

## Een duidelijke oproep tot handhaving, modernisering en naleving van de MVBBER-regeling

### Verklaring

**Michael Pedersen (voorzitter van de ADPA en voorzitter van de ADPA-werkgroep Concurrentievermogen), 30 juni 2026** – De ADPA is zeer ingenomen met de evaluatie van de groepsvrijstellingsverordening voor motorvoertuigen (MVBBER) door de Europese Commissie, die grotendeels aansluit bij de opmerkingen en standpunten van de ADPA. Wij hebben deze wetgeving altijd beschouwd als niet alleen essentieel voor onze bedrijven, maar ook als cruciaal voor het vermogen van de Europese onafhankelijke auto-aftermarket om een drijvende kracht te zijn achter de Europese automobielsector en, verdergaand, om wereldwijd toonaangevend te zijn in het aanbieden van innovatieve en concurrerende oplossingen.

ADPA is bijzonder tevreden dat er een overweldigende consensus bestaat over de blijvende relevantie van de MVBBER-regeling. Uit het evaluatierapport blijkt duidelijk dat sectorspecifieke mededingingsregels voor de auto-aftermarket noodzakelijk blijven; de Verordening inzake verticale groepsvrijstellingen en de richtsnoeren inzake verticale beperkingen zouden niet volstaan om de hardnekkige en structurele problemen van dit ecosysteem aan te pakken. ADPA is van mening dat dit een duidelijke rechtvaardiging vormt om de MVBBER tot ver na 2028 te verlengen, en wel voor een lange periode.

ADPA is ook verheugd over de erkenning dat de beperkte toegang tot technische informatie en door voertuigen gegenereerde gegevens steeds meer een probleem vormt. Door de toenemende complexiteit van voertuigen is betrouwbare en betaalbare technische informatie meer dan ooit noodzakelijk om de blijvende verkeersgeschiktheid van voertuigen te waarborgen, en met name hun veiligheid en milieuprestaties. De toenemende moeilijkheden bij de toegang tot technische informatie, als gevolg van commerciële en technische praktijken, vormen daarom een directe belemmering voor de doelstelling om „te voorkomen dat het vermogen van onafhankelijke reparateurs om te concurreren met de netwerken van fabrikanten wordt beperkt”. In dat opzicht is ADPA van mening dat het logisch en passend zou zijn als een toekomstige MVBBER-regeling dit onderwerp verder zou aanpakken. Het zou met name passend zijn als de verordening zelf (zoals in het verleden het geval was) een bepaling zou bevatten over de toegang tot essentiële input. De aanvullende richtsnoeren zouden ook verdere verduidelijking moeten bieden over de evenredigheid van het achterhouden van essentiële inputs, ongepaste technische en commerciële praktijken moeten aanpakken die leiden tot verminderde toegang tot dergelijke inputs, de lijst van essentiële inputs moeten uitbreiden om toegang tot functies en middelen in het voertuig te omvatten (aangezien door het voertuig gegenereerde gegevens niet volstaan voor het verlenen van telematicadiensten), en de lijst met voorbeelden van technische informatie moeten actualiseren om de nieuwste technologische ontwikkelingen te weerspiegelen.

Het evaluatierapport zou ook een wake-up call moeten zijn voor de handhaving. Hoewel er steeds meer bezorgdheid is geuit, is „de handhaving onder de huidige regeling beperkt gebleven”. ADPA stelt voor dat mededingingsautoriteiten de marktontwikkelingen nauwlettend volgen, aangezien dit zou kunnen helpen bij het oplossen van hardnekkige problemen. Dit geldt niet alleen voor de Europese Commissie, maar ook voor nationale mededingingsautoriteiten, met name die welke bevoegdheden op het gebied van consumentenbescherming hebben.

We zullen nauw blijven samenwerken met de Europese Commissie en alle betrokken partijen om ervoor te zorgen dat de MVBBER-regeling ook in de toekomst geschikt blijft voor haar doel, door middel van gerichte en zinvolle aanpassingen die de concurrentie en het welzijn van de consument aanzienlijk kunnen verbeteren.

#### Voor meer informatie

Pierre THIBAUDAT, algemeen directeur van ADPA [pierre.thibaudat@adpa.eu](mailto:pierre.thibaudat@adpa.eu)

ADPA, de European Automotive Data Publishers Association, streeft naar eerlijke toegang tot automobielgegevens en -informatie die nodig zijn voor de reparatie en het onderhoud van de 280 miljoen voertuigen op de Europese wegen, en draagt zo bij aan hun voortdurende verkeersgeschiktheid gedurende hun hele levensduur. De leden ontwerpen en leveren concurrerende, innovatieve en merkneutrale oplossingen aan bedrijven in de auto-aftermarket. ADPA, opgericht in 2016 en gevestigd in Brussel, is lid van ACE (de Automotive Coalition for Europe), AFCAR (de Alliance for the Freedom of Car Repair in de EU), FAAS (het Forum on Automotive Aftermarket Sustainability) en SERMI (de vereniging voor veiligheidsgerelateerde reparatie- en onderhoudsinformatie).