EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 28. 5. 2021
COM(2021) 264 final

SPRÁVA KOMISIE

Hodnotiaca správa Komisie o uplatňovaní nariadenia Komisie (EÚ) č. 461/2010 o skupinovej výnimke pre motorové vozidlá

{SWD(2021) 112 final}

Podľa článku 7 nariadenia Komisie (EÚ) č. 461/2010 z 27. mája 2010 o uplatňovaní článku 101 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „zmluva“) na kategórie vertikálnych dohôd a zosúladených postupov v sektore motorových vozidiel[1] (ďalej len „NSVSMV“) má Komisia monitorovať uplatňovanie uvedeného nariadenia a do 31. mája 2021 vypracovať správu.

V článku 101 ods. 1 zmluvy sa zakazujú dohody medzi podnikmi a zosúladené postupy, ktoré obmedzujú hospodársku súťaž, pokiaľ v súlade s článkom 101 ods. 3 zmluvy neprispievajú k zlepšeniu výroby alebo distribúcie tovaru alebo k podpore technického alebo hospodárskeho pokroku a zároveň umožňujú spotrebiteľom primeraný podiel na výsledných výhodách. V NSVSMV sa stanovuje, že s účinnosťou od 1. júna 2013 sa nariadenie Komisie (EÚ) č. 330/2010 z 20. apríla 2010 o uplatňovaní článku 101 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na kategórie vertikálnych dohôd a zosúladených postupov (ďalej len „NVSV“) uplatňuje na dohody o distribúcii nových vozidiel. Pokiaľ ide o dohody týkajúce sa predaja alebo ďalšieho predaja náhradných dielov na motorové vozidlá alebo poskytovania opravárenských služieb a údržby pre motorové vozidlá, v článku 4 NSVSMV sa stanovuje, že článok 101 ods. 1 zmluvy sa neuplatňuje, pokiaľ tieto dohody spĺňajú požiadavky na udelenie výnimky podľa NVSV a neobsahujú žiadne základné ustanovenia[2] uvedené v článku 5 NSVSMV.

Z tohto výsledného usporiadania vyplýva, že táto správa by mala hodnotiť fungovanie NSVSMV a doplňujúcich usmernení[3] (ďalej len „DU“), ako aj NVSV a usmernení o vertikálnych obmedzeniach[4] (ďalej len „UVO“) v rozsahu, v akom sa vzťahujú na distribúciu nových motorových vozidiel, poskytovanie opravárenských služieb a údržby a distribúciu náhradných dielov v rámci Európskej únie (ďalej len „EÚ“). Tieto štyri súbory pravidiel sa v tejto správe súhrnne označujú ako „režim NSVSMV[5]**.**

K tejto správe je pripojený pracovný dokument útvarov Komisie (ďalej len „PDÚK“) a šesť technických príloh. Správa nemá vplyv na konečnú povahu ani obsah žiadneho aktu, ktorý môže Komisia pripraviť po uverejnení tejto správy.

1. Okolnosti intervencie a zdroje

Rozhodnutie Komisie o tom, či udeliť skupinovú výnimku pre sektor motorových vozidiel, a ak áno, v akej forme, musí byť založené na požiadavkách článku 101 ods. 3

[1] Ú. v. EÚ L 129, 28.5.2010.

[2] Základné ustanovenia sú tie, ktoré, ak sú zahrnuté do vertikálnej dohody, odstraňujú výhodu výnimky z celej dohody, čo znamená, že by sa muselo vykonať individuálne posúdenie podľa článku 101 ods. 3 zmluvy.

[3] Doplňujúce usmernenia o vertikálnych obmedzeniach v dohodách o predaji a opravách motorových vozidiel a o distribúcii náhradných dielov pre motorové vozidlá. Ú. v. EÚ C 138, 28.5.2010.

[4] Usmernenia o vertikálnych obmedzeniach. Ú. v. EÚ C 130, 19.5.2010.

[5] NVSV bolo takisto predmetom hodnotenia (pozri pracovný dokument útvarov Komisie, ktorý je k dispozícii tu) a v súčasnosti sa reviduje. Platnosť NVSV sa končí 31. mája 2022, t. j. jeden rok pred NSVSMV.

zmluvy[6]. Režim NSVSMV sa usiluje o dosiahnutie všeobecných a špecifických cieľov, ktoré majú zabezpečiť, aby boli splnené požiadavky uvedené v článku 101 ods. 3 zmluvy. **Špecifickými cieľmi** režimu NSVSM sú i) poskytnúť právnu istotu zainteresovaným stranám v sektore motorových vozidiel, pokiaľ ide o to, ktoré vertikálne dohody sa môžu považovať za dohody spĺňajúce článok 101 zmluvy; ii) znížiť riziko „falošne pozitívnych výsledkov“ (t. j. nadmerná výnimka) a „falošne negatívnych výsledkov“ (t. j. poddimenzovaná výnimka); iii) poskytnúť spoločný rámec posudzovania pre vnútroštátne orgány na ochranu hospodárskej súťaže a vnútroštátne súdy s cieľom zabezpečiť konzistentnosť pri uplatňovaní článku 101 zmluvy a iv) chrániť určité formy hospodárskej súťaže v sektore motorových vozidiel. Všetky tieto štyri špecifické ciele podporujú **všeobecný cieľ**: zachovať odradzujúci účinok článku 101 zmluvy uľahčením činností Komisie, vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže a vnútroštátnych súdov v oblasti presadzovania a pomôcť podnikom pri vlastnom posudzovaní ich vertikálnych dohôd v sektore motorových vozidiel. Keďže právny a skutkový rámec pravidiel hospodárskej súťaže je premenlivý, Komisia musí analyzovať, či sú v súčasnosti režim NSVSMV a jeho ciele stále primerané, pričom sa odvoláva na päť kritérií Usmernenia o lepšej právnej regulácii[7] (t. j. účinnosť, efektívnosť, relevantnosť, súdržnosť a pridaná hodnota EÚ).

Komisia 3. decembra 2018 oficiálne začala proces hodnotenia režimu NSVSMV[8] na účely vypracovania tejto správy. Hodnotenie je založené na širokej škále informačných zdrojov: činnosti Komisie v oblasti monitorovania a presadzovania práva v tomto sektore, verejná konzultácia[9] so zainteresovanými stranami, zisťovacia štúdia o vývoji v sektore motorových vozidiel v rokoch 2007 až 2017, ako aj dve cielené konzultácie[10] s vnútroštátnymi orgánmi na ochranu hospodárskej súťaže s cieľom i) zhromaždiť údaje o presadzovaní režimu NSVSMV a rovnocenných vnútroštátnych pravidiel a ii) zhromaždiť názory vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže na výkonnosť režimu NSVSMV.

