EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 28.5.2021.
COM(2021) 264 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE

Evaluacijsko izvješće Komisije o primjeni Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila (EU) br. 461/2010

{SWD(2021) 112 final}

HR

U skladu s člankom 7. Uredbe Komisije (EU) br. 461/2010 od 27. svibnja 2010. o primjeni članka 101. stavka 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („Ugovor”) na kategorije vertikalnih sporazuma i usklađenih djelovanja u sektoru motornih vozila[1] („Uredba o skupnom izuzeću za motorna vozila”) od Komisije se zahtijeva da prati primjenu te uredbe i sastavi izvješće do 31. svibnja 2021.

Člankom 101. stavkom 1. Ugovora zabranjeni su svi sporazumi među poduzetnicima i usklađena djelovanja kojima se ograničava tržišno natjecanje, osim ako u skladu s člankom 101. stavkom 3. Ugovora doprinose poboljšanju proizvodnje ili distribucije robe ili promicanju tehničkog ili gospodarskog napretka, a istodobno potrošačima omogućuju pravedan udio u koristi koja iz njih proizlazi. U Uredbi o skupnom izuzeću za motorna vozila propisano je da se, s učinkom od 1. lipnja 2013., na sporazume o distribuciji novih vozila primjenjuje Uredba Komisije (EU) br. 330/2010 od 20. travnja 2010. o primjeni članka 101. stavka 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na kategorije vertikalnih sporazuma i usklađenih djelovanja („Uredba o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma”). Kad je riječ o sporazumima o prodaji ili daljnjoj prodaji rezervnih dijelova za motorna vozila ili pružanju usluga popravka i održavanja motornih vozila, u članku 4. Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila propisano je da se članak 101. stavak 1. Ugovora ne primjenjuje ako ti sporazumi ispunjavaju zahtjeve za izuzeće na temelju Uredbe o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma i ne sadržavaju klauzule o teškim ograničenjima[2] navedenima u članku 5. Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila.

To znači da bi se u ovom izvješću trebala evaluirati primjena Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila i Dodatnih smjernica[3] te Uredbe o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma i Smjernica o vertikalnim ograničenjima[4] u mjeri u kojoj se oni primjenjuju na distribuciju novih motornih vozila, pružanje usluga popravka i održavanja i distribuciju rezervnih dijelova u Europskoj uniji („EU”). Ta četiri skupa propisa u ovom se izvješću zajednički nazivaju „režim Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila”[5].

Ovom izvješću priloženi su i radni dokument službi Komisije („SWD”) te šest tehničkih priloga. Izvješćem se ne prejudicira konačni karakter ili sadržaj nijednog akta koji će Komisija možda izraditi nakon objave ovog izvješća.

1. Kontekst intervencije i izvori

---

1 SL L 129, 28.5.2010.

2 Klauzule o teškim ograničenjima su one koje, ako se uključe u vertikalni sporazum, dovode do ukidanja pogodnosti skupnog izuzeća za cijeli sporazum, što znači da bi se u tom slučaju morala provesti pojedinačna ocjena na temelju članka 101. stavka 3. Ugovora.

3 Dodatne smjernice o vertikalnim ograničenjima u sporazumima o prodaji i popravku motornih vozila te o distribuciji rezervnih dijelova za motorna vozila. SL C 138, 28.5.2010.

4 Smjernice o vertikalnim ograničenjima. SL C 130, 19.5.2010.

5 I Uredba o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma predmet je evaluacije (vidjeti radni dokument službi Komisije dostupan na ovoj adresi) i trenutačno je u postupku revizije. Uredba o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma prestaje važiti 31. svibnja 2022., tj. godinu dana prije Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila.

Odluka Komisije o tome treba li dodijeliti skupno izuzeće za sektor motornih vozila (i, ako treba, u kojem obliku) mora se temeljiti na zahtjevima iz članka 101. stavka 3. Ugovora[6]. Režimom Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila nastoje se ostvariti opći i posebni ciljevi koji su osmišljeni tako da se njima osigura ispunjavanje zahtjeva iz članka 101. stavka 3. Ugovora. **Posebni ciljevi** režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila su sljedeći: i. pružiti pravnu sigurnost dionicima u sektoru motornih vozila u pogledu toga koji se vertikalni sporazumi mogu smatrati sukladnima članku 101. Ugovora; ii. smanjiti rizik od „lažno pozitivnih" (tj. prekomjerno izuzeće) i „lažno negativnih" slučajeva (tj. nedovoljno izuzeće); iii. osigurati nacionalnim tijelima za tržišno natjecanje i nacionalnim sudovima zajednički okvir za ocjenu radi osiguravanja dosljednosti u primjeni članka 101. Ugovora i iv. zaštititi određene oblike tržišnog natjecanja u sektoru motornih vozila. Sva ta četiri posebna cilja podupiru ostvarenje **općeg cilja**: očuvati odvraćajući učinak članka 101. Ugovora olakšavanjem provedbenog rada Komisije, nacionalnih tijela za tržišno natjecanje i nacionalnih sudova te pomoći poduzećima u provođenju samoprocjene svojih vertikalnih sporazuma u sektoru motornih vozila. Budući da je pravni i činjenični kontekst pravila o tržišnom natjecanju promjenjiv, Komisija mora analizirati jesu li režim Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila i njegovi ciljevi i dalje primjereni u odnosu na pet kriterija iz Smjernica za bolju regulativu[7] (tj. djelotvornost, učinkovitost, relevantnost, usklađenost i dodana vrijednost EU-a).

Komisija je 3. prosinca 2018. službeno pokrenula postupak evaluacije režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila[8] radi sastavljanja ovog izvješća. Evaluacija se temelji na velikom broju informacija, što uključuje: Komisijine aktivnosti praćenja i provedbe u tom sektoru, javno savjetovanje[9] s dionicima, studiju provedenu u svrhu utvrđivanja činjenica o promjenama u sektoru motornih vozila u razdoblju od 2007. do 2017. te dva ciljana savjetovanja[10] s nacionalnim tijelima za tržišno natjecanje provedena radi: i. prikupljanja podataka o načinu na koji su nacionalna tijela za tržišno natjecanje provodila režim Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila i ekvivalentna nacionalna pravila i ii. prikupljanja njihovih stajališta o uspješnosti režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila.

