

Wyraźne wezwanie do utrzymania, unowocześnienia i egzekwowania systemu MVBER

Oświadczenie

Michael Pedersen (prezes ADPA i przewodniczący grupy roboczej ADPA ds. konkurencyjności), 30 czerwca 2026 r. – ADPA z zadowoleniem przyjmuje ocenę rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym (MVBER) przeprowadzoną przez Komisję Europejską, która w dużej mierze pokrywa się z uwagami i postulatami ADPA. Zawsze uważaliśmy ten akt prawny nie tylko za niezbędny dla naszych przedsiębiorstw, ale także za kluczowy dla zdolności europejskiego niezależnego rynku posprzedażowego do pełnienia roli siły napędowej europejskiego sektora motoryzacyjnego, a ponadto do bycia światowym liderem w dostarczaniu innowacyjnych i konkurencyjnych rozwiązań.

ADPA jest szczególnie zadowolona, widząc, że panuje ogromna zgoda co do dalszej aktualności systemu MVBER. Raport z oceny jasno pokazuje, że sektorowe zasady konkurencji dotyczące rynku posprzedażowego motoryzacyjnego pozostają niezbędne; rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w zakresie porozumień wertykalnych oraz wytyczne w sprawie ograniczeń wertykalnych nie wystarczyłyby do rozwiązania utrzymujących się i systemowych problemów tego ekosystemu. ADPA uważa, że wyraźnie uzasadnia to przedłużenie obowiązywania MVBER poza rok 2028 i to na długi okres.

ADPA z zadowoleniem przyjmuje również uznanie faktu, że ograniczony dostęp do informacji technicznych i danych generowanych przez pojazdy staje się coraz większym problemem. Rosnąca złożoność pojazdów sprawia, że rzetelne i przystępne cenowo informacje techniczne są bardziej niż kiedykolwiek niezbędne do zapewnienia ciągłej sprawności technicznej pojazdów, a w szczególności ich bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej. Rosnące trudności w uzyskaniu dostępu do informacji technicznych, wynikające z praktyk handlowych i technicznych, bezpośrednio utrudniają zatem realizację celu, jakim jest „zapobieganie ograniczaniu zdolności niezależnych warsztatów naprawczych do konkurencji z sieciami producentów”. W tym kontekście ADPA uważa, że logiczne i właściwe byłoby, aby przyszły system MVBER w większym stopniu zajął się tą kwestią. W szczególności właściwe byłoby, aby samo rozporządzenie zawierało (tak jak miało to miejsce w przeszłości) przepis dotyczący dostępu do niezbędnych danych wejściowych. Dodatkowo wytyczne powinny również zawierać dalsze wyjaśnienia dotyczące proporcjonalności wstrzymywania dostępu do niezbędnych elementów, zajmować się nieuzasadnionymi praktykami technicznymi i handlowymi skutkującymi ograniczonym dostępem do takich elementów, rozszerzyć wykaz niezbędnych elementów tak, aby obejmował dostęp do funkcji i zasobów w pojeździe (ponieważ dane generowane przez pojazd nie są wystarczające do świadczenia usług telematycznych), a także zaktualizować wykaz przykładów informacji technicznych w celu odzwierciedlenia najnowszych osiągnięć technologicznych.

Raport z oceny powinien również stanowić sygnał alarmowy dla organów egzekwujących prawo. Chociaż zgłaszano coraz większe obawy, „egzekwowanie prawa w ramach obecnego systemu było ograniczone”. ADPA sugeruje, aby organy ds. konkurencji uważnie monitorowały zmiany na rynku, ponieważ mogłyby to pomóc w rozwiązaniu utrzymujących się problemów. Dotyczy to nie tylko Komisji Europejskiej, ale także krajowych organów ds. konkurencji, zwłaszcza tych posiadających uprawnienia w zakresie ochrony konsumentów.

Będziemy nadal ściśle współpracować z Komisją Europejską i wszystkimi zainteresowanymi stronami, aby zapewnić, że system MVBER pozostanie dostosowany do swoich celów w przyszłości, poprzez ukierunkowane i znaczące ulepszenia, które mogłyby znacznie poprawić konkurencję i dobrobyt konsumentów.

Więcej informacji

Pierre THIBAUDAT, dyrektor generalny ADPA pierre.thibaudat@adpa.eu

ADPA, Europejskie Stowarzyszenie Wydawców Danych Motoryzacyjnych, ma na celu zapewnienie sprawiedliwego dostępu do danych i informacji motoryzacyjnych niezbędnych do naprawy i konserwacji 280 milionów pojazdów poruszających się po europejskich drogach, przyczyniając się tym samym do utrzymania ich ciągłej przydatności do ruchu drogowego przez cały okres eksploatacji. Członkowie stowarzyszenia opracowują i dostarczają konkurencyjne, innowacyjne i wielomarkowe rozwiązania dla podmiotów działających na rynku posprzedażowym branży motoryzacyjnej. Założone w 2016 roku i z siedzibą w Brukseli stowarzyszenie ADPA jest członkiem ACE (Automotive Coalition for Europe), AFCAR (Alliance for the Freedom of Car Repair in the EU), FAAS (Forum on Automotive Aftermarket Sustainability) oraz SERMI (stowarzyszenia zajmującego się informacjami dotyczącymi napraw i konserwacji związanych z bezpieczeństwem).