sürücülerinin bağlantılı ve otomatik sürüşe olan güvenlerinin desteklenmesi için oldukça önemlidir.

Bununla birlikte, mobilite hususları (diğer başlıkların arasında) ile ilgilenen bir Birleşmiş Milletler kurumu olan UNECE'de önümüzdeki yılın ilk aylarında tamamlanması teklif edilen bir Yönetmelik oluşturmak üzere çalışma başlatılmıştır. Sonrasında Avrupa Birliğinde araç tip onayı mevzuatı için referans oluşturabilecektir.

UNECE; tüm siber tehlikeler ve potansiyel azaltmalar için bir envanter oluşturmuştur. Araca araca

herhangi bir erişim ve iletişim bir siber tehlike olarak görülmektedir, artık erişim kontrol mekanizmaları ve uygulamaları gereklidir (örneğin, OBD portu, kablosuz bağlantı, vb. için). Bununla birlikte mevcut taslak mevzuat ihtiyari, şahsi, öz beyana dayalı ve uyumlaştırılmamış siber tehlike önlemlerinin oluşturulmasını araç üreticilerine bırakmaktadır. 'Siber güvenlik' adı altında araca erişiminizin tamamen engellenmesi ile sonuçlanabilir.



FIGIEFA sizin için çalışıyor!
#1 Ekim 2019
Siber güvenlik/BM

FIGIEFA
Automotive Aftermarket Distributors



İşinizi nasıl etkileyebilir?

UNECE Yönetmeliği, bugünkü haliyle, otomotiv aftermarket için koruma hükümlerini içermez ise, bağımsız işletmelerin orta ya da uzun dönemde aracın verilerine ve kaynaklarına bağımsız erişiminden mahrum kalması ile sonuçlanabilir: OBD portu kapatılabilir, araç üreticilerinin özel erişim sertifikaları bağımsız tanılama ve test araçları ile uyuşmayabilir ve verilere uzaktan, doğrudan erişim önlenir, bu da araç üreticilerine denetçi rolü verebilir ve paylaştıkları verileri hangi maliyetle, hangi koşullarla vereceklerine ilişkin tekel olmalarını sağlayabilir.

Ayrıca, bağımsız otomotiv aftermarket servislerinin yasal tamir, bakım ve değiştirme işlemlerini yerine

getirmelerini de engelleyebilir. Araç üreticilerinin özel siber güvenlik stratejisi; yedek parçaların bağımsız kaynaklardan kullanılmasını imkansız hale getirebilir, gerekli kodlamalarının araçların daha geniş siber güvenli elektronik mimarisinde kabul edilemeyecek olması nedeniyle "güvenlik" adı altında reddedilebilirler. "Yabancı davetsiz misafirler" olarak değerlendirilebilecek bazı parçaların değiştirilmesi (özellikle en yüksek katma değerli olanların, yani elektronik parçaların) ya da yazılım güncellemelerinin bağımsız bir şekilde gerçekleştirilmesi artık mümkün olmayabilir.



FIGIEFA ne yapıyor?

FIGIEFA; mevzuatın hazırlandığı ve kabul edileceği UNECE toplantılarına katılıyor. Danışmanlık statüsü sayesinde ve otomotiv aftermarketin diğer segmentlerini temsil eden meslektaş dernekler ile birlikte, FIGIEFA bir yandan siber güvenlik açısından en yüksek korumayı sağlarken diğer yandan da sektörün çıkarlarını korumayı amaçlayan değişiklikleri hazırlamış, ibraz etmiş ve savunmuştur. Görüşmeler hala devam etmektedir ve araç üreticilerinin oldukça sert itirazları ile karşılaşmaktayız.

Buna paralel olarak, FIGIEFA Avrupa Komisyonunu böyle bir BM mevzuatının tamir ve bakım haklarına ilişkin olarak AB düzenleyici çerçevesi üzerinde neden olabileceği tehditler ve bağımsız işletmelerin rutin ve yasal iş uygulamalarını gerçekleştirme hakkını korumak açısından Avrupa Birliğinde koruma önlemlerinin oluşturulmasına yönelik ihtiyaç konusunda bilgilendirmiştir. FIGIEFA, üyeleriyle birlikte, taslak mevzuatın bağımsız işletmeler açısından neden olduğu riskler ve tadillerin kapsadığı çözümler ile ilgili Avrupa ulusal hükümetlerini de bilgilendirmektedir.

Sonucu fakat son derece önemli olarak, FIGIEFA aynı zamanda araç ve araç verisiyle bağımsız iletişime izin verirken, en yüksek seviyede siber güvenlik korumasının mükemmel derecede mümkün olduğunu göstermek amacıyla, bağımsız bir siber güvenlik çalışması başlatmıştır.

Bu husustaki politik görüşmelerin sonucu, sektörümüz üzerinde belirleyici bir etkiye sahip olacaktır. Şirketlerinizin yasal ticari faaliyetler gerçekleştirmesinin engellenmediğinden emin olmak için önümüzdeki aylarda çıkarlarınızı korumaya devam edeceğiz. Siyasi karar vericileri ihtiyaçlarınızı dikkate almanın önemi konusunda ikna etmek için desteğinize ihtiyacımız olacak. Bizi izlemeye devam edin!