2. Obilježja sektora

2.1. Tržišta za koja se provodi evaluacija

6 Uredba Vijeća br. 19/65/EEZ omogućuje Komisiji da putem uredbe primijeni članak 101. stavak 3. Ugovora na određene kategorije vertikalnih sporazuma i odgovarajućih usklađenih djelovanja koje su obuhvaćene člankom 101. stavkom 1. Ugovora i za koje se s dostatnom sigurnošću može pretpostaviti da ispunjavaju uvjete iz članka 101. stavka 3. Ugovora.

7 Radni dokument službi Komisije, Smjernice za bolju regulativu, Bruxelles, 7. srpnja 2017., SWD(2017) 350.

8 Vidjeti odjeljak 4.1. radnog dokumenta službi Komisije.

9 Savjetovanje je trajalo od 12. listopada 2020. do 25. siječnja 2021. Za dodatne pojedinosti vidjeti Prilog 3. radnom dokumentu službi Komisije.

10 Savjetovanje je trajalo od 8. lipnja 2020. do 16. siječnja 2021. Za dodatne pojedinosti vidjeti Prilog 3. radnom dokumentu službi Komisije.

Industrija motornih vozila ima složen lanac opskrbe u kojem različiti subjekti djeluju i u interakciji su na različitim razinama. Kad je riječ o **distribuciji vozila**, proizvođači vozila i njihovi uvoznici su dobavljači. Na strani potražnje glavni su sudionici fizičke osobe i poduzeća. Neka su od tih poduzeća profesionalni prijevoznici/pružatelji usluga mobilnosti, a druga posluju u drugim sektorima, ali upotrebljavaju motorna vozila za prijevoz robe i radnika. Kad je riječ o **popravcima i održavanju**, ovlašteni serviseri (poduzeća koja imaju formalne ugovorne aranžmane s dobavljačima motornih vozila) i neovisni serviseri pružatelji su usluga. Na strani potražnje glavni su sudionici ponovno fizičke osobe i poduzeća. **Rezervne dijelove** dobavljaju dobavljači originalne opreme[11], izravno ili preko proizvođača vozila, i neovisni dobavljači, koji za razliku od dobavljača originalne opreme ne dobavljaju dijelove za sastavljanje vozila. Na strani potražnje glavni su sudionici serviseri te, u manjoj mjeri, poduzeća koja upravljaju voznim parkovima i fizičke osobe.

Može li se na određeni sporazum primijeniti izuzeće na temelju režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila ovisi, među ostalim, o tržišnom udjelu. Stoga je točna definicija tržišta važan čimbenik svake ocjene. U nekim se okolnostima može definirati sustavno tržište koje uključuje motorna vozila i rezervne dijelove, uzimajući u obzir, među ostalim, vijek trajanja motornog vozila te preferencije i kupovne navike korisnika[12]. U takvim bi slučajevima relevantni tržišni udjeli bili oni koji se odnose na cjelokupni sustav (s više marki), a ne samo na popravke i održavanje te dobavljanje rezervnih dijelova.

Tijekom savjetovanja koje je prethodilo sastavljanju ovog izvješća neka nacionalna tijela za tržišno natjecanje navela su da bi se tržište motornih vozila moglo smatrati takvim sustavom.

Važan je čimbenik za analizu jačine povezanosti na tržištu to donosi li znatan dio kupaca odluku uzimajući u obzir troškove tijekom vijeka trajanja proizvoda. Drugi je važan čimbenik postojanje i relativan položaj subjekata koji posluju na poslijeprodajnom tržištu neovisno od proizvođača primarne robe. Na temelju informacija prikupljenih tijekom evaluacije čini se da, barem kad je riječ o osobnim automobilima, vjerojatno postoje poslijeprodajna tržišta za pojedine marke, ponajprije zbog sljedećih razloga: i. većina su kupaca fizičke osobe ili mala i srednja poduzeća koji motorna vozila kupuju zasebno od poslijeprodajnih usluga; ii. unatoč tomu što elementi otkriveni u okviru utvrđivanja činjenica pokazuju da se potrošači prije kupnje osobnog automobila sve više za istraživanje koriste internetom, oni ne pokazuju da takvi kupci brzo i dosljedno prilagođavaju svoje kupovne navike promjenama uvjeta na poslijeprodajnom tržištu i iii. postoji dobro razvijen okvir subjekata koji nude proizvode i usluge isključivo na poslijeprodajnom tržištu. To možda nije slučaj u drugim kategorijama vozila, u kojima

[11] To su proizvođači dijelova koji se upotrebljavaju za početno sastavljanje vozila.

[12] Vidjeti bilješku 26. u Dodatnim smjernicama i točku 56. Obavijesti Komisije o utvrđivanju mjerodavnog tržišta za potrebe prava tržišnog natjecanja Zajednice, SL C 372, 9.12.1997.

veća prisutnost profesionalnih kupaca može dovesti da pojave složenijih obrazaca kupnje.

2.2. Kretanja na tržištu

Od donošenja Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila 2010. u predmetnom je sektoru došlo do nekoliko promjena.

Kad je riječ o koncentraciji u sektoru, tržišni udjeli s vremenom su fluktuirali, što upućuje na postojanje snažnog **tržišnog natjecanja među markama**. Osim toga, iako je financijska kriza utjecala na cijeli sektor od 2008., rashodi za istraživanje i razvoj proizvođača osobnih automobila ostali su prilično stabilni[13].

Kad je riječ o lakim gospodarskim vozilima, nijedan proizvođač nije imao naročito visoke tržišne udjele u razdoblju od 2007. do 2017., iako je moguće da se to nedavno promijenilo s obzirom na to da je provedeno spajanje dvaju velikih proizvođača (FCA i PSA), čime je nastalo novo poduzeće pod nazivom Stellantis[14]. Kao i s osobnim automobilima, fluktuirali su i tržišni udjeli proizvođača lakih gospodarskih vozila. Međutim, za razliku od osobnih automobila, koncentracija u sektoru lakih gospodarskih vozila povećala se od stupanja na snagu režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila, a čak i više nakon spajanja FCA/PSA. Sektori autobusa i kamiona isto su tradicionalno koncentriraniji[15]. U oba sektora zabilježene su određene promjene s obzirom na položaje na tržištu. Studija provedena u svrhu utvrđivanja činjenica pokazuje da su se rashodi za istraživanje i razvoj u sektoru autobusa i kamiona povećavali tijekom cijelog promatranog razdoblja (2007.–2017.), što može upućivati na određeni stupanj tržišnog natjecanja.

