EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 28.5.2021
COM(2021) 264 final

POROČILO KOMISIJE

Ocenjevalno poročilo Komisije o Uredbe Komisije (EU) št. 461/2010 o skupinski izjemi za motorna vozila

{SWD(2021) 112 final}

SL

V skladu s členom 7 Uredbe Komisije (EU) št. 461/2010 z dne 27. maja 2010 o uporabi člena 101(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Pogodba) za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj v sektorju motornih vozil[1] (v nadaljnjem besedilu: uredba o skupinski izjemi za motorna vozila) mora Komisija spremljati izvajanje te uredbe in do 31. maja 2021 pripraviti poročilo.

V skladu s členom 101(1) Pogodbe so prepovedani sporazumi med podjetji in usklajena ravnanja, ki omejujejo konkurenco, razen če v skladu s členom 101(3) Pogodbe prispevajo k izboljšanju proizvodnje ali distribucije blaga oziroma k pospeševanju tehničnega ali gospodarskega napredka, pri čemer zagotavljajo potrošnikom pravičen delež doseženih koristi. V skladu z uredbo o skupinski izjemi za motorna vozila se z učinkom od 1. junija 2013 Uredba Komisije (EU) št. 330/2010 z dne 20. aprila 2010 o uporabi člena 101(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj (v nadaljnjem besedilu: uredba o skupinski izjemi za vertikalne sporazume) uporablja za sporazume o distribuciji novih vozil. Kar zadeva sporazume v zvezi s prodajo ali preprodajo rezervnih delov za motorna vozila ali opravljanjem storitev popravljanja in vzdrževanja motornih vozil, se v skladu s členom 4 uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila člen 101(1) Pogodbe ne uporablja, če ti sporazumi izpolnjujejo zahteve za izjemo v skladu z uredbo o skupinski izjemi za vertikalne sporazume in ne vsebujejo nobene klavzule o nedopustnih omejitvah[2] iz člena 5 uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila.

Ta konfiguracija pomeni, da je treba v tem poročilu oceniti izvajanje uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila in dopolnilne smernice[3] ter uredbo o skupinski izjemi za vertikalne sporazume in smernice o vertikalnih omejitvah[4], če se nanašajo na distribucijo novih motornih vozil, opravljanje storitev popravljanja in vzdrževanja ter distribucijo rezervnih delov v Evropski uniji (v nadaljnjem besedilu: EU). V tem poročilu se ti štirje sklopi pravil skupaj imenujejo „ureditev uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila“[5].

Temu poročilu so priloženi delovni dokument služb Komisije in šest tehničnih prilog. Poročilo ne vpliva na končno naravo ali vsebino akta, ki ga Komisija lahko pripravi po objavi tega poročila.

1. Okoliščine ukrepa in viri

1 UL L 129, 28.5.2010.

2 Nedopustne klavzule so tiste, ki, če so vključene v vertikalni sporazum, odpravijo ugodnost izjeme od celotnega sporazuma, kar pomeni, da bi bilo treba opraviti posamično oceno v skladu s členom 101(3) Pogodbe.

3 Dopolnilne smernice o vertikalnih omejitvah v sporazumih o prodaji in popravilih motornih vozil ter distribuciji rezervnih delov za motorna vozila. UL C 138, 28.5.2010.

4 Smernice o vertikalnih omejitvah. UL C 130, 19.5.2010.

5 Opravljena je bila tudi ocena uredbe o skupinski izjemi za vertikalne sporazume (glej delovni dokument služb Komisije, ki je na voljo tukaj), ki je trenutno v postopku revizije. Uredba o skupinski izjemi za vertikalne izjeme preneha veljati 31. maja 2022, tj. eno leto pred uredbo o skupinski izjemi za motorna vozila.

Odločitev Komisije o tem, ali se odobri skupinska izjema za sektor motornih vozil, in, če je tako, v kakšni obliki mora temeljiti na zahtevah iz člena 101(3) Pogodbe[6]. Ureditev iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila sledi splošnim in posebnim ciljem, katerih namen je zagotoviti, da so izpolnjene zahteve iz člena 101(3) Pogodbe. Namen **posebnih ciljev** ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila je, da se (i) zagotovi pravna varnost deležnikom v sektorju motornih vozil glede tega, kateri vertikalni sporazumi se lahko štejejo za skladne s členom 101 Pogodbe, (ii) zmanjša tveganje „lažno pozitivnih rezultatov“ (tj. prekomerno izvzetje) in „lažno negativnih rezultatov“ (tj. nezadostno izvzetje), (iii) zagotovi skupni okvir ocenjevanja za nacionalne organe za konkurenco in nacionalna sodišča, da se zagotovi doslednost pri uporabi člena 101 Pogodbe, in (iv) zaščitijo nekatere oblike konkurence v sektorju motornih vozil. Vsi ti štirje posebni cilji podpirajo **splošni cilj**: ohraniti odvračilni učinek člena 101 Pogodbe z olajšanjem dela Komisije, nacionalnih organov za konkurenco in nacionalnih sodišč pri izvrševanju ter pomagati podjetjem pri izvajanju samoocenjevanja vertikalnih sporazumov v sektorju motornih vozil. Ker je pravni in dejanski okvir pravil o konkurenci spremenljiv, mora Komisija analizirati, ali so ureditev iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila in njeni cilji v tem trenutku danes ustrezni, pri čemer se je treba opreti na pet meril iz smernic za boljše pravno urejanje[7] (tj. učinkovitost, uspešnost, ustreznost, skladnost in dodana vrednost EU).

Komisija je 3. decembra 2018 uradno začela postopek ocenjevanja ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila[8], da bi pripravila to poročilo. Ocena temelji na najrazličnejših virih informacij: dejavnostih Komisije za spremljanje in izvrševanje v sektorju, javnem posvetovanju[9] z deležniki, študij za ugotavljanje dejstev o razvoju sektorja motornih vozil med letoma 2007 in 2017 ter dveh usmerjenih posvetovanjih[10] z nacionalnimi organi za konkurenco, da bi se zbrali (i) podatki o izvrševanju uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila in enakovrednih nacionalnih pravil s strani nacionalnih organov za konkurenco in (ii) njihova mnenja o uspešnosti ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila.

