



**JAVNA AGENCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARSTVO KONKURENCE**

Dunajska 58, 1000 Ljubljana

T: 01 478 35 97

F: 01 478 36 08

E: gp.avk@gov.si

www.varstvo-konkurence.si

Raziskava trga pogonskih goriv II

Končno poročilo

december 2021

Vsebina

1	UVOD.....	3
2	IZHODIŠČA ZA RAZISKAVO.....	3
2.1	Definicije pojmov in kratice.....	3
3	OPREDELITEV UPOŠTEVNIH TRGOV'	4
3.1	Trg pogonskih goriv v Sloveniji	4
3.2	Proizvodni/storitveni trg	5
3.3	Geografski trg.....	7
4	ANALIZA ODGOVOROV PODJETIJ	8
4.1	Anketirana podjetja.....	8
4.2	Oblikovanje cene	8
4.3	Določanje marže.....	9
4.4	Vzroki in pogostost spreminjanja cen	10
4.5	Poročanje o spremembi cen in aplikacija Goriva.si.....	10
4.6	Spreminjanje cen v Avstriji	11
4.7	Objavljanje cen na informativnih panojih	11
4.8	Gibanje maloprodajnih cen pogonskih goriv v Sloveniji pred in po deregulaciji oktobra 2020	12
4.8.1	Gibanje cen pred deregulacijo	12
4.8.2	Gibanje cen po deregulaciji	13
5	ZAKLJUČKI.....	15

KAZALO SLIK:

Slika 1: Maloprodajna cena dizla izven avtoceste v obdobju od 1. 1. 2020 do 1. 10. 2020 (pred deregulacijo).....	13
Slika 2: Maloprodajna cena dizelskega goriva na bencinskih servisih izven avtocest v obdobju od 1. 10. 2020 od 31. 8. 2021.	14
Slika 3: Maloprodajna cena dizelskega goriva na bencinskih servisih ob avtocesti v obdobju od 1. 10. 2020 do 31. 8. 2020.	14
Slika 4: Maloprodajna cena dizelskega goriva na bencinskih servisih izven avtocest v obdobju od 1. 1. 2021 do 28. 2. 2021.	15

1 UVOD

Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence, Dunajska 58, Ljubljana (v nadaljevanju: Agencija), je na podlagi 12., 12.i in 26. člena Zakona o preprečevanju omejevanja konkurence¹ (v nadaljevanju: ZPOmK-1) sprejela odločitev, da se opravi nadaljnjo raziskavo trga pogonskih goriv v Republiki Sloveniji.

ZPOmK-1 v 26. členu določa, da lahko Agencija opravi raziskavo posameznega sektorja ali določenih vrst sporazumov v več sektorjih, kadar togost cen ali druge okoliščine kažejo na verjetnost omejevanja ali izkrivljanja konkurence na ozemlju Republike Slovenije.

Agencija je že v letu 2017 opravila sektorsko raziskavo trga pogonskih goriv² (v nadaljevanju: Raziskava 2017), in sicer zaradi zaznave okoliščin na trgu pogonskih goriv, ki so kazale, da ta trg že v razmerah popolne regulacije cen naftnih derivatov izkazuje elemente, ki lahko nakazujejo na verjetnost omejevanja in izkrivljanja konkurence na ozemlju Republike Slovenije.

Leta 2020 je Vlada Republike Slovenije odpravila regulacijo cen pogonskih goriv na območju celotne države za vse vrste pogonskih goriv, tako da ponudniki pogonskih goriv lahko od 1. 10. 2020 prosto oblikujejo cene le-teh na vseh svojih bencinskih servisih. Poleg dejstva, da je bil trg pogonskega goriva v Republiki Sloveniji že v času Raziskave 2017 visoko koncentriran, pa se je od takrat število ponudnikov pogonskih goriv še zmanjšalo. Zaradi navedenega bi lahko obstajala še večja verjetnost omejevanja ali izkrivljanja konkurence na ozemlju Republike Slovenije.

Agencija je skladno z zakonodajo na področju varstva konkurence (ZPOmK-1) zato opravila nadaljnjo raziskavo trga pogonskih goriv. Agencija je ponovno preverjala, kako pogosto podjetja na svojih bencinskih servisih objavljajo cene pogonskih goriv na informativnih panojih in razloge za morebitno neobjavo cen, glavni cilj raziskave pa predstavlja analiza gibanja maloprodajnih cen, nabavnih cen in marž sedmih različnih ponudnikov pogonskih goriv na trgu goriv v Republiki Sloveniji. Agencija je preverjala tudi, ali obstajajo indici omejevanja konkurence zlasti v smislu 6. člena ZPOmK-1 oziroma 101. člena Pogodbe o delovanju Evropske Unije³ (v nadaljevanju: PDEU), ki navaja, da so prepovedani in nični sporazumi med podjetji, sklepi podjetniških združenj in usklajena ravnanja podjetij, katerih cilj ali učinek je preprečevati, omejevati ali izkrivljati konkurenco na ozemlju Republike Slovenije, oziroma v smislu zlorabe prevladujočega položaja podjetja na trgu, ki je prepovedana po 9. členu ZPOmK-1 oziroma 102. členu PDEU.

Za podrobnejši vpogled v predmetni sektor oziroma podrobnejše ugotavljanje stanja na tem trgu je Agencija v okviru raziskave pridobivala podatke na način in po postopkih v skladu z določbami ZPOmK-1.

2 IZHODIŠČA ZA RAZISKAVO

2.1 Definicije pojmov in kratice

“Naftni derivati” so v rafinerijah izločeni produkti surove nafte in obsegajo produkte, kot so npr. tekoči plin, dizelsko gorivo, bencin, motorna olja, kurilno olje, ipd. in so namenjeni različni končni uporabi.

¹ Uradni list RS, št. 36/08, 40/09, 26/11, 87/11, 57/12, 39/13 - odl. US, 63/13 - ZS-K, 33/14, 76/15 in 23/17.

² Dostopna na spletni strani Agencije, na: <http://www.varstvo-konkurence.si/aktivnosti-agencije/raziskave/>.

³ Pogodba o delovanju Evropske unije, Ur. l. EU C 326 z dne 26. 10. 2012.

»Pogonska goriva« so ožja definicija naftnih derivatov in za potrebe te raziskave predstavljajo skupen pojem za vse motorne bencine (NMB) 95/98/100 oktanske ter dizel za cestna vozila brez ostalih pogonskih energentov,

»Maloprodajni trg (prodaja na drobno)« pa je prodaja preko mreže bencinskih servisov posameznim fizičnim in pravnim osebam.

Kratice:

»BS« - bencinski servis,

»NMB« - motorni bencin,

»UNP« - utekočinjen naftni plin.

3 OPREDELITEV UPOŠTEVNIH TRGOV^{4,5}

V skladu s 3. členom ZPOmK-1 je upoštevni trg trg, ki ga določata upoštevni proizvodni/storitveni trg in upoštevni geografski trg.⁶ Upoštevni proizvodni/storitveni trg je trg, ki vključuje vse tiste proizvode ali storitve, ki jih potrošnik ali uporabnik šteje za zamenljive ali nadomestljive glede na njihove lastnosti, ceno ali namen uporabe.⁷ Upoštevni geografski trg je trg, ki praviloma vključuje območje, na katerem si konkurenti na upoštevni proizvodnem/storitvenem trgu medsebojno konkurirajo pri prodaji ali nakupu proizvodov ali storitev, na katerem so pogoji konkurence dovolj homogeni in ki ga je mogoče razlikovati od sosednjih območij, ker so pogoji konkurence na njih občutno drugačni.⁸ Za opredelitev trga pogonskih goriv je za namen raziskave uporabljen koncept opredelitve upoštevnega proizvodnega oziroma storitvenega trga ter upoštevnega geografskega trga, kot je opredeljen v ZPOmK-1 in v Obvestilu komisije o opredelitvi upoštevnega trga za namene konkurenčnega prava Skupnosti.⁹

Za opredelitev upoštevnega trga obstajajo merila, ki se splošno uporabljajo za analizo določenih vrst ravnanj na trgu in za analizo strukturnih sprememb na trgu, in sicer se upoštevni trg lahko določi na podlagi zamenljivosti povpraševanja, zamenljivosti ponudbe, potencialne konkurence ter morebitnih ovir za vstop na trg, ki predstavljajo konkurenčne omejitve s katerimi se soočajo udeleženci na trgu. Opredelitev upoštevni trgov mora temeljiti na upoštevanju številnih meril in različnih dejavnikov, pri čemer se izhaja bodisi iz že razpoložljivih podatkov bodisi jih je treba z empiričnim pristopom preverjati na trgu samem.