Siber Güvenliğe İlişkin Tavsiye Teklifi

Geçtiğimiz haftalarda Manifesto üzerindeki çalışmaya bağlı ve paralel bir şekilde Cenevre’de temsil edilen dernek ve şirketlerle ‘yetkili kaynaklara araçla yetkili erişim için veri ve kaynak’ tanımlayan hükümlerin eklenmesini desteklemek amacıyla bir işbirliği başlattık. (örnek olarak: FIA – Yol yardımcıları, CLEPA Parça tedarikçileri, ERTMA – Lastik sanayi, CITA/FSD – Yola çıka bilirlik test merkezleri). Bu çalışma için, özellikle Cenevre’deki çalışma ve isimlendirme konusunda daha uzun süreli deneyime sahip olan yol güvenilirliği test merkezleri derneği CITA/FSD ve uzman avukatlarının desteği alındı. Yeni değişikliklerin AFCAR olarak hazırladıklarımızdan ve FIGIEFA olarak sıraladığımızdan farklı olduklarının farkındayız. Fakat Cenevre’deki şansımızı ve etkimizi arttırmak için daha geniş bir paydaş grubundan destek almanın çok önemli olduğunu düşünüyoruz.

Aşağıda sizlerle Siber Güvenliğe İlişkin Tavsiye Teklifi’ni paylaşıyoruz.

CITA, CLEPA, EGEA, ETRMA, FIGIEFA, FIA
Uzmanları tarafından ibraz edilmiştir.

Resmi olmayan belge TFCS- 15 XX
15. TFCS- OTA 27-29 Ağustos 2019
Gündem maddesi VI.

Siber Güvenliğe İlişkin Tavsiye Teklifi **(ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/2)**

(GRVA-03-03e_TF CS-OTA_Yazılım güncellemelerine ilişkin tavsiyelerin gözden geçirilmesi
tasarısında tadil teklifi)

(GRVA-03-02e_TF CS-OTA_Siber güvenliğe ilişkin tavsiyelerin gözden geçirilmesi tasarısında
tadil teklifi)

Aşağıda kopyası verilen metin; ana metinde iyileştirmeler teklif etmeyi ve siber güvenliğın onaylanmasını ilgilendiren tekdüze hükümlere ilişkin yeni BM Yönetmeliği Tasarısını oluşturmayı amaçlamaktadır. Siber güvenliğe ilişkin teklif edilmiş mevcut Tavsiye metninde yapılan değişiklikler (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2019/2) yeni metin için kalın olarak işaretlenmiştir ve iptal edilen metin için ise üstü çizilmiştir.

I. Teklif

İlave yeni paragraf 1.7'yi aşağıdaki gibi olacak şekilde ekleyiniz:

"1.7. Bu tavsiye; bir Siber Güvenlik Yönetim Sisteminin uygulanmasına yönelik yasal çerçeve için geçerlidir. Erişim hakları sürecinin Sözleşmeli Tarafların mevzuatına göre gerçekleştirilmesi nedeniyle, bazı gereklilikler ulusal veya bölgesel mevzuat ile ele alınmıştır. Bu gereklilikler 1958 tarihli UNECE Anlaşmasına tabi değildir."

(Yeni paragraf 1.7'nin eklenmesiyle, sonraki paragraflar 1.7, 1.8, 1.9 yeniden numaralandırılmalıdır)

Paragraf 2.1. aşağıdaki şekilde tadil edilecektir:

"2.1. "Aftermarket" araçlara tamir ve bakım hizmetleri sunan tamirciler, araçların tamirine ve bakımına doğrudan ya da dolaylı olarak dahil olan bağımsız operatörler gibi otomotiv endüstrisinin ikincil pazarı anlamına gelir ve tamircileri, tanılama ve tamir ekipmanlarının, kalıpların ya da yedek parçaların imalatçıları ya da distribütörlerini ve bunların yanı sıra teknik bilgi yayıncılarını, otomobil kulüplerini, yol yardımı operatörlerini, filo yönetimi çözüm sağlayıcılarını, denetim ve test etme hizmetleri sunan operatörleri, tesisatçılar için eğitim sunan operatörleri, alternatif yakıtlı araçlara yönelik ekipmanların imalatçıları ve tamircilerini ve bağımsız hizmet sağlayıcıları kapsar." ve otomobilin araç imalatçısı tarafından müşteriye satılmasından sonra tüm araç parçalarının, yazılımının, hizmetlerinin, kimyasalların, ekipmanların ve aksesuarların imalatı, yeniden imalatı, dağıtımı, perakende satışı ve kurulumu ile ilgilidir.

Paragraf 2.3. aşağıdaki şekilde tadil edilecektir:

"2.3. "Erişim" araç içi verilerin, fonksiyonların ve kaynakların kablolu ya da kablosuz bir ağ iletişimi üzerinden izlenmeyen ve bağımsız kullanımının elde edilmesi anlamına gelir."

Siber güvenliğin onayını ilgilendiren tekdüze hükümlerine ilişkin Ek A, yeni BM Yönetmeliği Taslağı

Aşağıdaki şekildeki yeni paragraf 2.4. eklenecektir:

"2.4. "Aftermarket" araçlara tamir ve bakım hizmetleri sunan tamirciler, araçların tamirine ve bakımına doğrudan ya da dolaylı olarak dahil olan bağımsız operatörler gibi otomotiv endüstrisinin ikincil pazarı anlamına gelir ve tamircileri, tanılama ve tamir ekipmanlarının, kalıpların ya da yedek parçaların imalatçıları ya da distribütörlerini ve bunların yanı sıra teknik bilgi yayıncılarını, otomobil kulüplerini, yol yardımı operatörlerini, filo yönetimi çözüm sağlayıcılarını, denetim ve test etme hizmetleri sunan operatörleri, tesisatçılar için eğitim sunan operatörleri, alternatif yakıtlı araçlara yönelik ekipmanların imalatçıları ve tamircilerini ve bağımsız hizmet sağlayıcıları kapsar."