2. Charakteristiky odvetvia

2.1. Hodnotené trhy

Priemysel motorových vozidiel má zložitý dodávateľský reťazec s rôznorodými subjektmi, ktoré koexistujú a interagujú na rôznych úrovniach. Pokiaľ ide o **distribúciu vozidiel**, dodávateľmi sú výrobcovia vozidiel a ich dovozcovia. Na strane dopytu sú hlavnými aktérmi súkromné osoby a spoločnosti. Z nich sú niektorí profesionálnymi prevádzkovateľmi v oblasti dopravy/mobility, zatiaľ čo ďalší pôsobia v iných odvetviach,

6 Nariadenie Rady (EHS) 19/65 umožňuje Komisii, aby prostredníctvom nariadenia uplatnila článok 101 ods. 3 na určité kategórie vertikálnych dohôd a príslušných zosúladených postupov, na ktoré sa vzťahuje článok 101 ods. 1 zmluvy, pri ktorých možno s dostatočnou istotou predpokladať, že spĺňajú podmienky článku 101 ods. 3 zmluvy.

7 Pracovný dokument útvarov Komisie s názvom Usmernenia o lepšej právnej regulácii, 7. júl 2017, SWD(2017) 350.

8 Pozri oddiel 4.1 PDÚK.

9 Konzultácia prebiehala od 12. októbra 2020 do 25. januára 2021. Ďalšie podrobnosti sú uvedené v prílohe 3 k PDÚK.

10 Konzultácia prebiehala od 8. júna 2020 do 16. januára 2021. Ďalšie podrobnosti sú uvedené v prílohe 3 k PDÚK.

ale na prepravu tovaru a pracovníkov používajú motorové vozidlá. Pokiaľ ide o **opravu a údržbu**, poskytovateľmi služieb sú autorizované opravovne (spoločnosti s oficiálnymi zmluvnými dojednaniami s dodávateľmi motorových vozidiel) a nezávislé opravovne. Na strane dopytu sú znova hlavnými aktérmi súkromné osoby a spoločnosti. **Náhradné diely** poskytujú dodávatelia originálneho vybavenia (ďalej len „OES“)[11], a to buď priamo, alebo prostredníctvom výrobcov vozidiel, a nezávislí dodávatelia, ktorí – na rozdiel od OES – nedodávajú diely na montáž vozidla. Na strane dopytu sú hlavnými aktérmi opravovne a v menšej miere prevádzkovatelia vozových parkov a súkromné osoby.

To, či sa na určitú dohodu môže vzťahovať výnimka podľa režimu NSVSMV, závisí okrem iného od trhového podielu. Správna definícia trhu je preto dôležitým faktorom pri každom posudzovaní. V niektorých prípadoch je systémový trh, ktorý zahŕňa motorové vozidlá aj náhradné diely, možné definovať okrem iného na základe životnosti motorového vozidla, ako aj preferencií a nákupného správania používateľov[12]. V takýchto prípadoch by relevantnými trhovými podielmi boli tie, ktoré sa týkajú celého systému (s rôznymi značkami), a nie tie, ktoré sa týkajú opráv, údržby a dodávok náhradných dielov.

Počas konzultácií, ktoré viedli k vypracovaniu tejto správy, niektoré vnútroštátne orgány na ochranu hospodárskej súťaže navrhli, aby sa trhy s motorovými vozidlami považovali za takýto systém.

Dôležitým faktorom analýzy sily trhových väzieb je, či sa podstatná časť kupujúcich rozhodne na základe zohľadnenia nákladov počas životnosti. Ďalším dôležitým faktorom je existencia a vzájomné postavenie subjektov pôsobiacich na popredajnom trhu nezávisle od dodávateľov hlavného tovaru. Na základe informácií zhromaždených počas hodnotenia sa zdá, že prinajmenšom v prípade osobných vozidiel existuje pravdepodobnosť popredajných trhov pre jednotlivé značky, a to najmä preto, lebo: i) väčšinu kupujúcich tvoria súkromné osoby alebo malé a stredné podniky, ktoré nakupujú motorové vozidlá a popredajné služby oddelene; ii) aj keď prvky, ktoré odhalila pri zisťovaní skutočností, ukazujú, že spotrebitelia pred kúpou osobného vozidla čoraz viac využívajú na prieskum internet, nedokazujú, že títo kupujúci rýchlo a jednotne prispôsobujú svoje nákupné správanie v reakcii na zmeny podmienok popredajného trhu; a iii) existuje dobre rozvinutý rámec subjektov, ktoré ponúkajú iba výrobky a služby popredajného trhu. To by nemuselo platiť v prípade iných kategórií vozidiel, kde by vyššia prítomnosť profesionálnych spotrebiteľov mohla viesť k zložitejším nákupným zvyklostiam.

2.2. Vývoj trhu

Od prijatia NSVSMV v roku 2010 prešiel tento sektor niekoľkými zmenami.

---

[11] Ide o výrobcov dielov, ktoré sa používajú pri prvotnej montáži vozidla.

[12] Pozri poznámku pod čiarou č. 26 doplňujúcich usmernení a odsek 56 oznámenia Komisie o definícii relevantného trhu na účely práva hospodárskej súťaže Spoločenstva (Ú. v. ES C 372, 9.12.1997).

Pokiaľ ide o koncentráciu v sektore, podiely na trhu v priebehu času kolísali, čo naznačuje silnú **hospodársku súťaž medzi obchodnými značkami**. Okrem toho, aj keď finančná kríza z roku 2008 ovplyvnila celé odvetvie, výdavky výrobcov osobných vozidiel na výskum a vývoj (ďalej len „VaV“) zostali pomerne stabilné[13].

Pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, žiadny výrobca nemal v rokoch 2007 – 2017 zvlášť vysoké trhové podiely, aj keď situácia sa mohla nedávno zmeniť, keďže dvaja hlavní výrobcovia, FCA a PSA, sa spojili a vytvorili novú spoločnosť s názvom Stellantis[14]. Podobne ako v prípade osobných automobilov, aj podiely výrobcov ľahkých úžitkových vozidiel na trhu kolísali. Na rozdiel od osobných vozidiel sa však odvetvie ľahkých úžitkových vozidiel od nadobudnutia účinnosti režimu NSVSMV stalo koncentrovanejším, a to ešte viac po zlúčení FCA/PSA. Sektory autobusov a nákladných vozidiel sú tradične takisto koncentrovanejšie[15]. Oba zaznamenali určité posuny z hľadiska postavenia na trhu. Zisťovacia štúdia ukazuje, že výdavky na VaV sa v prípade autobusov a nákladných vozidiel v priebehu pozorovaného obdobia (2007 – 2017) zvýšili, čo môže naznačovať určitý stupeň hospodárskej súťaže.