2. Sektorske značilnosti

2.1.Trgi, ki se ocenjujejo

Industrija motornih vozil ima kompleksno dobavno verigo z raznovrstnimi subjekti, ki soobstajajo in delujejo na različnih ravneh. Kar zadeva **distribucijo vozil**, so dobavitelji proizvajalci vozil in njihovi uvozniki. Na strani povpraševanja so glavni akterji fizične

6 V skladu z Uredbo Sveta št. 19/65/EGS lahko Komisija z uredbo uporabi člen 101(3) pogodbe za nekatere skupine vertikalnih sporazumov in ustreznih usklajenih ravnanj iz člena 101(1) Pogodbe, za katere se lahko z zadostno gotovostjo domneva, da izpolnjujejo pogoje iz člena 101(3) Pogodbe.

7 Delovni dokument služb Komisije z naslovom „Better Regulation Guidelines“(Smernice za boljše pravno urejanje) z dne 7. julija 2017 (SWD(2017) 350).

8 Glej oddelek 4.1 delovnega dokumenta služb Komisije.

9 Posvetovanje je potekalo od 12. oktobra 2020 do 25. januarja 2021. Za več podrobnosti glej Prilogo 3 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

10 Posvetovanja so potekala od 8. junija 2020 do 16. januarja 2021. Za več podrobnosti glej Prilogo 3 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

osebe in podjetja. Nekateri od zadnjenavedenih so poklicni prevozniki/operaterji mobilnosti, drugi pa delujejo v drugih sektorjih, vendar uporabljajo motorna vozila za prevoz blaga in delavcev. Na področju **popravil in vzdrževanja** so izvajalci storitev pooblaščeni serviserji (podjetja s formalnimi pogodbenimi dogovori z dobavitelji motornih vozil) in neodvisni serviserji. Na strani povpraševanja so glavni akterji spet fizične osebe in podjetja. **Rezervne dele** zagotavljajo dobavitelji originalne opreme[11] bodisi neposredno bodisi prek proizvajalcev vozil in neodvisni dobavitelji, ki v nasprotju z dobavitelji originalne opreme ne dobavljajo delov za sestavljanje vozil. Na strani povpraševanja so glavni akterji serviserji, v manjšem obsegu pa upravljavci voznih parkov in fizične osebe.

Ali je lahko določen sporazum upravičen do izjeme na podlagi ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila, je med drugim odvisno od tržnega deleža. Pravilna opredelitev trga je zato pomemben dejavnik pri vsaki oceni. V nekaterih okoliščinah se lahko opredeli sistemski trg, ki zajema motorna vozila in rezervne dele skupaj, pri čemer se med drugim upoštevajo življenjska doba motornega vozila ter preference in nakupovalne navade uporabnikov[12]. V takih primerih bi bili upoštevni tisti tržni deleži, ki veljajo za celoten sistem (več blagovnih znamk) in ne za popravilo in vzdrževanje ter dobavo rezervnih delov.

Med posvetovanji, na katerih je osnovano to poročilo, so nekateri nacionalni organi za konkurenco predlagali, da bi se lahko trgi motornih vozil šteli za tak sistem.

Pomemben dejavnik pri analizi moči tržnih povezav je, ali znaten delež kupcev odločitev sprejme ob upoštevanju stroškov v življenjskem ciklu. Drug pomemben dejavnik je obstoj in relativni položaj subjektov, ki delujejo na poprodajnem trgu neodvisno od dobaviteljev primarnega blaga. Na podlagi informacij, zbranih med ocenjevanjem, se zdi, da bodo vsaj za osebna vozila obstajali poprodajni trgi za posamezne blagovne znamke, zlasti ker: (i) je večina kupcev fizičnih oseb ali malih in srednjih podjetij, ki motorna vozila in poprodajne storitve kupujejo ločeno; (ii) čeprav elementi, ki so bili razkriti pri ugotavljanju dejstev, kažejo, da potrošniki pred nakupom osebnega vozila vse pogosteje uporabljajo internet za raziskave, pa ti ne dokazujejo, da ti kupci hitro in dosledno prilagajajo svoje nakupovalne navade glede na spremembe razmer na poprodajnem trgu, in (iii) obstaja dobro razvit okvir subjektov, ki ponujajo le poprodajne izdelke in storitve. To morda ne velja za druge kategorije vozil, pri katerih bi večja prisotnost profesionalnih potrošnikov lahko povzročila zapletenejše nakupovalne vzorce.

2.2. Razvoj trga

Ta sektor se je od sprejetja uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila leta 2010 večkrat spremenil.

---

11 To so proizvajalci delov, ki se uporabljajo za prvotno sestavljanje vozila.

12 Glej sprotno opombo 26 dopolnilnih smernic in odstavek 56 Obvestila Komisije o opredelitvi upoštevnega trga za namene konkurenčnega prava Skupnosti (UL C 372, 9.12.1997).

Kar zadeva koncentracijo v sektorju, so se tržni deli skozi čas spreminjali, kar kaže na močno **konkurenco med blagovnimi znamkami**. Čeprav je finančna kriza od leta 2008 vplivala na celoten sektor, so izdatki za raziskave in razvoj proizvajalcev osebnih avtomobilov ostali precej stabilni[13].

Kar zadeva lahka gospodarska vozila, v obdobju 2007–2017 noben proizvajalec ni imel posebno visokih tržnih deležev, čeprav se je to nedavno morda spremenilo, saj sta se dva velika proizvajalca, FCA in PSA, združila, da bi ustanovila novo družbo Stellantis[14]. Tako kot pri osebnih avtomobilih so se spreminjali tudi tržni deleži proizvajalcev lahkih gospodarskih vozil. Vendar je v nasprotju z osebnimi avtomobili sektor lahkih gospodarskih vozil od začetka veljavnosti ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila postal bolj koncentriran, še bolj pa po združitvi družb FCA in PSA. Sektorja avtobusov in tovornjakov sta že tradicionalno bolj koncentrirana[15]. V obeh je bilo nekaj sprememb v smislu tržnega položaja. Iz študije za ugotavljanje dejstev je razvidno, da so se odhodki za raziskave in razvoj v sektorju avtobusov in tovornjakov v obdobju opazovanja (2007–2017) povečevali, kar bi lahko kazalo na določeno stopnjo konkurence.

