



Република Србија
**КОМИСИЈА ЗА ЗАШТИТУ
КОНКУРЕНЦИЈЕ**

Савска улица 25/IV, Београд
Број: 6/0-02-51/2020-9
Веза: 6/0-02-1032/2019-1
Датум: 26. мај 2020. године

Објављени текст не садржи заштићене или изостављене податке.
Заштићени подаци приказани су ознаком [...] или у распону који Комисија сматра одговарајућим начином заштите, а изостављени подаци ознаком XXX.

Председник Комисије за заштиту конкуренције на основу члана 37. став 2. и члана 65. став 5. Закона о заштити конкуренције („Службени гласник РС“, број 51/09 и 95/13) и члана 2. став 1. тачка б. Тарифника о висини накнада за послове из надлежности Комисије за заштиту конкуренције („Службени гласник РС“, бр. 49/11), одлучујући по Пријави концентрације број: 6/0-02-1032/2019-1 од 20. децембра 2019. поднетој од стране друштва Fiat Chrysler Automobiles N.V., са регистрованим седиштем у Амстердаму, Холандија и са седиштем ефективног управљања на адреси 25 St James's Street, London, SW1A 1HA, Велика Британија преко пуномоћника адвоката Данијела Стевановића и осталих адвоката из Моравчевић, Војновић и партнери аод из Београда, Добрачина бр. 15 и друштва Peugeot S.A., са регистрованим седиштем на адреси 7 Rue Henri Sainte – Claire Deville, 92563 Rueil – Malmaison, Француска преко пуномоћника адвоката Бојана Вучковића и осталих адвоката из Карановић и партнери оад из Београда, Ресавска бр. 23, дана 26. маја 2020. године, доноси следеће

РЕШЕЊЕ

I ОДОБРАВА СЕ у скраћеном поступку концентрација учесника на тржишту која настаје спајањем друштва Peugeot S.A., са регистрованим седиштем на адреси 7 Rue Henri Sainte – Claire Deville, 92563 Rueil – Malmaison, Француска, матични број SIRET 55210055400047 са друштвом Fiat Chrysler Automobiles N.V., са регистрованим седиштем у Амстердаму, Холандија, регистрованим у холандском регистру привредних друштава под матичним бројем 60372958 и са седиштем ефективног управљања на адреси 25 St James's Street, London, SW1A 1HA, Велика Британија, регистрованим у регистру привредних друштава Велике Британије под бројем FC031853, кроз оснивање новог друштва DutchCo које представља резултат спајања.

II УТВРЂУЈЕ СЕ да је подносилац пријаве концентрације друштво Fiat Chrysler Automobiles N.V. уплатио XXX динара дана 24. децембра 2019. године на рачун Комисије за заштиту конкуренције, што представља прописани износ за издавање решења о одобрењу концентрације у скраћеном поступку.

Образложење

Друштва, Fiat Chrysler Automobiles N.V., са регистрованим седиштем у Амстердаму, Холандија, регистровано у холандском регистру привредних друштава под матичним бројем 60372958 и са седиштем ефективног управљања на адреси 25 St James's Street, SW1A 1HA, London, Велика Британија, регистровано у регистру привредних друштава Велике Британије под бројем FC031853 (у даљем тексту: Fiat) и Peugeot S.A., са регистрованим седиштем на адреси 7 Rue Henri Sainte – Claire Deville , 92563 Rueil – Malmaison, Француска,

матични број SIRET 55210055400047 (у даљем тексту: Peugeot), су поднела Комисији за заштиту конкуренције (у даљем тексту: Комисија) Пријаву концентрације број: 6/0-02-1032/2019-1 дана 20. децембра 2019. године (у даљем тексту: Пријава) која настаје спајањем Peugeot-а са Fiat-ом, чиме ће Peugeot престати да постоји као засебно друштво, а Fiat ће наставити да постоји као друштво DutchCo које представља резултат спајања.

Пријава је поднета преко пуномоћника Fiat-а, адвоката Данијела Стевановића и осталих адвоката из Моравчевић, Војновић и партнери аод из Београда, Добрачина бр. 15 и пуномоћника Peugeot-а, адвоката Бојана Вучковића и осталих адвоката из Карановић и партнери оад из Београда, Ресавска бр. 23.

С обзиром да поднета документација није била у свему усклађена са Уредбом о садржини и начину подношења пријаве концентрације („Службени гласник РС“, број 5/16, у даљем тексту: Уредба), недостаци Пријаве су отклоњени допунама Пријаве заведеним у Комисији под бројем: 6/0-02-51/2020-1 од 8. јануара 2020. године, бројем: 6/0-02-51/2020-2 од 31. јануара 2020. године, бројем: 6/0-02-51/2020-4 од 28 фебруара 2020. године и бројем: 6/0-02-51/2020-7 од 1. априла 2020. године.

Након допуне Пријаве, Комисија је утврдила да је Пријава потпуна, да је поднета Комисији у складу са чланом 2. Уредбе и да су испуњени услови за поступање и одлучивање Комисије по истој у скраћеном поступку.

Комисија је, такође, утврдила да је подносилац Пријаве, друштво Fiat, уплатио прописани износ за издавање решења о одобрењу концентрације у скраћеном поступку, што је констатовано у ставу II диспозитива.

Увидом у целокупну предметну документацију, утврђено је како следи.

Учесници у концентрацији

Fiat је глобална аутомобилска групација која се бави дизајнирањем, инжењерингом, производњом, дистрибуцијом и продајом возила, делова и производних система широм света. Дизајнира, осмишљава, производи, дистрибуира и продаје возила за масовно тржиште под робним маркама: Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Fiat Professional, Jeep, Lancia, Ram и са ознакама спортских перформанси (SRT). Такође, подржава испоруке возила преко продаје релевантних резервних делова и опреме, као и уговора о пружању услуга широм света под робном марком Magag за возила масовног тржишта. Поред наведеног, ово друштво дизајнира, осмишљава, производи, дистрибуира и продаје луксузна возила под робном марком Maserati. Fiat, такође, омогућава финансирање физичких лица и дилера, лизинг и услуге закупа преко својих зависних друштава, заједничких улагања и комерцијалних аранжмана са финансијским институцијама трећим лицима.

Уз наведено, Fiat има у власништву пословање за ливене аутомобилске компоненте Teksid S.p.A. (у даљем тексту: Teksid), пословање за пластичне компоненте и модуле Plastic Components and Modules Automotive S.p.A. (у даљем тексту: PCMA) и пословање за системе за производњу аутомобила Comau S.p.A. (у даље тексту: Comau). Ова пословања продају своје производе и друштвима унутар сопствене групе (продаја за властиту употребу) и трећим лицима - произвођачима оригиналне опреме и аутомобилским добављачима.

Teksid се састоји од две линије пословања: Teksid Iron, која се бави производњом и продајом компоненти од ливеног гвожђа за аутомобилску индустрију и Teksid Aluminum, која се бави производњом и продајом ливених алуминијумских компоненти, и то, углавном, за аутомобилску индустрију. Teksid производи и продаје блокове мотора, главе цилиндра и друге ливене компоненте од гвожђа и алуминијума за путничке аутомобиле, лака, средња и тешка комерцијална возила и за теренска возила.

PCMA производи и продаје пластичне ентеријере (командне табле, централне конзоле, тапацирунг и компоненте), пластичне екстеријере (предњи и задњи браници), системе за гориво (резервоари и цеви за гориво), папучице и паркирне кочице, заптиваче и кочиона црева за путничке аутомобиле и лака, средња и тешка комерцијална возила.

Сонау послује на пољу индустријске аутоматизације комбинујући иновативна инжењеринг решења са отвореном аутоматизацијом и технологијама омогућавања. Наведено обухвата решења за спајање, склапање и механизацију за традиционална и електрична возила, роботизоване производне системе, индустријску роботiku (укључујући колаборативну - сарадња робота и човека на послу и носиву роботiku - помаже свом носиоцу при кретању) и аутономну логистику. Иако је главни фокус овог друштва на аутомобилској индустрији (традиционалним и електричним возилима, путничким аутомобилима, лаким комерцијалним возилима и тешким индустријским возилима), такође послује и у железничкој и авио индустрији. Сонау врши промет портфолија својих аутомобилских производа и решења са 32 локације и под својом управом има 14 производних постројења широм света.

[...].

Fiat је, заједно са друштвима Engie S. A. и Enel X, у поступку успостављања услуга е-мобилности за пружање станица за пуњење и зидних пуњача (кућних станица за пуњење) за електрична возила, као и сродних софтверских и мобилних апликација. Овај пројекат није још увек заживео. Планирано је да буде пуштен у рад у региону Европе, Блиског Истока и Азије (ЕМЕА).

Fiat је, такође, и матично друштво групе друштава (у даљем тексту: Fiat Група). Fiat Група представља једног учесника на тржишту у складу са чланом 5. Закона о заштити конкуренције („Службени гласник РС“, број 51/09 и 95/13, у даљем тексту: Закон).

Fiat Група послује у више од 40 држава и продаје возила директно или преко дистрибутера и дилера у преко 135 држава. На дан 31. децембар 2018. године, ова група је имала 102 производна објекта и 46 центара за истраживање и развој.

У 2018. години Fiat Група је остварила укупан приход на светском тржишту од преко [...] евра.

Што се тиче власничке структуре Fiat-а, његов највећи акционар је EXOR N.V. – холандско листирано инвестиционо друштво (у даљем тексту: EXOR) које има 28,67% укупних емитованих обичних акција и удео од 41,76% у правима гласа у Fiat-у (на дан 4. септембар 2019. године). Већи проценат права гласа је могућ због програма лојалности за право гласа, према коме удео у Fiat- у даје право акционару на два гласа по акцији, под условом да је удео у непрекидном власништву акционара три или више година. Следствено наведеном, EXOR тренутно контролише Fiat.

EXOR је у већинском власништву и под контролом друштва Giovanni Agnelli B.V. (које групише следбенике/наследнике Senator Giovanni Agnelli, оснивача Fiat-а), које поседује 52,99% основног капитала EXOR-а.

EXOR-ова главна улагања су:

-*PartnerRe* – глобално недиверсификовано реосигуравајуће друштво, које пружа услуге неживотног, животног и здравственог реосигурања;

-*Ferrari* – представља једну од водећих светских луксузних робних марки. Фокусиран је на дизајн, инжењеринг, производњу и продају спортских аутомобила луксузних перформанси. Дизајнирање и производња ових аутомобила се обавља у Маранелу, Италија, а продају се на преко 60 тржишта широм света;

-*CNH Industrial* – глобално друштво за капитална добра, које се бави дизајнирањем, производњом, пружањем комерцијалних и финансијских услуга на међународним тржиштима. На дан 31. децембра 2018. године, CNH Industrial је имао друштва за индустријске и финансијске услуге која се налазе у 44 државе и комерцијално присуство у приближно 180 држава. Има пет пословних сегмената: пољопривредна опрема, грађевинска опрема, комерцијална возила, погонски склопови и финансијске услуге. Бави се дизајнирањем, производњом, прометом, продајом и финансирањем пољопривредне и грађевинске опреме (преко породице робних марки Case и New Holland), камиона, комерцијалних возила, аутобуса и специјализованих возила за гашење пожара, одбрану и друге употребе (преко робне марке Iveco), као и решења за моторе, осовине и преноснике за

примене на путевима, по терену, код бродова и за производњу електричне енергије (преко друштва FPT Industrial);

-*Juventus* – италијански фудбалски клуб основан 1897. године, који данас представља један од најистакнутијих професионалних фудбалских тимова на свету;

-*Economist група* – један од водећих извора информација за анализу међународног пословања и светских питања. Са седиштем у Лондону и корисницима информација на глобалном нивоу, Economist група пружа своје информације преко разних формата: новина, часописа, конференција, електронских услуга. Право гласа EXOR-а у овом случају је ограничено на 20%, тако да EXOR нема контролно власничко учешће у Economist групи.

Поред EXOR-а и следећа друштва поседују, директно или индиректно, више од 3% удела у капиталу и/или право гласа у Fiat-у (на дан 20. фебруар 2019. године): Tiger Global Management LLC са 5,25% удела и Harris Associates L.P. са 3,81% удела.

У Републици Србији Fiat Група има регистровано присуство и обавља пословне активности преко следећих друштава:

1. FCA Србија д.о.о. Крагујевац - са регистрованим седиштем на адреси Косовска 4, Крагујевац, Република Србија, матични број 20468122, претежна делатност: производња моторних возила – шифра 2910 (у даљем тексту: FCA Србија). FCA Србија је заједничко улагање Fiat Групе са 67% удела и Владе Републике Србије са 33% удела. Ово друштво управља фабриком за производњу путничких аутомобила која се налази на локацији некадашње фабрике Застава аутомобили, поново отворене за производњу у априлу 2012. године. Fiat Група је од 2010. године уложила преко 1,4 милијарди евра у ову фабрику, која се сматра једном од најнапреднијих у Европи. Фабрика производи модел Fiat 500L, вишенаменски путнички аутомобил са петоро врата, за пет путника, са мотором напред, погоном на предњим точковима и високим кровом, чији промет Fiat врши на глобалном нивоу у преко 100 држава. FCA Србија је један од највећих српских извозника, са извозом у вредности од 714 милиона евра у 2018. години. Поред производње FCA Србија се бави и дистрибуцијом робних марки Fiat Групе у Републици Србији;
2. FCA Plastics Србија д.о.о. Крагујевац – са регистрованим седиштем на адреси Косовска 4, Крагујевац, Република Србија, матични број 20696192 , претежна делатност: производња осталих делова и додатне опреме за моторна возила – шифра 2932. Друштво управља фабриком за производњу пластичних делова, која се налази поред фабрике FCA Србија у Парку добављача Грошница, који обухвата одређени број добављача FCA Србије;
3. FAS слободна зона д.о.о. Крагујевац – са регистрованим седиштем на адреси Косовска 4, Крагујевац, Република Србија, матични број 20567279, претежна делатност: складиштење – шифра 5210. [...];
4. FCA Services д.о.о. Крагујевац – са регистрованим седиштем на адреси Косовска 4, Крагујевац, Република Србија, матични број 20766115 претежна делатност: рачуноводствени, књиговодствени и ревизорски послови, пореско саветовање – шифра 6920. Друштво обавља административне услуге укључујући, између осталог, платни промет, активно и пасивно фактурисање, царинско пословање;
5. Fiat Auto S.p.A. представништво – са регистрованим седиштем на адреси Булевар Деспота Стефана 12, Београд, Република Србија матични број 29008019, са претежном делатношћу: остале услужне активности подршке пословању – шифра 8299. [...];

6. Фондација Fiat Аутомобили Србија Академија – са регистрованим седиштем на адреси Косовска 4, Крагујевац, Република Србија, матични број 28825013, претежна делатност: делатност осталих организација на бази учлањења – шифра 9499. Фондација је задужена за обуку, стручно обучавање лица и уопште повећање нивоа образовања у друштвеној заједници у области аутомобилске индустрије и саобраћајне покретљивости, без намере стицања профита. Тренутно није активна.