3.1 Trg pogonskih goriv v Sloveniji

Ker v Republiki Sloveniji ni nahajališč nafte ter tudi ne rafinerij za predelavo surove nafte, se naftni derivati, ki se uporabljajo kot energenti, torej tudi pogonska goriva, uvažajo, pri čemer se kot uvoz za namen raziskave razume vnos naftnih derivatov na ozemlje Republike Slovenije oziroma pridobitev naftnih derivatov iz katere koli države, ne glede na to ali je članica Evropske unije ali tretja država. Bencin in dizelsko gorivo sta v celoti uvožena iz tujine. Zaradi geografske lege

⁴ Odločbi Agencije št. 3601-24//2015-14 z dne 28. 1. 2016 in št. 306-48/2011-10 z dne 24. 8. 2011.

⁵ Odločbe Evropske komisije št. COMP/M.3110 - OMV/BP (SOUTHERN GERMANV PACKAGE) z dne 11. 6. 2003, št. COMP/M.5796 - ENI/MOBIL OILAUSTRIA z dne 27. 5. 2010, št. COMP/M.3375 - STATOIL/SDS z dne 1.7.2004 in št. COMP/M.3516 - REPSOL YPF/SHELL Portugal z dne 13. 9. 2004.

⁶ 6. točka prvega odstavka 3. člena ZPOmK-1.

⁷ 7. točka prvega odstavka 3. člena ZPOmK-1.

⁸ 8. točka prvega odstavka 3. člena ZPOmK-1.

⁹ Uradni list C 372, 09/12/1997 str. 0005 - 0013.

Republike Slovenije in predvsem dostopa do morja, uvoz iz tujine ne predstavlja velikih ovir in s tem povezane stroške. Distribucija iz tujine poteka do skladišč preko cestnega, železniškega ter ladijskega prevoza do pristaniških terminalov. Pomembna je logistična mreža in dostop nakupa na morju. Uvoz v Slovenijo se vrši preko trgovcev na debelo, ki prodajajo pogonska goriva različnim odjemalcem, ta pa jih nadalje prodajajo končnim uporabnikom ali drugim udeležencem na trgu preko različnih prodajnih kanalov (lastna omrežja za polnjenje bencinskih servisov, zunanja omrežja za polnjenje bencinskih servisov, trgovci na debelo, dostave gospodinjstvu ter industriji).

Prodaja pogonskih goriv, ki jih podjetja uvozijo, se na slovenskem trgu vrši kot trgovina na debelo in trgovina na drobno. Odjemalci na veleprodajnem trgu so ali drugi trgovci na debelo, bencinski servisi maloprodajne mreže ter večji industrijski ali komercialni odjemalci, ki se jim dobavlja večje količine pogonskih goriv in se jim pogonsko gorivo preko cestnega transporta dostavlja do njihovih skladišč ter s tem do polnilnih postaj. Značilnost teh odjemalcev je, da se ne oskrbujejo preko maloprodajne mreže bencinskih servisov, saj imajo svoje polnilne postaje in so v pogodbenem odnosu z dobaviteljem, ter s tem vezani tako glede količin kot cen pogonskih goriv.

3.2 Proizvodni/storitveni trg

Za opredelitev upoštevne trga pogonskih goriv, tako proizvodnega kot geografskega, izhajamo iz t.i. vrednostne verige, ki poteka od pridobivanja nafte, predelave surove nafte v naftne derivate, preko distribucije, trgovanja in prodaje naftnih derivatov do končne porabe le teh ter odnosov med posameznimi akterji v tej vrednostni verigi. Glede na distribucijsko pot naftnih derivatov nadalje lahko ločimo trg naftnih derivatov v veleprodaji in trg prodaje naftnih derivatov v maloprodaji. Predmetne raziskava se osredotoča samo na maloprodajni trg pogonskih goriv.

Maloprodajni trg pogonskih goriv vključuje izključno prodajo pogonskih goriv na bencinskih servisih. Odjemalci na tem trgu so končni potrošniki pogonskih goriv, tako fizične kot pravne osebe. Ponudbo na maloprodajnem trgu predstavlja prodaja na vseh bencinskih servisih in sicer bencinskih servisih, ki tvorijo mrežo bencinskih servisov blagovnih znamk, bencinskih servisov brez blagovne znamke, bencinskih servisov neodvisnih ponudnikov kot samostojnih pravnih oseb ali pa bencinskih servisov integriranih podjetij, pri čemer ponudba na bencinskem servisu lahko vključuje tudi ponudbo povezanih storitev (npr. prodaja trgovskega blaga, rezervnih delov za motorna vozila, gostinske storitve, storitve popravil vozil, avtopralnice, ipd.).

Če pri opredelitvi upoštevne maloprodajne trga pogonskih goriv upoštevamo zamenljivost povpraševanja kot konkurenčno omejitev, s katero se srečujejo ponudniki pogonskih goriv, je treba opredeliti možne dejavnike, ki lahko vplivajo na povpraševanje po pogonskih gorivih, in sicer z vidika nadomestljivosti z drugimi energenti, in ti so lahko:

- **lastnost in namen uporabe pogonskega goriva:** ker ima posamezno pogonsko gorivo svoje fizikalne in kemijske lastnosti, ki determinirajo uporabo ustrezne vrste motorjev, tu medsebojne zamenljivosti med posameznimi vrstami goriva ni, saj se mora uporabljati gorivo glede na vrsto motorja (bencinski motor, dizelski motor), zamenjava motornega vozila z vidika stroškov zamenjave ni ekonomsko upravičena, npr. v primeru t.i. SNIP testa, ko ob trajni manjši relativni spremembi cen (gre za spremembo cen med 5 do 10 %) pogonskih goriv odjemalci ne bi zamenjali motorno vozilo, saj s tem ne bi dosegli prihrankov, bi pa verjetnost dosega prihrankov lahko bila pri uporabi UNP, kjer je sicer z relativno majhnim denarnim vložkom možna predelava obstoječih bencinskih ali dizel motorjev na uporabo UNP, vendar trenutno do tega ne prihaja v večjem obsegu;

- **cena:** končni odjemalci lahko v primeru neupravičenega oziroma večjega porasta cen brez težav zamenjajo bencinski servis, ki nudi ugodnejše cene oziroma pogoje nakupa;
- **lokacija bencinskega servisa:** večina kupcev sicer izbere najbližji bencinski servis oziroma se odloči med nekaj najbližjimi bencinskimi servisi,
- **kakovost energentov,** le-ta temelji na standardih EU, zato ista pravila veljajo za vse udeležencena trgu;
- **dodatne ponudbe storitev** na bencinskih servisih (ponudba trgovskega blaga, gostinske usluge, storitve popravil vozil, avtopralnice, ipd.);
- **finančne ugodnosti,** pridobljene na podlagi plačilnih ali drugih kartic ugodnosti.

Upoštevni proizvodni trg maloprodaje pogonskih goriv lahko nadalje opredelimo še ožje, upoštevajoč dejavnik lastnost pogonskega goriva, ločeno po posameznih vrstah pogonskih goriv, in sicer maloprodajni trg bencinov, maloprodajni trg dizelskega goriva ter maloprodajni trg UNP, saj goriva med seboj niso zamenljiva. Gre za »*no demand-side substitutability*« kar pomeni, da na strani povpraševanja ni zamenljivosti med bencini, dizlom in UNP, saj uporabo goriva določa vrsta motorja. Upoštevajoč možnost predelave bencinskih in dizelskih motorjev na uporabo UNP in v kolikor bi bila ob upoštevanju cen pogonskih goriv ta ekonomsko upravičena, bi trg pogonskih goriv lahko opredelili širše, saj bi UNP šteli kot substitut in ga uvrstili na isti upoštevni trg kot bencin oziroma dizel.