Aşağıdaki şekildeki yeni paragraf 2.5. eklenecektir:

"2.5. "Erişim" araç içi verilerin, fonksiyonların ve kaynakların kablolu ya da kablosuz bir ağ iletişimi üzerinden izlenmeyen ve bağımsız kullanımının elde edilmesi anlamına gelir."

Aşağıdaki şekildeki yeni paragraf 2.6. eklenecektir:

"2.6. "Yetkili erişim"; otomotiv endüstrisi, aftermarket tarafından ya da tanımlanmış erişim haklarına yönelik ulusal ya da bölgesel yasal gerekliliklerle yetkilendirilmiş milli kurumlar tarafından erişim anlamına gelir.¹"

Aşağıdaki şekildeki yeni paragraf 2.7. eklenecektir:

"2.7. "Yetkili taraflar"; yetkili erişim verilmiş olan otomotiv endüstrisi, aftermarket kuruluşları ya da ulusal ya da bölgesel kurumlardır."

Aşağıdaki şekildeki yeni paragraf 2.8. eklenecektir:

"2.8. "İzinsiz erişim"; her türdeki izinsiz bilgilerin kasıtlı ya da kasıtsız olarak görüntülenmesi, aktarılması ve/veya kullanılması, bir yasama makamı tarafından izin verilmeksizin izinsiz fonksiyonlara ve kaynaklara kasıtlı ya da kasıtsız erişim."

¹ Ulusal yasal yönetmelikler ilgili erişim haklarının karşılık gelen gereklilikleri ve kapsamı açısından geçerli olmalıdır.

Aşağıdaki şekildeki yeni paragraf 2.9. eklenecektir:

"2.9. "Güvenlik çerçevesi": Bir araca, onun verilerine, fonksiyonlarına ve kaynaklarına yetkili erişime yönelik, yasama makamı tarafından istenen ve tanımlanan süreç, roller ve teknik cihazlar grubu."

Aşağıdaki şekildeki yeni paragraf 3.2.4. eklenecektir:

"3.2.4. Yetkili tarafların araçla ilgili hizmetleri desteklemek için gerekli olan verilere, fonksiyonlara ve kaynaklara, bir güvenlik çerçevesi üzerinden araç imalatçılarına verilenlerle aynı derinlikte ve kalitede izlenmeyen ve bağımsız erişimine olanak sağlayan fonksiyonların ve süreçlerin açıklaması."

Paragraf 7.1. aşağıdaki şekilde tadil edilecektir:

"7.1. İşbu Yönetmeliğin gereklilikleri, diğer BM Yönetmeliklerinin ve ulusal ya da bölgesel mevzuatın hükümlerini ya da gerekliliklerini kısıtlamayacaktır.

Paragraf 7.3.5. aşağıdaki şekilde tadil edilecektir:

"7.3.5. Araç imalatçısı araç tipine özel ortamları (var ise) korumak için uygun ve orantılı tedbirleri nasıl uyguladıklarını ve bu araç tipi için, bu tedbirleri aftermarket yazılımı, hizmetleri, uygulamaları veya verilerinin saklanması ve yürütülmesi açısından yetkili taraflarca izlenmeyen ve bağımsız erişimi sağlamak amacıyla nasıl uyguladıklarını göstermelidir:

- (a) Bir araçtan veri okuma;
- (b) Bir araca veri yazma;
- (c) Rutinleri etkinleştirmek için ECU'ları talep etme;
- (d) Üçüncü taraflardan yeni rutinler uygulama;
- (e) Yetkili yazılım güncellemelerini yükleme;
- (f) OEM ya da bağımsız yedek parçalarının kurulumunu ve işletimini sağlama."

II. Gerekçelendirme

A. Ana metin, yeni paragraf 1.7.

1. Tavsiyelerin kapsamını ilgilendiren bu nokta; GRVA-02.38 sayılı resmi olmayan belgede madde 1.2.4.'te de belirtilmiştir.
2. Bazı tavsiyelerin, BM ECE yönetmeliklerinin bir parçası olamayacağına, fakat Sözleşmeli Taraflarca ulusal veya bölgesel mevzuata uygun bir şekilde uygulanabileceğine ilişkin açıklık getirme amaçlıdır.

B. Ana metin, paragraf 2.1, Ek A, yeni paragraf 2.4.

3. "Aftermarket" tanımı; Ticaret Bakanlığındaki Uluslararası Ticaret İdaresi'nin bir raporundan uyarlanmıştır (10.07.2018 tarihli, UNECE WP.29 IWG ITS/AD sayılı Görev Kuvvetinin Siber Güvenliğine, Siber Güvenlik ve Kablosuz Hususlarına ilişkin Taslak Tavsiyeye bakınız).

ABD'nin aftermarket tanımının da bu kadar kapsamlı olup olmadığı ve örneğin teknik bilgi yayıncılarını, otomobil kulüplerini, yol yardımı operatörlerini kapsayıp kapsamadığı şüphelidir.

(EU) 2018/858 sayılı Yönetmeliği temel alan, bağımsız hizmet sağlayıcılara yönelik gerekli genişletmeye sahip olan bu daha somut tanım, sonrasında hiçbir yorumlama zorluğunun olmamasını sağlamaktadır.