Fiat је у 2018. години остварио укупни приход у Републици Србији од преко [...] евра.

Други подносилац Пријаве, Peugeot, представља француску групу која послује широм света и бави се производњом и снабдевањем путничких аутомобила и лаких комерцијалних возила робних марки Peugeot, Citroën, DS, Opel и Vauxhall. Такође пружа и пратеће услуге као што су решења за финансирање за стицање моторних возила, а преко своје робне марке Free2Move нуди услуге и решења за мобилност. Конкретно, пословање је организовано у три главна сегмента:

- Аутомобилски сектор: покрива дизајн, производњу и продају путничких аутомобила и лаких комерцијалних возила робних марки: Peugeot, Citroën, Opel, Vauxhall и DS;
- Сектор финансија: еквивалентан зависном друштву Banque Peugeot France, које пружа услуге финансирања физичким лицима, купцима пет робних марки Peugeot-а и услуге финансирања дилерске мреже за робне марке Peugeot-а, преко сопствених друштава за финансирање (captive finance companies –CFC). Овај сектор, такође, обезбеђује и врши дистрибуцију осигурања и других пратећих услуга. Те услуге се пружају у ЕЕП-у преко неколико зависних друштава која су под заједничком контролом са Santander Consumer Finance, у погледу робних марки Peugeot, Citroën и DS и преко једног зависног друштва које је под заједничком контролом са друштвом BNP Paribas, у погледу робних марки Opel и Vauxhall;
- Остала пословања: укључује холдинг друштво групе и остале маргиналне активности.

Уз наведено, Peugeot поседује и контролни удео од 46,34% у друштву за аутомобилску опрему Faugercia, које производи унутрашње системе, аутомобилска седишта и технологије за контролу емисија (у даљем тексту: Faugercia). Међутим, Peugeot ће овај контролни удео дезинвестирати пре закључења предметне трансакције, у складу са преузетим уговорним обавезама, као неопходан корак ради спровођења трансакције.

Peugeot је холдинг и матично друштво групе друштава (у даљем тексту: Peugeot Група), која представља једног учесника на тржишту у складу са чланом 5. Закона.

У 2018. години, Peugeot Група је остварила укупан приход на светском тржишту од преко [...] евра.

Власничка структура Peugeot-а, на дан 31. децембар 2018. године, је била следећа: - породица Peugeot - преко друштава Établissements Peugeot Frères и FFP, при чему је Établissements Peugeot Frères холдинг друштво у власништву физичких лица чланова породице Peugeot, док је FFP његово зависно друштво (у даљем тексту: EPF/FFP) са уделом у капиталу од 12,23% и са 19,50% права гласа, - Dongfeng Motor (Hong Kong) International Co. Limited (у даљем тексту: Dongfeng Motor) са уделом у капиталу од 12,23% и са 19,50% права гласа, - Bpifrance Participations S.A. (у даљем тексту: BPI) са уделом у капиталу од 12,23% и 9,75% права гласа, - остала физичка лица са уделом у капиталу од 6,71% и 6,07%

права гласа, - остали француски институционални акционари са 7,93% удела и 6,33% права гласа, - остали институционални акционари који нису из Француске са 45,51% удела у капиталу и 36,30% права гласа, - запослени са 1,92% удела у капиталу и 2,56% права гласа, - сопствене акције са 1,25% удела у капиталу.

Према подацима у Пријави, Peugeot нема регистровано присуство у Републици Србији, док се дистрибуција возила Peugeot на домаћем тржишту врши преко независних дистрибутера.

Peugeot је у 2018. години у Републици Србији остварио укупан приход од преко [...] евра.

Опис концентрације и акт о концентрацији

Према подацима у Пријави, предметна трансакција се односи на комбиновање пословања подносилаца Пријаве, преко спајања Peugeot-а са, и у Fiat, кроз оснивање новог друштва DutchCo које представља резултат спајања (у даљем тексту: DutchCo). Подносиоци Пријаве ће се договорити о пословном имену DutchCo које ће почети да важи дан после закључења трансакције. Постојећа пословна имена Fiat-а и Peugeot-а, њихових саставних делова, као и репрезентативних робних марки Fiat-а и Peugeot-а неће бити део пословног имена DutchCo. DutchCo ће имати своје седиште ефективног управљања и пореске резидентности у Холандији. Његове акције ће бити листиране у Француској, на берзи Euronext у Паризу, у Италији на Mercato Telematico Azionario којим управља Borsa Italiana S.p.A. и на берзи NYSE у Њујорку.

Као правни основ предметне концентрације, Комисији је достављен Уговор о комбинованом пословању, који су подносиоци Пријаве закључили дана 17. **децембра** 2019. године (у даљем тексту: Уговор). У складу са чланом 1.1 Уговора, истовремено на датуму закључења предметне трансакције:

1. Свака издата обична акција Peugeot-а у оптицају номиналне вредности 1,00 евро по акцији, ће бити замењене са 1,742 (кофицијент конверзије) обичних акција номиналне вредности 0,01 евро по акцији друштва DutchCo;
2. Свака емитована обична акција Fiat-а у оптицају, номиналне вредности 0,01 евро по акцији, ће остати непромењена као DutchCo акција;
3. Акције Fiat-а са специјалним правом гласа у власништву EXOR-а, контролног акционара Fiat-а, ће купити Fiat без накнаде.

Пре датума закључења трансакције, у складу са чланом 6.5 Уговора, подносиоци Пријаве ће извршити следеће расподеле:

- Fiat ће извршити готовинску расподелу у износу од 5,5 милијарди евра својим акционарима,
- Peugeot ће расподелити својим акционарима, у облику супердивиденде или привремене дивиденде, све своје акције у вредности удела од 46,34% које има у свом зависном друштву Faugèsia, које се бави производњом и продајом аутомобилских делова.

Све обичне дивиденде које исплате Fiat и Peugeot пре закључења (уз расподеле претходно описане), ће бити изједначене, тако да Peugeot и Fiat задрже исту вредност до окончања трансакције.

Након спровођења концентрације ново друштво DutchCo ће имати следећу власничку структуру:

- EXOR, тренутни већински власник и контролни акционар Fiat-а, имаће после спровођења концентрације 14,3% удела у капиталу DutchCo-а, док је пре спровођења концентрације имао 28,67% удела у капиталу Fiat-а;

- EPF/FFP, имаће после спровођења концентрације 6,1% удела у капиталу DutchCo-a, док су пре спровођења концентрације заједно имали 12,23% удела у капиталу Peugeot-a;
- ВРІ имаће после спровођења концентрације 6,1% удела у капиталу DutchCo-a, док је пре спровођења концентрације имао 12,23% удела у капиталу Peugeot-a;
- друштво Dongfeng Motor, имаће после спровођења концентрације 4,5% удела у капиталу DutchCo-a, док је пре спровођења концентрације имао 12,23% удела у капиталу Peugeot-a;
- остали акционари Fiat-a (акције у слободном оптицају), имаће после спровођења концентрације 35,7% удела у капиталу у DutchCo-a, док су пре спровођења концентрације заједно имали 66% удела у капиталу Fiat-a;
- остали акционари Peugeot-a (акције у слободном оптицају), имаће после спровођења концентрације 33,3% удела у капиталу у DutchCo, док су пре спровођења концентрације заједно имали 64% удела у капиталу Peugeot-a.

EPF/FFP ће имати право да стекне додатне уделе у капиталу Peugeot-a (пре Закључења) или DutchCo акције (након Закључења), до укупног износа тих додатних удела у вредности од 2,5% у основном капиталу DutchCo-a, путем стицања удела од ВРІ и/или Dongfeng Motor или преко стицања на тржишту (што представља не више од 1% у основном капиталу DutchCo).

Након спровођења концентрације удео акционара DutchCo-a у правима гласа ће бити изједначени са њиховим уделитема у капиталу DutchCo-a, јер ће период лојалности после којег ће им удео у капиталу DutchCo омогућити да имају два гласа, почети да тече испочетка за све акционаре DutchCo након закључења трансакције. Под условом да акционари DutchCo буду власници удела у DutchCo три или више година непрекидно, удели у DutchCo ће им (опет) омогућити да имају два гласа по акцији. Према члану 2.2. Уговора, удео у правима гласа које један акционар DutchCo може да реализује на скупштини акционара DutchCo ће бити ограничен на 30%. Из наведених разлога, након спровођења предметне концентрације, ниједан од акционара (EXOR-a, EPF/FFP, ВРІ и Dongfeng Motor) неће остваривати појединачну контролу над DutchCo.

Права акционара да постављају чланове Управног одбора DutchCo-a, и последична повећања или смањења њихових удела у DutchCo, ће бити рефлектована у Статуту DutchCo преко обавезујућих механизма за именовање. По окончању трансакције, очекује се да први Председник Управног одбора буде председник Fiat-a, док ће Виши независни директор и Потпредседник бити независни директор кога је поставио Peugeot, односно директор кога је поставио EPF/FFP. Њихов почетни мандат ће бити 5 година, почевши од закључења трансакције.

С обзиром да је у Уговору, у свим његовим деловима, исказана воља његових потписника да закључе трансакцију и исту спроведу, чиме ће се реализовати предметно спајање/концентрација, Комисија га је прихватила као правни основ предметне концентрације.

У вези са разлозима за спровођење концентрације, у Пријави су дати следећи наводи.

Комбиновањем робних марки Fiat-a и Peugeot-a, DutchCo ће имати портфолио робних марки које су разноврсно и комплементарно позициониране и имају дубоку традицију у комплементарним географским областима у којима послују подносиоци Пријаве. Након спровођења предметне концентрације, робним маркама Fiat-a и Peugeot-a ће се управљати засебно. То је у складу са тренутним организацијама подносилаца Пријаве

које омогућавају засебно управљање различитим робним маркама унутар Fiat-а и Peugeot-а. Према члану 2.3 (е) Уговора не очекују се никаква затварања фабрика у било којој од главних надлежности у којима Fiat и Peugeot послују као последица њихове интеграције, што је Комисија посебно ценила приликом доношења одлуке у предметном случају, имајући у виду Fiat-ову фабрику за производњу путничких аутомобила у Крагујевцу.

DutchCo ће бити боље опремљен за суочавање са средином која се брзо мења. Поред развоја нових каросерија и платформи, две кључне области развоја аутомобилске индустрије су: (1) хибридна/електрична возила и (2) умреженост и аутономна вожња.

Купци све више захтевају чисту мобилност, која је истовремено безбедна и доступна. Како би одговорили на такав захтев, произвођачи оригиналне опреме морају да улажу значајна средства у технологије за смањене емисија CO₂ у наредним годинама. Истовремено, због високих трошкова батерија (које се купују од добављача трећих лица, готово искључиво у Азији) електрична возила на батерије су економски мање исплатива за произвођаче оригиналне опреме од возила са моторима са унутрашњим сагоревањем. Стога, како би обезбедили купцима да могу да приуште чисту мобилност, произвођачи оригиналне опреме морају да изврше радикалне промене у својој структури и пословању.

У вези са претходним, DutchCo ће имати снажан импулс за истраживање и развој који доводе до иновација. Подносиоци Пријаве ће имати могућност да бирају између ширег спектра платформи, погонских склопова и возила и реализују нова возила користећи најефикаснију технологију. Иначе, трошкови истраживања и развоја и производње су високи у аутомобилском сектору. Развој потпуно нове платформе кошта приближно 700 милиона евра, развој новог модела возила на постојећој платформи кошта приближно 300 милиона евра, а развој нове технологије као што су нови хибридни системи на различитим возилима кошта приближно 500 милиона евра. У односу на Fiat и Peugeot понаособ, DutchCo ће имати капацитет да убрза примену технологија електрификације и да повећа могућност утврђивања технологија за смањење емисија CO₂ које преферирају купци, али и подлежу испуњењу услова из прописа о емисијама. DutchCo ће бити у могућности да употреби те технологије широм свог богатог спектра робних марки у краћем временском року и моћи ће да реагује брже на промене у прописима и преференцијама купаца. Уз то, предметна концентрација ће повећати ефикасности улагања комбинованом производњом Fiat-а и Peugeot-а.

Друга кључна област у домену улагања у истраживање и развој је умреженост и аутономна вожња. Очекује се да ће напредни системи помоћи при вожњи ("ADAS") и интерфејс човек-машина ("HMI") бити најреволуционарније технологије у блиској будућности. Постоје пет нивоа аутономије које је дефинисала Међународна организација произвођача моторних возила:

- Ниво 1 ("*hands-on*") се односи на помоћ при вожњи (нпр. темпомат и аутоматизовано кочење у случају нужде);
- Ниво 2 ("*hands-off*") се односи на делимичну аутоматизацију где возило контролише и управљање и убрзавање (нпр. ауто се сам паркира без интервенције возача);
- Ниво 3 ("*eyes-off*") се односи на аутоматизовану вожњу у дефинисаним ситуацијама, без надзора возача, где возач може да поново преузме команде уколико то возило захтева;
- Ниво 4 ("*mind-off*") се односи на аутоматизовану вожњу у дефинисаним ситуацијама, без надзора возача, где се не захтева од возача да преузме команде;
- Ниво 5 ("*driverless*") се односи на аутоматизовану вожњу без возача.

Ниво 2 је тренутно најнапреднији ниво аутоматизације који је доступан на тржишту. Ниво 3 је технички изводљив али није дозвољен на многим тржиштима због недостатка одговарајуће инфраструктуре и због регулаторних захтева.

Више од 40 друштава у свету улаже и развија технологију аутономних возила, од произвођача аутомобила, до водећих технолошких робних марки и телекомуникационих друштава. У том погледу, буџети Peugeot-а и Fiat-а за истраживање и развој у износу од 3 милијарде евра односно 4,2 милијарде евра су далеко испод буџета водећих произвођача оригиналне опреме. На основу јавно доступних података, буџет водећих произвођача оригиналне опреме за истраживање и развој у 2018. години је био: приближно 13,6 милијарди евра за Volkswagen, приближно 8 милијарди евра за Toyota, приближно 8 милијарди евра за Renault Nissan, приближно 6,9 милијарди евра за Ford и приближно 6,6 милијарди евра за GM. Након спровођења концентрације, комбиновани буџет Подносилаца за истраживање и развој од нешто преко 7 милијарди евра ће бити у складу са буџетом водећих произвођача оригиналне опреме, а опет знатно испод буџета друштава Volkswagen, Toyota и Renault Nissan.