Vendar pa po drugi strani obstaja velika stopnja zamenljivosti pogonskih goriv na strani ponudbe (*supply-side substitutability*), saj je za ponudnika z vidika infrastrukture (prostori za hranjenje in točilne postaje) za bencinski servis vseeno katero vrsto goriva ima v ponudbi, ali bencin ali dizel, z izjemo UNP, ki zahteva drugačno infrastrukturo hranjenja in polnjenja oziroma točenja goriva. Torej, tudi če za končnega odjemalca ali skupino odjemalcev pogonska goriva niso zamenljiva, so le ta lahko z vidika ponudbe vključena na enotni upoštevni proizvodni trg, pod pogojem, da večina ponudnikov lahko ponudi in prodaja različna pogonska goriva takoj oziroma brez bistvenega porasta stroškov, saj so ponudniki ob majhni spremembi relativnih cen pripravljeni preiti na ponudbo cenejšega goriva.

Če povzamemo, lahko kljub temu, da načeloma ne obstaja zamenljivost med različnimi vrstami pogonskih goriv, združimo posamezne vrste goriv in jih uvrstimo na enotni upoštevni trg, ker so na razpolago na istem prodajnem mestu, saj so z vidika ponudbe zamenljivi. Kot svoj upoštevni proizvodni trg bi lahko zaradi specifičnosti infrastrukture na strani ponudbe šteli upoštevni trg UNP, ampak glede na dejstvo, da se trenutno vozila na pogon UNP uporabljajo v dokaj majhnem obsegu in ni večjega povpraševanja po tej vrsti goriva, posledično tudi ni veliko bencinskih servisov s ponudbo UNP. Glede na navedeno UNP ne vključujemo v analizo trga in samo raziskavo.

Iz podatkov, s katerimi razpolaga Agencija, je razvidno, da maloprodajni trg pogonskih goriv v Sloveniji obsega 547 bencinskih servisov, s katerimi je na tem trgu prisotnih 23 ponudnikov in od katerih večji del trga obvladujeta dva vertikalno integrirana ponudnika, ostali pa so manjši ponudniki, ki delujejo na geografsko ali produktno omejenem trgu. Enajst ponudnikov ima samo en bencinski servis, štirje ponudniki imajo dva bencinska servisa, samo osem ponudnikov pa ima več kot dva bencinska servisa. Poleg sedmih ponudnikov, ki so predmet te raziskave, ima več kot dva bencinska servisa samo še podjetje EOC d.o.o., ki pa je diskontni trgovec z gorivi, ki jih

Agencija v tej raziskavi ni zajela. Iz enakega razloga Agencija v raziskavo ni zajela bencinske servise podjetja OMV Slovenija d.o.o., ki delujejo pod blagovnimi znamkama Diskont in Avanti.

3.3 Geografski trg

Agencija je v svoji dosednji praksi¹⁰, enako velja tudi za prakso Evropske komisije, upoštevni geografski trg za maloprodajni trg pogonskih goriv opredeljevala kot nacionalni trg, saj se vsi najpomembnejši parametri prodaje (cena, paleta proizvodov, storitve, odpiralni časi, oglaševanje, promocije) določajo na nacionalni ravni.

Pri opredelitvi upoštevnege geografskega trga pogonskih goriv lahko izhajamo iz več dejavnikov povpraševanja (cena, kakovost, ugodnosti), ki vplivajo na drugačne konkurenčne razmere na trgu, prav tako je pomembna mobilnost prebivalstva oziroma migracije, predvsem na dnevni ravni. Upoštevajoč vse to lahko upoštevni trg pogonskih goriv ločimo ožje ali širše od nacionalnega upoštevnege trga, in sicer ločimo trg nadalje glede na lokacijo bencinskih servisov, na območje avtocestnega križa, obmejna območja in ostalo, slednje lahko opredelimo še ožje, na urbana središča in ruralno območje. Takšno razlikovanje upoštevnege geografskege trga temelji na različnih značilnostih konkurenčnih pogojev, s katerimi se srečujejo udeleženci na posameznih območjih.

Kot ločen upoštevni trg pogonskih goriv lahko štejemo **območje avtocestnega križa** (v nadaljevanju: območje AC križa oziroma območje avtocest), pri čemer so za takšno opredelitev odločilne določene značilnosti tega območja, npr. razvitost avtocestnega omrežja, pokritost regije, možnost izstopa in vstopa na avtocesto, sistem cestninjenja. Predvsem je za območje avtocestnega križa značilno t.i. ujeto povpraševanje, ki pomeni:

- da kupci, ki potujejo po avtocesti, niso seznanjeni z regijo, s tem je mišljena ponudba goriva izven avtoceste, zaradi česar je manjša možnost, da avtocesto zapustijo,
- da je za potovanje po avtocestah odločilni dejavnik hitrost oz. čas, zato vozniki niso nagnjeni k izgubi časa z namenom, da se oskrbijo z gorivom izven avtocest,
- enako kot pri prejšnji alineji to velja tudi v primeru, ko ni vinjetnega sistema, saj pri izstopu zaradi plačila ne želijo izgubljati časa, poleg tega je lahko višji tudi strošek cestnine, in sicer v primeru, da se plačilo cestnine razlikuje, če se določena razdalja prevozi z vmesnim izstopom in vstopom, kot če se avtocesto na tej razdalji prevozi brez, da se avtocesto zapusti.

Pomemben dejavnik, ki ga je treba upoštevati pri opredelitvi upoštevnege geografskege trga pogonskih goriv, je velikost oziroma dolžina avtocestnega križa posamezne regije v povezavi s cestnim tovornim prometom, saj imajo tovorna vozila zaradi večjega volumna rezervoarjev za gorivo možnost prevoziti daljše razdalje. To slednje je značilno za Republiko Slovenijo, saj v kolikor je v sosednjih in tudi drugih bližnjih državah cena goriva ugodnejša, bodo vozniki gorivo kupili tam, saj lahko Slovenijo v celoti prevozijo brez dotoka goriva. V tem primeru lahko geografski trg opredelimo širše od nacionalnega, pri čemer v opredelitev vključimo vsaj sosednje države. Slednje bi veljalo tudi za osebna vozila na dizelski pogon, ki imajo prav tako večji domet prevožene razdalje v primerjavi z vozili na bencinski pogon, če je namen voznikov na njihovi poti le prečkati našo državo.

¹⁰ Npr. odločba Agencije št. 3061-24/2015-14 z dne 28. 1. 2015 v zadevi koncentracije podjetij OMV Refining & Marketing GmbH in FE-Trading GmbH.

4 ANALIZA ODGOVOROV PODJETIJ

4.1 Anketirana podjetja

Agencija je z namenom priprave celovitega pregleda nad trgom pogonskih goriv na območju Republike Slovenije pripravila in posredovala v izpolnitev vprašalnike sedmim trgovcem s pogonskimi gorivi, in sicer:

1. PETROL, Slovenska energetska družba, d.d., Ljubljana (v nadaljevanju: Petrol),
2. OMV SLOVENIJA, trgovina z nafto in naftnimi derivati, d.o.o. (v nadaljevanju: OMV),
3. MOL SLOVENIJA, trgovsko podjetje d.o.o. (v nadaljevanju: MOL),
4. M-ENERGIJA, energetska družba, d.o.o. (v nadaljevanju: M-ENERGIJA),
5. LOGO ENERGIJA, skladiščenje in prevozi, d.o.o. (v nadaljevanju: LOGO ENERGIJA),
6. LOGO BENCINSKI SERVISI, maloprodaja in druge storitve d.o.o. (v nadaljevanju: LOGO BS),
7. SHELL ADRIA, trgovsko podjetje, d.o.o. (v nadaljevanju: Shell Adria).