Zdi se, da se **konkurenca znotraj blagovne znamke** med letoma 2007 in 2017 ni bistveno zmanjšala, vsaj kar zadeva osebna vozila. Zdi se, da sta bila ugotovljeno zmanjšanje skupne gostote mreže za osebne avtomobile in povečanje koncentracije na trgu na splošno zmerna. Poleg tega je bila v distribucijskih sistemih določena diverzifikacija, čeprav omejena in brez bistvenih sprememb v načinu uporabe različnih sistemov na ravni države.

Statistični podatki, kažejo, da se je velikost trga storitev popravljanja in vzdrževanja med letoma 2007 in 2017 povečala. Iz teh podatkov je razviden tudi padajoči trend gostote pooblaščenih mrež, kar bi lahko bila posledica več dejavnikov, vključno z ugotovljenim stalnim trendom v smeri konsolidacije mrež pooblaščenih trgovcev, ali potrebe po večjih naložbah za izpolnitev zahtev digitalnih tehnologij in hibridnih/električnih pogonskih sistemov.

Študija za ugotavljanje dejstev kaže, da se lahko neodvisni izvajalci, ki konkurirajo pooblaščenim serviserjem na trgih popravil in vzdrževanja, še vedno spopadajo s težavami pri dostopu do proizvodnih dejavnikov, ki jih potrebujejo za popravilo vozil. Ta vidik bi lahko postal pomembnejši zaradi večje uporabe digitalnih tehnologij v vozilu in razvoja vozil na alternativna goriva, za katera so potrebni posebno strokovno znanje, orodja in rezervni deli.

Trg za dobavo rezervnih delov v izbranih državah članicah se je med letoma 2007 in 2017 povečal za skoraj 30 % glede na vrednost prodaje. V istem obdobju so

[13] Za več podrobnosti in podatkov glej oddelek 5 delovnega dokumenta služb Komisije in Prilogo 2 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

[14] M.9730 FCA / PSA.

[15] V oddelku 5 delovnega dokumenta služb Komisije in Prilogi 2 k delovnemu dokumentu služb Komisije je na voljo pregled tržnih deležev in indeksov koncentracije za osebne avtomobile, lahka gospodarska vozila, tovornjake in avtobuse.

proizvajalci delov zabeležili stabilen dobiček iz poslovanja, ki je v povprečju znašal okrog 6–7 %.

3. Doseganje ciljev[16]

V tem oddelku je navedena ocena, ali so bili cilji ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila doseženi v praksi in v kolikšni meri se je ureditev iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila izkazala za učinkovito in/ali ustrezno.

A. Splošni in posebni cilji

Prvi posebni cilj ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila je povečati pravno varnost za deležnike in jim tako olajšati postopek samoocene, ki jo zahteva širši okvir konkurenčnega prava[17].

Iz prispevkov nacionalnih organov za konkurenco in sodelujočih v javnem posvetovanju je razvidno, da je ureditev zagotovila visoko stopnjo pravne varnosti. Komisija je zlasti prejela razmeroma malo neformalnih vprašanj[18] o tem, kako je treba razlagati pravila, pri čemer nobena od uradnih pritožb, ki jih je prejela v zvezi z vertikalnimi sporazumi v sektorju motornih vozil, ni bila posledica napačnega razumevanja pravil materialnega prava. Kljub temu so bile v oceni opredeljene nekatere določbe, ki: (i) bi jih bilo dobro dodatno pojasniti; (ii) jih je morda težko uporabiti ali (iii) lahko zahtevajo prilagoditve zaradi nedavnega razvoja trga, novih poslovnih modelov in/ali novih tehnologij.

Drugi posebni cilj ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila je zmanjšati tveganje: (i) lažno pozitivnih rezultatov, tj. izvzetja sporazumov, za katere ni mogoče z zadostno gotovostjo domnevati, da izpolnjujejo pogoje iz člena 101(3) Pogodbe (prekomerno izvzetje), in (ii) lažno negativnih rezultatov, tj. kadar zadevni vertikalni sporazum ali praksa ni predmet skupinske izjeme kljub izpolnjevanju pogojev iz člena 101(3) Pogodbe (nezadostno izvzetje)[19].

Pogoji, ki jih morajo izpolniti vsi sporazumi, so: (i) mejni tržni delež[20], pod katerim se odobri izjema, in (ii) neobstoj nedopustnih omejitev[21], ki odpravljajo ugodnost skupinske izjeme za celoten sporazum. Pogoji vključujejo tudi izvzete omejitve[22], za katere se skupinska izjema ne uporablja, čeprav je preostali del sporazuma, ki jih vsebuje, še vedno lahko izvzet.

---

16 Za več podrobnosti o konkretnih stališčih sodelujočih v javnem posvetovanju in nacionalnih organov za konkurenco v zvezi z doseganjem ciljev ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila glej prilogi 3 in 6 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

17 Glej oddelek 6.1 delovnega dokumenta služb Komisije.

18 Približno 14 % neuradnih pripomb, ki jih je Komisija prejela med letoma 2010 in 2020, se je nanašalo na splošna vprašanja o uporabi ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila.

19 Glej oddelek 6.1 delovnega dokumenta služb Komisije.

20 Člen 3 uredbe o skupinski izjemi za vertikalne sporazume.

21 Člen 4 uredbe o skupinski izjemi za vertikalne sporazume in člen 5 uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila.

22 Člen 5 uredbe o skupinski izjemi za vertikalne sporazume.

Glede na mnenja večine sodelujočih v javnem posvetovanju in nacionalnih organov za konkurenco se zdi, da je bil sedanji 30-odstotni mejni tržni delež primeren in da je še vedno ustrezen. Praksa Komisije glede izvrševanja podpira to stališče. Komisija do danes ni opredelila nobene kategorije sporazumov, ki ne morejo biti upravičeni do izjeme zaradi tržnega deleža pogodbenic, vendar so v smislu konkurence razmeroma neproblematične; opredelitev take kategorije bi kazala na to, da je bil prag določen prenizko. Prav tako ni našla elementov, na podlagi katerih bi razmišljala o umiku izjeme iz katerega koli sporazuma ali kategorije sporazumov v sektorju motornih vozil, kar kaže na to, da prag za izjeme ni previsok. [23]

Ob upoštevanju mnenj sodelujočih v javnem posvetovanju in nacionalnih organov za konkurenco so seznami nedopustnih in izvzetih omejitev še vedno ustrezni. Med ocenjevanjem niso bile opredeljene nobene dodatne določbe, ki bi jih bilo treba obravnavati kot splošne pogoje za uporabo Uredbe, ali nedopustne ali izvzete omejitve.