Аутомобилска индустрија је по својој природи изузетно циклична индустрија са малом профитабилношћу. Стога је сама по себи ризична за своје запослене, добављаче и заједницу уопште. Спровођењем концентрације ће се формирати стабилније и отпорније друштво, које значајно унапређује своју могућност да се одупре економским погоршањима стварајући при том широк спектар примамљивих производа, одржавајући и евентуално повећавајући запосленост на дуге стазе. У прошлости је цикличност нанела велику штету продајним мрежама (стечај и гашење дилера и гаража), тако да ће спровођење концентрације омогућити и да DutchCo боље опслужује и подржава своје дилере како би се купцима омогућио већи квалитет и комфор у продаји и услугама.

Уз наведено очекују се значајне економије размере и синергије у куповини, производњи и интеграцији финансијских услуга, које подржава рапидна конвергенција платформи.

Предложена трансакција ће, конкретно, омогућити:

- да се повећају активности истраживања и развоја за нове технологије укључујући напредну безбедност/аутономију, електрификацију за смањење емисија, умреженост и унапређење квалитета; то ће довести до испоруке функционалних/квалитетнијих производа по нижим ценама;
- подносиоцима Пријаве да убрзају своје иницијативе за развој погона за уградњу батерија у Европи, што ће омогућити друштву DutchCo да брзо одговори на изазове сектора за електрификацију који се стално развија;
- улагања у погледу унапређења компоненти широм платформи и модела, конкретно за компоненте које не праве значајну разлику за купце (примера ради, педала је педала; купац је не примећује и није му стало до ње, нити бира робну марку или модел узимајући њу у обзир); и
- изградњу „центра изврности“ за развој нових технологија, удружујући најбоље таленте да раде на дугорочној визији индустрије у погледу безбедности, еко-компатибилности, квалитета и шире одрживости.

Подносиоци Пријаве планирају да спроведу концентрацију до краја 2020. године.

У Пријави је дат и преглед друштава повезаних са Fiat-ом и Peugeot-ом, која након спровођења концентрације неће бити повезана са DutchCo-ом:

- I. **Faurecia** – као што је претходно наведено, пре закључења предложене трансакције, Peugeot ће дезинвестирати/прерасподелити својим акционарима, у облику супердивиденде или привремене дивиденде, све своје акције у вредности удела од 46,34% које има у добављачу аутомобилских делова, Faurecia. Овај поступак је предузет као неопходан корак за уравнотежено спајање у односу 50/50 између Fiat-а и Peugeot-а. Као такво, друштво Faurecia неће бити део трансакције и неће бити део друштва које настаје спајањем;

- II **EXOR/CNHIndustrial/Iveco** – највећи акционар Fiat-a и DutchCo-a, EXOR, такође има и контролну улогу у CNH Industrial N.V. са 27% удела у капиталу и 42% права гласа, и након спровођења концентрације EXOR ће задржати контролну улогу у овом друштву. CNH Industrial N.V. преко свог зависног друштва Iveco, производи и продаје, између осталог, поједина лака комерцијална возила. Међутим, лака комерцијална возила Iveco су ван обухвата трансакције, па након спровођења концентрације, продаја и тржишни удео друштва Iveco, више неће бити третирани као тржишни удео новонасталог друштва DutchCo. Као резултат предметне концентрације, власничко учешће EXOR-a у DutchCo ће бити разводњено на неконтролни удео (14,3% удела у капиталу и права гласа), и веза између CNH Industrial/Iveco и Fiat-a као повезаних/сестринских друштава под заједничком *de facto* контролом EXOR-a ће бити прекинута. Из разлога да спровођењем предметне концентрације EXOR неће вршити *de facto* контролу над DutchCo-ом, DutchCo и CNH Industrial/Iveco неће бити повезани односом контроле. Следствено, EXOR и његови удели у зависним друштвима, поред удела у DutchCo, у периоду након концентрације, се разматрају у смислу могућих конкурената учесника у концентрацији;
- III **Teksid/Teksid Iron** - преко Teksid-a, зависног друштва у искључивом власништву, Fiat се бави производњом и продајом ливених делова за аутомобилску индустрију. Teksid се састоји из две линије пословања: Teksid Iron, која се бави производњом и продајом компоненти од ливеног гвожђа за аутомобилску индустрију, и Teksid Aluminum, која се бави производњом и продајом компоненти од ливеног алуминијума, углавном за аутомобилску индустрију. Дана 19. децембра 2019. године, Fiat је закључио обавезујући уговор за продају Teksid-a друштву Turu S.A. Продаја Teksid-a друштву Turu S.A. обухвата само Teksid Iron, док ће Fiat/DutchCo задржати Teksid Aluminum. Тренутно су све продаје компоненти од ливеног алуминијума друштва Teksid Aluminum, продаје за властиту употребу друштвима Fiat и CNH Industrial. Након спајања, продаја друштву CNH Industrial ће постати продаја ван групе трећем лицу, јер Fiat/DutchCo и CNH Industrial више неће бити под заједничком *de facto* контролом EXOR-a. Купац друштва Teksid Aluminum унутар CNH Industrial групе је FPT Industrial, произвођач мотора и погонских склопова. FPT Industrial користи компоненте од ливеног алуминијума које је купио од Teksid Aluminum за производњу мотора за лака комерцијална возила. Ови мотори се потом продају произвођачима лаких комерцијалних возила за употребу у производњи њихових возила. FPT Industrial такође продаје моторе које су произведени од компоненти од ливеног алуминијума друштва Teksid Aluminum-a зависном друштву CNH Industrial - Iveco, које је сестринско друштво FPT Industrial, за употребу у производњи лаког комерцијалног возила Iveco. Како ће Iveco бити ван DutchCo групе након спајања, овај однос снабдевања може довести до вертикалног преклапања;
- IV **Comau** - Преко Comau, Fiat се бави развојем, производњом и продајом решења за аутоматизовану производњу: за спајање, склапање и механизацију за традиционална и електрична возила, роботизоване системе за производњу, индустријску роботiku (укључујући колаборативну и носиву роботiku), и аутономну логистику за аутомобилске и друге индустрије. Comau је тренутно зависно друштво у искључивом власништву Fiat-a. Одмах након закључења, подносиоци Пријаве намеравају да расподеле акционарима DutchCo, преко издвајања уз оснивање или сличне трансакције, све акције (100%) које DutchCo има у Comau или да спроведу друге алтернативне структуре које стварају вредност, укључујући продају свих акција које DutchCo има у Comau. Ако се DutchCo одлучи да изврши расподелу акција у Comau својим акционарима, ниједан акционар неће задржати контролни удео у Comau-у, а

акције ће бити листиране на једној одговарајућој берзи хартија од вредности. Међутим, издвајање друштва Comau није извесно и DutchCo може одлучити да спроведе друге алтернативне структуре које стварају вредност, као што је продаја свих акција у друштву Comau, али се може одредити и да задржи друштво Comau. Следствено претходном, производи Comau-а нису сировине за производе које производе Peugeot и његови конкуренти – произвођачи оригиналне опреме за путничке аутомобиле и лака комерцијална возила, већ је реч о алатима који се користе за склапање путничких аутомобила и лаких комерцијалних возила, али нису делови који завршавају у склопљеним путничким аутомобилима и лаким комерцијалним возилима. Из разлога што ниједан учесник у концентрацији није присутан у овој области пословања на тржишту Републике Србије, Комисија није даље анализирала потенцијалне вертикалне ефекте предметне трансакције у области развоја, производње и продаје решења за аутоматизовану производњу.

Испуњеност услова за подношење пријаве концентрације

Предложена концентрација се тиче спајања учесника у концентрацији у којем долази до њиховог припајања, у смислу члана 17. став 1. тачка 1) Закона.

Из података достављених Комисији о укупним годишњим приходима учесника у концентрацији оствареним на светском тржишту, као и о укупном приходу једног од њих оствареном на тржишту Републике Србије у 2018. години – проистиче да исти надмашују износе остварених укупних годишњих прихода из члана 61. Закона, што значи да је постојала обавеза пријаве предметне концентрације Комисији.

Пријава је поднета у складу са одредбама члана 63. став 1. тачка 1) Закона.

Релевантно тржиште

Релевантно тржиште одређено је у складу са чланом 6. Закона и Уредбом о критеријумима за одређивање релевантног тржишта („Службени гласник РС“, број 89/2009), и јесте тржиште које обухвата релевантно тржиште производа на релевантном географском тржишту. Релевантно тржиште производа представља скуп роба/услуга које потрошачи сматрају заменљивим у погледу њиховог својства, уобичајене намене и цене. Релевантно географско тржиште представља територију на којој учесници на тржишту учествују у понуди или потражњи и на којој постоје исти или слични услови конкуренције, а који се битно разликују од услова конкуренције на суседним територијама.

Образлажући предлог релевантног тржишта подносиоци Пријаве су дали следеће уводне напомене, полазећи од својих претежних пословних активности, које спадају у домен аутомобилске индустрије.

Аутомобилска индустрија је изузетно конкурентна индустрија са великим и бројним произвођачима оригиналне опреме који издају нове моделе сваке године. Без обзира на њен сегмент, купцима је доступан широк спектар понуда, а нови модели које избацују произвођачи оригиналне опреме врше снажан конкурентски притисак. За сваки модел, произвођачи оригиналне опреме обезбеђују различите моторе (а све више, хибридне и електричне моторе) и опције за које купци могу да се одреде, што такође доприноси вршењу снажног конкурентског притиска на актуелне моделе. Убрзани раст нових технологија и одрживих еколошких политика повећавају притисак на произвођаче оригиналне опреме да све брже и брже избацују нове моделе.

Конкурентности аутомобилске индустрије доприносе повремени значајни уласци нових учесника на тржиште. Не тако давно је друштво Тесла ушло у аутомобилску индустрију. Тесла је амерички произвођач који је основан 2003. године и који је специјализован за производњу електричних возила. Такође се бави и складиштењем енергије и производњом соларних панела. Са продајом аутомобила је почео у Европи 2013.

године. У 2018. години, Тесла је постао највећа аутомобилска стратешка група на свету. У 2019. години, Тесла је продао 375.926 аутомобила широм света. Европа је друго највеће тржиште на којем је Тесла продао 87.905 аутомобила у овом периоду, достигавши тржишни удео широм ЕЕП-а од 0,5%, од којих су 71.699 аутомобила били нови модел Тесла 3.

Подносилац Пријаве Fiat је глобална аутомобилска група која се бави дизајнирањем, инжењерингом, производњом, дистрибуцијом и продајом возила, делова и производних система широм света. Fiat дизајнира, осмишљава, производи, дистрибуира и продаје возила за масовно тржиште под робним маркама Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Fiat Professional, Jeep, Lancia и Ram и са ознакама спортских перформанси (SRT). Fiat подржава испоруке возила преко продаје релевантних резервних делова и опреме, као и уговора о пружању услуга, широм света под робном марком Mopar за возила масовног тржишта. Уз то, Fiat дизајнира, осмишљава, производи, дистрибуира и продаје луксузна возила под робном марком Maserati. Fiat такође омогућава финансирање физичких лица и дилера, лизинг и услуге закупа преко својих зависних друштава, заједничких улагања и комерцијалних аранжмана са финансијским институцијама трећим лицима.

У Републици Србији Fiat Група управља фабриком за производњу путничких аутомобила у Крагујевцу, која се налази на локацији некадашње фабрике Застава аутомобили, која је поново отворена за производњу у априлу 2012. године. Након поновног пуштања у рад, уследиле су три године интензивних радова у циљу унапређења целокупне инфраструктуре, реновирања објеката, увођења нових производних одељења и инсталирања напредне механизације и производних система. Fiat Група је уложила преко 1,4 милијарду евра од 2010. године, и сматра се да је фабрика у Крагујевцу једна од најнапреднијих у Европи. Фабрика производи модел Fiat 500L, путничко возило сегмента М (вишенаменска возила) са петоро врата, за пет путника, са мотором напред, са погоном на предњим точковима, са високим кровом, чији промет Fiat врши на глобалном нивоу у преко 100 држава. Поред производње FCA Србија се бави и дистрибуцијом робних марки Fiat Групе у Републици Србији. Fiat Група врши малопродају својих робних марки возила у Републици Србији преко мреже независних дистрибутера, а Fiat поседује и један малопродајни објекат у Београду.

Други подносилац Пријаве, Peugeot, је француска група која послује широм света и бави се производњом, дистрибуцијом и продајом возила и путничких аутомобила и лаких комерцијалних возила робних марки Peugeot, Citroën, DS, Opel и Vauxhall и нуди услуге аутомобилског финансирања. Peugeot нуди услуге и решења за мобилност преко своје робне марке Free2Move.

У Републици Србији Peugeot нема регистровано присуство, не управља производним објектом, а нема ни организовану сопствену мрежу дистрибуције, јер се дистрибуција возила Peugeot на српском тржишту врши преко независних дистрибутера.

Подносиоци Пријаве су предложили Комисији неколико потенцијалних релевантних тржишта, узимајући у обзир активности подносилаца Пријаве у Републици Србији, праксе одлучивања Комисије и Комисије ЕУ у њиховим одлукама које се односе на аутомобилску индустрију.

Учесници у предметној концентрацији су произвођачи аутомобила, тако да је њихова анализа релевантних тржишта у Пријави заснована на производњи, дистрибуцији и продаји **нових** путничких аутомобила и лаких комерцијалних возила. Анализа подносилаца Пријаве се није бавила veleпродајном и малопродајном дистрибуцијом возила, нити производњом и снабдевањем погонских склопова или других аутомобилских делова, будући да подносиоци Пријаве сматрају да се одмах може искључити било какав негативан утицај на конкуренцију у Републици Србији, који потиче од предмете концентрације у погледу тих пословних активности, а из разлога:

- и Fiat-a и Peugeot се баве само дистрибуцијом робних марки њихових група. Отуда, не постоји преклапање између активности дистрибуције подносилаца Пријаве;
- постоји само један произвођач оригиналне опреме који се у Републици Србији бави производњом/склапањем путничких аутомобила – Fiat преко свог зависног друштва FCA Србија које производи модел Fiat 500L. [...].