4. Aftermarket tanımı ayrıca işbu Yönetmeliğin amacı doğrultusunda da gereklidir.

C. Ana metin, paragraf 2.3, Ek A, yeni paragraf 2.5.

5. Genişletme erişimin yalnızca bir kaynağa değil, bunun yanı sıra fonksiyonlara ve araç içi verilere de erişim olmasını da sağlamaktadır.
6. Erişim tanımı, ayrıca işbu Yönetmeliğin amacı doğrultusunda da gereklidir.

D. Ek A, yeni paragraflar 2.6., 2.7. ve 2.8.

7. Yetkili erişim; tanımlanmış bir erişim hakkının ulusal ya da bölgesel bir yetkili makam tarafından yetkilendirme ve tasdiklenme sonrasında tüm taraflar için elde edilebileceğine açıklık getirmek için gereklidir.

8. Yetkili taraflar tanımı; yetkili erişim elde etmiş tüm taraflar anlamına gelen, 3.2.4. ve 7.3.5.'teki tadiller ile bağlantılı bir açıklık getirme görevi görmektedir.

9. Yetkisiz erişim tanımı; CSMS'nin aracın yetkisiz erişime karşı uygun korumasını da kapsayacağına ilişkin açıklık getirmektedir. Aksi halde, yetkili erişim kısıtlanmamalıdır.

E. Ek A, yeni paragraf 2.9.

10. Bu yeni tanım; güvenlik çerçevesinin ulusal bir yetkili makam tarafından araç imalatçısından bağımsız bir şekilde tanımlanması ve ilgili ulusal ya da bölgesel gerekliliklere uygun olması gerektiğine açıklık getirmektedir.

F. Ek A, yeni paragraf 3.2.4.

11. Yetkili taraflarca izlenmeyen ve bağımsız erişim, teknik olarak mümkün olmalıdır. Araca nasıl erişileceğine yönelik hassas teknik çözüme ilişkin soru ulusal ya da bölgesel gerekliliklere bağlıdır, fakat yetkili taraflarca izlenmeyen ve bağımsız erişimin siber güvenliğin onaylanması ile ilgili tekdüze hükümlere ilişkin Yönetmelik tarafından hariç tutulmaması temel önem taşır.

Dolayısıyla, yönetmelik bu gerekliliği ele alan teknik hükümleri içermelidir.

12. Siber güvenlik stratejisi; her yetkili tarafa, araç imalatçısı tarafından izlenmeden araç içi verilere, fonksiyonlara ve kaynaklara bağımsız bir güvenlik çerçevesi üzerinden yetkili erişim vermeyi kapsamalıdır.

13. Dolayısıyla, onaya yönelik uygulamaya yetkili taraflar için araç verilerine, fonksiyonlarına ve kaynaklarına izlenmeyen ve bağımsız erişime yönelik fonksiyon ve prosedürlerin bir açıklaması da eşlik edecektir.

G. Ek A, paragraf 7.1.

14. Teklif edilen Yönetmelik; diğer BM Yönetmeliklerinin ya da Sözleşmeli Tarafların ulusal veya bölgesel mevzuatının yasal gereklilikleri ile çelişmemeli ya da bunların yerine geçmemelidir. Teklif edilen genişletme bunu açıklığa kavuşturmak ve araç imalatçısının ilgili tüm yönetmeliklere uymasını sağlamak için gereklidir.

H. Ek A, paragraf 7.3.5.

15. Genişletme; aftermarket açısından ilgili tüm fonksiyonlara ve kaynaklara erişimi sağlamak için gereklidir. Araç imalatçısı; aracın tip onayı çerçevesi dahilinde yetkili erişime olanak sağladığını kanıtlamalıdır.

16. Araç imalatçısı; Siber Güvenlik Yönetim Stratejisinin (CSMS) uygulamasının yetkili taraflar açısından hiçbir kısıtlamaya sahip olmadığını göstermelidir. Tip onayı esnasında bu gereklilikleri göstermek amacıyla, listelenmiş fonksiyon çağrılarını etkinleştirilmelidir.

FIGIEFA E-Bülteni Kasım 2019

FIGIEFA'nın sektördeki güncel gelişmeleri içeren Kasım Ayı e-bültenine ilerleyen sayfalarda ulaşabilirsiniz.



Newsletter – November 2019

Manifesto for fair digitalisation opportunities

A broad coalition calls upon EU decision makers to put forward legislation by 2020 ensuring a genuine digital level-playing field for remote access to in-vehicle data and functions.

In light of the new mandates of the European Commission and the European Parliament, a broad alliance of automotive sector and mobility services operators, insurers, consumers and SME representatives has highlighted the need for an updated, modern approach to the European digital economy that is in line with the institutions' ambitious goals to foster innovation and legislate in a way that works for the modern economy.

One key element of this new approach should be remote, direct access to in-vehicle data and functional resources. A legislative solution allowing for this access would not only enable innovation, it would also improve consumer choice in the automotive aftermarket. Moreover, access to this data is essential in allowing for effective competition within the market and enabling the EU to become a frontrunner in connected and autonomous mobility and related services.

Key abilities needed by independent operators are possible with an 'in-vehicle interoperable, standardized, secure and open-access platform' (OTP). Its inherent security architecture would also support the highest standards in terms of cybersecurity and data privacy, and therefore would not pose a risk in terms of safety and security.