Tretji posebni cilj ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila je zagotoviti skupni okvir za dosledno uporabo člena 101 Pogodbe s strani nacionalnih organov za konkurenco in nacionalnih sodišč glede na decentralizirano uporabo člena 101(3) Pogodbe[24].

Ocena kaže, da ureditev iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila v zvezi s tem zagotavlja dodano vrednost, saj se zdi, da je povečala pravno varnost in da je bila učinkovitejša v primerjavi s splošnejšimi, nacionalno razdrobljenimi smernicami, prakso izvrševanja in nacionalno sodno prakso, ki se nanašajo na uporabo člena 101 Pogodbe v sektorju motornih vozil. To stališče v veliki meri podpirajo sodelujoči v javnem posvetovanju in nacionalni organi za konkurenco, čeprav nekateri od zadnjenavedenih opozarjajo, da lahko tehnična narava teh določb oteži razumevanje tistim, ki niso odvetniki.

Četrti posebni cilj uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila je zaščita nekaterih vidikov konkurence v sektorju motornih vozil. Komisija je v svojem sporočilu[25] z dne 22. julija 2009 (v nadaljnjem besedilu: sporočilo iz leta 2009) ugotovila, da so številni posebni cilji politik, na katerih temelji Uredba Komisije (ES) št. 1400/2002[26], še vedno veljavni. Ti cilji so bili določeni ob upoštevanju številnih vprašanj, ki so se takrat štela za posebno pomembna za sektor motornih vozil. Ocena zato vključuje analizo, ali je bil vsak od teh ciljev dosežen in v kolikšni meri so se cilji izkazali za učinkovite in/ali potrebne. Ta ocena je predstavljena v nadaljevanju:

---

23 V skladu s členom 29(1) Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov 81 in 82 Pogodbe (UL L 1, 4.1.2003) je Komisija pooblaščena, da umakne ugodnost izjeme iz nekaterih kategorij sporazumov, kadar ugotovi učinke, ki niso združljivi s členom 101(3) Pogodbe.

24 Pri ocenjevanju učinkovitosti in ustreznosti tega cilja je bila proučena tudi dodana vrednost EU ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila. Za več podrobnosti glej oddelek 6.5 delovnega dokumenta služb Komisije.

25 Sporočilo Komisije z naslovom Prihodnji okvir konkurenčnega prava za področje motornih vozil z dne 22. julija 2009.

26 Uredba Komisije (ES) št. 1400/2002 z dne 31. julija 2002 o uporabi člena 81(3) Pogodbe za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj na področju motornih vozil. UL L 203, 1.8.2002.

1. *Preprečevanje ukinitve konkurenčnih proizvajalcev vozil in zagotavljanje njihovega dostopa do trga*

Kot je pojasnjeno v sporočilu iz leta 2009, je Komisija menila, da bi lahko omejitve v sporazumih o distribuciji – zlasti razširjena uporaba določb o prodaji ene same blagovne znamke – v nekaterih okoliščinah konkurenčnim proizvajalcem motornih vozil neupravičeno otežile dostop do trgov. Zato si je prizadevala ohraniti zmožnost konkurenčnih proizvajalcev motornih vozil, da vstopijo na trg in/ali razširijo svojo prisotnost.

Ocena, ki temelji zlasti na prispevkih nacionalnih organov za konkurenco in sodelujočih v javnem posvetovanju, kaže, da je bil **ta cilj v veliki meri dosežen**. Konkurenca med blagovnimi znamkami za nove osebne avtomobile v EU je živahna in stabilna[27]. Poleg tega informacije, zbrane v okviru te ocene, niso pokazale, da bi imeli proizvajalci avtomobilov posebne težave pri dostopu do trgov motornih vozil v EU, bodisi pri vstopu na trg motornih vozil bodisi pri razširjanju svoje prisotnosti. Zato se zdi, da čeprav bo konkurenca med blagovnimi znamkami še naprej pomemben cilj za te trge, posebna zaščita dostopa do trga za konkurenčne proizvajalce avtomobilov morda ni ustrezna. Nasprotno so sektorji lahkih gospodarskih vozil[28], tovornjakov in avtobusov tradicionalno bolj koncentrirani, konkurenca med blagovnimi znamkami na teh trgih pa se zdi šibkejša[29]. Glede na zgoraj navedeno se zdi, da je **ta cilj še vedno lahko ustrezen za te tržne segmente, vendar morda ni tako ustrezen za osebne avtomobile**.

2. *Varstvo konkurence med trgovci iste znamke*

Varstvo konkurence znotraj blagovne znamke je zlasti pomembno, kadar je konkurenca med blagovnimi znamkami razmeroma majhna. Komisija je v sporočilu iz leta 2009 menila, da obstaja nevarnost, da bi bila konkurenca znotraj blagovne znamke ogrožena, zlasti v okoliščinah, ko so nova vozila distribuirali trgovci s skoraj enakimi poslovnimi modeli. Zato je menila, da je primerno zavarovati cenovno konkurenco med trgovci iste blagovne znamke in spodbujati raznolikost oblik distribucije.

Ocena, pri kateri so upoštevana mnenja nacionalnih organov za konkurenco in sodelujočih v javnem posvetovanju, kaže, da je bil **ta cilj v veliki meri dosežen**. Na podlagi ugotovitev študije za ugotavljanje dejstev se konkurenca med letoma 2007 in 2017 ni bistveno zmanjšala, vsaj kar zadeva osebna vozila[30]. Čeprav se je gostota pooblaščenih mrež med letoma 2007 in 2017še naprej zmanjševala[31], se zdi, da potrošniki za nakup osebnih avtomobilov[32] vse pogosteje uporabljajo internet in da to

---

27 Glej oddelek 6.3 delovnega dokumenta služb Komisije in oddelek 2 Priloge 2 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

28 Sektor lahkih gospodarskih vozil je nedavno postal bolj koncentriran zaradi združitve družb FCA in PSA M.9730 FCA/PSA.