У случајевима анализе аутомобилског сектора уобичајен је приступ дефинисања релевантних тржишта за путничке аутомобиле коришћењем објективних критеријума, као што су величина мотора или дужина возила. У том погледу, уже сегментације које се разматрају су следеће: мини аутомобили, мали аутомобили, аутомобили средње величине, велики аутомобили, аутомобили бизнис класе, луксузни аутомобили, спортски аутомобили, вишенаменска возила и спортска теренска возила. Такође, у погледу тржишта за комерцијална возила уже сегментације које се разматрају су следеће: тржиште за лака комерцијална возила, тржиште за комерцијална возила средње величине и тешка комерцијална возила. Лака комерцијална возила обухватају возила тежине до 6 тона.

У складу са наведеним, подносиоци Пријаве су предложили следећа (потенцијална) релевантна тржишта производа:

- 1) тржиште за аутомобилска возила укључујући путничке аутомобиле и лака комерцијална возила – представља укупно тржиште које обухвата све путничке аутомобиле и сва лака комерцијална возила без даље поделе/сегментације;
- 2) тржиште за путничке аутомобиле – представља јединствено тржиште које обухвата све путничке аутомобиле. Наиме, границе између различитих категорија путничких аутомобила нису увек јасно одређене ни у смислу намераване употребе ни у смислу цене. Неки појединачни модели могу бити класификовани у неколико категорија, док се у другим категоријама могу комбиновати возила различитог ценовног нивоа и функционалности. Што се тиче вишенаменских возила и спортских теренских возила, она се нуде у различитим величинама па самим тим и по различитим ценовним нивоима. Подела на мале и средње породичне аутомобиле је такође често нејасна. Уз то, могуће је разматрати различите категорије аутомобила заједно, примера ради, мале аутомобиле и мале породичне аутомобиле који се често описују као „масовни сегменти“ или групе свих путничких аутомобила од мини до више средње класе, будући да већина произвођача аутомобила продаје моделе у свим категоријама.
- 3) тржиште за мини аутомобиле – представљају категорију најмањих путничких аутомобила, који се називају и градским аутомобилима;
- 4) тржиште за мале аутомобиле;
- 5) тржиште за аутомобиле средње величине;
- 6) тржиште за велике аутомобиле;
- 7) тржиште за спортска теренска возила и вишенаменска возила – представља јединствено тржиште за возила из сегмента спортских теренских возила и вишенаменских возила, јер су границе између та два сегмента постале све мање видљиве или важне;
- 8) тржиште за спортска теренска возила;
- 9) тржиште за вишенаменска возила;
- 10) тржиште за лака комерцијална возила - лака комерцијална возила се начелно купују за комерцијалне услуге и за колективне и државне услуге као што су локалне испоруке радњама и предузећима, курирске службе и службе испоруке пакета, мобилне радионице и сервисна комби возила као што су возила ватрогасних, полицијских и служби хитне помоћи. У том смислу, лака комерцијална возила нису начелно примарно дизајнирана за превоз лица и недостаје им удобност коју нуде

аутомобили, као и маневрисање, брзина и флексибилност који карактеришу, примера ради, вишенаменска возила. Представљају једну од три категорије комерцијалних возила, које чине још и комерцијална возила средње величине и тешка комерцијална возила. И један и други подносилац Пријаве послују само на тржишту за лака комерцијална возила, које у овом случају обухвата сва лака комерцијална возила тежине до 6 тона.

Подносиоци Пријаве су за сва предложена релевантна тржишта као релевантно географско тржиште предложили Комисији територију Републике Србије, као национално тржиште, што је Комисија прихватила.

Комисија је прихватила само предлоге подносилаца Пријаве који се тичу засебних релевантних тржишта производа, према различитим категоријама и подкатегоријама **нових** путничких аутомобила и категорију **нових** лаких комерцијалних возила, имајући у виду да су сва заступљена на домаћем тржишту и дају прецизније податке о истом, као и да је на овај начин издвојено и боље видљиво и присуство јединог путничког аутомобила произведеног/склопљеног на домаћем тржишту. Комисија је, полазећи од напред наведеног и предметних пословних активности Fiat-а и Peugeot-а, како је приказано у Пријави, дефинисала следећа релевантна тржишта:

- 1) *Тржиште велепродаје и дистрибуције за мини аутомобиле у Републици Србији;*
- 2) *Тржиште велепродаје и дистрибуције за мале аутомобиле у Републици Србији;*
- 3) *Тржиште велепродаје и дистрибуције за аутомобиле средње величине у Републици Србији;*
- 4) *Тржиште велепродаје и дистрибуције за велике аутомобиле у Републици Србији;*
- 5) *Тржиште велепродаје и дистрибуције за спортска теренска возила у Републици Србији;*
- 6) *Тржиште производње, велепродаје и дистрибуције за вишенаменска возила у Републици Србији;*
- 7) *Тржиште велепродаје и дистрибуције за лака комерцијална возила у Републици Србији.*

Оцена ефеката концентрације

Подносиоци Пријаве су доставили Комисији податке о сопственим пословним активностима, процењеним укупним величинама релевантних тржишта према обиму остварене продаје (у продатим јединицама **нових** возила) у Републици Србији, као и процењеним тржишним уделима осталих учесника на истим тржиштима/конкурентата, полазећи од класификације својих модела како ју је утврдио IHS. IHS је независни институт за истраживање, који обезбеђује информације и анализе као подршку у поступку доношења одлука компанија и влада у индустријама као што су аутомобилска, енергетска, индустрије здравствене заштите и технологије. IHS обезбеђује општије тржишне студије и анализе као и специфичније информације попут информација и увида о возилима и купцима. Према наводима у Пријави, IHS је признат и на њега се позивају широм аутомобилске индустрије.

Fiat и Peugeot су формулисали сопствену оцену предметне концентрације у складу са чланом 19. Закона, а због недостатака ближе одређеног правног оквира у Републици Србији, и Смерницом Комисије ЕУ о хоризонталним концентрацијама. Конкретно, подносиоци Пријаве се ослањају на кључно правило ове смернице, у складу са којим се негативни утицаји на конкуренцију могу оправдано искључити на релевантном тржишту на коме је комбиновани тржишни удео страна испод 25%. Како је наведено у ставу 16. Смерница Комисије ЕУ о хоризонталним концентрацијама: „За концентрације које због разлога ограниченог тржишног удела учесника у концентрацији не могу спречити ефективну конкуренцију може се претпоставити да су у складу са заједничким тржиштем. Не доводећи

у питање чланове 81. и 82. Уговора, назнаке у том смислу постоје посебно ако тржишни удели учесника у концентрацији не прелазе 25% било на заједничком тржишту или на његовом значајном делу“.

У складу са наведеним, подносиоци Пријаве су се у достављеним кључним подацима о свим релевантним тржиштима, нарочито фокусирали на анализу оних релевантних тржишта на којима њихов комбиновани тржишни удео премашује 25%. Следствено, став подносиоца Пријаве је, да се може претпоставити да спровођење предметне концентрације неће негативно утицати на конкуренцију на релевантним тржиштима на којима је њихов комбиновани тржишни удео испод 25%.

Тржишни подаци, као и тржишни удели који следе у наставку су засновани на следећим подацима о продаји нових возила (како је приказао ИНС): [...] нових путничких аутомобила и лаких комерцијалних возила продатих у Републици Србији у 2019. години. Међутим, тржиште путничких аутомобила и лаких комерцијалних возила у Републици Србији карактерише изузетно велика разлика између обима продаје нових и половних возила. Наиме, насупрот укупној продаји нових возила у Републици Србији која је достигла број од [...] у 2019. години, готово четири пута толико половних возила је продато, достижући број од [...] у 2019. години (оба износа су из новембра 2019. године).¹ Поред тога, неких [...] половних возила је произведено 2010. године или раније, по сада застарелим стандардима емисије EURO II, III и IV, чији је увоз и даље дозвољен у Републици Србији.

Ово је јасни показатељ релативно мале куповне моћи и изузетно велике ценовне осетљивости српских купаца, при чему су цена и трошкови најважнији параметри за велику већину купаца приликом куповине аутомобила.² То има изузетно значајне последице на продају нових аутомобила: наиме, цене по којима се продају нови аутомобили у Републици Србији не трпе само притисак од нових конкурентских аутомобила, већ и изузетно јак, ако не и јачи, притисак од увоза половних возила – од којих се већина налази на нижем и најнижем крају ценовног спектра.

Подносиоци Пријаве сматрају да, узимајући у обзир ова кључна својства тржишта путничких аутомобила и лаких комерцијалних возила у Републици Србији:

- мала куповна моћ и ценовна осетљивост купаца, и
- вишеструко већа продаја половних у односу на нове аутомобиле

практично је немогуће за било ког добављача нових аутомобила да има тржишну моћ над купцима у Републици Србији – поготово да има тржишну моћ која би представљала доминантан положај на било ком релевантном тржишту.

Подносиоци Пријаве, такође, сматрају да се наведена кључна својства морају узети у обзир приликом разматрања сваког релевантног тржишта приказаног у наставку.

Међутим, ако се издвоји продаја нових путничких аутомобила у Републици Србији (из укупне продаје нових возила) она је у порасту, са трендом повећања продаје из године у годину. Наиме, у 2017. години продаја нових аутомобила је достигла број [...], у 2018. години [...], а у 2019. години [...].

¹ Број половних аутомобила према домаћој агенцији за истраживање тржишта Cube Team, која је званични партнер Српске асоцијације увозника возила и делова, и заснива се на броју возила регистрованих по први пут у Републици Србији.

² Као илустрација, недавна анкета (из 2017. године) која је обухватила 8.000 испитаника коју је спровела водећа онлајн платформа половних аутомобила у Републици Србији је показала да: (1) 77% испитаника никада није купило ново возило; (2) 47% испитаника не намерава да купи ново возило у наредних пет година, од којих 60% из разлога што немају довољно финансијских средстава а 37% зато што предност дају куповини половног а не новог аутомобила; (3) од оних који намеравају да купе ново возило, 31% има буџет до 10.000 евра; 36% има буџет између 10.000 и 15.000 евра; 15% има буџет између 15.000 и 20.000 евра; а само преосталих 18% има буџет преко 20.000 евра. Види: <https://www.polovniautomobili.com/auto-vesti/aktuelno/6562/istrazivanje-kako-i-koliko-se-kupuju-novi-automobili-u-srbiji>

Такође, продаја нових лаких комерцијалних возила у Републици Србији је у порасту, са трендом повећања продаје из године у годину. Тако је, у 2017. години продаја нових лаких комерцијалних возила је достигла број [...], у 2018. години [...], а у 2019. години [...].

Релевантна тржишта, њихови учесници и тржишни удели процењени на основу обима продаје релевантних производа на релевантним тржиштима у периоду 2017.-2019. година, приказани су у Табелама 1-8. Из ових приказа произилази како следи.

1) *Тржиште велепродаје и дистрибуције за мини аутомобиле у Републици Србији*

Сегмент	Модели Peugeot-а	Модели Fiat-а
Мини аутомобили	Peugeot iOn, 108 Citroën CZero, C1 Opel Adam, Karl	Fiat 500, Fiat 500C, Fiat Panda

Неки од модела конкурената на овом тржишту су: Aygo (Toyota), Twingo (Renault), up! (Volkswagen), Morning (Kia), i10 (Hyundai).

Мини/градски аутомобили представљају категорију најмањих путничких аутомобила. Њима, који су релативно јефтини за куповину и коришћење, становници градова већ дуги низ година дају предност због малих димензија, које им омогућавају маневрисање кроз саобраћајну гужву као и паркирање на малом простору. У Пријави је наведено да се на овом тржишту, генерално посматрано, одвијају значајне промене, у смислу све већег прихватања од стране градског становништва растуће понуде алтернатива у широј области мобилности, као што су: микро аутомобили (електрични аутомобили са два седишта, који се могу провући кроз саобраћајне гужве, док и даље нуде удобност аутомобила), услуге изнајмљивање бицикала и електричних скутера на кратки временски период, изнајмљивање приватних аутомобила на кратки временски период (платформе за изнајмљивање аутомобила на кратки временски период нуде купцима својих услуга могућност да возе аутомобил из њиховог возног парка на кратки временски период, што је првенствено осмишљено за краће путеве и мање раздаљине, као проширење мреже превоза), као и онлајн уговарање вожње приватним аутомобилима (uber или CarGo). Све наведено је битно променило навике градског становништва.

Проблем са мини аутомобилима је и да је њиховим произвођачима изузетно тешко да испуне прописе ЕУ који имају за циљ смањење емисије CO₂. Будући да се не може постићи велико побољшање са моторима са унутрашњим сагоревањем, сви напори су концентрисани на технологију електричних аутомобила, уз коју иду и високи индустријски трошкови. Из разлога да мини возила имају мању маржу, трошак електрификације ограничава могућност произвођача оригиналне опреме да оствари профит. Последишно, неки произвођачи оригиналне опреме се радије одлучују да изађу са тржишта него да снесе веће трошкове (па самим тим и остварују мањи профит) или да се суоче са значајним новчаним казнама због неусклађености са прописима који се односе на CO₂, док се остали одлучују да не обнављају своје моделе мини аутомобила који иду на моторе са унутрашњим сагоревањем и уместо тога, опредељују се за увођење електричних возила.

Управо је у овом свеобухватном контексту Peugeot већ одлучио да изађе из сегмента мини аутомобила, односно да укине понуду својих мини аутомобила. Коначно, потпуно повлачење мини аутомобила ће бити окончано у релативно кратком временском року. Конкретно, Peugeot је већ прекинуо дистрибуцију модела Adam и Karl од 1. октобра 2019. године и [...].

Подносиоци Пријаве сматрају да ће се изласком Peugeot-а са овог тржишта, окончати и преклапање њихових пословних активности на истом, па стога и спровођење предметне концентрације неће довести до проблема у области конкуренције на овом релевантном тржишту.

У Табели 1 је представљено ово релевантно тржиште са његовим учесницима, њиховим тржишним уделима и оствареним продајама (по обиму) релевантних производа у 2019, 2018. и 2017. години.

