



IL REGOLAMENTO 461/2010 (BER) SARA' PROROGATO PER 5 ANNI

LA COMMISSIONE RICONOSCE L'IMPATTO POSITIVO DELLA BER ATTUALE E NE PROROGA LA VALIDITA' PER ULTERIORI 5 ANNI

Le linee di lavoro di ADIRA e FIGIEFA

A metà gennaio 2022, la Commissione Europea ha annunciato l'intenzione di prorogare per ulteriori 5 anni (quindi fino al 2028) la vigenza dell'attuale regolamento di esenzione per categoria dei veicoli a motore (MVBBER), adeguatamente aggiornato per renderlo coerente con gli sviluppi tecnologici e di mercato che sempre di più contraddistinguono *l'automotive aftermarket*.

Il rapporto di valutazione della Commissione Europea del maggio 2021 cita prove di mercato che dimostrano come la MVBBER sia stata strumento utile per facilitare e migliorare il commercio di pezzi di ricambio originali e di qualità equivalente, l'accesso alle informazioni tecniche nonché per prevenire fattispecie di garanzia anticoncorrenziali.

Per stessa ammissione della Commissione, la determinazione di prorogare per 5 anni l'attuale BER, è dipesa anche dall'importante contributo (*position paper*) trasmesso da FIGIEFA all'organo comunitario.

Position paper che – vale la pena di ricordarlo – raccoglie l'apporto dei singoli membri di FIGIEFA (e quindi anche di ADIRA), a dimostrazione ulteriore di quanto sia necessario il continuo flusso di informazioni tra operatori e associazione di categoria.

Sempre in quest'ottica di collaborazione ed interscambio, impegno del *BER Working Group* di FIGIEFA per i prossimi mesi sarà quello di suggerire alla Commissione tutti quei miglioramenti/aggiornamenti indispensabili per rendere il quadro normativo consono ai recenti sviluppi tecnici e di mercato.

Dalle evidenze emerse, è evidente che l'attuale quadro normativo necessita di un aggiornamento effettivo e non marginale.

Anche se, ad oggi, la Commissione europea ha indicato la volontà di prendere in considerazione solo aggiornamenti limitati, da individuare in concerto con le parti interessate, il lavoro di ADIRA/FIGIEFA sarà quello di far sì che si possano ottenere tutti i miglioramenti ritenuti fondamentali.

Per quanto riguarda gli aspetti dell'attuale MVBBER da attualizzare, il lavoro di ADIRA/FIGIEFA si concentrerà ed insisterà su alcuni punti.

ADIRA

- A) in rapporto al COMMERCIO e DISTRIBUZIONE DEI RICAMBI, si sta riflettendo sulla presentazione di disposizioni che mirano a ridurre sempre più l'impatto anticoncorrenziale dei canali di distribuzione selettiva attualmente utilizzati (ricambi *captive*).
- B) ACCESSO ALLE INFORMAZIONI TECNICHE: le nuove pratiche tecnologiche hanno una volta di più mostrato come si debba sempre garantire la revisione e la modernizzazione delle regole di accesso a queste informazioni. Si sta riflettendo allora sull'individuazione di tutte quelle modalità che servono per assicurare che l'intera gamma di informazioni tecniche sia resa disponibile agli operatori indipendenti, indipendentemente da ciò che i riparatori autorizzati ricevono o meno. Queste proposte includono per esempio disposizioni sull'RMI per nuovi tipi di propulsori oppure l'inclusione tra le informazioni tecniche anche dei c.d. *IN VEICOLE DATA*.
- C) ASSISTENZA DEI VEICOLI DURANTE IL PERIODO DI GARANZIA, l'obiettivo è quello di cogliere meglio le pratiche ingannevoli, come l'(ab)uso di garanzie estese, così come di introdurre l'onere della prova a carico dei costruttori di veicoli o delle loro reti autorizzate quando la garanzia viene negata in seguito all'uso di un servizio o di un pezzo indipendente.

Ovviamente, ADIRA/FIGIEFA stanno attualmente lavorando – anche in stretta collaborazione con le altre associazioni e federazioni della filiera IAM - per sviluppare argomenti e raccogliere prove da presentare durante le prossime consultazioni con la Commissione per la difesa dei diritti dell'aftermarket indipendente

Commento

Non dobbiamo negare un certo disappunto per la decisione della Commissione Europea, la quale, di fronte alla complessità e all'importanza delle questioni sulle quali avrebbe dovuto assumere posizione entro il 2023, ha preferito prendere tempo.

Tempo che il nostro settore ha in quantità davvero limitata, dati i rapidissimi mutamenti tecnologici che stanno intervenendo sui veicoli. Questioni quali, la standardizzazione dei portali tecnici dei costruttori, la regolamentazione dell'accesso ai security gateways, la regolamentazione del settore degli "in vehicle data", necessiterebbero decisioni rapide senza le quali i costruttori avranno tempo per costruire barriere all'entrata poi sempre più difficilmente superabili.

Tuttavia, data questa decisione, ciò che resta da fare è continuare a spingere e insistere almeno sulle questioni più importanti e fondamentali. Ciò che ADIRA e FIGIEFA stanno effettivamente facendo.

Andrea Boni
ADIRA
Responsabile Comunicazione

#ADIRAcè

ADIRA

Via P.Verri, 1 – 46100 Mantova
Tel. 0376 380113 – web: www.adira.it – P.IVA 02083820205