In two recent Resolutions, the European Parliament called on the European Commission to take (legislative) action to ensure "fair, secure, real-time and technology-neutral access to in-vehicle data for some third party entities". Additionally, a number of studies by the European Commission provided further evidence of the legal and economic impact of the vehicle data access models being debated.

The current market conditions with the so-called "Extended Vehicle" model are not conducive to effective competition or the creation of innovative services that are affordable for consumers. Therefore, the 11 European federations are calling upon the EU to create a legislative framework to support innovation and ensure these new services are truly accessible to consumers.

[Read the Manifesto](#)



Manifesto for fair digitalisation opportunities

Broad coalition calls upon EU decision makers to put forward legislation by 2020 ensuring a genuine digital level-playing field for remote access to in-vehicle data

Competition, innovation and consumer interests must be at the heart of the EU Digital Single Market

@FIGIEFA www.figiefa.eu DIRECT ACCESS DRIVING PROGRESS

A large green curved line above the text "FIGIEFA" in a bold, blue, sans-serif font. Below "FIGIEFA" is the text "Automotive Aftermarket Distributors" in a smaller, blue, sans-serif font.

FIGIEFA
Automotive Aftermarket Distributors

NEWSLETTER

November 2019

Manifesto for fair digitalisation opportunities

A broad coalition calls upon EU decision makers to put forward legislation by 2020 ensuring a genuine digital level-playing field for remote access to in-vehicle data and functions.

In light of the new mandates of the European Commission and the European Parliament, a broad alliance of automotive sector and mobility services operators, insurers, consumers and SME representatives has highlighted the need for an updated, modern approach to the European digital economy that is in line with the institutions' ambitious goals to foster innovation and legislate in a way that works for the modern economy.

One key element of this new approach should be remote, direct access to in-vehicle data and functional resources. A legislative solution allowing for this access would not only enable innovation, it would also improve consumer choice in the automotive aftermarket. Moreover, access to this data is essential in allowing for effective competition within the market and enabling the EU to become a frontrunner in connected and autonomous mobility and related-services.

Key abilities needed by independent operators are possible with an 'in-vehicle interoperable, standardized, secure and open-access platform' (OTP). Its inherent security architecture would also support the highest standards in terms of cybersecurity and data privacy, and therefore would not pose a risk in terms of safety and security.

In two recent Resolutions, the European Parliament called on the European Commission to take (legislative) action to ensure "fair, secure, real-time and technology-neutral access to in-vehicle data for some

third party entities". Additionally, a number of studies by the European Commission provided further evidence of the legal and economic impact of the vehicle data access models being debated.

The current market conditions with the so-called "Extended Vehicle" model are not conducive to effective competition or the creation of innovative services that are affordable for consumers. Therefore, the 11 European federations are calling upon the EU to create a legislative framework to support innovation and ensure these new services are truly accessible to consumers.

[Read the Manifesto](#)



New political leadership in the European Commission



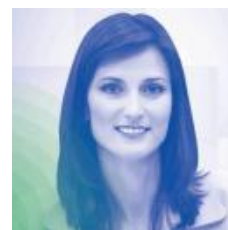
Europe fit for digital age
Margrethe VESTAGER
Renew Europe
Denmark



Internal Market
Thierry BRETON
Renew Europe
France



Transport
Adina VALEAN
European People's Party
Romania



Innovation
Mariya GABRIEL
European People's Party
Bulgaria

European Commission to study the safety of aftermarket's parts

According to investigations by FIGIEFA, the European Commission included on the agenda of its next Technical Committee on Motor Vehicles (TCMV) on the 18th of December a point indicating that it intends investigating whether there are problems in the market related to the safety of aftermarket parts, which are not yet submitted to any type-approval. The overall objective is to increase road safety.

This exercise will not concern only visible spare parts but also invisible spare parts that are safety-relevant. While no problem has been reported yet, the European Commission would consider appropriate testing methods in case some issues would arise from this investigation. FIGIEFA will remain in contact with the Commission to get further details and ensure that, should it be necessary to impose Europe-wide mandatory testing, the test criteria and test methods should be suitable to the aftermarket and not just impose vehicle manufacturers' test methods.

Vehicle repair and maintenance information: adoption of important provisions not expected before end of 2019

The European Commission has postponed the adoption of implementing regulations that detail several provisions of the new vehicle Type-Approval Regulation. Due to divergences between Member States' experts, additional discussions and negotiations are indeed needed. It makes it unlikely that these provisions, which are of relevance for the automotive aftermarket, will be adopted by the end of this year, as initially intended.

The first provision would specify that a manufacturer would have to ensure that vehicle OBD information and RMI is accessible through websites compliant with standard ISO 18541. This delegated regulation would also introduce a detailed procedure for an EU-wide harmonized scheme on accessing information on vehicle security features, also known as the scheme for accreditation, approval and authorization to access security-related RMI (SERMI scheme). Last, the European Commission also intends to adopt an additional measure updating the provisions on the OBD port, especially for electric vehicles, and to establish specific technical provisions for remote diagnostics support and to further define the concept of non-discriminatory access.





New compulsory safety systems

On the 8th of November, the Council of the European Union adopted a regulation on the general safety of motor vehicles and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users, following an agreement with the European Parliament last March. The objective is to significantly reduce the number of road casualties.

Under the new rules, all motor vehicles (including trucks, buses, vans and sport utility vehicles) will have to be equipped with the following safety features as of mid-2022:

- intelligent speed assistance,
- alcohol interlock installation facilitation,
- driver drowsiness and attention warning systems,
- advanced driver distraction warning systems,
- emergency stop signals,
- reversing detection systems,
- event data recorders,
- accurate tyre pressure monitoring.