Konštatuje, že **hospodárska súťaž v rámci obchodnej značky** medzi rokmi 2007 a 2017 významne nepoklesla, aspoň pokiaľ ide o osobné vozidlá. Pozorovaný pokles celkovej hustoty sietí pre osobné vozidlá a zvýšenie koncentrácie na trhu sa javia celkovo mierne. Okrem toho došlo k určitej diverzifikácii v distribučných sústavách, aj keď len obmedzenej a bez výrazných zmien v spôsobe, akým sa rôzne sústavy používajú na úrovni jednotlivých krajín.

Štatistické údaje ukazujú, že trh opravárenských služieb a údržby medzi rokmi 2007 a 2017 narástol. Takisto ukazujú klesajúci trend v hustote autorizovaných sietí, čo môže byť spôsobené niekoľkými faktormi vrátane pokračujúceho vývoja smerom ku konsolidácii sietí autorizovaných predajcov alebo nutnosti vynaložiť väčšie investície s cieľom splniť nároky digitálnych technológií a hybridných/elektrických hnacích sústav.

Zo zisťovacej štúdie vyplýva, že nezávislí prevádzkovatelia konkurujúci autorizovaným opravovniam na trhoch opravárenských služieb a údržby môžu stále čeliť ťažkostiam pri prístupe k vstupom, ktoré potrebujú na opravu vozidiel. Tento aspekt sa môže stať relevantnejším pri zvýšenom využívaní palubných digitálnych technológií a vývoji vozidiel s pohonom na alternatívne palivo, ktoré si vyžadujú špecifické odborné znalosti, nástroje a náhradné diely.

Trh dodávok náhradných dielov vo vybraných členských štátoch z hľadiska hodnoty predaja medzi rokmi 2007 a 2017 vzrástol o takmer 30 %. Za rovnaké obdobie zaznamenali výrobcovia dielov stabilnú prevádzkovú maržu v priemere okolo 6 – 7 %.

---

13 Ďalšie podrobnosti a číselné údaje sú uvedené v oddiele 5 PDÚK a v prílohe 2 k PDÚK.

14 M.9730 FCA/PSA.

15 Oddiel 5 PDÚK a príloha 2 k PDÚK obsahujú prehľad indexov koncentrácie pre osobné vozidlá, ľahké úžitkové vozidlá, nákladné vozidlá a autobusy.

3. Dosahovanie cieľov[16]

V tomto oddiele sa hodnotí, či sa v praxi podarilo splniť ciele režimu NSVSMV a do akej miery sa preukázala jeho účinnosť a/alebo relevantnosť.

A) Všeobecné a špecifické ciele

Prvým špecifickým cieľom režimu NSVSMV je zvýšiť právnu istotu pre zainteresované strany, a tak im uľahčiť sebahodnotenie požadované širším právnym rámcom hospodárskej súťaže[17].

Podania vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže a respondentov v rámci verejnej konzultácie naznačujú, že režim poskytuje vysoký stupeň právnej istoty. Predovšetkým Komisia dostala pomerne málo neformálnych otázok[18] o tom, ako by sa mali pravidlá vykladať, a žiadna z formálnych sťažností, ktorú dostala v súvislosti s vertikálnymi dohodami v tomto sektore, nevyplývala z nepochopenia hmotnoprávnych pravidiel. V hodnotení sa však identifikovali určité ustanovenia, ktoré: i) môžu mať prospech z ďalších objasnení; ii) môže byť ťažké uplatniť alebo iii) môže byť potrebné upraviť vzhľadom na nedávny vývoj trhu, nové obchodné modely a/alebo nové technológie.

Druhým špecifickým cieľom režimu NSVSMV o skupinových výnimkách je znížiť riziko: i) falošne pozitívnych výsledkov, t. j. vyňať dohody, pri ktorých sa nedá s dostatočnou istotou predpokladať, že spĺňajú podmienky článku 101 ods. 3 zmluvy (nadmerná výnimka) a ii) falošne negatívnych výsledkov, t. j. keď sa na príslušnú vertikálnu dohodu alebo postup nevzťahuje skupinová výnimka napriek tomu, že spĺňa podmienky článku 101 ods. 3 zmluvy (poddimenzovaná výnimka)[19].

Podmienky, ktoré musia spĺňať všetky dohody, sú: i) hraničný trhový podiel[20], pod ktorým sa udeľuje výnimka a ii) absencia závažných obmedzení[21], ktoré vedú k odňatiu výhody skupinovej výnimky pre celú dohodu. Podmienky zahŕňajú aj obmedzenia, na ktoré sa nevzťahuje skupinová výnimka[22], hoci na zvyšok dohody, v ktorej sú obsiahnuté, sa výnimka vzťahovať môže.

Vzhľadom na názory väčšiny respondentov v rámci verejnej konzultácie a vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže sa zdá, že súčasný hraničný trhový podiel vo výške 30 % je primeraný a v súčasnosti zostáva relevantný. Prax Komisie v oblasti

---

16 Ďalšie informácie o konkrétnych názoroch respondentov v rámci verejnej konzultácie a vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže, pokiaľ ide o dosahovanie cieľov režimu NSVSMV, sú dostupné v prílohách 3 a 6 k PDÚK.

17 Pozri oddiel 6.1 PDÚK.

18 Asi 14 % neformálnych podaní, ktoré Komisia dostala v rokoch 2010 až 2020, sa týkalo všeobecných otázok o uplatniteľnosti režimu NSVSMV.

19 Pozri oddiel 6.1 PDÚK.

20 Článok 3 NVSV.

21 Článok 4 NVSV a článok 5 NSVSMV.

22 Článok 5 NVSV.

presadzovania práva tento názor podporuje. K dnešnému dňu Komisia neidentifikovala žiadnu všeobecnú kategóriu dohôd, na ktoré sa výnimka nemôže vzťahovať z dôvodu trhového podielu strán, ale ktoré sú z hľadiska hospodárskej súťaže relatívne bezproblémové; identifikácia takejto kategórie by bola známkou toho, že prahová hodnota bola nastavená príliš nízko. Komisia doteraz nezistila žiadne prvky, ktoré by viedli k úvahe o zrušení výnimky pre dohodu alebo kategóriu dohôd v sektore motorových vozidiel, čo naznačuje, že prahová hodnota pre výnimku nie je stanovená príliš vysoko.[23]

Vzhľadom na názory respondentov v rámci verejnej konzultácie a vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže sú zoznamy veľmi závažných obmedzení a obmedzení, na ktoré sa nevzťahuje výnimka, naďalej primerané. Počas hodnotenia neboli identifikované žiadne ďalšie ustanovenia, ktoré by sa mali považovať buď za všeobecné podmienky uplatňovania nariadenia, alebo za závažné obmedzenia alebo obmedzenia, na ktoré sa nevzťahuje výnimka.