Табела 1

Тржиште за мини аутомобиле у Републици Србији						
Учесник	2019. година		2018. година		2017. година	
	Јединице	Удео	Јединице	Удео	Јединице	Удео
Fiat	[...]	/60-70/%	[...]	/60-70/%	[...]	/40-50/%
Peugeot	[...]	/0-5/%	[...]	/0-5/%	[...]	/0-5/%
Комбиновано	[...]	/60-70/%	[...]	/60-70/%	[...]	/40-50/%
Volkswagen	-	≈/10-20/%	-	≈/10-20/%	-	≈/20-30/%
Toyota Subaru	-	≈/5-10/%	-	≈/0-5/%	-	≈/5-10/%
Daihatsu	-	≈/5-10/%	-	≈/0-5/%	-	≈/5-10/%
Hyundai-Kia	-	≈/5-10/%	-	≈/0-5/%	-	≈/5-10/%
Renault-Nissan-Mitsubishi	-	≈/0-5/%	-	≈/0-5/%	-	≈/0-5/%
Daimler	-	≈/0-5/%	-	≈/0-5/%	-	≈/0-5/%
Укупно	[...]	≈/90-100/%	[...]	≈/90-100/%	[...]	≈/90-100/%

Из података у Табели 1 се види да је Peugeot имао тржишни удео од /0-5/% у 2019. години, што представља смањење у односу на /0-5/% у 2017. години, док је Fiat имао тржишни удео од /60-70/% у 2019. години, што представља повећање у односу на /40-50/% у 2017. години. Комбиновани тржишни удео подносилаца Пријаве је био /60-70/% у 2019. години, што је представља повећање у односу на /40-50/% у 2017. години.

Иако је заједнички тржишни удео највећи и износи /60-70/%, повећање тржишног удела након спровођења концентрације за тржишни удео Peugeot-а је мало (/0-5/% за 2019. годину, Табела 1). Подносиоци Пријаве су се позвали на претходну праксу Комисије у појединачним случајевима, у погледу става да повећање тржишног удела испод /0-5/% не доводи до проблема у области конкуренције на релевантном тржишту.

Што се тиче осталих учесника на овом тржишту, Peugeot и Fiat се суочавају са реномираним конкурентом Volkswagen-ом са тржишним уделом од приближно /10-20/% у 2019. години., што је смањење у односу на око /20-30/% у 2017. години. Њега следе конкуренти: Toyota са тржишним уделом од приближно /5-10/%, што је готово непромењено тржишном уделу у 2017. години, Hyundai-Kia са тржишним уделом од приближно /5-10/% у 2019. години, што је смањење са /5-10/% у 2017. години, Renault-Nissan-Mitsubishi са тржишним уделом од приближно /5-10/%, и Daimler чији је тржишни удео у 2019. години био приближно /0-5/%, што представља смањење са /0-5/% у 2017. години.

Према најбољем сазнању Peugeot-а, на основу јавно доступних информација, следећи нови модели робних марки се очекују у 2020. и 2021. години у сегменту мини аутомобила: Hyundai i10, Fiat 500e, Dacia City K-Ze, Suzuki Celerio, Suzuki Wagon R.

2) Тржиште велепродаје и дистрибуције за мале аутомобиле у Републици Србији

Сегмент	Модели Peugeot-а	Модели Fiat-а
Мали аутомобили	Peugeot 208 Citroën C3, Citroën C4 Cactus DS3 Opel Corsa	Lancia Ypsilon

Неки од модела конкурената на овом тржишту су: Clio (Renault), Polo (Volkswagen), Fiesta (Ford), Vitz (Toyota), Fabia (Skoda), Click (Hyundai).

У Табели 2 је представљено ово релевантно тржиште са његовим учесницима, њиховим тржишним уделима и оствареним продајама (по обиму) релевантних производа у 2019, 2018. и 2017. години.

Табела 2

Тржиште за мале аутомобиле у Републици Србији						
Друштво	2019. година		2018. година		2017. година	
	Јединице	Удео	Јединице	Удео	Јединице	Удео
Fiat	[...]	/0-5/%	[...]	/5-10/%	[...]	/5-10/%
Peugeot	[...]	/10-20/%	[...]	/10-20/%	[...]	/10-20/%
Комбиновано	[...]	/20-30/%	[...]	/20-30/%	[...]	/20-30/%
Renault-Nissan-Mitsubishi	-	/20-30/%	-	/20-30/%	-	≈/20-30/%
Volkswagen	-	/20-30/%	-	/20-30/%	-	≈/20-30/%
Toyota Subaru Daihatsu	-	/5-10/%	-	/5-10/%	-	≈/5-10/%
Hyundai-Kia	-	/5-10/%	-	/10-20/%	-	≈/5-10/%
Ford	-	/0-5/%	-	/5-10/%	-	≈/10-20/%
Остали	-	/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/0-5/%
Укупно	[...]	/90-100/%	[...]	/90-100/%	[...]	≈/90-100/%

Из података у Табели 2 се види да је Peugeot имао тржишни удео од /10-20/% у 2019. години, што представља повећање у односу на /10-20/% у 2017. години, док је Fiat имао тржишни удео од /0-5/% у 2019. години, што представља смањење у односу на /0-5/% у 2017. години. Комбиновани тржишни удео подносилаца Пријаве је био /20-30/% у 2019. години, што је готово непромењено тржишном уделу од /20-30/% који је остварен у 2017. години.

Што се тиче осталих учесника на овом тржишту, Peugeot и Fiat се суочавају са два реномирана конкурента: Renault-Nissan-Mitsubishi са тржишним уделом од /20-30/% у 2019. години, што је готово непромењено тржишном уделу од приближно /20-30/% који је остварио у 2017. години и Volkswagen са тржишним уделом од /20-30/% у 2019. години, што представља повећање са приближно /20-30/% у 2017. години. Њих следе: Toyota са тржишним уделом од /5-10/%, што представља повећање са приближно /5-10/% у 2017. години, и Hyundai-Kia са тржишним уделом од /5-10/% у 2019. години, што је повећање са приближно /5-10/% у 2017. години. Од осталих конкурената издваја се Ford, чији је тржишни удео у 2019. години био /0-5/%, што представља смањење у односу на приближно /10-20/% у 2017. години.

Према подносиоцима Пријаве, ово релевантно тржиште јесте, и остаће, конкурентно са динамичним конкурентима који имају значајна финансијска средства и јак комерцијални интерес да обезбеде да тржиште остане конкурентно, са чим ће се суочити и DutchCo, након спровођења предметне концентрације.

Према најбољем сазнању Peugeot-а, на основу јавно доступних информација, следећи нови модели робних марки се очекују у 2020. и 2021. години у сегменту малих аутомобила: Dacia Sandero, Toyota Yaris, Hyundai i20, Honda Jazz, Honda e, MG 3, Skoda Fabia, Opel /Vxh Mokka, Renault Zoe, Dacia Logan, e.Go B-Hatch, Lada Granta Sedan.

3) Тржиште велепродаје и дистрибуције за аутомобиле средње величине у Републици Србији;

Сегмент	Модели Peugeot-а	Модели Fiat-а
Аутомобили средње величине	Peugeot 301, 308 С-Elysée Opel Astra,	Alfa Romeo Giulietta Fiat Egea, Fiat Tipo Dodge Neon

Неки од модела конкурената на овом тржишту су: Golf (Volkswagen), Focus (Ford), Octavia (Skoda), Megane (Renault), Corolla (Toyota), Axela (Mazda),

У Табели 3 је представљено ово релевантно тржиште са његовим учесницима, њиховим тржишним уделима и оствареним продајама (по обиму) релевантних производа у 2019, 2018. и 2017. години.

Табела 3

Тржиште за аутомобиле средње величине у Републици Србији						
Друштво	2019. година		2018. година		2017. година	
	Јединице	Удео	Јединице	Удео	Јединице	Удео
Fiat	[...]	/10-20/%	[...]	/5-10/%	[...]	/5-10/%
Peugeot	[...]	/10-20/%	[...]	/10-20/%	[...]	/10-20/%
Комбиновано	[...]	/20-30/%	[...]	/20-30/%	[...]	/20-30/%
Volkswagen	-	/30-40/%	-	/40-50/%	-	≈/40-50/%
Toyota Subaru Daihatsu	-	/5-10/%	-	/5-10/%	-	≈/5-10/%
Renault-Nissan-Mitsubishi	-	/5-10/%	-	/5-10/%	-	≈/5-10/%
Ford	-	/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/5-10/%
Hyundai-Kia	-	/0-5/%	-	/5-10/%	-	≈/10-20/%
Daimler	-	/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/0-5/%
Mazda	-	/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/0-5/%
BMW	-	/0-5/%	-	-	-	-
Остали	-	/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/0-5/%
Укупно	[...]	/90-100/%	[...]	/90-100/%	[...]	≈/90-100/%

Из података у Табели 3 се види да је Peugeot имао тржишни удео од /10-20/% у 2019. години, што представља смањење у односу на /10-20/% у 2017. години, док је Fiat имао тржишни удео од /10-20/% у 2019. години, што представља повећање у односу на /5-10/% у 2017. години. Комбиновани тржишни удео подносилаца Пријаве је био /20-30/% у 2019. години, што је повећање са /20-30/% у 2017. години.

Што се тиче осталих учесника на овом тржишту, Peugeot и Fiat се суочавају са једним реномираним конкурентом који има убедљиво тржишно присуство: Volkswagen са тржишним уделом од /30-40/% у 2019. години, што представља смањење у односу на тржишни удео од приближно /40-50/% који је остварио у 2017. години, иза кога су: Toyota са тржишним уделом од /5-10/% у 2019. години, што представља повећање са приближно /5-10/% у 2017. години и Renault-Nissan-Mitsubishi са тржишним уделом од /5-10/% у 2019. години, што је повећање са приближно /5-10/% у 2017. години. Од осталих конкурената издвајају се Ford, чији је тржишни удео у 2019. години био /0-5/%, што је смањење у односу на приближно /5-10/% у 2017. годину, Hyundai-Kia са тржишним уделом од /0-5/%, што је смањење у односу на приближно /10-20/% у 2017. години, Daimler са тржишним уделом са /0-5/% који је остварио у 2019. години, што представља повећање у односу на приближно /0-5/% у 2017. години, Mazda са тржишним уделом од /0-5/% у 2019. години, што је повећање у односу на приближно /0-5/% у 2017. години.

Према подносиоцима Пријаве, ово релевантно тржиште јесте, и остаће, конкурентно са динамичним конкурентима који имају значајна финансијска средства и јак комерцијални интерес да обезбеде да тржиште остане конкурентно, са чим ће се суочити и DutchCo, након спровођења предметне концентрације.

Према најбољем сазнању Peugeot-а, на основу јавно доступних информација, следећи нови модели робних марки се очекују у 2020. и 2021. години у сегменту аутомобила средње величине: Skoda Octavia, Audi A3 Sportback, BMW 2 Gr. Cp, Suzuki C-Wagon, Audi A3, Seat El-Born, Hyundai Elantra, Lynk&Co 03, Lynk&Co 03, Qoros 3, Opel Astra, Hyundai Ioniq, Subaru WRX.

4) Тржиште велепродаје и дистрибуције за велике аутомобиле у Републици Србији

Сегмент	Модели Peugeot-а	Модели Fiat-а
Велики аутомобили	Peugeot 508 Opel Insignia	Alfa Romeo Giulia Chrysler 200 (производња је престала) Dodge Charger (престала је производња за ЕЕП)

Неки од модела конкурената на овом тржишту су: Passat (Volkswagen), C-Class (Mercedes-Benz), 3-Series (BMW), Talisman (Renault), Mustang (Ford).

У Табели 4 је представљено ово релевантно тржиште са његовим учесницима, њиховим тржишним уделима и оствареним продајама (по обиму) релевантних производа у 2019, 2018. и 2017. години.

Табела 4

Тржиште за велике аутомобиле у Републици Србији						
Друштво	2019. година		2018. година		2017. година	
	Јединице	Удео	Јединице	Удео	Јединице	Удео
Fiat	[...]	/0-5/%	[...]	/0-5/%	[...]	/0-5/%
Peugeot	[...]	/10-20/%	[...]	/5-10/%	[...]	/10-20/%
Комбиновано	[...]	/10-20/%	[...]	/5-10/%	[...]	/10-20/%
Volkswagen	-	/60-70/%	-	/60-70/%	-	≈/60-70/%
Renault-Nissan-Mitsubishi	-	/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/5-10/%
Ford	-	/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/5-10/%
Daimler	-	/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/0-5/%
BMW	-	/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/0-5/%
Mazda	-	/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/0-5/%
Остали	-	/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/0-5/%
Укупно	[...]	/90-100%	[...]	/90-100%	[...]	≈/90-100/%

Из података у Табели 4 се види да је Peugeot имао тржишни удео од /10-20/% у 2019. години, што представља повећање у односу на /10-20/% у 2017. години, док је Fiat имао тржишни удео од /0-5/% у 2019. години, што је готово непромењено тржишном уделу од /0-5/% у 2017. години. Комбиновани тржишни удео Подносилаца је био /10-20/% у 2019. години, што је повећање са 10-20/% у 2017. години.

Што се тиче осталих учесника на овом тржишту, Peugeot и Fiat се суочавају са једним реномираним конкурентом који има најјаче тржишно присуство: Volkswagen са тржишним уделом од /60-70/% у 2019. години, што представља повећање у односу на тржишни удео од приближно /60-70/% који је остварио у 2017. години; иза кога су: Renault-Nissan-Mitsubishi са тржишним уделом од /0-5/% у 2019. години, што је смањење у односу на приближно /5-10/% у 2017. години, Ford, чији је тржишни удео у 2019. години био /0-5/%, што је смањење са приближно /5-10/% у 2017. години, Daimler чији је тржишни удео у 2019. години био /0-5/%, што је смањење у односу на приближно /0-5/% у 2017. години, BMW чији је тржишни удео у 2019. години био /0-5/%, што је повећање са приближно /0-5/% у 2017. години и Mazda чији је тржишни удео у 2019. години био /0-5/%, што је смањење у односу на приближно /0-5/% у 2017. години.

Према подносиоцима Пријаве, ово релевантно тржиште јесте, и остаће, конкурентно са динамичним конкурентима који имају значајна финансијска средства и јак комерцијални интерес да обезбеде да тржиште остане конкурентно, са чим ће се суочити и DutchCo, након спровођења предметне концентрације.

Према најбољем сазнању Peugeot-а, на основу јавно доступних информација, следећи нови модели робних марки се очекују у 2020. и 2021. години у сегменту великих

аутомобила: Polestar 2, VW Arteon Wagon, Kia Optima, DS5, Metrocab D-Sedan, Subaru Legacy, Alpina 3, Cadillac CT4, Mercedes C-Class, BMW 4 Gr. Coupe, Ford D-Wagon, Subaru Levorg, Genesis GT70 Cp, Toyota Mirai.