Supplementary advanced safety measures will be required for cars and vans. These include:

- advanced emergency braking systems,
- emergency lane-keeping systems,
- enlarged head impact protection zones capable of mitigating injuries in collisions with vulnerable road users, such as pedestrians and cyclists.

[Access the regulation](#)

European Digital Innovation Hubs

Based upon the Digital Innovation Hubs that were created across Europe over the last years through the “Horizon 2020” and “Digitising European Industry Strategy” programmes, European Digital Innovation Hubs (EDIH) will be created next through the “Digital Europe Programme”.

EDIH are meant to ensure that every company, small or large, high-tech or not, can benefit from digital opportunities. With technical universities or research organisations at the core, EDIH will act as one-stop-shops where companies — especially SMEs, start-ups and mid-caps — can get access to technology-testing, financing advice, market intelligence and networking opportunities.

Target groups of the EDIH activities are SMEs and public services, and EDIH can include different organisations forming a consortium. EDIH are not supposed to duplicate or replicate work already done, e.g. by innovation agencies. Member States are supposed to co-finance such hubs. The funding should be for seven years, and will cover not only services, but also staff and infrastructure. The concrete implementation of these new structures remains to be discussed between the European Commission and Member States.

[Learn more about EDIH](#)

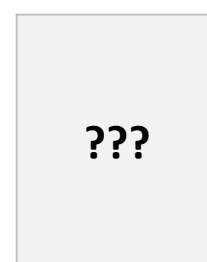
New political leadership in the European Parliament



Internal Market and Consumer Protection
Petra DE SUTTER
Greens
Belgium



Transport and Tourism
Karima DELLI
Greens
France



Industry, Research and Energy





Circular economy is also for SMEs

The final conference of the EU-funded three-year R2π project revolved around transition to circular economy business models and policies, with lessons learnt about opportunities, challenges and practices from innovative organisations. It highlighted the main results of the project, based on 18 case studies: Policy recommendations addressed to the EU Institutions on the uptake of circular economy in the six sectors, the circular economy high education module delivering a master level business school curriculum as well as the circular business model innovation tool, explaining the different steps to insert circular economy into a company's strategy.

While circularity can be good for SMEs, it requires a political and legal framework supporting them in the transition journey. Moreover, going circular does entail high upfront investments and SMEs hence need access to finance to be able to overcome this barrier. Favourable fiscal treatment such as reduced VAT could help circular products gain market shares. Last but not least, public procurement at different levels should allow the use of recycled and reused products to foster circular economy.

[Discover the R2π project](#)



EFCTC raises awareness of European automotive sector on the use of illegally imported HFCs

In response to rapid emergence of illegal traffic of Hydrofluorocarbons (HFCs- or refrigerants) across the EU, and in order to assist the EU and Member States, the European Fluorocarbons Technical Committee (EFCTC) has launched a multi-level programme to fight against this illegal trade to raise awareness on this problem.

As the latest stage, EFCTC has written to the main automobile service companies and organisations in the European Union requesting that they make their dealerships aware of the situation regarding the illegal import of HFC-134a that is used extensively for the servicing of the existing automobile fleet.

In particular, the EFCTC has created an "Action Line" that permits any individual to report alleged suspect HFC offerings confidentially to a trusted and independent contractor using a webform (in any language).

[Read the EFCTC recommendation](#)





National News

Major achievement for FIGIEFA's sister association in Australia



On the 29th of October, the Australian Automotive Aftermarket Association (AAAA), a member of the Right to Repair Global campaign together with FIGIEFA, announced that the Australian government would introduce a mandatory repair information (referred to as “data”) sharing law.

The scheme intends to mandate that all service and repair information shared by car manufacturers with their dealership networks must be available for independent repairers to purchase at a fair price. It will also remove grey areas in the current voluntary arrangements by explicitly setting out a list of safety, security and environmental information that must only be released to appropriate businesses as well as clear criteria for access.

This law intends thereby to ensure fair competition for small businesses and consumers by providing a level playing field in the sector and allow consumers to have their vehicle safely repaired by the repairer of their choice. This step became necessary, as the voluntary arrangements did not seem to bring the intended results.

It is a major step forward for AAAA, who has long championed the Choice of Repairer campaign on behalf of their members and the wider industry in Australia. The scheme will now have to be implemented in primary legislation. To do so, the Australian Government announced considering feedback from consultations and working to progress the details ahead of drafting legislative provisions and broader public consultation.

[Read AAAA's article](#)

Criminal prosecution of emission parts maker in the UK



IAAF reported that on the 28th of October, the British Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA) has won a landmark prosecution case against an aftermarket emission control parts manufacturer for supplying products which fail to meet the required environmental standards. The case resulted in a criminal conviction for the company and a £3,000 fine.

Investigators in the DVSA's Market Surveillance Unit led on the case. They checked vehicles and components to make sure they comply with environmental and safety regulations. The parts were diesel particulate filters and were supplied for Euro 5 vehicles when they were only approved for Euro 4 vehicles and did not have the correct markings for this specification.

[Read IAAF's article](#)



FIGIEFA at UN to defend independent aftermarket's rights regarding cybersecurity

From the 24th to the 27th of September, the UN Working Party on Automated/Autonomous and Connected Vehicles (GRVA), working under the roof of the World Forum for Harmonisation of Vehicle Regulations (WP.29) gathered to discuss its upcoming recommendation for an automotive cybersecurity regulation.