Tretím špecifickým cieľom režimu NSVSMV je poskytnúť spoločný rámec pre jednotné uplatňovanie článku 101 ZFEÚ vnútroštátnymi orgánmi na ochranu hospodárskej súťaže a vnútroštátnymi súdmi, a to s ohľadom na decentralizované uplatňovanie článku 101 ods. 3 zmluvy[24].

Z hodnotenia vyplýva, že režim NSVSMV poskytuje v tomto ohľade pridanú hodnotu, pretože sa zdá, že zvýšil právnu istotu a bol účinnejší v porovnaní so všeobecnejšími, vnútroštátne rozdrobenými usmerneniami, postupmi presadzovania práva a vnútroštátnou judikatúrou, ktoré sú relevantné pre uplatňovanie článku 101 zmluvy v sektore motorových vozidiel. Túto pozíciu vo veľkej miere podporujú respondenti v rámci verejnej konzultácie a vnútroštátne orgány na ochranu hospodárskej súťaže, hoci niektoré z nich uvádzajú, že technická povaha týchto ustanovení môže sťažiť ich pochopenie pre osoby, ktoré nie sú právnikmi.

Štvrtým špecifickým cieľom NSVSMV je ochrana určitých aspektov hospodárskej súťaže v sektore motorových vozidiel. Komisia vo svojom oznámení[25] z 22. júla 2009 (ďalej len „oznámenie z roku 2009“) zistila, že viaceré osobitné ciele politiky tvoriace základ nariadenia (ES) č. 1400/2002[26] zostávajú aj naďalej platné. Tieto ciele boli nastavené s ohľadom na niekoľko otázok, ktoré v tom období mali pre odvetvie motorových vozidiel osobitný význam. Hodnotenie preto zahŕňa analýzu týkajúcu sa toho, či boli všetky tieto ciele splnené a do akej miery sa ukázali byť účinné a/alebo potrebné. Toto hodnotenie sa uvádza ďalej:

---

23 Článkom 29 ods. 1 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 81 a 82 zmluvy, Ú. v. ES L 1, 4.1.2003 sa Komisii udeľuje právomoc odňať výhodu výnimky v prípade určitých kategórií dohôd, ak zistí účinky, ktoré sú nezlučiteľné s článkom 101 ods. 3 zmluvy.

24 Pri posudzovaní účinnosti a relevantnosti tohto cieľa sa v rámci hodnotenia takisto preskúmala pridanú hodnotu režimu NSVSMV pre EÚ. Ďalšie podrobnosti sú uvedené v oddiele 6.5 PDÚK.

25 Oznámenie Komisie s názvom Budúci právny rámec hospodárskej súťaže pre odvetvie motorových vozidiel, 22. júl 2009.

26 Nariadenie Komisie (ES) č. 1400/2002 z 31. júla 2002 o uplatňovaní článku 81 ods. 3 Zmluvy na kategórie vertikálnych dohôd a zosúladených postupov v sektore motorových vozidiel, Ú. v. ES L 203, 1.8.2002.

1. *Predchádzanie vylúčeniu konkurenčných výrobcov vozidiel z trhu a ochrana ich prístupu na trh*

Ako je vysvetlené v oznámení z roku 2009, Komisia zvážila, že za určitých okolností by mohli obmedzenia v dohodách o distribúcii – najmä rozšírené používanie doložiek o jednej značke – neprimerane sťažiť konkurenčným výrobcom vozidiel prístup na trhy. Preto sa snažila zachovať schopnosť konkurenčných výrobcov motorových vozidiel vstúpiť na trh a/alebo rozšíriť ich prítomnosť na ňom.

Ak sa vychádza najmä z podnetov, ktoré poskytli vnútroštátne orgány na ochranu hospodárskej súťaže a respondenti v rámci verejnej konzultácie, z hodnotenia vyplýva, že **tento cieľ sa do veľkej miery podarilo splniť**. Hospodárska súťaž medzi obchodnými značkami v oblasti nových osobných vozidiel v EÚ je silná a stabilná[27]. Okrem toho na základe informácií zhromaždených v tomto hodnotení nič nenasvedčuje tomu, že pre výrobcov osobných vozidiel bolo mimoriadne ťažké získať prístup na trhy EÚ s motorovými vozidlami, či už pri vstupe na trh, alebo pri rozširovaní ich prítomnosti na ňom. Preto sa zdá, že hoci bude hospodárska súťaž medzi obchodnými značkami pre tieto trhy naďalej dôležitým cieľom, osobitná ochrana prístupu konkurenčných výrobcov vozidiel na trh nemusí byť relevantná. Naproti tomu sektory ľahkých úžitkových vozidiel,[28] nákladných vozidiel a autobusov boli tradične koncentrovanejšie a hospodárska súťaž medzi obchodnými značkami na týchto trhoch sa zdá slabšia[29]. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa zdá, že **tento cieľ môže byť pre tieto trhové segmenty stále relevantný, ale nemusí byť rovnako relevantný pre osobné automobily**.

2. *Ochrana hospodárskej súťaže medzi predajcami rovnakej značky*

Ochrana hospodárskej súťaže v rámci obchodnej značky má osobitný význam, keď je hospodárska súťaž medzi obchodnými značkami relatívne slabá. Komisia vo svojom oznámení z roku 2009 uviedla, že existuje nebezpečenstvo narušenia hospodárskej súťaže v rámci obchodnej značky, a to najmä v situácii, keď nové vozidlá distribuujú predajcovia s takmer rovnakými obchodnými modelmi. Považovala preto za vhodné chrániť cenovú súťaž medzi predajcami rovnakej značky a podporovať rozmanitosť foriem distribúcie.