Zaradi enakih odgovorov in lastniške povezanosti, je odgovore podjetij LOGO ENERGIJA in LOGO BS Agencija obravnavala skupaj pod imenom LOGO.

Tabela 1: Vrsta in število bencinskih servisov v letu 2021 v Sloveniji

Podjetje	BS izven avtocest	BS avtoceste	Skupaj	Delež(%)
Petrol	274	38	312	57 %
OMV	104	16	120	22 %
MOL	51	2	53	10 %
LOGO BS	6	0	6	1 %
Shell Adria	8	0	8	1 %
M-ENERGIJA	21	0	21	4 %
LOGO ENERGIJA	4	0	4	1 %
Ostali	23	0	23	4 %
Skupaj	491	56	547	100 %

4.2 Oblikovanje cene

Iz podatkov, ki jih je Agencija pridobila od ponudnikov goriv, je razvidno, da na oblikovanje cen pogonskih goriv vpliva več dejavnikov, ki pa so med posameznimi ponudniki pogonskih goriv v večjem delu enaki. Vsi ponudniki pogonskih goriv morajo upoštevati dajatve, ki jih država predpisuje in so naslednje:

- Okoljska dajatev za onesnaženje zraka z emisijo ogljikovega dioksida (CO₂ taksa);
- Prispevek za energetska učinkovitost (prispevek URE);
- Prispevek za zagotavljanje podpor proizvodnji električne energije v soproizvodnji z visokimi izkoristkom in iz obnovljivih virov energije prispevek OVE+SPTE);
- Trošarina,
- Davek na dodano vrednost (DDV), ki se obračuna na vse ostale postavke (torej vse dajatve in prodajno ceno brez dajatev).

Na oblikovanje maloprodajne cene pogonskih goriv brez dajatev pa ima **največji vpliv nabavna cena goriva**, ki dejansko odločilno vpliva na končno maloprodajno ceno goriva na trgu. Ponudniki so navedli, da na oblikovanje maloprodajne cene vplivajo tudi nabavni pogoji na veleprodajnem trgu pogonskih goriv, kotizacija pogonskih goriv na svetovni borzi, gibanje PLATTS kotacij naftnih derivatov, sprememba tečaja ameriškega dolarja, maloprodajne cene goriv na trgu (torej postavljene cene konkurenčnih ponudnikov), višina cene in delež prodaje biokomponente v gorivu,¹¹ gibanje PLATTS kotacij za bio-komponento, stroški logistike (to so stroški skladiščenja in dostave na posamezne bencinske servise), posredni in neposredni stroški obratovanja bencinskih servisov (kot so stroški dela, vzdrževanja, bančni stroški, amortizacija, materialni stroški, stroški IT komunikacij, posredni stroški uprave, ipd.), količina zalog na bencinskih servisih in nabavna cena teh zalog, morebitna premija dobavitelja in marža ponudnikov v ožjem pomenu.

Večina ponudnikov ima svoje bencinske servise samo izven avtocestnega omrežja, zaradi česar se maloprodajne cene pogonskih goriv na njihovih bencinskih servisih ne razlikujejo glede na lokacijo. Podjetji Petrol d.d. in MOL Slovenija d.o.o. razvrščata bencinske servise v dve kategoriji, glede na njihovo lokacijo, in sicer bencinske servise ob avtocestah in hitrih cestah ter bencinske servise izven omrežja avtocest in hitrih cest. Navedeni podjetji določata maloprodajne cene goriva različno za posamezno kategorijo bencinskega servisa. V povprečju so cene pogonskih goriv podjetij Petrol d.d. in MOL Slovenija d.o.o. višje ob avtocestah in hitrih cestah, kar podjetji pripisujeta zlasti višjih stroškom obratovanja in poslovanja takšnih bencinskih servisov.

Podjetje OMV Slovenija d.o.o. razvršča svoje bencinske servise v štiri kategorije glede na lokacijo, in sicer bencinski servisi ob avtocestnem omrežju, bencinski servisi ob hitrih cestah, bencinski servisi ob državni meji in bencinski servisi na ostalih mestih.

4.3 Določanje marže

Ponudniki so na vprašanje Agencije navedli več dejavnikov za določanje marže, pri čemer upoštevajo letne prodajne cilje, razmere na trgu, dolgoročno vzdržnost pri pokrivanju stroškov poslovanja in druge dejavnike, ki so pomembni za določanje marže. Nekateri ponudniki pa maržo izračunajo na način, da od maloprodajne cene odštejejo nabavno ceno in vse dajatve, preostanek pa predstavlja maržo.

¹¹ Skladno z Uredbo o obnovljivih virih energije v prometu (Uradni list RS, št. 64/16 in 31/21) je ponudnik goriv dolžan pri prodaji goriv in električne energije za uporabo v prometu v posameznem koledarskem letu dosegati energijski delež obnovljivih virov energije v prometu, kot je določen z Akcijskim načrtom za posamezno leto. Energijski delež obnovljivih virov energije v prometu ponudnik goriv doseže s prodajo: skladnih biogoriv; električne energije iz obnovljivih virov energije; vodika iz obnovljivih virov energije; in kombinacijo navedenih goriv.

4.4 Vzroki in pogostost spreminjanja cen

Ponudniki navajajo, da je glavni vzrok za spremembo maloprodajnih cen pogonskega goriva **sprememba nabavne cene goriva na veleprodajnem trgu**. Poleg tega na spremembo cen **vpliva tudi prilagoditev cen glede na cene konkurenčnih ponudnikov na trgu**, sprememba višine in strukture dajatev na pogonska goriva oziroma naftne derivate, sprememba cene biogoriv na svetovnih borzah, gibanje tečaja ameriškega dolarja, spremembe stroškov transporta in logistike ter sprememba posrednih in neposrednih stroškov obratovanja bencinskih servisov.

Ponudniki spreminjajo cene v različnih časovnih obdobjih. Najbolj običajno ponudniki po lastnih navedbah spreminjajo cene pogonskih goriv **enkrat tedensko, lahko pa cene spreminjajo tudi večkrat tedensko**. Agencija ugotavlja, da so ponudniki najbolj pogosto spreminjali cene večkrat tedensko, **pri čemer ni mogoče zaznati ustaljenega vzorca, na podlagi katerega se določa časovno obdobje za spremembo cen**.

4.5 Poročanje o spremembi cen in aplikacija Goriva.si

V skladu z Odredbo o podatkih, ki so jih distributerji naftnih derivatov in drugi zavezanci dolžni zagotavljati ministrstvu¹² (v nadaljevanju: Odredba), so podjetja, ki se ukvarjajo z dejavnostjo prodaje naftnih derivatov, ki se uporabljajo kot pogonsko gorivo ali gorivo za ogrevanje, dolžna sporočiti vsako spremembo drobnoprodajnih cen naftnih derivatov na vsakem bencinskem servisu v Republiki Sloveniji. Spremembo so podjetja dolžna posredovati pred uveljavitvijo cene na prodajnem mestu, vendar pa Odredba ne določa, v kakšnem obdobju pred uveljavitvijo nove cene so podjetja to dolžna storiti. Tako **je povsem v skladu z Odredbo, če podjetja sporočijo spremembo cene nekaj tednov ali pa zgolj nekaj minut pred uveljavitvijo nove cene na bencinskem servisu**. Zaradi navedenega tudi med ponudniki pogonskih goriv obstajajo določene razlike v času sporočanja spremembe cen Ministrstvu za gospodarski razvoj in tehnologijo (v nadaljevanju: ministrstvo).

Ministrstvo je že marca 2019 vzpostavilo spletno aplikacijo Goriva.si, ki prikazuje maloprodajne cene naftnih derivatov na posameznih bencinskih servisu v Sloveniji. V osnovi naj bi bila namenjena potrošnikom in zagotavljala transparentno obveščanje potrošnikov o cenah naftnih derivatov, racionalnejšo obnašanje pri nakupu goriva in razvoj konkurence.

Agencija je zaznala še tri mobilne aplikacije, ki prikazujejo informacije glede cen pogonskih goriv in sicer aplikacija Avto-moto zveze Slovenije, aplikacija Natankaj.si ter aplikacija Gorenjc.