Sylvia Gotzen, CEO of FIGIEFA, participated in the meeting to represent the independent parts distributors, together with a coalition of other aftermarket sectorial associations, defending the right to conduct legitimate diagnostics, repair, maintenance and parts installation operations of their members.

With the rise of connected vehicles, 'cybersecurity' is a legitimate source of concerns and has to be addressed. Therefore, the GRVA is preparing a Regulation on 'Cybersecurity for Connected and Automated Vehicles'. This UNECE Regulation on Cybersecurity will be transferred into the European legislation under the vehicle type-approval regime in 2020.

FIGIEFA of course strongly supports cybersecurity rules in order to build the confidence in and unleash the potential of connected mobility. But the current draft of this UNECE regulation is a major source of concern. The UNECE has established an inventory of all cyberthreats and potential mitigations. However, it leaves it up to the vehicle manufacturers to establish discretionary, proprietary, self-declaratory and non-harmonised cybersecurity measures. On the other hand, there is no definition of legitimate access rights for independent market operators. In the name of 'cybersecurity', this could result in a complete closure of the vehicle for independent operators.

Therefore, the coalition bringing together distributors (FIGIEFA), motorists (FIA Region I), garage equipment producers and importers (EGEA), tyres producers (ETRMA) and periodic inspection organisations (CITA) defended amendments providing that the UN Cybersecurity Regulation shall not hamper the possibility to have national or regional legislations enabling an access to in-vehicle data and resources for legitimate businesses. This amendment received initial support from the European Commission and a number of Contracting Parties. The final vote is expected to take place next year.





FIGIEFA News

Parts Aftermarket Congress in Rome: FIGIEFA presents on access to data and cybersecurity

On the 29th of October, Sylvia Gotzen, FIGIEFA CEO, presented to an audience of more than 250 business leaders from Italy the state of the art of current discussions on access to data and cybersecurity, respectively at EU and UN levels.

The data economy in general, and its implication for the automotive sector in particular, is high on the EU agenda, as the Digital Single Market could generate up to €415 billion a year (EU Commission), and the overall revenue pool from car data monetization at a global scale might add up to \$450-750 billion by 2030. In this changing landscape, there are new digital expectations; consumers expect affordable smart digital services with remote and predictive information about the 'health status' of their vehicle before a problem occurs, while businesses expect remote access to and diagnostics of their vehicles and fleets in real-time and tailored to their individual business needs, to avoid costly downtimes, to implement digital mobility services.

Sylvia Gotzen underlined that unfortunately, some models for access to in-vehicle data, such as the "Extended Vehicle" promoted by vehicle

manufacturers, would not allow independent aftermarket operators to deploy their digital potential. EU institutions are now aware of this threat and is looking for a solution.

FIGIEFA and its partners advocate for a legislative solution, taking into consideration high-level principles described in their newly released Manifesto for fair digitalization opportunities.

In addition, Sylvia Gotzen raised awareness on the upcoming UN regulation on cybersecurity, and its possible implications for independent aftermarket operators. She insisted that while cybersecurity measures were welcome, they should not result in a complete closure of the vehicle under the pretext of cybersecurity, preventing aftermarket businesses from conducting their legitimate business operations.



FIGIEFA is working for you!

FIGIEFA has released two briefings on cybersecurity and on the Motor-Vehicle Block Exemption Regulation. The aim is to explain in a concise manner the issues that FIGIEFA is working on, their potential impact on the business of our distribution companies, and what actions we are undertaking to safeguard the interests of our sector. Briefings on other issues will be released in the next months.

[Read our briefings](#)



the Motor Vehicle Block Exemption Regulation

What is the issue?

For more than 20 years, the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (MVR) sets the legal framework which allows car parts distribution and repair companies to provide competitive aftermarket services in direct competition with the vehicle manufacturer's network. However, the crucial regulation is due to expire in May 2023. The European Commission is exploring the removal of the sector-specific regulation and is currently assessing the achievement of the 'single regulation' and its potential future.

How could it impact your business?

The end of a derogation of the MVR could put your companies in a relationship of unfair and asymmetric dependency with vehicle manufacturers, as replacement obligations covering a wide range of aftermarket services could be introduced. The MVR guarantees, among others, three key mechanisms to ensure you are able to do your job:

- Vehicle manufacturers may not charge replacement suppliers from above their production costs; as spare



Cybersecurity

What is the issue?

With the rise of connected and automated driving on roads, and the increase of the quantity of data on the other side, legislation has not the need to regulate the 'level of cybersecurity' of vehicles. This is incorrect, which FIGIEFA is in favour of in order to protect consumers and ensure the potential of the market by creating confidence in new mobility technologies. It is essential to ensure the confidence of motorists in connected and automated driving by fostering the spirit of free-marketability and benefit from its associated advantages in terms of environment and safety.

However, at the UNCTAD, a body of the United Nations dealing with matters relating to other transport, work the UNCTAD is creating a Regulation which is applicable to the level of cybersecurity of vehicles. It would be the first time that this kind of regulation is introduced in the automotive sector.

This UNCTAD has established an inventory of all cybersecurity and potential regulations. An access to



FIGIEFA News

FIGIEFA keynote speaker at MIWA Conference in Automechanika Johannesburg

Jan Bambas, EU Affairs Director for FIGIEFA, kicked off the conference reflecting on the megatrends that are transforming both the sector and business in general and giving a global perspective on the Right to Repair (R2R) campaign.