Z hodnotenia, ktoré zohľadňuje názory vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže a respondentov v rámci verejnej konzultácie, vyplýva, že **tento cieľ sa do veľkej miery podarilo splniť**. Zo záverov zisťovacej štúdie vyplýva, že hospodárska súťaž v rámci obchodnej značky medzi rokmi 2007 a 2017 významne nepoklesla, aspoň pokiaľ ide o osobné vozidlá[30]. Navyše, aj keď sa hustota autorizovaných sietí v období 2007 až

27 Pozri oddiel 6.3 PDÚK a oddiel 2 prílohy 2 k PDÚK.

28 Sektor ľahkých úžitkových vozidiel sa nedávno stal koncentrovanejším z dôvodu zlúčenia FCA a PSA (M.9730 FCA/PSA).

29 Komisia bude tieto trhy v nadchádzajúcich mesiacoch a rokoch zvlášť starostlivo monitorovať.

30 Pozri zistenia zisťovacej štúdie, oddiel 5 PDÚK a príloha 2 k PDÚK.

2017 naďalej znižovala,[31] zdá sa, že spotrebitelia čoraz viac využívajú pri obstarávaní osobných vozidiel internet[32], čo rozširuje geografický dosah zostávajúcich autorizovaných predajcov. A napokon od roku 2010 sa nemusela venovať žiadnym prípadom, ktoré by preukazovali, že dodávatelia bránili hospodárskej súťaži v rámci obchodnej značky[33]. Takisto však hodnotenie poukazuje na to, že homogenita vo formách distribúcie pozorovaná pred rokom 2010 je aj v roku 2021 na trhoch stále prítomná a predovšetkým že drvivá väčšina osobných vozidiel sa aj naďalej distribuuje prostredníctvom kvantitatívnych selektívnych distribučných sietí[34].

Na základe uvedeného sa zdá, že **tento cieľ zostáva relevantný aj pre sektory ľahkých úžitkových vozidiel, nákladných vozidiel a autobusov**, kde sú úrovne koncentrácie vyššie a hospodárska súťaž medzi obchodnými značkami slabšia. Pokiaľ ide o sektor osobných vozidiel, existencia skupín predajcov, ktorí môžu disponovať portfóliom značiek v určitej miestnej oblasti, čím sa potenciálne znižuje hospodárska súťaž medzi obchodnými značkami v tejto oblasti, môže byť známkou toho, že **ochrana hospodárskej súťaže medzi obchodnými značkami je aj naďalej relevantným cieľom, pokiaľ ide o distribúciu osobných vozidiel**.

3. Zabránenie obmedzovaniu paralelného obchodu s motorovými vozidlami

Komisia vo svojom oznámení z roku 2009 poznamenala, že ochrana cezhraničného obchodu umožnila spotrebiteľom nakupovať v rámci jednotného trhu a ťažiť z cenových rozdielov medzi členskými štátmi. Preto považovala za potrebné zabezpečiť, aby spotrebitelia mali aj naďalej túto príležitosť a aby dohody o distribúcii neobmedzovali paralelný obchod.

S prihliadnutím na názor vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže a respondentov v rámci verejnej konzultácie z hodnotenia vyplýva, že **tento cieľ bol aspoň čiastočne splnený** v tom, že spotrebitelia sú väčšinou schopní kúpiť motorové vozidlá v iných členských štátoch bez väčších prekážok. Hoci Komisia uskutočnila výmeny[35] a formálne sťažnosti týkajúce sa obmedzení cezhraničného obchodu, nezistila žiadne podstatné prekážky na strane dodávateľov, ktoré by si vyžadovali dôkladné vyšetrovanie.

Komisia okrem toho hodnotí, že **tento cieľ je stále relevantný**: zistenie, ktoré podporila väčšina vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže a respondentov v rámci verejnej konzultácie. Ochrana a podpora jednotného trhu sú naďalej hlavným cieľom Komisie[36]. Na to, aby mohli jednotliví spotrebitelia využívať výhody jednotného trhu, je

---

31 Ide o pokračovanie dlhodobého trendu; pozri oddiel III hodnotiacej správy Komisie o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 1400/2002 o distribúcii a servise motorových vozidiel, máj 2008.

32 Pozri prílohu 2 k PDÚK.

33 Pozri prílohu 4 k PDÚK.

34 Pozri oddiel 5 PDÚK a prílohu 2 k PDÚK.

35 Asi 25 % neformálnych podaní, ktoré Komisia dostala od roku 2010, sa týkalo obmedzení paralelného obchodu.

36 Jadrom novej priemyselnej stratégie pre Európu [COM(2020) 102, 10. 3. 2020] je jednotný trh ako jeden zo základov priemyselnej transformácie Európy.

nevyhnutné, aby mohli nakupovať výrobky a služby za hranicami bez toho, aby narážali na umelé prekážky. Motorové vozidlo je hneď za domom najdrahšou investíciou, ktorú priemerný spotrebiteľ urobí. Ak bude cezhraničný nákup obmedzený, riziko poškodenia spotrebiteľa je teda vysoké.

4. *Poskytnutie možnosti nezávislým opravovniam súťažiť so sieťami autorizovaných opravovní výrobcov*

Komisia vo svojom oznámení z roku 2009 poznamenala, že nezávislé opravovne poskytujú spotrebiteľom alternatívny spôsob údržby motorových vozidiel a sú zdrojom nevyhnutného konkurenčného tlaku, pretože ich obchodné modely a prevádzkové náklady sú odlišné od tých v autorizovaných sieťach. Konkurencieschopnosť nezávislých opravovní závisela od neobmedzeného prístupu k základným vstupom, ako sú náhradné diely, nástroje, odborná príprava a technické informácie. Komisia preto považovala za potrebné zaručiť tento prístup a odradiť dodávateľov a/alebo ich autorizované opravovne od použitia iných nepriamych prostriedkov na vylúčenie nezávislých opravovní z trhu, napríklad zneužívaním záruk.

Vnútroštátne orgány na ochranu hospodárskej súťaže a respondenti v rámci verejnej konzultácie vo všeobecnosti potvrdili, že **tento cieľ podarilo aspoň čiastočne splniť**. Keďže Komisia v roku 2007 prijala štyri rozhodnutia o *technických informáciách*[37] a zahrnula do nich poznatky získané z doplňujúcich usmernení, neboli jej v tomto konkrétnom bode predložené žiadne závažné sťažnosti. Nezávislí prevádzkovatelia, ktorí konkurujú autorizovaným opravovniam, však naďalej podávajú správy o ťažkostiach, pokiaľ ide o prístup k vstupom, ktoré potrebujú na opravu vozidiel (napr. problémy so získavaním úplných alebo aktuálnych palubných údajov)[38]. Tento názor podporujú niektoré vnútroštátne orgány na ochranu hospodárskej súťaže, ktoré sa tiež odvolávajú na ťažkosti nezávislých opravovní získať včasný prístup k vstupom týkajúcim sa opravy a údržby. Aj keď niektoré z týchto problémov môžu súvisieť s obchodnými modelmi týchto prevádzkovateľov (často s rôznymi značkami) a veľkými investíciami potrebnými na to, aby mohli opravovať čoraz technologicky vyspelejšie motorové vozidlá, nemožno vylúčiť, že niektoré ťažkosti môžu byť spôsobené obmedzeniami na trhoch.