Agencija je pridobila podatke o načinu sporočanja podatkov o napovedih spreminjanja cen ministrstvu oziroma vnosa podatkov v aplikacijo Goriva.si. Ponudniki so navedli, da zelo različno posredujejo podatke ministrstvu. Nekateri spremembo cene sporočajo od 30 minut do 2 ur pred začetkom veljavnosti nove cene, drugi kak dan prej, tretji navajajo da nimajo sistematične periodike in da sporočajo spremembe cen v skladu z Odredbo.

Agencija ugotavlja, da tovrstna »odprtost«
poročanja glede spreminjanja cen **omogoča ponudnikom, da sledijo prvemu**, ki objavi novo ceno, v relativno hitrem času, pri tem pa **potrošniki nikoli ne vedo, kdaj so se oziroma kdaj lahko pričakujejo, da bi se cene pogonskih goriv lahko spremenile**.

¹² Uradni list RS, št. 63/20.

4.6 Spreminjanje cen v Avstriji

V sosednji Avstriji spreminjanje cen opredeljuje Odlok o cenah goriv („*Spritpreisverordnung*“) iz leta 2010. Odlok opredeljuje, da je:

- zvišanje cen je dovoljeno le ob 12. uri dopoldne na katerikoli dan,
- označevanje cen treba izvesti nemudoma v skladu z razpoložljivimi tehničnimi zmogljivostmi za prehod na nove cene (npr. sprememba cen na samopostrežnih in klasičnih črpalnih postajah ter informacijskih panojih) in
- znižanje cen in s tem povezan prikaz novih cen možen kadar koli.

Pravnim osebam so za kršenje Zakona o označevanju cen, Kodeksa poklicne etike ali Odloka o cenah goriv zagrožene globe.

4.7 Objavljanje cen na informativnih panojih

Agencija je zasledila, da nekateri ponudniki pogonskih goriv v Sloveniji na nekaterih bencinskih servisih **še vedno ne objavljajo cen na informacijskih panojih**, ki so postavljeni ob bencinskih servisih tako, da obveščajo voznike o cenah goriva še preden ti zapeljejo na bencinski servis. Agencija je že v Raziskavi iz leta 2017 ugotovila, da so nekateri ponudniki po deregulaciji cen pogonskega goriva v letu 2016 na bencinskih servisih ob avtocestah in hitrih cestah prenehali objavljati cene pogonskih goriv na nekaterih od svojih bencinskih servisov. Od leta 2017 naprej je moč zaznati, da se število bencinskih servisov, ki ne objavljajo cen pogonskih goriv na informacijskih panojih, **celo povečuje**.

Namen informacijskih panojev je obveščanje potrošnikov o cenah pogonskih goriv na način, da se vozniki seznanijo s cenami pogonskih goriv še pred vstopom na bencinski servis. S tem je vozniku omogočen najhitrejši in najenostavnejši vpogled v cene vseh ponudnikov. Kakovostno informiranje voznikov o cenah pogonskih goriv ima tako po mnenju Agencije znatne koristi za razvoj konkurence, kar se še posebej odraža pri ponudbi homogenih proizvodov, kamor spadajo pogonska goriva. Večja kot je informiranost potrošnikov, manjša je možnost protikonkurenčnega obnašanja ponudnikov, kamor se uvršča tudi tiho dogovarjanje o cenah.

V Republiki Sloveniji z zakonodajo ni določeno, da so ponudniki pogonskih goriv dolžni objavljati cene pogonskih goriv na informativnih panojih, ki obveščajo voznike o cenah še preden ti zapeljejo na bencinski servis. Tako v skladu s slovenskimi predpisi **zadostuje, da imajo ponudniki označene cene pogonskih goriv na vsakem prodajnem mestu, kjer se cena prikaže ob dvigu ročke za točenje goriva, kar je za transparentnost informiranja potrošnikov slabše**. Kljub temu, pa večina ponudnikov objavlja cene tudi na informativnih panojih, ki so voznikom vidne, še preden zapeljejo na bencinski servis.

Agencija je primerjala ureditev glede objavljanja cen na informacijskih panojih v drugih državah. Ob tem Agencija že uvodoma opozarja, da je primerjala ureditev v več državah, pri čemer je v predmetni analizi izpostavila zgolj nekatere izmed njih. **V Republiki Avstriji je s predpisi določeno, da morajo biti cene pogonskih goriv vidne že s ceste**. Zvezna republika **Nemčija** določa, da morajo biti cene goriv jasno vidne voznikom, ki se približujejo bencinskemu servisu. Republika **Italija** pa je že leta 2007 določila, da morajo biti ob nekaterih odsekih avtoceste postavljeni elektronski panoji, na katerih morajo biti objavljene cene pogonskih goriv za nekaj naslednjih bencinskih servisov. Tako lahko vozniki že v naprej primerjajo cene pogonskih goriv med bencinskimi servisi, kar spodbuja konkurenco in preglednost cen v sektorju distribucije pogonskih goriv. Tudi v Republiki **Irski** je s predpisi določeno, da morajo imeti bencinski servisi objavljene cene bencina in dizla tako, da so čitljivo vidni iz ceste, številke pa morajo biti velike

vsaj 20 cm. Tudi izven Evrope države predpisujejo obvezno objavo cen pogonskega goriva na informacijskih panojih. Tako je Nova Zelandija v avgustu leta 2020 sprejela zakon, ki med drugim določa, da morajo vsi bencinski servisi objaviti cene premium goriv na informacijskih panojih. Podobno je tudi v Avstraliji, kjer večina zveznih držav določa, da morajo ponudniki goriva objavljati cene pogonskih goriv na informacijskih panojih, ki so jasno vidni bližajočim se voznikom. Podobno ureditev predpisuje še več držav v Evropi in izven nje.

4.8 Gibanje maloprodajnih cen pogonskih goriv v Sloveniji pred in po deregulaciji oktobra 2020

Agencija je pri raziskavi trga pogonskih goriv pridobivala podatke o spreminjanju maloprodajne cene, marže in nabavne cene v obdobju od 1. 1. 2020 do 31. 8. 2021. Agencija je zajela tako obdobje pred deregulacijo maloprodajne cene pogonskih goriv na vseh bencinskih servisih, kot tudi po njej. Na ta način je Agencija lahko primerjala podatke in analizirala vpliv deregulacije na trg pogonskih goriv.

Kot upoštevni proizvodni oziroma storitveni trg je Agencija upoštevala tri ločene trge pogonskih goriv, in sicer trg NMB 95, trg NMB 98/100 in trg dizelskega goriva. Kot upoštevni geografski trg, je Agencija upoštevala dva trga, in sicer bencinske servise ob avtocestah in bencinske servise izven avtocest, pri čemer ni upoštevala bencinskih servisov ob hitrih cestah in ob državnih mejah.