Jan Bambas underlined that data linked to connected vehicles will be the key driver of the vehicle industry of the future and stressed the importance of a secure, open access telematics platform that could safeguard the competitiveness of the whole automotive industry in the digital era.



“The ‘efficient workshop’ will need not only the ‘Right to Repair’ but the ‘Right to Connect’ with more computational characteristics, automation and streamlined repair processes. Any restrictions to in-vehicle data and information will limit innovation in the new digital world. Competition, innovation and consumer interests must be at the heart of how we operate,” he said.



FIGIEFA requested to contribute to dedicated EC working group on access to vehicle data and cybersecurity

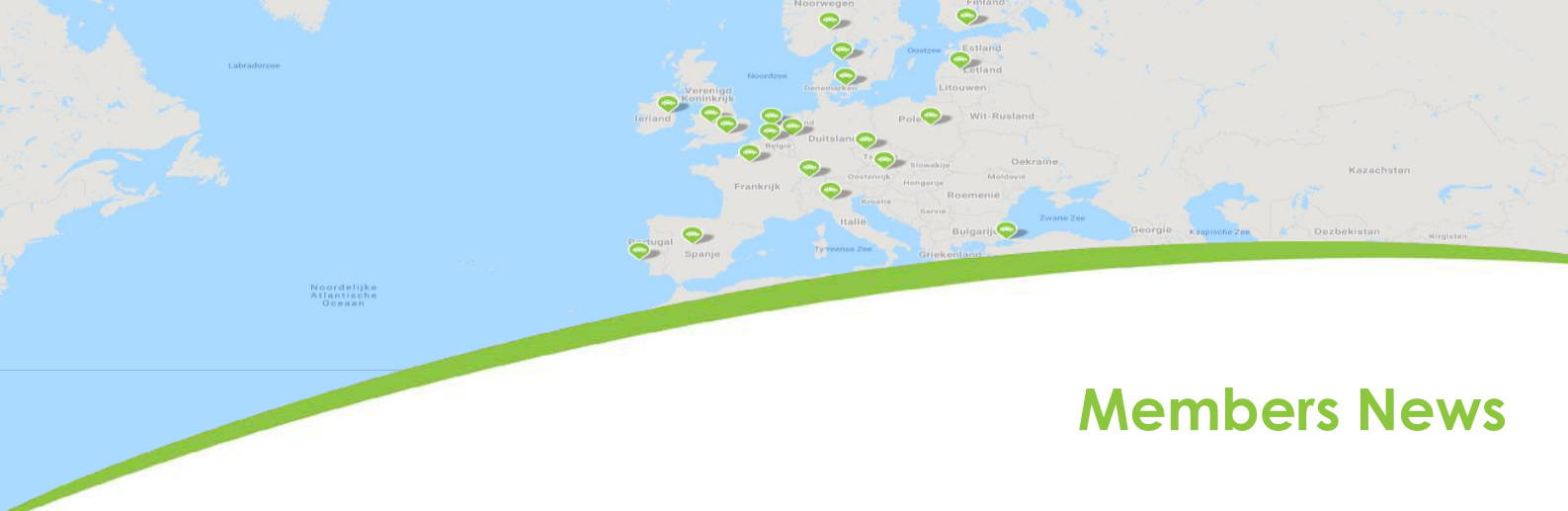
The European Commission’s Motor Vehicle Working Group (MVWG) has established a dedicated sub-working group to work on a serie of questions on access to vehicle data and cybersecurity. FIGIEFA as Member of the MVWG has been selected to be one of the associations representing in this new crucial forum the interests of the independent parts distributors. First meeting was held in October, and the group is due to meet frequently until the end of this year.

Through this working group, the European Commission expects to understand exactly what constraints and new possibilities the market is facing with the raise of connected vehicles. The discussion should allow to better understand what services are available remotely today and the reasons why certain services (or

elements of service) provided in workshop are not (or cannot be) offered remotely. On the other hand, it will consider how remote access to the vehicle can open new opportunities, also as concerns diagnostic and (predictive) maintenance, notably thanks to availability of “dynamic data”.

It will work more specifically on the nature of data (categories needed, “raw” or pre-processed?) necessary to provide repair and maintenance and mobility services, the communication with the vehicle and its users (and whether the technical solutions provide a level-playing field for independent operators) and cybersecurity aspects of the different access models.

The Sub-Working Group is expected to terminate its work by the end of this year; the European Commission will then commission a study on the different policy options.



Members News



Austria – VFT Bringing together different segments of the aftermarket

During its last General Assembly, it was decided to reunite with the tire association, the fleet organisation plus the free garages and the free trade partners within VFT. The main goal of the enlarged association is to ensure for all stationary and online players of the mobility market a free access to data and products.

[More here](#)



France – FEDA “Manufacturer’s warranty preserved” campaign

On the 21st of November, FEDA will launch a big campaign to raise the awareness of the public on the high competence of independent distributors for the maintenance of their vehicles. The accent will be put on the fact that the warranty is always preserved even if the maintenance is done by an independent.

[More here](#)



United Kingdom – IAAF Technology to dominate Annual Conference

This year the IAAF’s Annual Conference will focus on “How technology is transforming the automotive aftermarket”, with the aim to examine current issues from both the UK and Europe, highlighting the many changes that are taking place across the industry from a technical, legislative and market perspective.

[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
+32 (2) 761 95 10