

Il Manifesto di FIGIEFA per il mandato politico UE 2024-2029



*Un mercato post-vendita
automobilistico che risponde
alle sfide economiche e
sociali europee*



Ottobre 2024



Strutturare l'aftermarket automobilistico indipendente per servire i cittadini e le imprese europee

Le sfide economiche e sociali europee Le sfide economiche e sociali europee

- Promuovere la competitività, le capacità di innovazione e la trasformazione digitale
- Mantenere il benessere e il potere d'acquisto dei consumatori
- Sostenere la transizione verso la neutralità climatica e la crescita sostenibile



Sulle strade dell'Unione Europea (UE) circolano oltre 280 milioni di veicoli a motore che devono essere sottoposti a manutenzione, revisioni e riparazioni nel corso della loro vita.

L'aftermarket automobilistico fornisce i mezzi per mantenere i veicoli in efficienza assicurando i più elevati standard di sicurezza e di emissioni.

Gli operatori indipendenti dell'aftermarket forniscono prodotti e servizi per gli utenti di tutte le marche di veicoli.

Chi siamo?

FIGIEFA rappresenta il settore dei distributori indipendenti dell'aftermarket automobilistico, con oltre 30.000 aziende (per lo più PMI). I membri FIGIEFA assicurano una fornitura efficiente di ricambi, attrezzature, formazione e altri servizi a più di 280.000 officine in Europa, con un'offerta che integra e, sempre più spesso, sostituisce quella dei costruttori.

La nostra missione

L'industria automobilistica sta attraversando una fase di grandi cambiamenti tecnologici ed economici. Poiché i veicoli stanno diventando sempre più complessi e connessi, è fondamentale mantenere un equilibrio concorrenziale tra i produttori di veicoli e gli operatori indipendenti, in modo che i consumatori possano scegliere liberamente e accedere a prodotti e servizi economici, innovativi ed efficienti.

1. Regole del mercato automobilistico chiare ed efficacemente applicate

1.1 Mantenere una legislazione solida per garantire una concorrenza leale

Situazione

Esistono squilibri strutturali nel potere di mercato tra i costruttori di veicoli e gli operatori indipendenti. Sfruttando la loro posizione dominante a livello tecnologico, i produttori di veicoli possono controllare e limitare l'accesso ai dati o alle informazioni critiche richieste dagli operatori indipendenti, come, ad esempio, quelle che servono per la riparazione.

Soluzione

Nessuna deregolamentazione per il settore automobilistico: va mantenuto un quadro giuridico forte che favorisca la concorrenza leale e la parità di condizioni tra i produttori di veicoli e gli operatori indipendenti, ai quali devono essere sempre garantiti i diritti ed ogni mezzo per competere sulla base delle loro proposte.

1.2 Migliorare l'applicazione delle regole del mercato automobilistico

Situazione

Gli operatori indipendenti dell'aftermarket automobilistico, essendo prevalentemente PMI, non hanno i mezzi per intentare una causa ogni volta che i loro diritti vengono violati. Solo alcuni riescono a presentare denunce/esposti presso le rispettive Autorità nazionali per la concorrenza (AGCM in Italia) o a livello europeo, con la conseguenza di dover affrontare il più delle volte procedure lunghe e costose.

Soluzione

Effettivo miglioramento dell'applicazione delle norme settoriali-specifiche per il mercato dei ricambi auto in modo da rafforzare il mercato unico. Per quanto riguarda le norme sulla concorrenza (MVBBER), serve organizzare un dialogo permanente tra le autorità nazionali garanti della concorrenza e la Commissione europea. Inoltre, occorre migliorare procedure e tempi di reazione nei casi di distorsione della concorrenza.

Es.: Causa sul c.d "secure gateway « presso la Corte di Giustizia Europea.

2. Tutelare la concorrenza per sostenere un mercato dell'auto accessibile a tutti

2.1 Tutelare la libera scelta dei consumatori per l'acquisto dei ricambi e dei servizi di manutenzione e riparazione del proprio veicolo.