29 Komisija bo te trge v prihodnjih mesecih in letih še posebno pozorno spremljala.

30 Glej ugotovitve študije za ugotavljanje dejstev, oddelek 5 delovnega dokumenta služb Komisije in Prilogo 2 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

31 To je nadaljevanje dolgotrajnega trenda; glej oddelek III ocenjevalnega poročila Komisije o izvajanju Uredbe Komisije (ES) št. 1400/2002 o distribuciji in servisiranju motornih vozil, maj 2008.

32 Glej Prilogo 2 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

povečuje geografski doseg preostalih pooblaščenih trgovcev. Nazadnje, od leta 2010 ni obravnavala nobenih primerov, ki bi temeljili na trditvah, da so dobavitelji ovirali konkurenco znotraj blagovne znamke[33]. Vendar ocena kaže, da je homogenost oblik distribucije, ugotovljena pred letom 2010, na trgih v letu 2021 še vedno prisotna in da se zlasti velika večina osebnih avtomobilov še naprej distribuira prek kvantitativnih selektivnih distribucijskih mrež[34].

Na podlagi navedenega se zdi, da **ta cilj ostaja ustrezen za sektorje lahkih gospodarskih vozil, tovornjakov in avtobusov**, kjer so koncentracije višje in je konkurenca med blagovnimi znamkami šibkejša. Kar zadeva sektor osebnih avtomobilov, je lahko obstoj skupin trgovcev, ki imajo lahko portfelj blagovnih znamk na določenem lokalnem območju in s tem potencialno zmanjšujejo konkurenco med blagovnimi znamkami na tem območju, znak, da **varstvo konkurence znotraj blagovne znamke ostaja tudi ustrezen cilj za distribucijo osebnih avtomobilov**.

3. *Preprečevanje omejitev vzporedne trgovine z motornimi vozili*

Komisija je v sporočilu iz leta 2009 ugotovila, da je varstvo čezmejne trgovine potrošnikom omogočilo nakupovanje na enotnem trgu in izkoriščanje razlik v cenah med državami članicami. Zato je menila, da je treba zagotoviti, da imajo potrošniki še naprej to možnost in da sporazumi o distribuciji ne omejujejo vzporedne trgovine.

Ocena ob upoštevanju stališč nacionalnih organov za konkurenco in sodelujočih v javnem posvetovanju kaže, da **je bil ta cilj vsaj delno dosežen**, saj lahko potrošniki na splošno kupijo vozila v drugih državah članicah brez znatnih ovir. Čeprav je Komisija izmenjala informacije[35] in je prejela uradne pritožbe v zvezi z omejitvami čezmejne trgovine, ni odkrila večjih ovir pri dobaviteljih, ki bi upravičevale poglobljeno preiskavo.

Poleg tega Komisija ocenjuje, da je **ta cilj še vedno ustrezen**: ugotovitev, ki so jo večinoma podprli nacionalni organi za konkurenco in sodelujoči v javnem posvetovanju. Zaščita in spodbujanje enotnega trga ostajata osrednji cilj Komisije[36]. Da bi enotni trg koristil posameznim potrošnikom, je bistveno, da lahko čezmejno kupujejo izdelke in storitve, ne da bi se pri tem srečevali z umetnimi ovirami. Poleg doma je motorno vozilo najdražja naložba, ki jo bo opravil povprečni potrošnik, in če so čezmejni nakupi ovirani, je tveganje za povzročitev škode potrošnikom veliko.

4. *Omogočanje konkuriranja neodvisnih serviserjev mrežam pooblaščenih serviserjev proizvajalcev*

Komisija je v sporočilu iz leta 2009 navedla, da so neodvisni serviserji potrošnikom zagotovili alternativni kanal za vzdrževanje motornih vozil in da so bili vir bistvenega

33 Glej Prilogo 4 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

34 Glej oddelek 5 delovnega dokumenta služb Komisije in Prilogo 2 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

35 Približno 25 % neuradnih pritožb, ki jih je Komisija prejela od leta 2010, se je nanašalo na omejitve vzporedne trgovine.

36 V dokumentu Nova industrijska strategija za Evropo (COM(2020) 102, 10.3.2020) je enotni trg postavljen v središče kot eno od temeljnih načel evropske industrijske preobrazbe.

konkurenčnega pritiska, saj so se njihovi poslovni modeli in stroški poslovanja razlikovali od tistih v pooblaščenih mrežah. Konkurenčna sposobnost neodvisnih serviserjev je odvisna od neoviranega dostopa do bistvenih proizvodnih dejavnikov, kot so rezervni deli, orodja, usposabljanje in tehnične informacije. Zato je menila, da je treba ta dostop zavarovati ter dobavitelje in/ali njihove pooblaščene serviserje odvrniti od uporabe drugih posrednih sredstev za izključevanje neodvisnih serviserjev, na primer z zlorabo garancij.

Nacionalni organi za konkurenco in sodelujoči v javnem posvetovanju so na splošno potrdili, da je bil **ta cilj vsaj delno dosežen**. Odkar je Komisija leta 2007 sprejela štiri sklepe o *tehničnih informacijah*[37] in v dopolnilne smernice vključila pridobljene izkušnje, v zvezi s tem ni bila opozorjena na nobene resne pritožbe. Vendar neodvisni izvajalci, ki konkurirajo pooblaščenim serviserjem, še vedno poročajo o težavah pri dostopu do proizvodnih dejavnikov, ki jih potrebujejo za popravilo vozil (npr. težave s pridobivanjem popolnih ali posodobljenih informacij in omejitve dostopa do podatkov v vozilu)[38]. To stališče podpirajo nekateri nacionalni organi za konkurenco, ki omenjajo tudi težave neodvisnih serviserjev pri pridobivanju pravočasnega dostopa do proizvodnih dejavnikov za popravilo in vzdrževanje. Čeprav so nekatera od teh vprašanj lahko povezana s poslovnimi modeli teh izvajalcev (pogosto z več blagovnimi znamkami) in velikimi naložbami, potrebnimi za popravila motornih vozil, ki so vedno bolj tehnološko napredna, ni mogoče izključiti, da so nekatere težave lahko posledica omejitev na trgih.

Na podlagi zgoraj navedenega je v oceni ugotovljeno, da je **cilj še vedno ustrezen**, saj neodvisni serviserji še naprej zagotavljajo pomembno vrednost ponudbe za potrošnike, čeprav bo mora treba nekatera ravnanja udeležencev na trgu podrobneje proučiti, zlasti glede na nedavni razvoj dogodkov na trgu glede povečanega pomena dostopa do podatkov.