Čini se da se **tržišno natjecanje unutar pojedinih marki** nije znatno smanjilo u razdoblju od 2007. do 2017., barem kad je riječ o osobnim automobilima. Čini se da su uočeno smanjenje ukupne gustoće mreže za osobne automobile i povećanje tržišne koncentracije općenito bili umjereni. Nadalje, došlo je do određene diversifikacije u distribucijskim sustavima, no ona je bila ograničena i nije dovela do znatnih promjena u načinu na koji se ti sustavi upotrebljavaju na razini pojedinih zemalja.

Statistički podaci pokazuju da se veličina tržišta za usluge popravka i održavanja povećala u razdoblju od 2007. do 2017. Podaci upućuju i na trend smanjenja gustoće ovlaštenih mreža, što bi moglo biti posljedica nekoliko čimbenika, uključujući uočeno kontinuirano kretanje prema konsolidaciji mreža ovlaštenih distributera ili potrebu za većim ulaganjima radi zadovoljavanja potražnje za digitalnim tehnologijama i hibridnim/električnim pogonima.

---

13 Za dodatne pojedinosti i brojčane podatke vidjeti odjeljak 5. radnog dokumenta službi Komisije i Prilog 2. tom radnom dokumentu.

14 Predmet M.9730 FCA/PSA.

15 U odjeljku 5. radnog dokumenta službi Komisije i Prilogu 2. tom radnom dokumentu nalazi se pregled tržišnih udjela i indeksa koncentracije za osobne automobile, laka gospodarska vozila, kamione i autobuse.

U studiji provedenoj u svrhu utvrđivanja činjenica upućuje se na to da neovisni subjekti koji se natječu s ovlaštenim serviserima na tržištima za popravke i održavanje i dalje mogu nailaziti na poteškoće u pristupu ulaznim čimbenicima koji im trebaju za servisiranje vozila. Taj bi aspekt mogao postati relevantniji s povećanjem upotrebe ugrađenih digitalnih tehnologija i razvojem vozila na alternativna goriva koja zahtijevaju posebno stručno znanje, alate i rezervne dijelove.

Tržište za opskrbu rezervnim dijelovima u odabranim državama članicama u razdoblju od 2007. do 2017. povećalo se za gotovo 30 % u smislu vrijednosti prodaje. U istom su razdoblju proizvođači dijelova zabilježili stabilnu maržu poslovanja, koja je u prosjeku iznosila približno 6–7 %.

3. Ostvarenje ciljeva[16]

U ovom se odjeljku evaluira to jesu li ciljevi režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila ostvareni u praksi te u kojoj se mjeri režim Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila pokazao djelotvornim i/ili relevantnim.

A. Opći i posebni ciljevi

Prvi posebni cilj režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila odnosi se na povećanje pravne sigurnosti za dionike, čime im se olakšava provođenje samoprocjene koja se zahtijeva širim okvirom prava tržišnog natjecanja[17].

U podnescima nacionalnih tijela za tržišno natjecanje i ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju upućuje se na to da je tim režimom pružen visok stupanj pravne sigurnosti. Konkretno, Komisija je primila relativno mali broj neformalnih upita[18] o načinu na koji bi ta pravila trebalo tumačiti, a pritom se nijedna formalna pritužba o vertikalnim sporazumima u tom sektoru motornih vozila koju je Komisija zaprimila nije temeljila na krivom shvaćanju materijalnih pravila. Unatoč tomu, u evaluaciji je utvrđeno nekoliko odredbi: i. koje bi možda bilo korisno dodatno pojasniti; ii. koje je možda teško primjenjivati ili iii. koje je možda potrebno prilagoditi zbog novijih kretanja na tržištu, novih poslovnih modela i/ili tehnologija.

Drugi posebni cilj režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila odnosi se na smanjenje rizika od: i. lažno pozitivnih slučajeva, tj. izuzimanja sporazuma za koje se ne može s dostatnom sigurnošću pretpostaviti da ispunjavaju uvjete iz članka 101. stavka 3. Ugovora (prekomjerno izuzeće) i ii. lažno negativnih slučajeva, tj. slučajeva u kojima odgovarajući vertikalni sporazum ili djelovanje nisu obuhvaćeni skupnim izuzećem

[16] Vidjeti priloge 3. i 6. radnom dokumentu službi Komisije za dodatne pojedinosti o konkretnim stajalištima ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju i nacionalnih tijela za tržišno natjecanje u pogledu ostvarenja ciljeva režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila.

[17] Vidjeti odjeljak 6.1. radnog dokumenta službi Komisije.

[18] Približno 14 % neformalnih podnesaka koje je Komisija primila u razdoblju od 2010. do 2020. odnosilo se na općenita pitanja o primjenjivosti režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila.

unatoč tomu što ispunjavaju uvjete iz članka 101. stavka 3. Ugovora (nedovoljno izuzeće)[19].

Uvjeti koje svi sporazumi moraju ispunjavati su sljedeći: i. prag tržišnog udjela[20] ispod kojeg se izuzeće odobrava i ii. nepostojanje teških ograničenja[21] koja dovode do ukidanja pogodnosti skupnog izuzeća za cijeli sporazum. Ti uvjeti uključuju i isključena ograničenja[22] na koja se skupno izuzeće ne primjenjuje, iako ostatak sporazuma u kojem se ona nalaze može i dalje biti obuhvaćen izuzećem.

S obzirom na stajališta većine ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju i nacionalnih tijela za tržišno natjecanje, čini se da je postojeći prag tržišnog udjela od 30 % bio primjeren te je i dalje relevantan. Ta stajališta potvrđena su i u provedbenoj praksi Komisije. Komisija dosad nije utvrdila nijednu kategoriju sporazuma na koje se ne može primijeniti izuzeće zbog tržišnih udjela stranaka, a koji su relativno neproblematični u smislu tržišnog natjecanja. Da je takva kategorija utvrđena, to bi upućivalo na to da je prag određen prenisko. Komisija nije utvrdila ni postojanje elemenata koji bi je naveli na to da razmotri povlačenje izuzeća za bilo koji sporazum ili kategoriju sporazuma u sektoru motornih vozila, što upućuje na to da prag za izuzeće nije određen previsoko. [23]

Uzimajući u obzir stajališta ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju i nacionalnih tijela za tržišno natjecanje, popisi teških i isključenih ograničenja i dalje su primjereni. Tijekom evaluacije nisu utvrđene nikakve dodatne klauzule koje je trebalo uzeti u obzir, ili kao opće uvjete za primjenu Uredbe ili kao teška ograničenja ili isključena ograničenja.