Situazione

Da più di vent'anni, il Regolamento di esenzione per categoria dei veicoli a motore (MVBER) organizza e consente la concorrenza tra i produttori di veicoli (e le loro reti) da un lato e gli operatori indipendenti del mercato post-vendita dall'altro. Il regolamento protegge la libera scelta dei consumatori per avere servizi competitivi e convenienti. Tuttavia, il regolamento MVBER è destinato a scadere nel 2028.

Soluzione

E' necessario prorogare, modernizzare e migliorare il regolamento MVBER alla luce dei cambiamenti tecnologici e dell'innovazione. L' estensione del regolamento MVBER dovrebbe garantire condizioni di parità tra tutti i partecipanti al mercato, coprendo anche i diritti di accesso alle informazioni tecniche, ai dati generati dai veicoli e ai pezzi di ricambio.

2.2 Accesso ai dati generati dai veicoli: impedire monopoli ingiusti sui dati

Situazione

Nell'UE ci sono 56 milioni di veicoli connessi; entro il 2030 se ne prevedono più di 115 milioni, con un enorme potenziale di innovazione e crescita per i nuovi servizi (ad esempio, mobilità condivisa, assicurazioni personalizzate, manutenzione predittiva, ecc.). Tuttavia, la proliferazione di sistemi di dati chiusi con standard proprietari e accesso limitato rappresenta una seria minaccia per la concorrenza, l'innovazione e la scelta dei consumatori.

Soluzione

Occorre integrare il Data Act dell'UE modificando il regolamento sull'omologazione con disposizioni normative specifiche per il settore automobilistico ed in pratica pubblicare e adottare la tanto attesa proposta legislativa sull' "accesso ai dati, alle funzioni e alle risorse di bordo", preparata dalla Commissione europea già dal 2022.

3. Politiche UE lungimiranti per riflettere i cambiamenti tecnologici e l'innovazione

3.1 La legislazione di settore dovrebbe accompagnare l'innovazione automobilistica

Situazione

I cambiamenti tecnologici nel settore automobilistico stanno creando una nuova sudditanza degli operatori indipendenti dai produttori di veicoli. I veicoli (soprattutto quelli elettrici) sono sempre più basati sui software, con capacità avanzate di monitoraggio e controllo a distanza. Le regole del mercato devono tenere il passo con il ritmo di un'innovazione sempre più rapida.

Soluzione

Rivedere e aggiornare il regolamento sull'omologazione dei veicoli e il suo capitolo dedicato all'accesso alle informazioni tecniche per riflettere i recenti cambiamenti tecnologici e il loro impatto sul mercato post-vendita automobilistico. Introdurre nuovi requisiti di riparazione e manutenzione per i sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) e per i veicoli elettrici e le loro batterie, garantire l'accesso continuo alla diagnostica di bordo (OBD) per gli operatori indipendenti, facilitare gli aggiornamenti software via Ethernet, regolare la dipendenza dalle piattaforme off-board dei produttori di veicoli.

3.2 Un regime di cybersicurezza automobilistica sicuro e inclusivo per l'intera filiera dei fornitori di servizi automobilistici all'utenza.

Situazione

I veicoli connessi, devono essere più sicuri dal punto di vista informatico. I requisiti internazionali di cybersicurezza sono definiti nel Regolamento UNECE R155, ma la sua attuazione è lasciata alla discrezione dei produttori di veicoli, che possono creare barriere di mercato ingiustificate contro gli operatori indipendenti.

Soluzione

Occorre aggiungere nuove disposizioni in materia di cybersicurezza all'interno del regolamento sull'omologazione: sono necessarie norme più dettagliate a livello UE sull'attuazione della norma UNECE R155 per il mercato dei ricambi, tra cui una maggiore trasparenza e la disponibilità di informazioni sull'interoperabilità per consentire l'accesso sicuro e legittimo ai veicoli da parte di soggetti terzi.

4. Migliorare la sostenibilità e la circolarità dei veicoli

4.1 I veicoli devono mantenersi sostenibili dal punto di vista ambientale per tutto il loro ciclo di vita.

Situazione

Poiché l'UE sta passando ad un'economia neutrale dal punto di vista climatico, il settore automobilistico deve guidare il processo verso la decarbonizzazione con tutti i mezzi possibili. Il mercato dei ricambi svolge già un ruolo importante attraverso le riparazioni e la manutenzione dei veicoli, che migliorano la sostenibilità e la circolarità. Ma è necessario fare di più per garantire che tutti gli attori della catena del valore cooperino in sincronia contro il cambiamento climatico.