Na základe uvedeného sa v hodnotení konštatuje, že **cieľ je naďalej relevantný**, pretože nezávislé opravovne naďalej poskytujú spotrebiteľom dôležitú hodnotovú ponuku, hoci určité správanie účastníkov trhu si môže vyžadovať hlbšiu kontrolu, najmä vzhľadom na nedávny vývoj na trhu týkajúci sa zvýšeného významu prístupu k údajom.

5. *Ochrana hospodárskej súťaže medzi autorizovanými opravovňami rovnakej značky*

---

37 Pozri prípady AT. 39140 – *DaimlerChrysler*, AT. 39141 – *Fiat*, AT. 39142 – *Toyota Motor Europe* a AT. 39143 – *Opel*.

38 Asi 10 % neformálnych podaní, ktoré Komisia dostala od roku 2010, sa týkalo obmedzení v súvislosti s obmedzeniami o prístupe k informáciám o oprave a údržbe/údajom o vozidle.

Komisia vo svojom oznámení z roku 2009 uviedla, že účinná hospodárska súťaž na trhu opravárenských služieb a údržby nezávisí iba od konkurenčného pôsobenia medzi nezávislými a autorizovanými opravovňami, ale aj od stupňa tohto pôsobenia v sieti autorizovaných opravovní. O to viac to platilo v prípade majiteľov novších motorových vozidiel, ktorí mali tendenciu nechať ich opravovať v autorizovaných servisoch. Dospela teda k záveru, že podrobovanie ašpirujúcich opravovní kvantitatívnej selekcii (a to aj uložením povinnosti predávať aj nové motorové vozidlá) pravdepodobne spôsobí, že dohody budú patriť do rozsahu pôsobnosti článku 101 ods. 1 zmluvy.[39] Keďže na väčšinu dohôd s autorizovanými opravovňami sa nemohla vzťahovať skupinová výnimka z dôvodu trhových podielov strán, znamenalo to, že obmedzenia počtu opravovní by si vyžadovali individuálne sebahodnotenie.

Na základe informácií získaných pri hodnotení, najmä na základe názorov vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže, ale aj zainteresovaných strán, sa zdá, že **tento cieľ bol aspoň čiastočne splnený**. Hoci štúdia na účely zistenia potrebných skutočností poukázala na všeobecný pokles počtu autorizovaných opravovní od roku 2007 do roku 2017, ako aj na zníženie celkového počtu zmlúv podpísaných výrobcami motorových vozidiel s autorizovanými opravovňami, zo skúseností Komisie nevyplývajú žiadne všeobecné praktiky na strane dodávateľov, podľa ktorých by odmietali vstup ašpirujúcich opravovní spĺňajúcich kvalitatívne kritériá do siete.

Na základe informácií od vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže a respondentov v rámci verejnej konzultácie z hodnotenia vyplýva, že **tento cieľ je naďalej relevantný**, najmä preto, že autorizované siete majú aj naďalej značnú trhovú silu.

6. Predchádzanie vylúčeniu dodávateľov náhradných dielov z trhu

Komisia vo svojom oznámení z roku 2009 poznamenala, že často existujú veľké cenové rozdiely medzi dielmi, ktoré predávajú alebo znovu predávajú výrobcovia motorových vozidiel, a dielmi alternatívnych značiek. Dostupnosť alternatív priniesla spotrebiteľom značné výhody, pokiaľ ide o výber aj cenu. Komisia preto považovala za potrebné chrániť prístup výrobcov náhradných dielov na popredajné trhy s motorovými vozidlami, najmä prostredníctvom identifikácie troch ustanovení o závažných obmedzeniach v NSVSMV, čím sa zabezpečila nepretržitá dostupnosť náhradných dielov konkurenčných značiek.

S prihliadnutím na názory vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže a respondentov v rámci verejnej konzultácie z hodnotenia vyplýva, že **tento cieľ sa podarilo čiastočne splniť**. Po prvé zo skúseností Komisie z monitorovania a presadzovania[40] vyplýva, že zvyčajne sú k dispozícii alternatívy k najbežnejším dielom používaným pri údržbe vozidiel, pričom nezávislé opravovne takéto diely často používajú na opravy a údržbu vozidiel zákazníkov. Po druhé, aj keď niektoré zainteresované strany hovorili o tom, že niektoré nezávislé

[39] Pozri odsek 70 doplňujúcich usmernení.

[40] Pozri prílohu 4 k PDÚK.

opravovne stále čelia určitým ťažkostiam, Komisia nedostala v tejto súvislosti sťažnosti na porušenie antitrustových pravidiel, ktoré by naznačovali viac ako malú pravdepodobnosť, že dochádza k porušeniu článku 101 zmluvy.

Pokiaľ ide o pokračujúcu relevantnosť tohto cieľa, trhy s náhradnými dielmi sa podľa všetkého všeobecne vyznačujú najmä dvoma nepružnosťami. Po prvé zmluvné dojednania dodávateľov originálneho vybavenia s výrobcami motorových vozidiel môžu týmto dodávateľom zabrániť v priamom zásobovaní popredajného trhu alebo ho sťažiť na rozdiel od dielov, ktoré sa predávajú výrobcom vozidiel a potom ďalej predávajú ako náhradné diely. Konkrétne dodávatelia v tomto sektore zjavne používajú „nástrojové dohody“ a niekedy od dodávateľov originálneho vybavenia požadujú prevod práv duševného vlastníctva na svojich zákazníkov. Po druhé dohody medzi výrobcami originálneho vybavenia a autorizovanými opravovňami môžu tieto opravovne zaviazať alebo navádzať k tomu, aby nakupovali väčšinu svojich dodávok dielov priamo od výrobcu motorového vozidla. Z hodnotenia preto vyplýva, že **tento cieľ je naďalej relevantný**.

7. *Zachovanie odradzujúceho účinku článku 101 zmluvy – zabránenie dodávateľom vo vyvíjaní nepriameho nátlaku a vyhrážaní sa na dosiahnutie protisúťažných výsledkov*

Komisia vo svojom oznámení z roku 2009 považovala za vhodné zahrnúť tzv. vedľajšie opatrenie, a teda cieľ zabezpečiť, aby dodávatelia nevyužívali bezpečný prístav v podobe skupinovej výnimky na oslabenie nezávislého správania autorizovaných predajcov a opravovní, ktoré podporuje hospodársku súťaž, prostredníctvom rôznych foriem nepriameho nátlaku a vyhrážania sa s cieľom dosiahnuť protisúťažné výsledky.