5) *Тржиште велепродаје и дистрибуције за спортска теренска возила у Републици Србији*

Сегмент	Подсегмент	Модели Peugeot-a	Модели Fiat-a
Спортска теренска возила	SUV-B	Peugeot 2008, Citroën C3 Aircross DS3 Crossback Opel Mokka, Mokka X, Crossland X	Fiat 500X Jeep Renegade
	SUV-C	Peugeot 3008, 5008 Citroën C5 Aircross DS7 Crossback Opel Grandland X	Jeep Compass, Jeep Wrangler, Jeep Cherokee
	SUV-D	--	Alfa Romeo Stelvio Jeep Grand Cherokee
	SUV-E	--	Dodge Durango Maserati Levante

Неки од модела конкурената на овом тржишту су: Captur (Renault), Ecosport (Ford), T-Cross (Volkswagen), Jimny Wide (Suzuki), Pajero (Mitsubishi).

У Табели 5 је представљено ово релевантно тржиште са његовим учесницима, њиховим тржишним уделима и оствареним продајама (по обиму) релевантних производа у 2019, 2018. и 2017. години

Табела 5

Тржиште за спортска теренска возила у Републици Србији						
Друштво	2019. година		2018. година		2017. година	
	Јединице	Удео	Јединице	Удео	Јединице	Удео
Fiat	[...]	/0-5/%	[...]	/0-5/%	[...]	/0-5/%
Peugeot	[...]	/5-10/%	[...]	/5-10/%	[...]	/0-5/%
Комбиновано	[...]	/5-10/%	[...]	/10-20/%	[...]	/5-10/%
Renault-Nissan-Mitsubishi	-	≈/20-30/%	-	/20-30/%	-	/20-30/%
Volkswagen	-	≈/20-30/%	-	/10-20/%	-	/10-20/%
Hyundai-Kia	-	≈/10-20/%	-	/10-20/%	-	/10-20/%
BMW	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	/0-5/%
Toyota Subaru Daihatsu	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	/0-5/%
Suzuki	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	/5-10/%
Ford	-	≈/0-5/%	-	/5-10/%	-	/0-5/%
Daimler	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	/0-5/%
Mazda	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	/0-5/%
Land Rover	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	/5-10/%
Volvo	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	/0-5/%
Honda	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	/0-5/%
Jaguar	-	≈/0-5/%	-	-	-	-
Остали	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	/0-5/%
Укупно	[...]	≈/90-100/%	[...]	/90-100/%	[...]	/90-100/%

Из података у Табели 5 се види да је Peugeot је имао тржишни удео од 15-10% у 2019. години, што представља повећање у односу на 10-5% у 2017. години, док је Fiat имао тржишни удео од 10-5% у 2019. години, што је готово непромењено тржишном уделу од 10-5% у 2017. години. Комбиновани тржишни удео подносилаца Пријаве је био 15-10% у 2019. години, што је повећање у односу на 15-10% у 2017. години.

Што се тиче осталих учесника на овом тржишту, Peugeot и Fiat се суочавају са два реномирана конкурента: Renault-Nissan-Mitsubishi са тржишним уделом од приближно 20-30% у 2019. години, што представља смањење у односу на тржишни удео од 20-30% који је остварио у 2017. години и Volkswagen са тржишним уделом од приближно 20-30% у 2019. години, што је повећање са 10-20% у 2017. години, иза којих су: Hyundai-Kia са тржишним уделом од приближно 10-20% у 2019. години, што је готово непромењено тржишном уделу од 10-20% у 2017. години, BMW чији је тржишни удео у 2019. години био приближно 10-5%, што је готово непромењено тржишном уделу од 10-5% у 2017. години, Toyota чији је тржишни удео у 2019. години био приближно 10-5%, што представља повећање у односу на тржишни удео од 10-5% који је остварен у 2017. години, Suzuki чији је тржишни удео у 2019. години био приближно 10-5%, што је смањење у односу на 15-10% у 2017. години, Ford чији је тржишни удео у 2019. години био приближно 10-5%, што је готово непромењено тржишном уделу од 10-5% у 2017. години, Daimler чији је тржишни удео у 2019. години био приближно 10-5%, што је готово непромењено тржишном уделу од 10-5% у 2017. години, као и бројни други учесници са мањим тржишним уделима.

Према подносиоцима Пријаве, и ово релевантно тржиште јесте, и остаће, конкурентно са динамичним конкурентима који имају значајна финансијска средства и јак комерцијални интерес да обезбеде да тржиште остане конкурентно, са чим ће се суочити и DutchCo, након спровођења предметне концентрације.

Из података у Табели 5 се, такође, види да је продаја спортских теренских возила коју су остварили подносиоци Пријаве [...], будући да је продато [...] спортских теренских возила у 2017. години и [...] спортских теренских возила у 2019. години.

Наведени подаци потврђују текућу промену у сегменту вишенаменских возила конкретно, његово опадање и стапање са сегментом спортских теренских возила. Последично, границе између та два сегмента су постале све мање видљиве или важне, уз већ постојеће нејасне границе између различитих сегмената путничких аутомобила.

Релевантни стручњаци сматрају да су до тог пада довела два главна фактора:

- прво, све мањи број деце по породици у већини развијених земаља, што значи да је потреба за „породичним и пре свега функционалним“ аутомобилом све мања;
- друго, одувек се сматрало да је куповина моноволумена (вишенаменских возила) ствар нужде пре него тежње. У протеклим годинама, моноволумени су угрожени поређењем са спортским теренским возилима која могу обезбедити сличну практичност (у одређеној мери) а која су привлачнија у погледу дизајна. Опадајући тренд у продаји вишенаменских возила одговара растућем тренду у продаји спортских теренских возила.

Смањење продаје Peugeot-а илуструје следеће померање са вишенаменских возила на спортска теренска возила: прва верзија 5008, која је понуђена на тржишту 2009. године, је била вишенаменско возило, које је замењено 2017. године новим 5008, које је спортско теренско возило.

Што се тиче Fiata, [...] до краја 2022. године.

Последично, опадајући тренд у продаји вишенаменских возила се ставља у контекст рапидног развоја спортских теренских возила, па произвођачи оригиналне опреме све више репозиционирају своја вишенаменска возила према спортским теренским возилима.

Према најбољем сазнању Peugeot-а, на основу јавно доступних информација, следећи нови модели робних марки се очекују у 2020. и 2021. години у сегменту спортских

теренских возила: VW T-Roc Convert, Lynk&Co B-SUV, MG ZS, Nissan Juke, Ford Kuga, Mercedes GLA, Renault Arkana, VW ID Crazz, Seat Cupra Formento, Suzuki SUV-C, Mercedes EQA, Mazda MX-30, Lynk&Co 01, Lynk&Co 02, Nissan X-Trail, Kia Sorento, Tesla Model Y, Qoros 5, Byton M-Byte, Mercedes GLE Cp, Audi e-tron Sportback, Aston Martin DBX, Genesis GV80, Alpina XD7, Volkswagen B-CUV, Toyota B-CUV, Hyundai B-CUV, Ssang. Tivoli, Lada B-CUV, Hyundai Tucson, Kia Sportage, Renault Kadjar, Dacia Lodgy, Kia Niro, Honda CR-V, Kia C-CUV EV, Alfa Tonale, Volvo XC 40 Cp, Skoda Vision E, Audi Q4 e-tron, Nissan Qashqai, Audi Q5 Sportback, Ford Mustang Mach E, Jeep Wagoneer, Lynk&Co D-SUV Cp, Genesis GV70, Rivian R1S, Genesis D-CUV EV, Cadillac XT5, Changan D-SUV, LR Range Rover Sport, Jeep Grand Cherokee, Jaguar J-Pace, Audi e-tron GT, BMW i Next, Toyota Land Cruiser, LR E-CUV EV, Jeep Gr Wagoneer, Lynk&Co 06.

б) *Тржиште производње, велепродаје и дистрибуције за вишенаменска возила у Републици Србији*

	Модели Peugeot	Модели Fiat
Вишенаменска возила	Peugeot Rifter, Traveller, Boxer Combi, C4 Space Tourer, Grand C4 Space Tourer, Berlingo Multispace, Space Tourer, Jumper Combi Opel Combo Life, Zafira Tourer, Zafira Life, Movano Combi	Fiat 500L Chrysler Voyager, Chrysler Pacifica Fiat Talento People Mover, Fiat Ducato People Mover Fiat Doblò (престала је производња за ЕЕП) Fiat Qubo (престала је производња за ЕЕП)

Неки од модела конкурената на овом тржишту су: Caddy (Volkswagen), Trafic (Renault), Transit Connect (Ford), Sprinter (Mercedes-Benz), Venga (Kia), Prius Alpha (Toyota).

У Табели 6 је представљено ово релевантно тржиште са његовим учесницима, њиховим тржишним уделима и оствареним продајама (по обиму) релевантних производа у 2019, 2018. и 2017. години.

Табела 6

Тржиште за вишенаменска возила у Републици Србији						
Друштво	2019. година		2018. година		2017. година	
	Јединице	Удео	Јединице	Удео	Јединице	Удео
Fiat	[...]	/60-70/%	[...]	/60-70/%	[...]	/60-70/%
Peugeot	[...]	/10-20/%	[...]	/10-20/%	[...]	/20-30/%
Комбиновано	[...]	/80-90/%	[...]	/70-80/%	[...]	/80-90/%
Ford	-	≈/5-10/%	-	≈/10-20/%	-	/0-5/%
Renault-Nissan-Mitsubishi	-	≈/0-5/%	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%
Daimler	-	≈/0-5/%	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%
Остали	-	≈/0-5/%	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%
Укупно	[...]	≈/90-100/%	[...]	≈/90-100/%	[...]	/90-100/%

Из података у Табели 6 се види да је Peugeot је имао тржишни удео од /10-20/% у 2019. години, што представља смањење у односу на /20-30/% у 2017. години, док је Fiat имао тржишни удео од /60-70/% у 2019. години, што је повећање у односу на тржишни удео од /60-70/% у 2017. години. Комбиновани тржишни удео Подносилаца је био /80-90/% у 2019. години, што је представља смањење у односу на /80-90/% у 2017. години. Међутим, када се посматра продаја у апсолутном смислу, продаја подносилаца Пријаве је забележила велики пад од скоро [...], имајући у виду да су они продали [...] вишенаменских возила у 2017. години, а само [...] возила у 2019. години. С друге стране, у складу са већ описаним

трендом, продаја спортских теренских возила коју су остварили подносиоци Пријаве (табела 5), бележи одговарајући изузетан раст од скоро [...], јер су подносиоци Пријаве продали [...] спортских теренских возила у 2017. години и [...] спортских теренских возила у 2019. години.

Што се тиче осталих учесника на овом тржишту, Peugeot и Fiat се суочавају са реномираним конкурентима: Ford са тржишним уделом од приближно /5-10/% у 2019. години, што представља повећање у односу на тржишни удео од /0-5/% који је остварио у 2017. години, иза кога су: Renault-Nissan-Mitsubishi са тржишним уделом од приближно /0-5/% у 2019. години, што представља повећање у односу на тржишни удео од /0-5/% који је остварио у 2017. години и Daimler, чији је тржишни удео у 2019. години био приближно /0-5/%, што је повећање са /0-5/% у 2017. години.

Према подацима у Пријави, њени подносиоци су остварили продају у различитим подсегментима сегмента вишенаменских возила (Табела 7): [...]. Следствено, подносиоци Пријаве сматрају да нису једно другом најближи конкуренти када се посматра продаја на нивоу различитих подсегмената.

Табела 7

Подсегмент	Обим продаје подносилаца Пријаве у 2019. години		
	Fiat	Peugeot	Σ
вишенаменска возила-В (мини/супермини возила)	[...]	[...]	[...]
вишенаменска возила-С (мала возила)	[...]	[...]	[...]
вишенаменска возила-Е (луксузна возила)	[...]	[...]	[...]

Од 2000. године, укупан обим продаје вишенаменских возила је у опадању. Овај тренд се први пут појавио у САД-у а од 2008. године и у ЕЕП-у и, начелно, у Европи. Продаја вишенаменских возила у ЕЕП-у је пала са 2,2 милиона у 2010. години, на мање од 1,3 милиона у 2019. години и очекује се да ће још падати и у наредним годинама. Опадајући тренд у продаји вишенаменских возила се стога треба ставити у контекст невероватног развоја спортских теренских возила. Последишно, произвођачи оригиналне опреме све више репозиционирају своја вишенаменска возила према спортским теренским возилима.

Што се тиче водећих модела подносилаца Пријаве у Пријави су наведена следећа очекивања: [...].

Због опадајућег тренда у овом сегменту, стратегија широм индустрије је да се заустави понуда нових/обнављање постојећих модела: Renault ће престати са производњом два своја позната модела - Renault Espace-а у 2023. години и Scenic-а у 2022. години, без обезбеђивања њихове замене, Ford ће престати са производњом S-Max-а и Galaxy-а у 2020. години, без обезбеђивања њихове замене.

Што се тиче Fiat-а, [...].

Пад продаје подносилаца Пријаве у овом сегменту је додатно илустрован недостатком будућих понуда нових возила: [...]. Додатно, како је горе наведено, Fiat и Peugeot ограничавају и производњу постојећих вишенаменских возила.

Што се тиче конкурентских произвођача оригиналне опреме, очекује се да ће у наредне две године, на основу јавно доступних информација, бити понуђена тржишту само три нова возила, при чему су сва три азијске робне марке (Hyundai H100, Ssangyong Rodius, LDV G1), јер ова врста возила још увек није у опадању на њиховим домаћим тржиштима. С друге стране, на основу јавно доступних информација, процењује се да ће у наредне две

године бити понуђено тржишту више од 60 нових спортских теренских возила, као што је претходно већ приказано.

На нивоу ЕЕП-а, конкурентску природу овог сегмента потврђује постојање више произвођача вишенаменских возила, што важи и за домаће тржиште.

Тржишни удели приказани у Табели 6 су засновани на продаји нових возила, која је изузетно ниска у апсолутном смислу – са само [...] возила продатих у сегменту у 2019. години. Међутим, како је и претходно већ наведено, тржиште путничких аутомобила у Републици Србији карактерише изузетно велика разлика између обима продаје нових и половних возила. Наиме, насупротив укупној продаји нових возила у Србији која је достигла [...] у 2019. години, готово четири пута толико половних возила је продато, достижући број од [...] у 2019. години³ (оба износа су из новембра 2019. године). Поред тога, неких [...] половних возила је произведено 2010. или раније године, која су прављена по сада застарелим стандардима емисије EURO II, III и IV, чији је увоз и даље дозвољен у Републици Србији.

Наведено је јасни показатељ релативно мале куповне моћи и изузетно велике ценовне осетљивости српских купаца, при чему су цена и трошкови најважнији параметри за велику већину купаца приликом куповине аутомобила. Цене по којима се продају нови аутомобили у Републици Србији не трпе само притисак од нових конкурентских аутомобила, већ и изузетно јак, ако не и јачи, притисак од увоза половних возила – од којих се већина налази на нижем и најнижем крају ценовног спектра.