Treći posebni cilj režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila odnosi se na osiguravanje zajedničkog okvira za dosljednu primjenu članka 101. Ugovora od strane nacionalnih tijela za tržišno natjecanje i nacionalnih sudova, s obzirom na decentraliziranu primjenu članka 101. stavka 3. Ugovora[24].

Evaluacija pokazuje da režim Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila pruža dodanu vrijednost u tom pogledu jer se čini da je njime povećana pravna sigurnost i da je bio djelotvorniji u usporedbi s općenitijim, nacionalno neujednačenim smjernicama, provedbenom praksom i nacionalnom sudskom praksom, koje su relevantne za primjenu članka 101. Ugovora na sektor motornih vozila. S tim se stajalištem uvelike slažu i ispitanici koji su sudjelovali u javnom natjecanju i nacionalna tijela za tržišno natjecanje

---

19 Vidjeti odjeljak 6.1. radnog dokumenta službi Komisije.

20 Članak 3. Uredbe o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma.

21 Članak 4. Uredbe o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma i članak 5. Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila.

22 Članak 5. Uredbe o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma

23 Člankom 29. stavkom 1. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003 od 16. prosinca 2002. o provedbi pravila o tržišnom natjecanju koja su propisana člancima 81. i 82. Ugovora, SL L 1, 4.1.2003., Komisiji se daje ovlast da ukine pogodnost izuzeća za određene kategorije sporazuma ako utvrdi postojanje učinaka koji su u suprotnosti s člankom 101. stavkom 3. Ugovora.

24 U okviru evaluacije, pri ocjenjivanju djelotvornosti i relevantnosti tog cilja ispitana je i dodana vrijednost EU-a režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila. Za dodatne pojedinosti vidjeti odjeljak 6.5. radnog dokumenta službi Komisije.

iako nekoliko nacionalnih tijela za tržišno natjecanje napominje da te odredbe zbog svoje tehničke prirode mogu biti teško razumljive osobama koje nisu pravnici.

Četvrti posebni cilj Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila odnosi se na zaštitu određenih aspekata tržišnog natjecanja u sektoru motornih vozila. U svojoj Komunikaciji[25] od 22. srpnja 2009. („Komunikacija iz 2009.") Komisija je utvrdila da i dalje vrijedi niz posebnih ciljeva politike na kojima se temeljila Uredba (EZ) br. 1400/2002[26]. Ti su ciljevi utvrđeni s obzirom na brojna pitanja koja su tada smatrana posebno relevantnima za sektor motornih vozila. Stoga je u evaluaciju uključena analiza o tome je li svaki od tih ciljeva ostvaren te u kojoj su se mjeri oni pokazali djelotvornima i/ili potrebnima. Ta je evaluacija prikazana u nastavku.

1. *Sprečavanje isključenja konkurentskih proizvođača vozila s tržišta i zaštita njihova pristupa tržištu*

Kako je objašnjeno u Komunikaciji iz 2009., Komisija je smatrala da bi u određenim okolnostima ograničenja u sporazumima o distribuciji, osobito raširena primjena ograničenja prodaje na samo jednu marku, mogla konkurentskim proizvođačima motornih vozila neopravdano otežati pristup tržištima. Stoga je nastojala zaštiti sposobnost konkurentskih proizvođača motornih vozila da uđu na tržište i/ili šire svoju prisutnost na njemu.

Na temelju, ponajprije, podataka dobivenih od nacionalnih tijela za tržišno natjecanje i ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju, evaluacija je pokazala **da se čini da je taj cilj uvelike ostvaren**. Tržišno natjecanje među markama u pogledu novih osobnih automobila u EU-u snažno je i stabilno[27]. Nadalje, informacije prikupljene u okviru ove evaluacije ne daju nikakve naznake o tome da je proizvođačima osobnih automobila pristup tržištima motornih vozila u EU-u bio naročito otežan, ili u pogledu ulaska na tržišta ili u pogledu širenja prisutnosti na njima. Stoga se čini da, iako će tržišno natjecanje među markama i dalje biti važan cilj za ta tržišta, posebna zaštita pristupa tržištu za konkurentske proizvođače automobila možda neće biti relevantna. Za razliku od toga, sektori lakih gospodarskih vozila[28], kamiona i autobusa tradicionalno su bili koncentriraniji te se čini da je tržišno natjecanje među markama na tim tržištima slabije[29]. S obzirom na prethodno navedeno, čini se da bi **taj cilj mogao i dalje biti relevantan za te segmente tržišta, no možda nije toliko relevantan za osobne automobile**.

2. *Zaštita tržišnog natjecanja među distributerima iste marke*

---

25 Komunikacija Komisije „Budući okvir prava tržišnog natjecanja za sektor motornih vozila", 22. srpnja 2009.

26 Uredba Komisije (EZ) br. 1400/2002 od 31. srpnja 2002. o primjeni članka 81. stavka 3. Ugovora na kategorije vertikalnih sporazuma i usklađenih djelovanja u sektoru motornih vozila, SL L 203, 1.8.2002.

27 Vidjeti odjeljak 6.3. radnog dokumenta službi Komisije i odjeljak 2. Priloga 2. tom radnom dokumentu.

28 Sektor lakih gospodarskih vozila nedavno je postao koncentriraniji zbog spajanja poduzetnika FCA i PSA (predmet M.9730 FCA/PSA).

29 Komisija će u narednim mjesecima i godinama posebno pomno pratiti ta tržišta.

Zaštita tržišnog natjecanja unutar pojedinih marki od velike je važnosti onda kad je tržišno natjecanje među markama relativno slabo. U svojoj Komunikaciji iz 2009. Komisija je smatrala da postoji opasnost od narušavanja tržišnog natjecanja unutar pojedinih marki, osobito u kontekstu u kojem se nova vozila distribuiraju preko distributera s gotovo jednakim poslovnim modelima. Stoga je smatrala primjerenim zaštititi cjenovno tržišno natjecanje među distributerima istih marki i poticati raznolikost u oblicima distribucije.