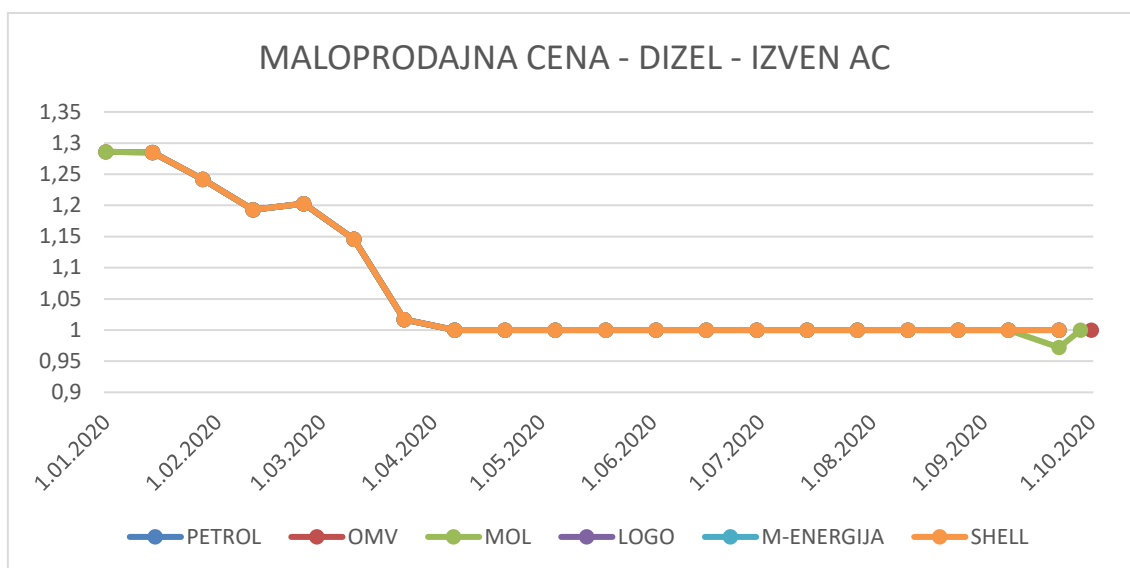
4.8.1 Gibanje cen pred deregulacijo

Iz podatkov, ki jih je pridobila Agencija, izhaja, da cene ponudnikov pogonskih goriv, razen v redkih izjemah, niso odstopale od najvišjih dovoljenih cen NMB 95 in dizelskega goriva, kot jih je vsakokratno predpisala Vlada Republike Slovenije v obdobju od 1. 1. 2020 do 1. 10. 2020 na bencinskih servisih izven avtocest. V tem obdobju so imeli vsi ponudniki določeno enake maloprodajne cene za NMB 95 in dizelsko gorivo, ki so jih spreminjali skladno z odločitvijo Vlade Republike Slovenije vsakih štirinajst (14) dni.

Ker so podatki o maloprodajnih cenah tako za dizelsko gorivo kot tudi za NMB 95 podobni, Agencija v nadaljevanju prikazuje samo maloprodajno ceno dizelskega goriva.

Slika 1 prikazuje izenačenost najvišjih dovoljenih cen vseh ponudnikov izven AC v obdobju pred deregulacijo in iz katere je razvidno, da so imeli vsi ponudniki enako ceno praktično ves čas.

Slika 1: Maloprodajna cena dizla izven avtoceste v obdobju od 1. 1. 2020 do 1. 10. 2020 (pred deregulacijo)



Vir: raziskava Agencije.

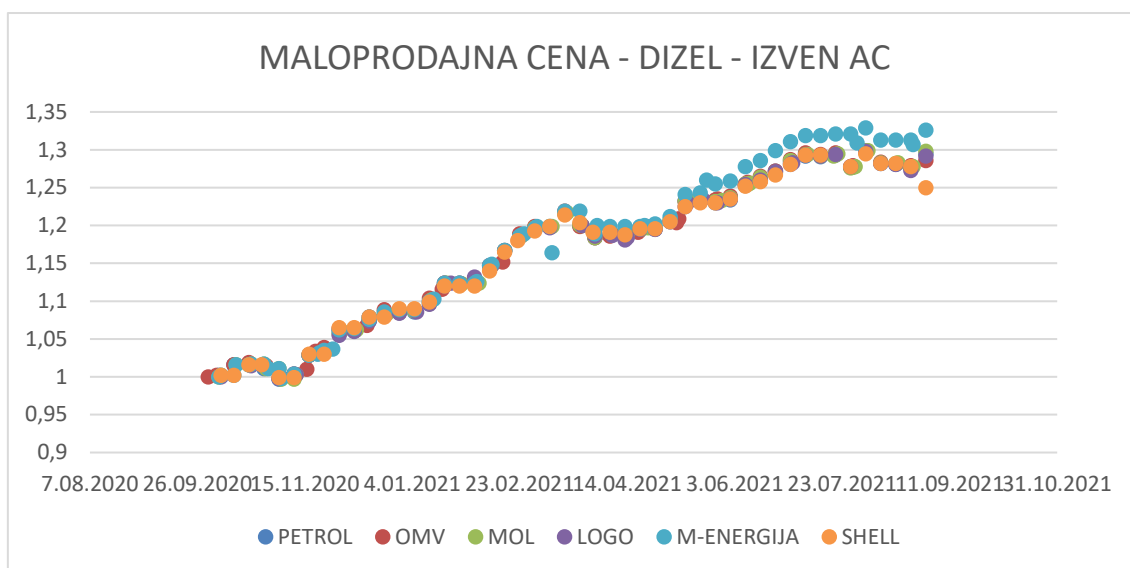
4.8.2 Gibanje cen po deregulaciji

Po odpravi državne regulacije cen NMB 95 in dizelskega goriva na bencinskih servisih izven avtocest pa so ponudniki od 1. 10. 2020 lahko sami določali maloprodajne cene za vsa pogonska goriva in na vseh bencinskih servisih. Tako so ponudniki oblikovali maloprodajne cene glede na dejavnike, ki jih je Agencija opisala zgoraj. Višje maloprodajne cene goriv je Agencija opazila na bencinskih servisih na območju avtocest, kar ponudniki pripisujejo višjim stroškov obratovanja takih bencinskih servisov.

Agencija ugotavlja, da ponudniki po deregulaciji niso določali enakih cen za posamezne vrste pogonskih goriv, saj se le te razlikujejo med različnimi ponudniki. Vendar pa, kot je razvidno iz podatkov, ki jih je prejela Agencija, **so ponudniki pogosto spreminjali cene goriv na isti dan, pri čemer časovna obdobja spreminjanja niso enaka.** Agencija ni našla vzorca, na podlagi katerega bi se določalo časovno obdobje spreminjanja cen. Prav tako tudi ponudniki niso navedli prepričljivih razlogov za spreminjanje cen na točno določene dneve, temveč so navadno navajali zgolj dva argumenta, in sicer spreminjanje nabavne cene goriva in spreminjanje cen goriv pri konkurenčnih ponudnikih. Vendar pa navedena razloga **ne odgovarjata jasno na vprašanje, zakaj so ponudniki pogosto spreminjali cene na točno določene (iste) dneve.**

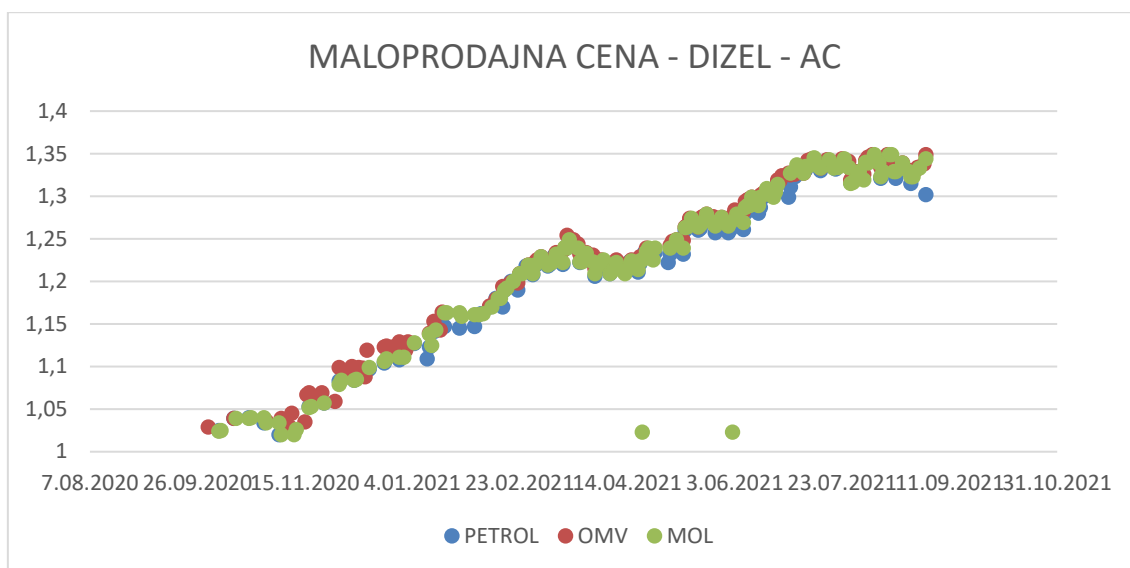
Sliki 2 in 3 v nadaljevanju prikazujeta gibanje maloprodajne cene dizelskega goriva na bencinskih servisih na in izven avtocest v obdobju od 1. 10. 2020 od 31. 8. 2021.