Узимајући у обзир наведена кључна својства српског тржишта:

- 1) малу куповну моћ и ценовну осетљивост купаца, и
- 2) вишеструко већу продају половних у односу на нове аутомобиле

практично је немогуће за било ког добављача нових аутомобила да има тржишну моћ над купцима у Републици Србији – поготово да има тржишну моћ која би представљала доминантан положај на било ком релевантном тржишту.

Продаја Fiat-а у сегменту вишенаменских возила у Републици Србији потиче од модела Fiat 500L, који је једини путнички аутомобил произведен/склопљен у њој. [...].

На продају модела Fiat 500L у Републици Србији нарочито утиче следеће:

(1) релативно мала цена аутомобила која је прилагођена српском тржишту и која је у распону од 13.000 евра до 20.000 евра, у зависности од верзије, и мања је од цена на већини европских тржишта;

(2) величина аутомобила, будући да је „мини“ вишенаменско возило (Вишенаменско возило-В), погодно је за градску возњу и карактерише га мала потрошња и трошкови одржавања;

(3) највећи број возила купују пре купци возних паркова него физичка лица/купци из категорије становништво;⁴

(4) историјско присуство Fiat-а у Републици Србији а поготово опште познатих модела Fiat 500.

³ Број половних аутомобила према српској агенцији за истраживање тржишта Cube Team, која је званични партнер Српске асоцијације увозника возила и делова, и заснива се на броју возила регистрованих по први пут у Републици Србији.

⁴ Возни парк представља групу возила коју поседује или узима у закуп неко предузеће, државна агенција или друга организација а не физичко лице или породица. Типични примери су возила која користе друштва за изнајмљивање аутомобила, такси удружења, јавна комунална предузећа, јавни аутобуски превоз, и полиција. Уз то, многа предузећа купују или узимају у закуп возне паркове за испоруку робе купцима, или за представнике продаје који путују до купаца.

7) Тржиште велепродаје и дистрибуције за лака комерцијална возила у Републици Србији

Сегмент	Модели PSA	Модели FCA
Лака комерцијална возила	Peugeot Bipper, Boxer, Expert, Partner Citroën Jumper, Jumpy, Berlingo, Nemo Opel Vivaro, Combo, Movano Peugeot Boxer Citroën Jumper Opel Movano	Fiat Panda Van, Fiat Tipo (производња је престала), Fiat Doblò, Fiat Fiorino, Fiat Ducato, Fiat Talento Fiat Fullback (производња је престала) Ram 1200 (производња је престала), Ram 1500 Fiat Ducato Ram 2500/3500

Неки од модела конкурената на овом тржишту су: Sprinter (Mercedes-Benz), Caddy (Volkswagen), Trafic (Renault), Ranger (Ford), Navara (Nissan), Pajero (Mitsubishi).

У Табели 8 је представљено ово релевантно тржиште са његовим учесницима, њиховим тржишним уделитема и оствареним продајама (по обиму) релевантних производа у 2019, 2018. и 2017. години.

Табела 8

Тржиште за лака комерцијална возила у Републици Србији						
Друштво	2019. година		2018. година		2017. година	
	Јединица	Удео	Јединице	Удео	Јединица	Удео
Fiat*	[...]	/40-50/%	[...]	/30-40/%	[...]	/30-40/%
Peugeot	[...]	/10-20/%	[...]	/10-20/%	[...]	/5-10/%
Комбиновано	[...]	/50-60/%	[...]	/40-50/%	[...]	/40-50/%
Renault-Nissan-Mitsubishi	-	≈/10-20/%	-	/20-30/%	-	≈/20-30/%
Volkswagen	-	≈/10-20/%	-	/10-20/%	-	≈/20-30/%
Ford	-	≈/5-10/%	-	/5-10/%	-	≈/5-10/%
Daimler	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/0-5/%
Toyota	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/0-5/%
Остали	-	≈/0-5/%	-	/0-5/%	-	≈/0-5/%
Укупно	[...]	≈/90-100/%	[...]	/90-100/%	[...]	≈/90-100/%

*Fiat-ов тржишни удео садржи у себи и тржишни удео друштва Iveco које је у периоду 2017.-2019. година било повезано друштво Fiat-а. Тржишни удео Iveco-а је у 2019. години био /0-5/%, у 2018. години /5-10/% и у 2017. години /5-10/%.

Из података у Табели 8 се види да је Peugeot је имао тржишни удео од /10-20/% у 2019. години, што представља повећање у односу на /5-10/% у 2017. години, док је Fiat имао тржишни удео од /40-50/% у 2019. години, што је повећање у односу на /30-40/% у 2017. години. Комбиновани тржишни удео подносилаца Пријаве је био /50-60/% у 2019. години, што представља повећање у односу на /40-50/% у 2017. години. Имајући у виду да друштво Iveco није предмет ове трансакције, након њене реализације тржишни удео друштва DutchCo, биће мањи од овог приказаног у табели (/50-60/%), за величину тржишног удела друштва Iveco у 2019. години (0-5%), и износиће око /40-50/%.

Што се тиче осталих учесника на овом тржишту, Peugeot и Fiat се суочавају са реномираним конкурентом: Renault-Nissan-Mitsubishi са значајним тржишним уделом од око /10-20/% у 2019. години, што представља смањење у односу на тржишни удео од приближно /20-30/% остварен у 2017. години, иза кога су: Volkswagen са тржишним уделом од приближно /10-20/% у 2019. години, што је смањење у односу на приближно /20-30/% у 2017. години., Ford, чији је тржишни удео у 2019. години био приближно /5-10/%, што је

смањење у односу на приближно 15-10% у 2017. години, Daimler (Mercedes-Benz) чији је тржишни удео у 2019. години био око 10-5%, што представља повећање у односу на тржишни удео од приближно 10-5% остварен у 2017. години, Toyota чији је тржишни удео у 2019. години био приближно 10-5%, што је готово непромењено тржишном уделу од приближно 10-5% у 2017. години..

Према подносиоцима Пријаве, ово релевантно тржиште јесте, и остаће, конкурентно са динамичним конкурентима који имају значајна финансијска средства и јак комерцијални интерес да обезбеде да тржиште остане конкурентно, са чим ће се суочити и DutchCo, након спровођења предметне концентрације. Конкуренти су реномирани и софистицирани произвођачи који су једни другима конкуришу са различитим моделима лаких комерцијалних возила.

Према најбољем сазнању Peugeot-а, на основу јавно доступних информација, следећи нови модели робних марки се очекују у 2020. и 2021. години у сегменту лаких комерцијалних возила: Piaggio Porter, Dongfeng Mini Truck, VW Caddy/Life, Dacia Dokker, Renault Kangoo, Toyota Proace City, Isuzu Rodeo D-Max, LDV T60, VW Bulli, Ford F-Series, Renault Kangoo, Mercedes Citan, Nissan NV250, LEVC C-Van, Nissan Evalia, Hyundai H100, Hyundai i800, Rivian R1T, Ford F-150, Hyundai H1, LDV V80, Opel Movano, Peugeot Boxer, Citroën Jumper.

Тражња купаца за лаким комерцијалним возилима је у порасту у протеклим годинама. Главни покретачи овог тренда су пораст куповине преко интернета и популарност услуге бесплатне испоруке.

Према подацима IHS, интерним подацима Peugeot-а и Statnet-у за 2019. годину, укупна продаја лаких комерцијалних возила у ЕЕП-у је износила [...] возила у 2019. години, што представља повећање са [...] возила у 2018. години.

Подносиоци Пријаве очекују да ће пораст тражње за лаким комерцијалним возилима повећати свеукупну конкурентност на тржишту. Постоје многи други реномирани тржишни учесници који имају могућност и капацитет да ограниче DutchCo одговарајући на повећану тражњу. DutchCo ће се суочити са значајном конкуренцијом услед промене фокуса индустрије на нове технологије и нових улазака на тржиште за лака комерцијална возила.

Подносиоци Пријаве, такође, очекују да ће следећа три тренда суштински обликовати конкурентско окружење за лака комерцијална возила у наредних десет година:

- (1) нова енергија (електрификација),
- (2) аутономна вожња, и
- (3) умреженост.

Услед наведеног, произвођачи лаких комерцијалних возила су већ уложили значајна средства у електрификацију, аутономну вожњу и умреженост (на који начин возила постају део „интернета ствари“), те континуирано развијају своје производе и шире обим понуде. Овај тренд ће се наставити и појачати након спровођења предметне концентрације. Fiat очекује да ће до 2030. године преко [...] свих продатих лаких комерцијалних возила бити тзв. нова енергетска возила, при чему ће возила која иду искључиво на електричну енергију чинити више од [...] те продаје. Уз то, Fiat очекује да ће аутономна вожња постати део [...] нових комерцијалних возила до 2030. године.

Додатно, подносиоци Пријаве су навели следеће нове и потенцијалне уласке који су стварна алтернатива класичним произвођачима оригиналне опреме у аутомобилској индустрији за купце лаких комерцијалних возила:

1. Савез Ford-а и Volkswagen-а: 15. јануара 2019. године, Ford и Volkswagen су најавили да ће закључити глобални савез (у даљем тексту: Савез). У заједничком саопштењу за јавност, Ford и Volkswagen су навели да Савез „користи предности два глобална произвођача аутомобила како би унапредио своју конкурентност, иновације и пружање услуга купцима“. Савез је формиран, конкретно, за потребе сарадње у развоју комбинованих возила и доставних возила средње величине за глобална

тржишта, настојећи да увећа економије размере и ефикасности. Према њиховом саопштењу за јавност од 15. јануара 2019. године, Volkswagen и Ford су потписали меморандум о разумевању како би истражили могућности сарадње на пољу аутономних возила, услуга мобилности и електричних возила. Дана 12. јула 2019. године, Ford и Volkswagen су најавили ширење свог постојећег Савеза тако да обухвати аутономна и електрична возила, што ће „унапредити аутономну возњу, електрификацију и пружање услуга купцима“. У складу са условима Савеза, објављеним у јануару 2019. године, Ford ће дизајнирати и конструисати доставна возила средње величине за оба друштва и већа комерцијална комбинована возила за европске купце, при чему ће Volkswagen дизајнирати и конструисати мања комерцијална комбинована возила почевши од 2022. године. Савез ће омогућити друштвима Volkswagen и Ford да поделе трошкове развоја, боље искористе своје производне капацитете, повећају могућности и конкурентност својих возила и остваре трошковне ефикасности. У светлу очекиваног раста тржишта лаких комерцијалних возила у наредних пет година, Савез би без сумње требало да повећа конкуренцију на тржишту за производњу и дистрибуцију лаких комерцијалних возила и да омогући друштвима Ford и Volkswagen да обезбеде више иновација и створе боље технологије како би брже дошли до купаца, са ефикаснијом искоришћеношћу производних капацитета. Услед тога, Савез ће омогућити друштвима Volkswagen и Ford да се ефективније такмиче на тржишту електричних возила у настајању, са фокусом на лака комерцијална возила на електрични погон. Заједничка комбинована снага друштва Volkswagen и Ford ће извршити значајан конкурентски притисак на DutchCo, да достигне ниво истраживања и развоја и иновација код лаких комерцијалних возила у периоду након спровођења концентрације;

2. Стратегија Daimler-а за лака комерцијална возила: Daimler је повећао и проширио своју конкурентност код лаких комерцијалних возила, тиме што је Mercedes-Benz 12. децембра 2019. године покренуо у ЕЕП-у производњу потпуно електричне верзије свог популарног Sprinter-а, врхунског модела лаког комерцијалног возила. Daimler је уложио приближно 2,5 милијарди евра за развој новог модела Mercedes-Benz Sprinter-а и eSprinter-а, од чега је 300 милиона евра уложених само у производни објекат у Дизелдорфу, што је део стратегије друштва да изгради и уложи у постројења и иновације. eSprinter не само да је потпуно електрично лако комерцијално возило, већ и 100% повећава умреженост па је на тај начин део интернета ствари. eSprinter је други електрификовани модел у понуди лаких комерцијалних возила Daimler-а, после путничког комбинованог возила eVito, док ће трећи модел ће бити мањи eCitan. Mercedes-Benz планира да изврши електрификацију свог целокупног возног парка лаких комерцијалних возила;
3. Стратегија Toyota-е за лака комерцијална возила: 8. јула 2019. године, Toyota је најавила своју нову стратегију за лака комерцијална возила која је подржана изbacивањем новог модела и (његове) нове робне марке "Toyota Professional". Нова, проширена понуда производа Toyota ће обухватити Proace City, који ће бити пуштен у продају почетком 2020. године, и који ће бити конкурентни додатак сегменту комбинованих возила средње величине, на који начин ће се проширити покривеност друштва Toyota на више од две трећине европског тржишта лаких комерцијалних возила. Уз то, Toyota планира да изврши електрификацију својих комбинованих возила средње тежине Proace и комбинованих возила Proace City, увођењем електричних верзија возила на батерије ова два комбинована возила у сарадњи са Peugeot-ом, почевши широм Европе од 2020. године, односно 2021. године;

4. Улазак BYD на тржиште Европе: BYD Auto Co., Ltd. (у даљем тексту: BYD) је аутомобилско зависно друштво кинеског мултинационалног друштва BYD Company Limited, са седиштем у Шенџену, Кина. Пословна стратегија BYD-а је фокусирана на обезбеђивање решења без емисије штетних гасова. BYD примарно производи електрична возила, хибриде са прикључком и такође, традиционално возила са моторима са унутрашњим сагоревањем. У јануару 2019. године, BYD је представио своја електрична комерцијална возила, која су већ комерцијализована у Кини, на изложби одржаној у Мурсија, Шпанија. Потпуно електрично комерцијално комби возило BYD - BYD Т3 је први у низу лаких комерцијалних возила које BYD планира да понуди у Европи у наредним годинама. BYD планира да уђе у сегмент европских комерцијалних возила без обзира на то што је „конкуренција интензивна“, према речима Генералног директора BYD Европа. На тај начин, стратегија BYD и планови за европско ширење осликавају и постојећу интензивну конкуренцију, као и спремност и подстицај нових конкурената да уђу на тржиште, што пак повећава конкуренцију унутар европског сегмента лаких комерцијалних возила. BYD је изјавио да је ова понуда почетак целовите понуде лаких комерцијалних возила без емисије штетних гасова у Европи;
5. Hyundai-Kia: 16. јануара 2020. године најављено стратешко партнерство између Hyundai и Kia како би заједничким снагама убрзали усвајање/прихватање електричних комерцијалних возила без емисије штетних гасова у Европи и на глобалном нивоу.