Evaluacija pokazuje, uzimajući pritom u obzir stajališta nacionalnih tijela za tržišno natjecanje i ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju, **da se čini da je taj cilj uvelike ostvaren**. Prema nalazima studije provedene u svrhu utvrđivanja činjenica, tržišno natjecanje nije se znatno smanjilo u razdoblju od 2007. do 2017., barem kad je riječ o osobnim automobilima[30]. Nadalje, iako se gustoća mreža ovlaštenih distributera nastavila smanjivati u razdoblju od 2007. do 2017.[31], čini se da se potrošači pri odlučivanju o kupnji osobnih automobila sve više koriste internetom[32], čime se proširuje zemljopisni doseg preostalih ovlaštenih distributera. Naposljetku, od 2010. Komisija nije rješavala nijedan predmet koji se temeljio na tvrdnjama o tome da su dobavljači uveli prepreke tržišnom natjecanju unutar pojedine marke[33]. Međutim, evaluacija pokazuje da homogenost u oblicima distribucije koja je uočena prije 2010. i dalje postoji na tržištima 2021. te da se ponajprije velika većina osobnih automobila i dalje distribuira putem mreža za količinsku selektivnu distribuciju[34].

Na temelju prethodno navedenog, čini se **da je taj cilj i dalje relevantan za sektore lakih gospodarskih vozila, kamiona i autobusa**, u kojima su razine koncentracije više, a tržišno natjecanje među markama slabije. Kad je riječ o sektoru osobnih automobila, postojanje grupa distributera koje možda drže portfelj marki na određenom lokalnom području, čime se na njemu potencijalno smanjuje tržišno natjecanje među markama, može upućivati na to da je i **zaštita tržišnog natjecanja unutar pojedinih marki i dalje relevantan cilj za distribuciju osobnih automobila**.

3. Sprečavanje ograničenja paralelne trgovine motornim vozilima

U svojoj Komunikaciji iz 2009. Komisija je primijetila da je zaštita prekogranične trgovine omogućila potrošačima da kupuju na jedinstvenom tržištu i da iskoriste razlike u cijenama među državama članicama. Stoga je smatrala potrebnim potrošačima osigurati da i dalje imaju tu mogućnost te da se sporazumima o distribuciji ne ograničava paralelna trgovina.

30 Vidjeti nalaze studije provedene u svrhu utvrđivanja činjenica u odjeljku 5. radnog dokumenta službi Komisije i Prilogu 2. tom radnom dokumentu.

31 To je nastavak dugotrajnog trenda; vidjeti odjeljak III. Evaluacijskog izvješća Komisije o primjeni Uredbe (EZ) br. 1400/2002 s obzirom na distribuciju i servisiranje motornih vozila, svibanj 2008.

32 Vidjeti Prilog 2. radnom dokumentu službi Komisije.

33 Vidjeti Prilog 4. radnom dokumentu službi Komisije.

34 Vidjeti odjeljak 5. radnog dokumenta službi Komisije i Prilog 2. tom radnom dokumentu.

Uzimajući u obzir stajališta nacionalnih tijela za tržišno natjecanje i ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju, evaluacija pokazuje da je **taj cilj barem djelomično ostvaren** jer potrošači općenito mogu kupovati motorna vozila u drugim državama članicama bez znatnih prepreka. Iako je Komisija dobivala neformalne podneske[35] i formalne pritužbe o ograničenjima prekogranične trgovine, nije otkrila nikakve znatne prepreke na strani dobavljača koje bi opravdavale provođenje temeljite istrage.

Nadalje, Komisija ocjenjuje da je **taj cilj i dalje relevantan**, a taj su zaključak uglavnom podržala nacionalna tijela za tržišno natjecanje i ispitanici koji su sudjelovali u javnom savjetovanju. Zaštita i promicanje jedinstvenog tržišta i dalje je glavni cilj Komisije[36] . Da bi pojedinačni potrošači imali koristi od jedinstvenog tržišta, važno je da mogu kupovati proizvode i usluge preko granica bez nailaženja na umjetne prepreke. Osim kupnje vlastita doma, motorno vozilo najskuplje je ulaganje koje će prosječni potrošač imati, pa je stoga rizik od štete za potrošača visok ako se prekogranične kupnje ometaju.

4. *Omogućivanje neovisnim serviserima da se natječu s mrežama ovlaštenih servisera proizvođača*

U svojoj Komunikaciji iz 2009. Komisija je napomenula da neovisni serviseri pružaju potrošačima alternativni kanal za održavanje njihovih motornih vozila i da su izvor znatnog konkurentskog pritiska jer se njihovi poslovni modeli i troškovi poslovanja razlikuju od onih u mrežama ovlaštenih servisera. Sposobnost neovisnih servisera da se natječu ovisila je o neograničenom pristupu osnovnim ulaznim čimbenicima kao što su rezervni dijelovi, alati, osposobljavanje i tehničke informacije. Komisija je stoga smatrala potrebnim zaštititi taj pristup te odvratiti dobavljače i/ili njihove ovlaštene servisere od primjene drugih neizravnih sredstava za ograničavanje pristupa neovisnim serviserima, primjerice, zloupotrebom jamstava.

Nacionalna tijela za tržišno natjecanje i ispitanici koji su sudjelovali u javnom savjetovanju općenito su potvrdili da je **taj cilj barem djelomično ostvaren**. Nakon što je Komisija 2007. donijela četiri odluke o *tehničkim informacijama*[37] i uključila stečena iskustva u Dodatne smjernice, nije primila nikakve utemeljene pritužbe o tom konkretnom pitanju. Međutim, neovisni subjekti koji se natječu s ovlaštenim serviserima i dalje prijavljuju postojanje poteškoća u pristupu ulaznim čimbenicima koji su im potrebni za servisiranje vozila (npr. problemi s dobivanjem potpunih ili ažuriranih informacija i ograničenja pristupa podacima iz vozila)[38]. To stajalište podržavaju i neka nacionalna tijela za tržišno natjecanje, koja upućuju i na poteškoće koje neovisni serviseri imaju u pogledu dobivanja pravodobnog pristupa ulaznim čimbenicima za popravke i održavanje. Iako su neki od tih problema možda povezani s poslovnim

35 Približno 25 % neformalnih podnesaka koje je Komisija primila od 2010. odnosilo se na ograničenja paralelne trgovine.

36 Jedinstveno tržište u središtu je Nove industrijske strategije za Europu (COM(2020) 102 od 10. ožujka 2020.), kao jedno od temeljnih načela industrijske preobrazbe Europe.

37 Vidjeti predmete AT.39140 – DaimlerChrysler, AT.39141 – Fiat, AT.39142 – Toyota Motor Europe i AT.39143 – Opel.

38 Približno 10 % neformalnih podnesaka koje je Komisija primila od 2010. odnosilo se na ograničenja pristupa podacima za popravak i održavanje/podacima o vozilima.

modelima tih subjekata (koji su često usmjereni na više marki) i velikim ulaganjima koja su im potrebna kako bi mogli popravljati tehnološki sve naprednija motorna vozila, ne može se isključiti mogućnost da su neke od poteškoća na koje ti subjekti nailaze posljedica ograničenja na tržištima.