S prihliadnutím na názory vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže a respondentov v rámci verejnej konzultácie sa v hodnotení uvádza, že tento cieľ **sa podarilo čiastočne alebo úplne splniť**. Konkrétne v rokoch 2010 až 2020 Komisia nedostala žiadne sťažnosti, ktoré by jej umožnili dospieť k záveru, že dodávatelia bránili správaniu podporujúcemu hospodársku súťaž tým, že na predajcov alebo opravovne vyvíjali nepriamy nátlak, prípadne sa im vyhrážali, čo by si vyžadovalo dôkladné vyšetrovanie. Takisto sa zdá, že tak ako v mnohých odvetviach tovaru dlhodobej spotreby distribútori pri dohodách s dodávateľmi ťahajú často za kratší koniec. Hoci to samo osebe nie je protisúťažné a nejde o dôkaz *prima facie* o protisúťažnom správaní, ale Komisia by napriek tomu mala zvážiť takúto nerovnováhu, ak by sa dozvedela o prvkoch naznačujúcich, že zo strany dodávateľov došlo k nepriamemu nátlaku a hrozbám voči predajcom alebo opravovniam. Príspevky od niekoľkých vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže, ako aj respondentov v rámci verejnej konzultácie potvrdzujú tieto pozorovania, pokiaľ ide o relatívne slabé zmluvné postavenie predajcov. Nezdá sa však, že by naznačovali, že došlo k zneužitiu tejto slabiny prostredníctvom nátlaku alebo hrozieb s cieľom brzdiť správanie podporujúce hospodársku súťaž.

V hodnotení sa uvádza, že **tento cieľ nemusí byť obzvlášť významný, najmä pokiaľ ide o trhy s osobnými vozidlami**, na ktorých existuje zdravá hospodárska súťaž medzi

obchodnými značkami, ako potvrdzuje zisťovacia štúdia[41]. Po prvé, existuje málo náznakov, že dodávatelia dosahujú protisúťažné výsledky vyvíjaním nátlaku na svojich predajcov/opravovne alebo ich ohrozovaním. Skúsenosti Komisie skôr poukazujú na to, že schopnosť dodávateľov ovplyvňovať správanie predajcov/opravovní spočíva najmä v tom, že rovnako ako mnoho distribútorov tovaru dlhodobej spotreby aj predajcovia/opravovne veľa investujú do značky, a preto nie sú ochotní tieto investície ohroziť tým, že sa postavia proti záujmom svojho dodávateľa. Vzhľadom na pripomienky niektorých zainteresovaných strán týkajúce sa viacerých postupov, ktoré by podľa ich názoru mohli slúžiť ako nepriamy prostriedok na dosiahnutie protisúťažných výsledkov[42], však môže byť potrebná ďalšia analýza toho, či tento bod zostane dôležitým špecifickým cieľom politiky.

Súčasťou hodnotenia bola aj analýza toho, či môžu byť **relevantné ďalšie ciele súvisiace s hospodárskou súťažou**, najmä vzhľadom na nedávny vývoj na trhu týkajúci sa prístupu k palubným údajom a významu udržateľnosti.

Veľa palubných údajov alebo informácie z nich odvodené (napríklad skutočnosť, že vozidlo má konkrétnu poruchu alebo potrebuje rutinný servis) možno považovať za základný vstup pre opravu a údržbu. V prípade, že takéto údaje alebo informácie nie sú k dispozícii z iných zdrojov a sú poskytované autorizovaným opravovniam, mali by sa rovnako poskytovať aj nezávislým prevádzkovateľom, ktorí týmto opravovniam konkurujú. Z hodnotenia však vyplýva, že prístup k údajom, ako aj prístup k iným základným vstupom, by sa mal chápať ako súčasť špecifického cieľa umožniť nezávislým opravovniam konkurovať sieťam autorizovaných opravovní výrobcov, a nie ako samostatný cieľ.

Čo sa týka udržateľnosti[43], najúčinnejším spôsobom, ako môžu pravidlá hospodárskej súťaže prispieť k dosiahnutiu takýchto cieľov, je zabezpečiť účinnú hospodársku súťaž, ktorá bude stimulovať inováciu, a tým podporovať ponuku udržateľných výrobkov a služieb. NSVSMV už umožňuje výnimku zo všetkých dohôd vrátane tých, ktoré sa zameriavajú na ciele udržateľnosti, pokiaľ trhové podiely strán nepresiahnu prahovú hodnotu[44] 30 % a neexistujú žiadne závažné obmedzenia[45]. Ak trhové podiely prekročia prahovú hodnotu 30 %, takéto dohody budú naďalej predmetom individuálneho posúdenia podľa článku 101 ods. 3 zmluvy.

A nakoniec, pokiaľ ide o relevantnosť súčasnej vecnej pôsobnosti NSVSMV[46], táto bola stanovená v roku 2010 po úplnej analýze odvetvia, ktorá okrem iného preukázala

41 Pozri oddiel 2 prílohy 2 k PDÚK.

42 Pozri poznámku pod čiarou č. 150 PDÚK. Oddiel 2.3.1 („Prevalencia konkrétnych obmedzení“) a oddiel 3.3.2 prílohy 3 k PDÚK a oddiel 1.9 prílohy 6 k PDÚK.

43 Viacerí respondenti vo verejnej konzultácii uviedli, že uplatňovanie nariadenia NSVSMV by malo uľahčiť plnenie cieľov udržateľnosti alebo k nemu prispieť.

44 Pozri článok 3 NVSV.

45 Pozri článok 4 NVSV a článok 5 NSVSMV.

46 Článok 1 písm. g) a článok 4 NSVSMV.

značnú nepružnosť[47] trhov s náhradnými dielmi pre štvorkolesové vozidlá[48]. Aj keď väčšina respondentov v rámci verejnej konzultácie tvrdila, že rozsah pôsobnosti by sa mal rozšíriť, aby zahŕňal aj dvojkolesové vozidlá a niektoré vozidlá, ktoré nie sú určené na cesty (napr. poľnohospodárske stroje, traktory a lesné vozidlá, stavebné vozidlá), skúsenosti Komisie za posledné desaťročie nijako konkrétne nenaznačujú, že by sa podobná nepružnosť existovala v súvislosti s takýmito výrobkami. V aktuálnom hodnotení sa preto uvádza, že **súčasný rozsah pôsobnosti je aj naďalej relevantný a primeraný**: názor, ktorý má aj väčšina vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže.