5. *Varstvo konkurence med pooblaščeni serviserji iste blagovne znamke*

Komisija je v sporočilu iz leta 2009 menila, da učinkovita konkurenca na trgu storitev popravljanja in vzdrževanja ni odvisna zgolj od konkurenčnih odnosov med neodvisnimi in pooblaščenimi serviserji, ampak tudi od ravni takšnih odnosov v mreži pooblaščenih serviserjev. To je še toliko bolj veljalo za lastnike novejših vozil, ki so jih večinoma servisirali v pooblaščenih servisnih delavnicah. Zato je sklenila, da bi uporaba količinske selekcije za izbor kandidatov za serviserje (vključno z obveznostjo prodaje novih motornih vozil) verjetno povzročila, da bi sporazumi spadali na področje uporabe člena 101(1) Pogodbe[39]. Ker večina sporazumov o pooblaščenem servisiranju zaradi tržnih deležev pogodbenic ni mogla biti upravičena do skupinske izjeme, je to pomenilo, da bi bilo treba za omejitve števila serviserjev izvesti posamično samooceno.

[37] Glej zadeve AT. 39140 – DaimlerChrysler, AT. 39141 – Fiat, AT. 39142 – Toyota Motor Europe in AT. 39143 – Opel.

[38] Približno 10 % neuradnih pritožb, ki jih je Komisija prejela od leta 2010, se je nanašalo na omejitve dostopa do informacij o popravilu in vzdrževanju/podatkov o vozilu.

[39] Glej odstavek 70 dopolnilnih smernic.

Glede na informacije, zbrane v oceni, zlasti glede na stališča nacionalnih organov za konkurenco, pa tudi deležnikov, se zdi, da je bil ta **cilj vsaj delno dosežen**. Čeprav je študija za ugotavljanje dejstev med letoma 2007 in 2017 pokazala splošno zmanjšanje števila delavnic pooblaščenih serviserjev ter zmanjšanje skupnega števila pogodb, ki so jih proizvajalci motornih vozil podpisali s pooblaščenimi serviserji, izkušnje Komisije ne kažejo na nobene splošne prakse dobaviteljev, v skladu s katerimi bi kandidatom za serviserje, ki izpolnjujejo veljavna merila kakovosti, zavračali dostop v mrežo.

Ocena na podlagi prispevkov nacionalnih organov za konkurenco in sodelujočih v javnem posvetovanju kaže, da je ta **cilj še vedno ustrezen**, zlasti ker imajo pooblaščene mreže še vedno znatno tržno moč.

6. Preprečevanje izključevanja dobaviteljev rezervnih delov

Komisija je v sporočilu iz leta 2009 ugotovila, da so pogosto velike razlike v ceni med deli, ki jih prodaja ali preprodaja proizvajalec motornih vozil, in alternativnimi blagovnimi znamkami delov. Razpoložljivost alternativ je potrošnikom prinesla znatne koristi v smislu izbire in cene. Zato je Komisija menila, da je treba zaščititi dostop proizvajalcev rezervnih delov do poprodajnih trgov motornih vozil, zlasti z opredelitvijo treh določb o nedopustnih omejitvah v uredbi o skupinski izjemi za motorna vozila, s čimer je zagotovila, da so konkurenčne blagovne znamke rezervnih delov še naprej na voljo.

Ocena ob upoštevanju stališč nacionalnih organov za konkurenco in sodelujočih v javnem posvetovanju kaže, da je bil **ta cilj delno dosežen**. Prvič, po izkušnjah[40] Komisije pri spremljanju in izvrševanju so običajno na voljo alternative za najpogostejše dele, ki se uporabljajo pri vzdrževanju motornih vozil, neodvisni serviserji pa take dele pogosto uporabljajo za popravilo in vzdrževanje vozil strank. Drugič, čeprav so nekateri deležniki navedli, da se neodvisni serviserji še vedno srečujejo z nekaterimi težavami, Komisija na tem področju ni prejela protimonopolnih pritožb, ki bi kazale na več kot omejeno verjetnost, da se ugotovi kršitev člena 101 Pogodbe.

Kar zadeva nadaljnjo ustreznost tega cilja, se zdi, da sta za trge rezervnih delov na splošno značilni zlasti dve togosti. Prvič, pogodbeni dogovori dobaviteljev originalne opreme s proizvajalci motornih vozil lahko preprečujejo ali ovirajo neposredno oskrbo poprodajnega trga s strani proizvajalcev motornih vozil v konkurenci z deli, ki se prodajo proizvajalcem vozil in nato ponovno prodajo kot rezervni deli. Zdi se zlasti, da dobavitelji v sektorju uporabljajo t. i. „pogodbe o orodjih“ in včasih od dobaviteljev originalne opreme zahtevajo prenos pravic intelektualne lastnine na svoje stranke. Drugič, sporazumi med proizvajalci originalne opreme in pooblaščenimi serviserji lahko slednje zavezujejo ali jih spodbujajo k nakupu večine svojih delov neposredno pri proizvajalcu vozil. Pri oceni je bilo zato ugotovljeno, da je ta **cilj še vedno ustrezen**.

[40] Glej Prilogo 4 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

7. *Ohranjanje odvračilnega učinka člena 101 Pogodbe – preprečevanje dobaviteljem, da uporabljajo posredne pritiske in grožnje za doseganje protikonkurenčnih rezultatov*

Komisija je v sporočilu iz leta 2009 menila, da je primerno vključiti cilj, da se zagotovi, da dobavitelji ne uporabljajo varnega pristana, odobrenega s skupinsko izjemo, da bi preprečili neodvisno in konkurenčno ravnanje pooblaščenih trgovcev in serviserjev prek različnih oblik posrednega pritiska in groženj za doseganje protikonkurenčnih rezultatov, kar je opisano kot „spremljajoči“ ukrep.