Na temelju prethodno navedenog, u evaluaciji se utvrđuje da je **taj cilj i dalje relevantan** jer neovisni serviseri i dalje pružaju važnu vrijednost potrošačima, ali možda bi trebalo temeljitije ispitati određena postupanja sudionika na tržištu, ponajprije s obzirom na novija tržišna kretanja u pogledu povećane važnosti pristupa podacima.

5. *Zaštita tržišnog natjecanja među ovlaštenim serviserima iste marke*

U svojoj Komunikaciji iz 2009. Komisija je smatrala da djelotvorno tržišno natjecanje na tržištu za usluge popravka i održavanja ne ovisi samo o konkurentskom međudjelovanju neovisnih i ovlaštenih servisera, već i o stupnju takvog međudjelovanja unutar mreže ovlaštenih servisera. To osobito vrijedi za vlasnike novijih motornih vozila, koji ih često servisiraju u ovlaštenim servisima. Stoga je zaključila da bi primjena kvantitativnih kriterija pri selekciji kandidata za servisere (uključujući i obvezivanje servisera da ujedno i prodaju nova motorna vozila) vjerojatno dovela do toga da takvi sporazumi budu obuhvaćeni zabranom iz članka 101. stavka 1. Ugovora[39]. Budući da se na većinu sporazuma o ovlaštenom servisiranju nije moglo primijeniti skupno izuzeće zbog tržišnog udjela stranaka, to je značilo da bi za ograničenja broja servisera bila potrebna pojedinačna samoprocjena.

S obzirom na informacije prikupljene u okviru evaluacije, a naročito stajališta nacionalnih tijela za tržišno natjecanje, ali i stajališta dionika, čini se da je **taj cilj barem djelomično ostvaren**. Iako je u studiji provedenoj u svrhu utvrđivanja činjenica istaknuto opće smanjenje broja ovlaštenih servisera u razdoblju od 2007. do 2017., kao i smanjenje ukupnog broja ugovora potpisanih između proizvođača motornih vozila i ovlaštenih servisera, iskustvo Komisije ne upućuje na to da na strani dobavljača postoji bilo kakva opća praksa odbijanja primanja u mrežu kandidata za servisere koji su zadovoljili primjenjive kriterije kvalitete.

Na temelju podataka dobivenih od nacionalnih tijela za tržišno natjecanje i ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju u evaluaciji se pokazuje **da je taj cilj i dalje relevantan**, ponajprije zbog toga što mreže ovlaštenih servisera i dalje imaju znatnu moć na tržištu.

6. *Sprečavanje isključenja dobavljača rezervnih dijelova*

U svojoj Komunikaciji iz 2009. Komisija je primijetila da često postoje velike razlike u cijeni između dijelova koje prodaje ili preprodaje proizvođač motornih vozila i dijelova alternativnih marki. Zahvaljujući dostupnosti alternativa potrošači su imali znatne koristi, i u smislu mogućnosti izbora i u smislu cijena. Stoga je Komisija smatrala potrebnim

[39] Vidjeti točku 70. Dodatnih smjernica.

zaštititi pristup proizvođača rezervnih dijelova poslijeprodajnim tržištima motornih vozila, ponajprije utvrđivanjem triju klauzula o teškim ograničenjima tržišnog natjecanja iz Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila, čime je osigurano da konkurentske marke rezervnih dijelova i dalje ostanu dostupne.

Uzimajući u obzir stajališta nacionalnih tijela za tržišno natjecanje i ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju, u evaluaciji se pokazuje da je **taj cilj djelomično ostvaren**. Kao prvo, prema Komisijinu iskustvu u praćenju i provedbi[40] alternative su obično dostupne za dijelove koji se najčešće upotrebljavaju u održavanju motornih vozila te neovisni serviseri često upotrebljavaju takve dijelove za servisiranje i održavanje vozila svojih klijenata. Kao drugo, iako su neki dionici naveli da se neki neovisni serviseri i dalje suočavaju s određenim poteškoćama, Komisija nije zaprimila nikakve protumonopolske pritužbe u tom području, a koje bi upućivale na vjerojatnu povredu članka 101. Ugovora.

S obzirom na to da je taj cilj i dalje relevantan, općenito se čini da su tržištima rezervnih dijelova svojstvena ponajprije dva kruta obilježja. Kao prvo, moguće je da se ugovornim dogovorima koje dobavljači originalne opreme imaju s proizvođačima motornih vozila sprečava ili otežava da dobavljači originalne opreme izravno opskrbljuju poslijeprodajno tržište dijelovima koji bi konkurirali dijelovima koji se prodaju proizvođačima vozila i potom preprodaju kao rezervni dijelovi. Ponajprije, čini se da dobavljači u tom sektoru primjenjuju takozvane „dogovore o alatima" te ponekad postavljaju zahtjeve dobavljačima originalne opreme prema kojima oni moraju prenijeti prava intelektualnog vlasništva na svoje kupce. Kao drugo, moguće je da se u sporazumima između proizvođača originalne opreme i ovlaštenih servisera potonji obvezuju ili potiču na to da većinu svoje nabave dijelova kupuju izravno od proizvođača motornih vozila. U evaluaciji se stoga zaključuje da je **taj cilj i dalje relevantan**.

7. *Očuvanje odvraćajućeg učinka članka 101. Ugovora – sprečavanje dobavljača da primjenjuju neizravne pritiske i prijetnje radi ostvarivanja protutržišnih rezultata*

U svojoj Komunikaciji iz 2009. Komisija je smatrala primjerenim uključiti nešto što je opisala kao „popratnu" mjeru, a to je cilj osiguravanja da dobavljači sigurnu luku koju omogućuje skupno izuzeće ne upotrebljavaju da, primjenom različitih oblika neizravnih pritisaka i prijetnji radi ostvarivanja protutržišnih rezultata, onemoguće ovlaštene distributere i servisere da se ponašaju neovisno na način koji ima pozitivan učinak na tržišno natjecanje.