Soluzione

Non escludere le tecnologie con un comprovato potenziale di decarbonizzazione: **applicare il principio di neutralità tecnologica** nel regolamento sugli standard di prestazione delle emissioni di CO₂. Proseguire la revisione in corso della legislazione sui veicoli fuori uso (ELV); consentire agli operatori indipendenti di accedere alle informazioni necessarie per applicare criteri e condotte di circolarità (rimozione di parti, riutilizzo, rifabbricazione, ecc.) sui veicoli.

4.2 Nuovi requisiti di "riparabilità in base alla progettazione" per i veicoli ed i loro componenti

Situazione

Le nuove tecniche di produzione dei veicoli possono ostacolare la loro riparabilità. Ad esempio il « giga-casting » consiste nel costruire parti di veicoli di grandi dimensioni in un unico blocco, ostacolando così la sostituzione dei singoli componenti. Anche i veicoli elettrici sono sempre più difficili da riparare, poiché le celle delle batterie sono talvolta sigillate o incollate fra loro.

Soluzione

L'UE dovrebbe introdurre un nuovo requisito di "riparabilità in base alla progettazione" per tutti i veicoli e i loro componenti, compresi i veicoli elettrici e le batterie di trazione, nell'ambito di norme settoriali specifiche per l'aftermarket automobilistico (ad esempio le legislazioni sui veicoli fuori uso o sull'omologazione). La Commissione europea dovrebbe studiare l'impatto ambientale, sociale ed economico delle nuove tecniche di produzione dei veicoli, come ad esempio la giga-fusione.

5. Competenze professionali: digitalizzazione ed economia circolare

5.1 Una forza lavoro europea altamente qualificata nel settore automobilistico

Situazione

I cambiamenti tecnologici, la decarbonizzazione e la digitalizzazione del settore automobilistico stanno portando a una carenza di lavoratori qualificati. Per mantenere i veicoli sicuri, performanti, sostenibili e conformi alle normative sono necessari più professionisti con conoscenze tecniche e digitali specializzate.

Soluzione

La Commissione europea dovrebbe identificare i settori strategici che necessitano di competenze tecniche altamente specializzate allineate con gli obiettivi politici dell'UE, come la digitalizzazione e la transizione verso un trasporto stradale neutrale dal punto di vista climatico. Gli Stati membri dovrebbero sviluppare i programmi educativi necessari in questi settori strategici.

5.2 La formazione continua, una condizione per un'innovazione europea di successo

Situazione

L'innovazione è benefica per la società quando crea opportunità professionali accessibili a tutti. Nel settore dell'aftermarket automobilistico, le PMI sono i principali datori di lavoro in Europa. Tenere il passo con il rapido ritmo dell'innovazione tecnologica richiede un aggiornamento costante e una riqualificazione professionale più facile e veloce.

Soluzione

I programmi di ricerca e istruzione dell'UE, così come i fondi strutturali e di coesione dell'UE, dovrebbero sostenere ulteriormente lo sviluppo della formazione continua e la riqualificazione professionale in settori ad alta innovazione tecnologica, come il settore automobilistico e il suo aftermarket.

Note

[illegible]

Trovate il nostro manifesto completo qui



www.figiefa.eu

FIGIEFA ha fatto tutto il possibile per garantire l'accuratezza della traduzione italiana di questo opuscolo. Tuttavia, la versione inglese rimane il riferimento ufficiale.

FIGIEFA
European Federation of Independent
Automotive Aftermarket Parts Distributors
Boulevard de la Woluwe 42
1200 Brussels, Belgium
Tel: +32 2 761 95 10
figiefa.secretariat@figiefa.eu

ADIRA
Associazione Distributori
Indipendenti Ricambi Autoveicoli
26 Via G. Pascoli 46100 Mantova
Tel: +39.03.76.380.113
info@adira.it