Ocena ob upoštevanju stališč nacionalnih organov za konkurenco in sodelujočih v javnem posvetovanju kaže, da je bil ta **cilj delno, če ne v celoti dosežen**. Komisija zlasti med letoma 2010 in 2020 ni prejela nobenih pritožb, na podlagi kateri bi lahko ugotovila, da so dobavitelji s posrednim pritiskom in grožnjami trgovcem ali serviserjem preprečevali konkurenčno ravnanje, kar bi ji omogočilo poglobljeno preiskavo. Zdi se, da so distributerji, tako kot v številnih sektorjih trajnega blaga, v sporazumih z dobavitelji pogosto šibkejša stranka. To samo po sebi ni protikonkurenčno in ne pomeni dokaza *prima facie* o protikonkurenčnem ravnanju, vendar bi Komisija tako neravnovesje vseeno upoštevala, če bi bila seznanjena z elementi, ki bi kazali na to, da so dobavitelji izvajali tak posredni pritisk na trgovce ali serviserje ali jim grozili. Prispevki nekaterih nacionalnih organov za konkurenco in sodelujočih v javnem posvetovanju potrjujejo te ugotovitve glede relativno šibkega pogodbenega položaja trgovcev, vendar se zdi, da ne kažejo, da so bili za izkoriščanje te šibkosti uporabljeni pritiski ali grožnje, da bi se oviralo konkurenčno ravnanje.

Ocena kaže, da ta **cilj morda ni posebno ustrezen, zlasti v zvezi s trgi osebnih avtomobilov**, na katerih, kot potrjuje študija za ugotavljanje dejstev[41], obstaja zdrava konkurenca med blagovnimi znamkami. Prvič, malo je znakov, da dobavitelji dosegajo protikonkurenčne rezultate z izvajanjem pritiska na svoje trgovce/serviserje ali grožnjami. Nasprotno, po izkušnjah Komisije se namreč možnost dobaviteljev, da vplivajo na ravnanje svojih trgovcev/serviserjev, kaže v tem, da ti podobno kot številni distributerji trajnega blaga veliko vlagajo v znamko in zato ne želijo ogroziti teh naložb z delovanjem v nasprotju s tem, kar dojemajo kot interese svojih dobaviteljev. Vendar je glede na pripombe nekaterih deležnikov v zvezi s številnimi praksami, ki bi se po njihovem mnenju lahko uporabljale kot posredno sredstvo za doseganje protikonkurenčnih rezultatov[42], morda potrebna nadaljnja analiza v zvezi s tem, ali to ostaja ustrezen posebni cilj politike.

Ocena je vključevala tudi analizo, ali bi bili **lahko ustrezni tudi drugi cilji, povezani s konkurenco**, zlasti glede na nedavni razvoj trga v zvezi z dostopom do podatkov v vozilu in pomembnostjo trajnostnosti.

41 Glej oddelek 2 Priloge 2 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

42 Glej sprotno opombo 150 delovnega dokumenta služb Komisije, oddelek 2.3.1 („Prevalence of particular restrictions“ (Prevalenca določenih omejitev) in oddelek 3.3.2 Priloge 3 k delovnemu dokumentu služb Komisije in oddelek 1.9 Priloge 6 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

Veliko podatkov v vozilu ali iz njih pridobljenih informacij (kot je dejstvo, da ima vozilo posebno napako ali potrebuje rutinski servis) se lahko šteje za bistveni proizvodni dejavnik za popravilo in vzdrževanje. Kadar taki podatki ali informacije niso na voljo iz drugih virov in se zagotavljajo pooblaščenim serviserjem, bi jih bilo zato treba na enaki podlagi zagotoviti tudi neodvisnim izvajalcem, ki konkurirajo navedenim serviserjem. Vendar je bilo pri oceni ugotovljeno, da bi bilo treba dostop do podatkov, enako kot dostop do drugih bistvenih proizvodnih dejavnikov, obravnavati kot podsklop posebnega cilja, da se neodvisnim serviserjem omogoči konkuriranje proizvajalčevim mrežam pooblaščenih serviserjev, in ne kot ločen cilj.

Kar zadeva trajnostnost[43], je najučinkovitejši način, da pravila konkurence prispevajo k trajnostnim ciljem, zagotavljanje učinkovite konkurence, ki bo spodbudila inovacije in s tem ponudbo trajnostnih izdelkov in storitev. Uredba o skupinski izjemi za motorna vozila že omogoča izvzetje vseh sporazumov, vključno s tistimi, ki so namenjeni ciljem v zvezi s trajnostnostjo, če tržni deleži pogodbenic ne presegajo 30-odstotnega mejnega tržnega deleža[44] in ne obstajajo nedopustne omejitve[45]. Če tržni deleži presežejo 30-odstotni prag, se takšni sporazumi v skladu s členom 101(3) Pogodbe še naprej ocenjujejo posamično.

Nazadnje, kar zadeva ustreznost sedanjega stvarnega področja uporabe uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila[46], je bilo to določeno leta 2010 po celoviti analizi sektorja, ki je med drugim pokazala precejšnjo togost[47] na trgih rezervnih delov za štirikolesna vozila[48]. Čeprav je večina sodelujočih v javnem posvetovanju menila, da bi bilo treba področje uporabe razširiti tudi na dvokolesna vozila in nekatera vozila, ki niso namenjena za ceste (npr. kmetijski stroji, traktorji in gozdarska vozila, gradbena vozila), Komisija na podlagi izkušenj v zadnjem desetletju nima konkretnih indicev, da v zvezi s takimi izdelki obstajajo podobne togosti. Zato trenutno ocenjuje, da je **sedanje področje uporabe še vedno ustrezno in primerno**: mnenje, ki ga zagovarja večina nacionalnih organov za konkurenco.

Ocena zato kaže, da so z ureditvijo iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila na splošno izpolnjeni njeni štirje posebni cilji, ki ostajajo ustrezni. Iz tega sledi, da je bil tudi

---

43 Več sodelujočih v javnem posvetovanju je navedlo, da bi morala uporaba uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila olajšati uresničevanje ciljev glede trajnostnosti ali prispevati k njihovemu uresničevanju.

44 Glej člen 3 uredbe o skupinski izjemi za vertikalne sporazume.

45 Glej člen 4 uredbe o skupinski izjemi za vertikalne sporazume in člen 5 uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila.

46 Člen 1(g) in člen 4 uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila.

47 In sicer: (i) pogodbeni dogovori dobaviteljev originalne opreme s proizvajalci vozil (na primer t. i. pogodbe o orodjih) in (ii) spodbude pooblaščenim serviserjem, da večino dobavljenih delov kupijo neposredno od dobaviteljev originalne opreme.