Uzimajući u obzir stajališta nacionalnih tijela za tržišno natjecanje i ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju, u evaluaciji se zaključuje da je **taj cilj djelomično, a možda i potpuno ostvaren**. Konkretno, u razdoblju od 2010. do 2020. Komisija nije primila nikakve pritužbe na temelju kojih bi mogla utvrditi da su dobavljači, primjenom neizravnih pritisaka i prijetnji prema distributerima ili serviserima, onemogućivali

[40] Vidjeti Prilog 4. radnom dokumentu službi Komisije.

ponašanje koje ima pozitivan učinak na tržišno natjecanje, što bi opravdavalo provođenje temeljite istrage. Čini se da su, kao i u mnogim drugim industrijama trajne robe, distributeri često slabija strana u sporazumima s dobavljačima. Iako to samo po sebi nije protutržišno i ne predstavlja očigledan dokaz o protutržišnom ponašanju, Komisija bi svejedno uzela u obzir takvu neravnotežu ako bi raspolagala indicijama koje ukazuju na to da su dobavljači primjenjivali neizravne pritiske i prijetnje prema distributerima ili serviserima. U doprinosima dobivenima od nekoliko nacionalnih tijela za tržišno natjecanje te ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju potvrđuju se ta opažanja u pogledu relativne slabosti ugovornog položaja distributera, no čini se da ne upućuju na to da su primjenjivani pritisci ili prijetnje kako bi se ta slabost iskoristila radi onemogućivanja ponašanja koje ima pozitivan učinak na tržišno natjecanje.

U evaluaciji se navodi da **taj cilj možda i nije osobito relevantan, naročito u pogledu tržišta za osobne automobile**, na kojima, kako se potvrđuje u studiji provedenoj u svrhu utvrđivanja činjenica[41], postoji zdravo tržišno natjecanje među markama. Kao prvo, nema mnogo naznaka o tome da dobavljači ostvaruju protutržišne rezultate tako što vrše pritisak na svoje distributere/servisere ili im upućuju prijetnje. Zapravo, prema iskustvu Komisije, sposobnost dobavljača da utječu na ponašanje svojih distributera/servisera obično proizlazi iz toga što potonji, kao i mnogi drugi distributeri trajne robe, uvelike ulažu u marku, pa stoga nisu voljni ugroziti ta ulaganja tako da se ponašaju suprotno onom što je u interesu njihova dobavljača. Međutim, s obzirom na primjedbe nekih dionika o brojnim praksama koje bi, prema njihovu mišljenju, mogle služiti kao neizravna sredstva za ostvarivanje protutržišnih rezultata[42], moglo bi biti potrebno dodatno analizirati je li to i dalje relevantan posebni cilj politike.

Evaluacija je uključivala i analizu o **mogućoj relevantnosti drugih ciljeva povezanih s tržišnim natjecanjem,** ponajprije s obzirom na novija tržišna kretanja u pogledu pristupa podacima iz vozila i važnost održivosti.

Mnogi podaci iz vozila ili informacije izvedene iz njih (kao što je činjenica da vozilo ima određeni kvar ili mu je potreban redovni servis) mogu se smatrati bitnim ulaznim čimbenicima za popravak i održavanje. Ako takvi podaci ili informacije nisu dostupni iz drugih izvora, a pružaju se ovlaštenim serviserima, trebali bi se na istoj osnovi pružati i neovisnim subjektima koji se natječu s tim serviserima. Međutim, u evaluaciji se zaključuje da bi se pristup podacima, kao i pristup drugim bitnim ulaznim čimbenicima, trebao smatrati podciljem posebnog cilja omogućivanja neovisnim serviserima da se natječu s mrežama ovlaštenih servisera proizvođača, a ne zasebnim ciljem.

Kad je riječ o održivosti[43], doprinos pravila o tržišnom natjecanju tim ciljevima može se najdjelotvornije ostvariti osiguravanjem djelotvornog tržišnog natjecanja, koje će poticati

---

41 Vidjeti odjeljak 2. Priloga 2. radnom dokumentu službi Komisije.

42 Vidjeti bilješku 150. u radnom dokumentu službi Komisije; odjeljak 2.3.1. („Postojanje određenih ograničenja”) i odjeljak 3.3.2. Priloga 3. tom radnom dokumentu; i odjeljak 1.9. Priloga 6. tom radnom dokumentu.

43 Određen broj ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju naveo je da bi se u okviru primjene Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila trebalo olakšati ostvarivanje ciljeva održivosti ili pridonositi njihovu ostvarivanju.

inovacije, a time i ponudu održivih proizvoda i usluga. U Uredbi o skupnom izuzeću za motorna vozila se već dopušta izuzeće za sve sporazume, uključujući one koji su usmjereni na ciljeve održivosti, sve dok tržišni udjeli stranaka ne prelaze prag od 30 %[44] i sve dok ne postoje nikakva teška ograničenja.[45]Ako tržišni udjeli premašuju prag od 30 %, takvi će sporazumi i dalje podlijegati pojedinačnoj ocjeni u skladu s člankom 101. stavkom 3. Ugovora.

Konačno, kad je riječ o relevantnosti postojećeg materijalnog područja primjene Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila[46], ono je utvrđeno 2010. nakon cjelovite analize sektora, u kojoj se, među ostalim, pokazalo da postoje znatna kruta obilježja[47] svojstvena tržištu rezervnih dijelova za vozila s četiri kotača[48]. Iako je većina ispitanika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju smatrala da bi se područje primjene trebalo proširiti tako da obuhvati i vozila s dva kotača te neka vozila koja nisu namijenjena cestovnom prometu (npr. poljoprivredni strojevi, traktori i šumarska vozila, građevinska vozila), Komisija iz svojeg iskustva iz prethodnog desetljeća ne raspolaže nikakvim konkretnim naznakama o tome da slična kruta obilježja postoje s obzirom na te proizvode. Stoga sad ocjenjuje da je **postojeće područje primjene i dalje relevantno i primjereno**, a to stajalište dijeli i većina nacionalnih tijela za tržišno natjecanje.

Evaluacija stoga pokazuje da je režim Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila općenito ostvario svoja četiri posebna cilja, koji su i dalje relevantni. Iz toga proizlazi da je i **opći cilj** režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila[49] **uvelike ostvaren te da je i dalje relevantan**.

B. Učinkovitost i usklađenost režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila

U evaluaciji se navodi da je režim Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila bio učinkovit te da su troškovi nastali ocjenjivanjem usklađenosti vertikalnih sporazuma u sektoru motornih vozila s člankom 101. Ugovora razmjerni koristima koje su ostvarene režimom Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila. Da nema tog režima, troškovi bi bili viši. Nadalje, evaluacija je pokazala da su Uredba o skupnom izuzeću za motorna vozila, Uredba o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma, Dodatne smjernice i Smjernice o vertikalnim ograničenjima interno i međusobno usklađeni kao i usklađeni s drugim zakonodavstvom EU-a. Međutim, neki dionici smatraju da režim nije dovoljno dosljedan

---

44 Vidjeti članak 3. Uredbe o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma.

45 Vidjeti članak 4. Uredbe o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma i članak 5. Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila.

