



# **Proroga e novità MV-BER**

**La situazione per gli operatori  
indipendenti della post-vendita**

# La situazione attuale MV-BER

La Commissione Europea ha prorogato la MV-BER fino al 31 maggio 2028

La **proroga** di cinque anni permetterà alla Commissione di *«reagire prontamente a **possibili cambiamenti del mercato** quali quelli risultanti da digitalizzazione ed elettrificazione dei veicoli e da nuovi modelli di mobilità»*

Sono state aggiornate le **linee guida supplementari** di settore per *«assicurare che gli operatori della post vendita continuino ad avere **accesso ai dati generati dal veicolo** necessari per la riparazione e manutenzione»*.

# La situazione attuale MV-BER

Le nuove linee guida supplementari di settore in sintesi prevedono che:

- ▶ «*operatori autorizzati ed indipendenti dovrebbero avere accesso ai dati del veicolo su un **piano di parità***» come estensione dello stesso criterio già previsto precedentemente per dati e strumenti per la riparazione e manutenzione.
- ▶ I fornitori di veicoli devono applicare il «**principio di proporzionalità**» nel caso in cui si ritenga di trattenere i dati veicolo per possibili problemi di **sicurezza informatica**.
- ▶ Tener presente che la legge generale per la concorrenza (articolo 102 TFEU) si applica comunque.

# La situazione attuale MV-BER

Ambiti di applicazione e definizioni della MV-BER (Regolamento 461/2012)

- ▶ La MV-BER si applica agli **«autoveicoli»** cioè veicoli destinati a circolare su strada mossi da proprio motore e muniti di tre o più ruote.
- ▶ Ai sensi del Regolamento **«riparatori» o «distributori» «autorizzati»** sono quelli che operano nell'ambito di un sistema di distribuzione predisposto da un fornitore di autoveicoli.
- ▶ Analogamente, **«riparatori» o «distributori» «indipendenti»** sono tutti, qualora non operino nell'ambito di un sistema di distribuzione predisposto da un fornitore di autoveicoli.

# Altri regolamenti e direttive influenti sulla post-vendita

1. Regolamento 858/2018 di omologazione di tipo:
  - Accesso alle informazioni di riparazione e manutenzione e ai dati a bordo veicolo
  - Recepimento dei regolamenti UNECE sulla sicurezza informatica
2. «Data Act» e «Data Act di settore»
3. Regolamento Delegato 1244/2021 (SERMI)

# Scenario

I principi della MV-BER, seppur fondamentali, richiedono **provvedimenti legislativi specifici** che definiscano regole chiare e non eludibili.

Necessità di esercitare costante ed efficace **pressione politica da parte delle associazioni** di categoria.

Necessità di **sensibilizzare l'automobilista** per la tutela della sua libertà di scelta del proprio fornitore.

Necessità di proteggere il settore indipendente come fonte ed origine delle **innovazioni** relative alla post-vendita.

# Azioni politiche/legali/giuridiche inerenti

Causa presso la EUCJ (Corte di Giustizia Europea) sul costo dei dati di Riparazione e Manutenzione (sentenza del 27 ottobre 2022)

Causa presso la EUCJ sulle limitazioni all'accesso via posta OBD da parte di FCA/Stellantis (sentenza prevista entro il 2023)

Attività varie presso le autorità nazionali ed europee da parte delle associazioni e delle alleanze (AFCAR, Associations in Motion)

# Rischi

- ▶ Ingresso nel mercato di un numero elevato di nuovi fornitori di autoveicoli e parti provenienti da altri settori
- ▶ Proliferazione nel mercato di ricambi e servizi «*captive*»
- ▶ Proliferazione di listini, codici, interfacce, protocolli non standardizzati
- ▶ Diminuzione della manutenzione/riparazione.
- ▶ ...



# Opportunità

- ▶ Necessità di capillarità (aumento dei fornitori)
- ▶ Aumento delle opportunità B2B (flotte)
- ▶ Disponibilità di nuovi servizi legati al veicolo connesso
- ▶ Pianificazione della manutenzione
- ▶ ...

# Domande, commenti e dibattito

# Grazie

Massimo Brunamonti