Slika 2: Maloprodajna cena dizelskega goriva na bencinskih servisih izven avtocest v obdobju od 1. 10. 2020 od 31. 8. 2021.



Vir: raziskava Agencije.

Slika 3: Maloprodajna cena dizelskega goriva na bencinskih servisih ob avtocesti v obdobju od 1. 10. 2020 do 31. 8. 2020.

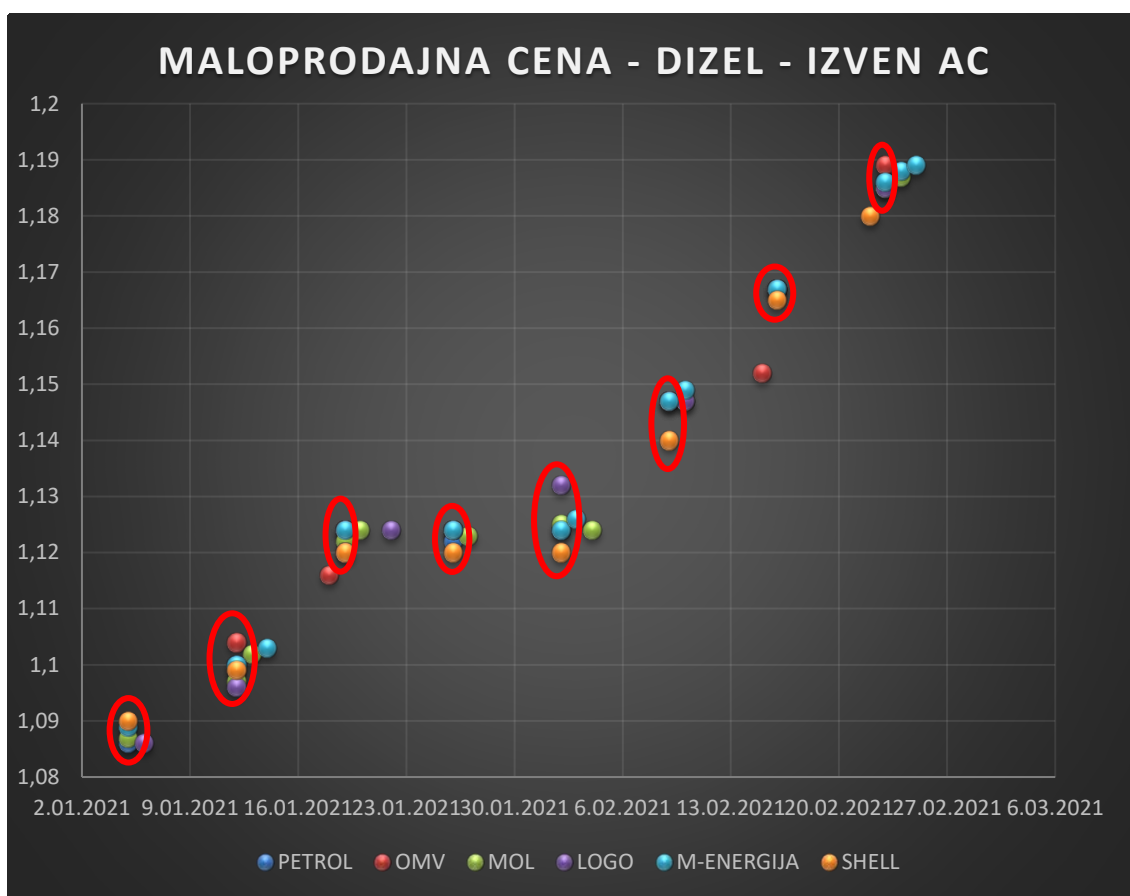


Vir: raziskava Agencije.

Zaradi nebitvenih odstopanj med posameznimi tipovi bencinskih servisov (na ali izven AC) v nadaljevanju prikazujemo samo gibanje maloprodajnih cen na bencinskih servisih izven avtocestnega križa.

Slika 4 prikazuje gibanje maloprodajnih cen dizelskega goriva na bencinskih servisih izven avtocest v 2-mesečnem obdobju in sicer od 1. 1. 2021 do 28. 2. 2021 z namenom bolj nazornega prikaza sočasnosti spreminjanja cen.

Slika 4: Maloprodajna cena dizelskega goriva na bencinskih servisih izven avtocest v obdobju od 1. 1. 2021 do 28. 2. 2021.



Vir: raziskava Agencije.

Iz slike 4 je razvidno, da so **maloprodajne cene različne, vendar pa so nekateri ponudniki pogosto spreminjali cene na iste dneve** (obkroženo). Cene nekaterih ponudnikov niso razvidne v primerih kjer je prišlo do izenačenja cene in je zato njihova označba prekrita.

5 ZAKLJUČKI

Trg pogonskih goriv je trg homogenih proizvodov, za katerega še vedno velja stabilno in neelastično povpraševanje. **Trg je visoko koncentriran** (in se še koncentrira), zanj je značilno majhno število udeležencev z visokimi tržnimi deleži, kar velja predvsem za enega (največjega) ponudnika oziroma dva skupaj, ki obvladujeta večji del trga.

Agencija je z drugo raziskavo potrdila ugotovitev iz prve (2017), da je ob obstoječi strukturi trga **vstop novih ponudnikov** na slovenski trg pogonskih goriv **malo verjeten** oziroma je verjeten zgolj ob umiku katerega od obstoječih ponudnikov s slovenskega trga, kar dokazuje nameravani prevzem bencinskih servisov podjetja OMV Slovenija s strani podjetja MOL. Vsekakor je v trenutnem položaju vstopnih ovir preveč, da bi se posamezni ponudnik, ki na slovenskem trgu v tem trenutku še ni prisoten, odločil za vstop na trg. Vstopni stroški so zelo visoki, novi potencialni ponudnik pa bi moral vzpostaviti svojo mrežo bencinskih servisov. Ob dejstvu, da je večina primernih lokacij v Sloveniji že zasedenih, so dolgi in zapleteni birokratski postopki, ki so povezani

z gradnjo novih bencinskih servisov, ena glavnih ovir za vstop na maloprodajni trg pogonskih goriv, poleg seveda majhnega trga. Tudi v kolikor ponudnik najde ustrezno lokacijo za gradnjo, pa se sooči z nadaljnjimi ovirami, saj je gradnja bencinskih servisov, tako ob avtocestah kot izven njih, dolgotrajna in investicijsko zahtevna, zlasti v primeru, da namenska raba zemljišča, na katerem bi ponudnik rad zgradil bencinski servis, ni urejena. V takem primeru mora investitor najprej doseči spremembo državnega prostorskega načrta (DPN) ali občinskega prostorskega načrta (OPN) oziroma občinskega podrobnega načrta (OPPN), ter šele nato začeti postopek pridobivanja gradbenega dovoljenja. Ker so takšni postopki dolgotrajni, predstavljajo izredno izpostavljenost negotovosti oziroma tveganju, kar hkrati predstavlja tudi visoko oviro za vstop na trg. Poleg tega so **najbolj atraktivne lokacije že zasedene**, tako da veliko prostora za umeščanje novih bencinskih servisov na trgu ni. Večje širitve poslovanja iz istih razlogov tudi ni mogoče pričakovati pri obstoječih ponudnikih.