46 Članak 1. točka (g) i članak 4. Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila.

47 Konkretno, to su: i. ugovorni dogovori dobavljača originalne opreme s proizvođačima vozila (npr. takozvani dogovori o alatima) i ii. poticaji koji se daju ovlaštenim serviserima kako bi većinu svojih dijelova nabavljali izravno od proizvođača originalne opreme.

48 Vidjeti točku 64. i sljedeće točke radnog dokumenta službi Komisije priloženog Komunikaciji Komisije „Budući okvir prava tržišnog natjecanja za sektor motornih vozila" – Procjena učinka; i odjeljak 4. studije *Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation N° 1400/2002* (Kretanja na maloprodajnim i poslijeprodajnim tržištima automobila u okviru Uredbe br. 1400/2002).

49 Očuvati odvraćajući učinak članka 101. Ugovora olakšavanjem provedbenog rada Komisije, nacionalnih tijela za tržišno natjecanje i nacionalnih sudova te pomoći poduzećima u provođenju samoprocjene svojih vertikalnih sporazuma.

u nekoliko područja, a to su, primjerice, razlikovanje dvostranog i jednostranog postupanja kad je riječ o pitanju pristupa tehničkim informacijama, određenim upućivanjima na tržišne udjele u Dodatnim smjernicama ili definicijama relevantnih tržišta u sektoru motornih vozila.[50]

4. Ukupna ocjena

Općenito, okruženje tržišnog natjecanja na tržištima motornih vozila nije se znatno promijenilo od 2010. Međutim, na sektor se sad vrši veliki pritisak da se prilagodi, posebno zbog triju čimbenika. Prvi su čimbenik tehnološke promjene, osobito u pogledu komunikacijskih tehnologija i sve veće važnosti podataka iz vozila. Drugi je čimbenik stalni pritisak na smanjenje emisija, osobito s obzirom na Strategiju EU-a za održivu i pametnu mobilnost[51] i zeleni plan[52], te prelazak na goriva i pogone koji su prihvatljiviji za okoliš. Treći je čimbenik potreba da se sektor suoči sa stanjem u svijetu nakon pandemije bolesti COVID-19 i vjerojatnošću da su se obrasci mobilnosti u određenoj mjeri možda i trajno promijenili. Stoga se čini vjerojatnim da će se neki dijelovi sektora motornih vozila brzo mijenjati u narednim godinama i da će to imati posljedice na uvjete tržišnog natjecanja, koje se zasad ne mogu kvantificirati.

Kad je riječ o tržištima za distribuciju motornih vozila, raspoložive informacije upućuju na to da se uvjeti tržišnog natjecanja razlikuju ovisno o vrsti vozila. Dok u sektoru osobnih automobila postoji snažno tržišno natjecanje, ono je manje intenzivno u sektorima lakih gospodarskih vozila, kamiona i autobusa.

Zasad nema nikakvih naznaka o nefunkcioniranju tržišta ili o stvarnoj ili potencijalnoj šteti za potrošače, što bi opravdavalo razlikovanje distribucije motornih vozila od distribucije ostale trajne robe. Stoga se čini da je primjena Uredbe o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma primjerena za distribuciju motornih vozila.

Kad je riječ o tržištima za servisiranje motornih vozila, u evaluaciji se pokazuje da mnogi ovlašteni serviseri imaju znatnu lokalnu tržišnu moć (osobito ako se uzme u obzir njihov visok udio u popravcima novijih osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila), pa da stoga ne bi bilo sigurno podizati prag tržišnog udjela Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila kako bi se obuhvatili sporazumi između takvih servisera i njihovih dobavljača. Iako je tržišno natjecanje pojedinih marki unutar mreža ovlaštenih servisera ograničeno strogim i detaljnim kriterijima kvalitete i velikim ulaganjima koja se zahtijevaju od ovlaštenih servisera, neovisni serviseri i dalje vrše znatan konkurentski pritisak na ovlaštene servisere te potrošačima daju mogućnost izbora s obzirom na usluge koje se pružaju i na cijene. Ti subjekti mogu nastaviti vršiti takav pritisak jedino ako imaju pristup ključnim ulaznim čimbenicima kao što su rezervni dijelovi, alati, osposobljavanje, tehničke informacije i podaci koji nastaju u vozilu. Stoga je postojeći

[50] Za dodatne pojedinosti vidjeti odjeljak 4. Priloga 6. radnom dokumentu službi Komisije.

[51] Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti, COM(2020) 789 final.

[52] Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Europski zeleni plan, COM(2019) 640.

režim i dalje primjeren, ali će ga možda biti potrebno ažurirati kako bi se uzeo u obzir tehnološki napredak.

Čini se da su tržištima rezervnih dijelova za motorna vozila svojstvena određena kruta obilježja koja (neizravno) smanjuju mogućnost izbora dostupan krajnjim potrošačima. Stoga se zasad čini da je i dalje opravdan poseban tretman za ta tržišta.

Općenito, postojeći režim Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila pokazao se primjerenim i prilagođenim različitim situacijama. Stoga Komisija smatra da trenutačno nije potrebna velika izmjena postojećih pravila. Međutim, Komisija primjećuje i da bi određene odredbe možda trebalo ažurirati, ponajprije kako bi odražavale važnost koju će pristup podacima vjerojatno imati kao čimbenik tržišnog natjecanja. Neke od posebnih ciljeva politike iz postojećeg režima možda će isto trebati preispitati s obzirom na rezultate ove ocjene.

5. Zaključak

U ovom se izvješću prikazuju rezultati evaluacije primjene režima Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila i njime se ni na koji način ne prejudicira odluka Komisije o tome hoće li dopustiti da postojeći režim Uredbe o skupnom izuzeću za motorna vozila 31. svibnja 2023. prestane važiti[53] ili će ga produljiti ili revidirati. U tom će se kontekstu u obzir uzeti i nalazi evaluacije Uredbe o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma.

[53] Ako bi postojeća Uredba o skupnom izuzeću za motorna vozila prestala važiti, automatski bi se primjenjivala Uredba o skupnom izuzeću vertikalnih sporazuma.