V hodnotení sa preto uvádza, že režim NSVSMV vo všeobecnosti splnil štyri špecifické ciele, ktoré sú aj naďalej relevantné. Z toho vyplýva, že aj **všeobecný cieľ** režimu NSVSMV[49] sa vo veľkej miere **podarilo splniť a je naďalej relevantný.**

B) Efektívnosť a súdržnosť režimu NSVSMV

V hodnotení sa naznačuje, že režim NSVSMV je efektívny a náklady vyplývajúce z posúdenia súladu vertikálnych dohôd v sektore motorových vozidiel s článkom 101 zmluvy sú úmerné prínosom režimu NSVSMV. Keby neexistoval, náklady by boli vyššie. Z hodnotenia navyše vyplynulo, že NSVSMV, NVSV, DU a UVO sú vo svojej podstate aj medzi sebou súdržné rovnako ako s ostatnými právnymi predpismi EÚ. Niektoré zainteresované strany si však myslia, že režim nie je v niekoľkých oblastiach dôsledný, ako napr. pri rozlíšení dvojstranného a jednostranné správania, pokiaľ ide o umožnenie prístupu k technickým informáciám, určité odkazy na podiely na trhu v doplňujúcich usmerneniach alebo vymedzenie relevantného trhu v sektore motorových vozidiel[50].

4. Celkové hodnotenie

Celkovo sa konkurenčné prostredie na trhoch s motorovými vozidlami od roku 2010 výrazne nezmenilo. Toto odvetvie je však teraz pod silným tlakom prispôsobiť sa, najmä v dôsledku troch faktorov. Po prvé dochádza k technologickému vývoju, najmä pokiaľ ide o komunikačné technológie a rastúci význam palubných údajov. Po druhé, existuje neustály tlak na znižovanie emisií, najmä vzhľadom na stratégiu EÚ pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu[51] a zelenú dohodu[52], a na prechod na

[47] Konkrétne ide o tieto oblasti: i) zmluvné dojednania dodávateľov originálneho vybavenia s výrobcami vozidiel (napr. tzv. nástrojové dohody) a ii) stimuly poskytnuté autorizovaným opravovniam na nákup väčšiny dodávok súčiastok priamo od dodávateľov pôvodného zariadenia.

[48] Pozri odsek 64 a nasl. pracovného dokumentu útvarov Komisie, budúci právny rámec hospodárskej súťaže pre odvetvie motorových vozidiel, posúdenie vplyvu a oddiel 4 štúdie *Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N° 1400/2002* [Rozvoj v oblasti predaja automobilov a popredajných trhov po vydaní nariadenia č. 1400/2002].

[49] Zachovať odradzujúci účinok článku 101 zmluvy uľahčením činností Komisie, vnútroštátnych orgánov na ochranu hospodárskej súťaže a vnútroštátnych súdov v oblasti presadzovania a pomôcť podnikom pri vlastnom posudzovaní ich vertikálnych dohôd.

[50] Ďalšie podrobnosti sú uvedené v oddiele 4 prílohy 6 PDÚK.

[51] Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti, COM/2020/789 final.

ekologickejšie palivá a hnacie sústavy. Po tretie toto odvetvie musí čeliť svetu po pandémii COVID-19 a pravdepodobnosti, že sa modely mobility môžu do istej miery natrvalo zmeniť. Zdá sa preto pravdepodobné, že niektoré časti sektoru motorových vozidiel sa budú v nadchádzajúcich rokoch rýchlo vyvíjať, čo bude mať zatiaľ nevyčísliteľný vplyv na podmienky hospodárskej súťaže.

Pokiaľ ide o trhy distribúcie motorových vozidiel, dostupné informácie naznačujú, že podmienky hospodárskej súťaže sa líšia v závislosti od typu vozidla. Aj keď je konkurencia v osobných vozidlách silná, v prípade ľahkých úžitkových vozidiel, nákladných vozidiel a autobusov nie je taká výrazná.

V tejto fáze neexistujú náznaky zlyhania trhu alebo skutočného či potenciálneho poškodenia spotrebiteľa, ktoré by odôvodňovali rozlíšenie distribúcie motorových vozidiel od distribúcie iného tovaru dlhodobej spotreby. Preto sa uplatňovanie nariadenia NVSV javí ako vhodné pre distribúciu motorových vozidiel.

Čo sa týka trhov opravárenských služieb pre motorové vozidlá, z hodnotenia vyplýva, že mnoho autorizovaných opravovní sa teší značnej miestnej trhovej sile (najmä s ohľadom na ich vysoký podiel opráv novších osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel). Nebolo by preto bezpečné zvýšiť hraničný trhový podiel NSVSMV na zachytenie dohôd medzi týmito opravovňami a ich dodávateľmi. Hoci je hospodárska súťaž v rámci obchodnej značky v autorizovaných sieťach obmedzená prísnymi a podrobnými kvalitatívnymi kritériami a veľkými investíciami, ktoré autorizované opravovne musia uskutočňovať, nezávislé opravovne aj naďalej vyvíjajú nevyhnutný konkurenčný tlak na autorizované opravovne a zabezpečujú, aby mali spotrebitelia možnosť výberu, pokiaľ ide o poskytovanie a ceny. Títo prevádzkovatelia môžu naďalej vyvíjať taký nátlak, iba ak majú prístup ku kľúčovým vstupom, ako sú náhradné diely, nástroje, odborná príprava, technické informácie a údaje generované vozidlom. Súčasný režim je preto naďalej vhodný, ale môže si vyžadovať aktualizáciu s cieľom zohľadniť technologický pokrok.

Zdá sa, že na trhoch s náhradnými dielmi pre motorové vozidlá existuje nepružnosť, ktorá koncových spotrebiteľov (nepriamo) obmedzuje pri možnosti výberu. V tejto fáze sa preto zdá, že tieto trhy si naďalej zaslúžia osobitné zaobchádzanie.

Celkovo sa súčasný režim NSVSMV preukázal ako vhodný a prispôsobený rôznym situáciám. Komisia si preto nemyslí, že je v súčasnosti potrebné zásadne zmeniť platné pravidlá. Takisto však poznamenáva, že bude pravdepodobne potrebné aktualizovať niektoré ustanovenia, najmä aby sa zohľadnil význam, ktorý pravdepodobne bude mať prístup k údajom ako faktor hospodárskej súťaže. Na základe tohto posúdenia bude možno potrebné prehodnotiť niektoré z osobitných cieľov politiky súčasného režimu.

5. Záver

[52] Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Európska zelená dohoda, COM/2019/640.

V tejto správe sa uvádzajú výsledky hodnotenia fungovania režimu NSVSMV a v žiadnom ohľade nemá vplyv na rozhodnutie Komisie, či súčasný režim NSVSMV zanikne do 31. mája 2023[53], či sa obnoví alebo zreviduje. V tejto súvislosti sa zvážia aj zistenia hodnotenia NVSV.

[53] Ak by súčasné NSVSMV stratilo platnosť, automaticky by sa uplatňoval režim NVSV.