Agencija se je pri pripravi ponovne raziskave trga pogonskih goriv tokrat osredotočila na gibanje maloprodajnih in nabavnih cen pogonskih goriv, ga primerjala z gibanjem nabavnih cen pogonskih goriv in marž v časovnem obdobju pred in po deregulaciji cen pogonskih goriv izven avtocestnega omrežja. Agencija tako ugotavlja, da ima **največji vpliv na oblikovanje maloprodajnih cen nabavna cena goriva**. Poleg tega ponudniki pri oblikovanju maloprodajnih cen goriva upoštevajo tudi nekatere druge dejavnike. Enako je mogoče ugotoviti, da je višina marže v večjem delu odvisna od višine nabavne cene, saj imajo ponudniki, ki nabavljajo pogonska goriva po višjih cenah, tudi praviloma nižjo maržo. Agencija ugotavlja, da je nivo cen pogonskih goriv v obdobju po odpravi regulacije vseh vrst pogonskih goriv v večjem delu posledica višjih cen surove nafte na svetovnem trgu. Hkrati pa je Agencija zaznala, **da je večina ponudnikov po deregulaciji zvišala marže, zato na dvig cen goriv ni vplivala samo nabavna cena**, ki seveda predstavlja največji del cene goriva, **pač pa tudi možnost oblikovanja cen po višjih cenah**, kar je bilo pred deregulacijo omejeno.

Po ugotovitvah Agencije cene pogonskih goriv v obdobju po deregulaciji cen od 1. 10. 2020 do 31. 8. 2021 med ponudniki niso bile vedno enake, so pa **pogosto enaki datumi sprememb maloprodajnih cen med različnimi ponudniki**. Prepričljivega razloga za spremembo cen pogonskih goriv na iste dneve Agencija ni odkrila, niti ga niso ponudili ponudniki pogonskih goriv, vendar pa iz podatkov, ki jih je pridobila Agencija izhaja, da manjši ponudniki hitro sledijo spremembam maloprodajnih cen večjih ponudnikov. Spremljanje in prilagajanje cenam konkurentom samo po sebi sicer ni konkurenčno-pravno sporno, če ni posledica prepovedanega omejevalnega ravnanja podjetij (omejevalnega sporazuma ali zlorabe prevladujočega položaja). Agencija pa ugotavlja, da **sistem napovedovanja in spreminjanja cen v Sloveniji**, ki se odraža v napovedovanju in vnosu cen v aplikacijo Goriva.si, **omogoča hitro prilagajanje cen drugih ponudnikov (lahko tudi zgolj v pol ure), tako da ponudniki posebnega sporazuma, ki bi jim zagotavljali usklajeno delovanje, niti ne potrebujejo**.

Agencija ponovno opozarja na **nadaljevanje neobjavljanja cen pogonskih goriv na informacijskih panojih neposredno ob vseh bencinskih servisih**, na kar je opozorila že leta 2017 v prvi raziskavi trga pogonskih goriv. Nekateri ponudniki so ponudili precej neverjetne odgovore v smislu, da objava na informacijskih panojih trenutno tehnično ni mogoča, nekateri so napovedali, da bodo to uredili v kratkem, kar pa se ni zgodilo. Tovrstni odgovori kažejo, da javna objava cen ni v interesu ponudnikov, kar pa seveda ni v pomoč in korist potrošniku.

Glede na vse naštetu Agencija meni, da bi morali v Republiki Sloveniji za vzpostavitev učinkovite konkurence na maloprodajnem trgu pogonskih goriv nasloviti zlasti 3 vprašanja oziroma področja, ki bi jih bilo potrebno ustrezneje urediti.

Prvo področje, ki bi ga morala nasloviti, je **odpravljanje vstopnih ovir** za vstop na maloprodajni trg pogonskega goriva, še posebej pri omogočanju hitrejše gradnje bencinskih servisov, kar vključuje zlasti hitrejšo spremembo namembnosti zemljišč in hitrejšega pridobivanja vseh dovoljenj s strani ponudnikov pogonskega goriva oziroma ureditev prostorske zakonodaje.

Drugo področje, ki bi ga bilo treba ustrezneje regulirati, je področje obveščanja ministrstva o spremembah cen pogonskih goriv, kar v praksi trenutno pomeni vnos podatkov v aplikacijo Goriva.si, ki jo upravlja ministrstvo. V obstoječem sistemu obstaja možnost usklajenega ravnanja pri obveščanju ministrstva glede sprememb maloprodajnih cen, saj ponudniki niso zavezani, da spremembo cen sporočijo v primernem roku pred samo spremembo. **Odredba o podatkih, ki so jih distributerji naftnih derivatov in drugi zavezanci dolžni zagotavljati ministrstvu**, namreč **ne določa, kdaj** morajo ponudniki sporočiti spremembo maloprodajnih cen goriv. Določa zgolj to, da morajo ponudniki sporočiti spremembo cene pred samo spremembo, vendar ne določa koliko časa pred spremembo (tako, da lahko podjetja sporočijo spremembe tudi npr. zgolj nekaj minut pred spremembo). V tem oziru **Agencija meni, da bi bilo treba omenjeno Odredbo spremeniti tako, da se določi minimalno časovno obdobje**, ki mora preteči od obvestila Ministrstvu do uveljavitve spremenjene maloprodajne cene na trgu, in ki **ne bi bilo krajše od 24 ur**.

Tretje področje, na katerem je po mnenju Agencije potrebna zakonska ureditev, pa je **objava cen pogonskih goriv na informacijskih panojih**, ki se nahajajo ob bencinskih servisih. Država bi morala vzpostaviti določene mehanizme, s katerimi bi zagotavljala pogoje za transparentno informiranost potrošnikov o cenah pogonskih goriv ter jim tako omogočala primerjavo cen in s tem izbiro ponudnika, ki bi bil za potrošnika ugodnejši. Navedeno je Agencija že predlagala v poročilu o raziskavi iz leta 2017, vendar področje informiranja še vedno ni urejeno z ustreznimi predpisi. Transparentno informiranje o cenah je koristno za potrošnika in prevlada nad morebitnim tveganjem za tiho dogovarjanje med ponudniki, pri čemer že študija Organizacije za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD)¹³ navaja, da so potencialni negativni učinki transparentnega informiranja vseeno bistveno manjši od popolne informiranosti potrošnikov. **Ureditev, ki bi nalagala ponudnikom pogonskih goriv obveznost obveščanja potrošnikov na informacijskih panojih**, ki bi jih bili ponudniki dolžni postaviti ob bencinskih servisih, bi omogočala večjo preglednost cen in lažje prehajanje potrošnikov med različnimi ponudniki pogonskih goriv. Takšno ureditev imajo uveljavljeno tudi v nekaterih sosednjih državah (Republika Italija, Republika Avstrija, Zvezna republika Nemčija) in Agencija ne vidi zadržkov, da se takšno ureditev ne bi sprejelo tudi v Republiki Sloveniji.

Agencija ugotavlja, da **se konkurenca na trgu pogonskih goriv od odprave regulacije maloprodajnih cen** pogonskih goriv dne 1. 10. 2020 **navkljub nekaterim napovedim ni povečala oziroma celo nasprotno – trg zapušča drugi največji ponudnik (OMV) po predvidenem prevzemu s strani tretjega (MOL)**. Namen, ki ga je z deregulacijo cen pogonskih goriv zasledovala Vlada Republike Slovenije, je bil privabiti nove ponudnike pogonskih goriv na trg pogonskih goriv v Republiki Slovenije, vendar se to ni zgodilo, saj **na trg ni vstopil noben nov ponudnik**, ki bi konkuriral že obstoječim ponudnikom. Glede na visoke vstopne ovire, **tudi ne gre pričakovati**, da bo na trg pogonskih goriv v Republiki Slovenije v bližnji prihodnosti vstopil kakšen nov ponudnik pogonskih goriv z lastnimi bencinskimi servisi.

Agencija je na trgu sicer opazila določene anomalije (sočasnost spreminjanja cen, ukinitve obcestnega prikazovanja cen pogonskih goriv), katerim pa **neposredno ni mogoče pripisati**

¹³ Študija OECD: Competition in Road Fuel (2013), dostopno na spletni strani: <https://www.oecd.org/competition/CompetitionInRoadFuel.pdf>.

protikonkurenčnega delovanja oziroma kršenja Zakona o preprečevanju omejevanja konkurence.

Agencija bo v okviru svojih pristojnosti trg pogonskih goriv še naprej pozorno spremljala trg pogonskih goriv in bo v primeru, da se bo izkazala potreba, ukrepala v skladu s pristojnostmi.