48 Glej odstavek 64 in naslednje delovnega dokumenta služb Komisije z naslovom Prihodnji okvir konkurenčnega prava za področje motornih vozil, ocena učinka, in oddelek 4 študije z naslovom „Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N°1400/2002“ (Razvoj maloprodajnih in poprodajnih trgov avtomobilov v skladu z Uredbo (ES) št. 1400/2002).

splošni cilj ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila[49] **v veliki meri dosežen in je še vedno ustrezen.**

B. Učinkovitost in skladnost ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila

Ocena kaže, da je bila ureditev iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila učinkovita in da so stroški, ki izhajajo iz ocenjevanja skladnosti vertikalnih sporazumov v sektorju motornih vozil s členom 101 Pogodbe, sorazmerni s koristmi, ki jih prinaša ureditev iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila. Če te ureditve ne bi bilo, bi bili stroški višji. Poleg tega je ocena pokazala, da so uredba o skupinski izjemi za motorna vozila, uredba o skupinski izjemi za vertikalne sporazume, dopolnilne smernice in smernice o vertikalnih omejitvah notranje usklajene ter usklajene med seboj in z drugo zakonodajo EU. Kljub temu nekateri deležniki menijo, da ureditev ni dosledna na nekaterih področjih, kot so razlikovanje med dvostranskim in enostranskim ravnanjem v zvezi z vprašanjem dostopa do tehničnih informacij, nekatera sklicevanja na tržne deleže v dopolnilnih smernicah ali ustrezne opredelitve trga v sektorju motornih vozil[50].

4. Splošna ocena

Na splošno se konkurenčno okolje na trgih motornih vozil od leta 2010 ni bistveno spremenilo. Vendar je sektor zdaj pod močnim pritiskom, da se prilagodi, zlasti zaradi treh dejavnikov. Prvič, prišlo je do tehnološkega razvoja, zlasti v zvezi s komunikacijskimi tehnologijami in vse večjim pomenom podatkov v vozilu. Drugič, izvaja se nenehen pritisk za zmanjšanje emisij, zlasti ob upoštevanju strategije EU za trajnostno in pametno mobilnost[51] in zelenega dogovora[52], ter za prehod na okolju prijaznejša govoriva in pogonske sisteme. Tretjič, sektor se mora sprijazniti s svetom po pandemiji COVID-19 in verjetnostjo, da so se vzorci mobilnosti do neke mere za stalno spremenili. Zato se zdi verjetno, da se bodo nekateri deli sektorja motornih vozil v prihodnjih letih hitro razvijali in da bo to vplivalo na konkurenčne pogoje, ki jih še ni mogoče količinsko opredeliti.

Razpoložljive informacije v zvezi s trgi za distribucijo motornih vozil kažejo, da se konkurenčni pogoji razlikujejo glede na vrsto vozila. Medtem ko je konkurenca na področju osebnih avtomobilov živahna, pa ni tako intenzivna kot v sektorju lahkih gospodarskih vozil, tovornjakov in avtobusov.

Na tej stopnji ni znakov nedelovanja trga ali dejanske ali potencialne škode za potrošnike, ki bi upravičili razlikovanje med distribucijo motornih vozil in distribucijo drugega

[49] Ohraniti odvračilni učinek člena 101 Pogodbe z olajšanjem dela Komisije, nacionalnih organov za konkurenco in nacionalnih sodišč pri izvrševanju ter pomagati podjetjem pri samoocenjevanju njihovih vertikalnih sporazumov.

[50] Za več podrobnosti glej oddelek 4 Priloge 6 k delovnemu dokumentu služb Komisije.

[51] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020) 789 final).

[52] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640).

trajnega blaga. Zato se zdi uporaba uredbe o skupinski izjemi za vertikalne sporazume za distribucijo motornih vozil primerna.

Kar zadeva trge popravil motornih vozil, ocena kaže, da imajo številni pooblaščeni serviserji precejšnjo moč na lokalnem trgu (zlasti glede na velik delež popravil novejših osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil) in da zato ne bi bilo varno zvišati mejnega tržnega deleža iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila, da bi zajeli sporazume med takimi serviserji in njihovimi dobavitelji. Čeprav je konkurenca znotraj blagovne znamke v pooblaščenih mrežah omejena s strogimi in podrobnimi merili kakovosti ter visokimi sredstvi, ki jih morajo vlagati pooblaščeni serviserji, neodvisni serviserji še naprej izvajajo bistven konkurenčni pritisk na pooblaščene serviserje in potrošnikom zagotavljajo izbiro pri ponudbi in cenah. Ti izvajalci bodo lahko še naprej izvajali tak pritisk le, če bodo imeli dostop do bistvenih proizvodnih dejavnikov, kot so rezervni deli, orodja, usposabljanje, tehnične informacije in podatki, ki se zbirajo v vozilih. Sedanja ureditev je zato še vedno ustrezna, vendar jo bo morda treba posodobiti, da bo upoštevan tehnološki napredek.

Zdi se, da je na trgih rezervnih delov za motorna vozila prisotna togost, ki (posredno) zmanjšuje izbiro za končne potrošnike. Zato se na tej stopnji zdi, da je posebna obravnava teh trgov še vedno upravičena.

Na splošno se je veljavna ureditev iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila izkazala za ustrezno in prilagojeno različnim razmeram. Komisija zato na tej stopnji meni, da obstoječih pravil trenutno ni treba bistveno spremeniti. Vendar ugotavlja tudi, da bi nekatere določbe morda bilo treba posodobiti, zlasti zato, da bi odražale pomen, ki ga ima lahko dostop do podatkov kot dejavnik konkurence. Nekatere posebne cilje politike veljavne ureditve bo morda treba glede na to oceno ponovno proučiti.

5. Sklep

V tem poročilu so predstavljeni rezultati ocene izvajanja ureditve iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila, ki nikakor ne vplivajo na odločitev Komisije, ali naj veljavna ureditev iz uredbe o skupinski izjemi za motorna vozila preneha veljati 31. maja 2023[53], ali naj se njena veljavnost podaljša ali naj se revidira. V tem okviru bodo upoštevane tudi ugotovitve ocene uredbe o skupinski izjemi za vertikalne sporazume.

[53] Če bi veljavna uredba o skupinski izjemi za motorna vozila prenehala veljati, bi se uredba o skupinski izjemi za vertikalne sporazume uporabljala samodejno.