Наведени примери показују да постоје бројни конкуренти, и реномирани и нови, који су ушли на тржиште и који ће извршити револуцију на тржишту лаких комерцијалних возила у Европи. Старт-ап друштва и произвођачи који нису из Европе на свом примеру показују како улазак на тржиште није пуки теоретски концепт, већ се може остварити и у пракси, изван је, и пре свега, изузетно атрактиван. Уз то, заинтересованост купаца за те нове учеснике је опишљива, велика и стварна, што показују бројни меморандуми о разумевању, и наруџбине и улагања која су извршили комерцијални гиганти као што су Amazon и UPS.

Ширење портфолија постојећих конкурената и уложени напори у иновације с тим у вези, као и улазак нових конкурената ће извршити значајан и ефективан конкурентски притисак на ново комбиновано друштво/DutchCo.

Из приказаних релевантних тржишта и тржишних удела њихових учесника, Табеле 1-8, произилази како следи.

Када се посматрају (количински) тржишни удели на основу продатих стандардних јединица производа у посматраном периоду, комбиновани удео учесника у концентрацији је /20-30/% на пет од седам релевантних тржишта, и то на:

*-Тржишту велепродаје и дистрибуције за мини аутомобиле у Републици Србији,
-Тржишту велепродаје и дистрибуције за мале аутомобиле у Републици Србији,
-Тржишту велепродаје и дистрибуције за аутомобиле средње величине у Републици Србији,
-Тржишту производње, велепродаје и дистрибуције за вишенаменска возила у Републици Србији,
-Тржишту велепродаје и дистрибуције за лака комерцијална возила у Републици Србији,
док ће остати /10-20/% на:*

*-Тржишту велепродаје и дистрибуције за велике аутомобиле у Републици Србији;
-Тржишту велепродаје и дистрибуције за спортска теренска возила у Републици Србији.*

На релевантном тржишту *велепродаје и дистрибуције за мини аутомобиле у Републици Србији*, учесници у концентрацији су имали комбиновани удео од /60-70/% (по количини продатих релевантних производа) у 2019. години, /60-70/% у 2018. години и /40-50/% у 2017. години. Међутим, Peugeot је слабо присутан на овом релевантном тржишту. Повећање комбинованог удела од стране Peugeot-а је /0-5/%, будући да је Peugeot остварио продају од [...] јединица у 2019. години. Peugeot је остварио малу продају и у претходним годинама, која је износила [...] јединица у 2018. години и [...] јединица у 2016. години. Следствено, комбиновани удео практично у целости потиче од Fiat-овог тржишног удела, а не од предметне концентрације. Peugeot и Fiat ће наставити да се суочавају са снажном конкуренцијом од стране јаких реномираних међународних конкурената, укључујући Volkswagen са тржишним уделом од приближно /10-20/% у 2019. години, Toyota-у са тржишним уделом од приближно /5-10/%, Hyundai-Kia са тржишним уделом од приближно /5-10/% у 2019. години. Такође, одређени број мањих учесника који имају тржишни удео испод /0-5/% ће наставити да се такмичи на тржишту, укључујући Renault-Nissan-Mitsubishi (приближно /0-5/%) и Daimler (приближно /0-5/%). Поред слабе присутности на овом релевантном тржишту, Peugeot је већ одлучио да изађе из сегмента мини аутомобила, односно да укине понуду својих мини аутомобила, што ће бити окончано у релативно кратком временском року. Овај процес је започет почетком октобра 2019. године и завршиће се [...]. Изласком Peugeot-а са овог тржишта окончаће се и преклапање пословних активности подносилаца Пријаве на истом.

На релевантном тржишту *велепродаје и дистрибуције за мале аутомобиле у Републици Србији*, учесници у концентрацији су имали комбиновани удео од /20-30/% (по количини продатих релевантних производа) у 2019. години, /20-30/% у 2018. години и /20-30/% у 2017. години. Међутим, Fiat је ограничено присутан на овом релевантном тржишту. Повећање комбинованог удела од стране Fiat-а је /0-5/%, будући да је Fiat остварио продају од [...] јединица у 2019. години у односу на комбиновану продају од [...] јединица. Fiat је остварио мању продају и у претходним годинама, која је износила [...] јединице у 2018. години и [...] јединице у 2017. години. Следствено, комбиновани удео практично највећим делом потиче од Peugeot-овог тржишног удела, а не од предметне концентрације. Peugeot и Fiat ће наставити да се суочавају са снажном конкуренцијом од стране јаких реномираних међународних конкурената, укључујући Renault-Nissan-Mitsubishi са тржишним уделом од /20-30/% у 2019. години, Volkswagen са тржишним уделом од /20-30/% у 2019. години (тржишни удели ових конкурената ће остати највећи и након спровођења концентрације), Toyota-у са тржишним уделом од /5-10/% у 2019. години, Hyundai-Kia-у са тржишним уделом од /5-10/% у 2019. години. Такође, и Ford, који је имао тржишни удео у 2019. години испод /5-10/% (/0-5/%), ће наставити да се такмичи на овом релевантном тржишту.

На релевантном тржишту *велепродаје и дистрибуције за аутомобиле средње величине у Републици Србији*, учесници у концентрацији су имали комбиновани удео од /20-30/% (по количини продатих релевантних производа) у 2019. години, /20-30/% у 2018. години и /20-30/% у 2017. години. Након спровођења концентрације Peugeot и Fiat ће наставити да се суочавају са снажном конкуренцијом од стране јаких реномираних међународних конкурената, укључујући Volkswagen са тржишним уделом од /30-40/% у 2019. години (чији ће тржишни удео остати највећи и након спровођења концентрације), Toyota-у са тржишним уделом од /5-10/% у 2019. години, Renault-Nissan-Mitsubishi са тржишним уделом од /5-10/% у 2019. години. Такође, одређени број учесника који имају тржишни удео испод /0-5/% ће наставити да се такмичи на овом тржишту, укључујући Ford, чији је тржишни удео у 2019. години био /0-5/%, Hyundai-Kia-у са тржишним уделом од /0-5/% у 2019. години, Daimler са тржишним уделом од /0-5/% у 2019. години и Mazda-у са тржишним уделом од /0-5/% у 2019. години.

На релевантном тржишту *производње, велепродаје и дистрибуције за вишенаменска возила у Републици Србији*, учесници у концентрацији су имали комбиновани удео од 180-90% (по количини продатих релевантних производа) у 2019. години, 170-80% у 2018. години и 180-90% у 2017. години. Приказани комбиновани удео у највећем делу потиче од Fiat-овог тржишног удела (160-70% у 2019. години, 160-70% у 2018. години и 160-70% у 2017. години), а не од предметне концентрације. Иначе, продаја Fiat-а у сегменту вишенаменских возила у Републици Србији потиче од модела Fiat 500L, путничког аутомобила произведеног/склопљеног у Fiat-овој фабрици у Крагујевцу, [...], док је Fiat 500L једини путнички аутомобил произведен/склопљен у Републици Србији. Међутим, када се посматра продаја у апсолутном смислу, продаја подносилаца Пријаве је забележила велики пад од скоро [...]%, имајући у виду да су они продали [...] вишенаменских возила у 2017. години, а само [...] возила у 2019. години. Иначе подносиоци Пријаве сматрају да су остварили продају у различитим подсегментима сегмента вишенаменских возила (Табела 7): [...]. Следствено, према подацима у Пријави, њени подносиоци Пријаве нису једно другом најближи конкуренти када се посматра продаја на нивоу различитих подсегмената. Peugeot и Fiat ће наставити да се суочавају са стабилном конкуренцијом од стране реномираних међународних конкурената, укључујући Ford са тржишним уделом од 15-10% у 2019. години, Renault-Nissan-Mitsubishi са тржишним уделом од 10-5% у 2019. години и Daimler са 10-5% у 2019. години. Тржишни удели учесника на овом тржишту су засновани на продаји нових возила, која је изузетно ниска у апсолутном смислу – са само [...] возила продатих у сегменту у 2019. години. Међутим, како је и претходно већ наведено, тржиште путничких аутомобила у Републици Србији карактерише изузетно велика разлика између обима продаје нових и половних возила, што је у корелацији са релативно малом куповној моћи и изузетно великом ценовном осетљивошћу српских купаца, при чему су цена и трошкови најважнији параметри за велику већину купаца приликом куповине аутомобила. Цене по којима се продају нови аутомобили у Републици Србији не трпе само притисак од нових конкурентских аутомобила, већ и изузетно јак, ако не и јачи, притисак од увоза половних возила – од којих се већина налази на нижем и најнижем крају ценовног спектра. Додатно, сви учесници на овом тржишту суочавају се са опадајућим трендом продаје вишенаменских возила од оквирно 2000. године (у Европи од 2008. године). Због опадајућег тренда у овом сегменту, стратегија широм индустрије је да се заустави понуда нових/обнављање постојећих модела и то, најчешће без обезбеђивања њихове замене. Тако је Fiat-ова [...]. Пад продаје подносилаца Пријаве у овом сегменту је додатно илустрован недостатком будућих понуда нових возила: [...].

На релевантном тржишту *велепродаје и дистрибуције за лака комерцијална возила у Републици Србији*, учесници у концентрацији су имали комбиновани удео од 150-60% (по количини продатих релевантних производа) у 2019. години, 140-50% у 2018. години и 140-50% у 2017. години. Приказани комбиновани удео у највећем делу потиче од Fiat-овог тржишног удела, који је и највећи на овом релевантном тржишту, а не од предметне концентрације (140-50% у 2019. години, 130-40/ у 2018. години и 130-40% у 2017. години) и садржи у себи и тржишни удео друштва Iveco које је у периоду 2017.-2019. година било његово повезано друштво, како је претходно приказано. Peugeot и Fiat ће наставити да се суочавају са јаком конкуренцијом од стране реномираних међународних конкурената, укључујући Renault-Nissan-Mitsubishi са тржишним уделом од око 10-20% у 2019. години, Volkswagen са тржишним уделом од око 10-20% у 2019. години, Ford са тржишним уделом од приближно 15-10% у 2019. години, Daimler са приближно 10-5% у 2019. години, и Toyota са тржишним уделом од приближно 10-5% у 2019. години. Својствено овом тржишту је и да је тражња купаца за лаким комерцијалним возилима у порасту у протеклим годинама, а главни покретачи овог тренда су пораст куповине преко интернета и популарност услуге бесплатне испоруке. Реално је очекивати да ће пораст тражње за лаким комерцијалним возилима повећати свеукупну конкурентност на овом тржишту, као и да ће

следећа три тренда суштински обликовати конкурентско окружење за лака комерцијална возила у наредних десет година: нова енергија (електрификација), аутономна вожња, и умреженост. Следствено ширење портфолија постојећих конкурената и уложени напори у иновације с тим у вези, као и улазак нових конкурената ће извршити значајан и ефективан конкурентски притисак на ново комбиновано друштво/DutchCo.

Као што је већ поменуто, комбиновани тржишни удео учесника у концентрацији ће остати /10-20/% на два релевантна тржишта:

На релевантном тржишту велепродаје и дистрибуције за велике аутомобиле у Републици Србији, учесници у концентрацији су имали комбиновани удео од /10-20/% (по количини продатих релевантних производа) у 2019. години, /5-10/% у 2018. години и /10-20/% у 2017. години. Међутим, Fiat скоро и да није присутан на овом релевантном тржишту. Повећање комбинованог удела од стране Fiat-а је /0-5/%, будући да је Fiat остварио продају од само [...] јединица у 2019. години. Fiat је остварио малу продају и у претходним годинама, која је износила [...] јединица у 2018. години и [...] јединица у 2017. години. Следствено, комбиновани удео практично у целости потиче од Peugeot-овог тржишног удела, а не од предметне концентрације.

На релевантном тржишту велепродаје и дистрибуције за спортска теренска возила у Републици Србији, учесници у концентрацији су имали комбиновани удео од /5-10/% (по количини продатих релевантних производа) у 2019. години, /10-20/% у 2018. години и /5-10/% у 2017. години. Peugeot и Fiat ће наставити да се суочавају са снажном конкуренцијом од стране јаких реномираних међународних конкурената, укључујући: Renault-Nissan-Mitsubishi са највећим тржишним уделом од приближно /20-30/% у 2019. години, Volkswagen са тржишним уделом од приближно /20-30/% у 2019. години (тржишни удели ових конкурената ће остати највећи и након спровођења концентрације), Hyundai-Kia-у са тржишним уделом од приближно /10-20/% у 2019. години и са већим бројем међународних конкурената са тржишним уделом од /0-5/% у 2019. години.

На крају треба истаћи и да су тржишни удели учесника концентрације који су приказани у претходним табелама, вероватно и прецењени из разлога што су релевантна тржишта дефинисана најуже могуће (по категоријама продатих нових возила). Овоме у прилог говори и чињеница да у реалном животу, тржиште половних возила врши снажан конкурентски притисак на продају нових возила. Између ова два тржишта наине, постоји специфичан однос “једносмерне“ супституције. То значи да за потенцијалне купце нових возила, са становишта њихове функционалности, намене и цене, половна возила представљају супституте. Међутим са становишта потенцијалних купаца половних возила, нова возила јесу супститути са становишта функционалности и намене, али то нису и са аспекта цене, управо из разлога што ова категорија купаца, у датом тренутку не располаже потребним материјалним средствима за куповину новог возила.

Анализом предметних података, како је напред наведено, и применом критеријума из члана 19. Закона, Комисија је оценила да се у конкретном случају ради о дозвољеној концентрацији, што опредељује одлуку у првом ставу диспозитива решења.

Одлука у другом ставу диспозитива решења је донета применом члана 65. став 5. Закона, као и члана 2. став 1. тачка 6. Тарифника о висини накнада за послове из надлежности Комисије, а на основу оствареног прихода учесника у концентрацији и са њима повезаних учесника на тржишту у обрачунској години која претходи години у којој је концентрација пријављена.

Упутство о правном средству:

Ово решење је коначно у управном поступку и против њега се може покренути управни спор подношењем тужбе Управном суду у Београду, Немањина 9, у року од 30 дана од дана пријема решења.

За подношење тужбе плаћа се судска такса у износу од 390 динара прописана Законом о судским таксама („Службени гласник РС“, бр. 28/1994, 53/1995, 16/1997, 34/2001 - др. закон, 9/2002, 29/2004, 61/2005, 116/2008 - др. закон 31/2009, 101/2011, 93/2012, 93/2014, 106/2015 и 95/2018.).

ПРЕДСЕДНИК КОМИСИЈЕ

Небојша Перић,с.р.