

Комисијата за заштита на конкуренцијата врз основа на член 28 и член 20 од Законот за заштита на конкуренцијата („Службен весник на Република Македонија“ бр. 145/10, 136/11, 41/14, 53/16 и 83/18), постапувајќи по известувањето за концентрација поднесено заеднички од Фиат Крајслер Аутомобилс Н.В.(*FiatChryslerAutomobiles N.V.*), со свое корпоративно седиште во Амстердам, Холандија, и место на ефективно управување на улица Сент Џејмс 25, SW1A1HA Лондон, Обединето Кралство, застапуван од полномошник Мартин Иванов, адвокат од Скопје и Пежо С.А. (*Peugeot S.A.*), со седиште на Руе Хенри Сент-Клер Девил 7,92563 Руел-Малмесон, Франција, застапувано од Божидар Милошевиќ, адвокат од Скопје, во постапката поведена со Заклучок Уп.бр08-36 од 02.07.2020 година, на седница одржана на ден 28.10.2020 година, го донесе следното

## РЕШЕНИЕ

1. Се утврдува дека концентрацијата за која е поднесено известување заеднички од **Фиат Крајслер Аутомобилс Н.В.(*FiatChryslerAutomobiles N.V.*)**, со свое корпоративно седиште во Амстердам, Холандија, и место на ефективно управување на улица Сент Џејмс 25, SW1A1HA Лондон, Обединето Кралство, и **Пежо С.А. (*Peugeot S.A.*)**, со седиште на Руе Хенри Сент-Клер Девил 7,92563 Руел-Малмесон, Франција, а која ќе настане преку спојување на Пежо С.А. со и во Фиат Крајслер Аутомобилс Н.В., нема да има за последица значително спречување, ограничување или нарушување на ефективната конкуренција на пазарот или на негов суштински дел, особено како резултат на создавање или зајакнување на доминантната позиција на учесниците и е во согласност со одредбите на Законот за заштита на конкуренцијата во смисла на член 20 став (1) точка 1) од истиот Закон, под услов да се исполнат поднесените обврски до Комисијата, „креирани за отстранување на било какви потенцијални грижи во врска со конкуренцијата кои Комисијата ги има во однос на ефектите од предложената трансакција на пазарот за лесни комерцијални возила во Република Северна Македонија “ доставени со допис од 05.10.2020 година согласно член 20 став (1) точка 3) од Законот за заштита на конкуренцијата, и тоа:
  - Обврска за известување во однос на вкупниот обем и вкупната вредност на продадени лесни комерцијални возила до соодветните увозници на Подносителите на известувањето во Северна Македонија, вклучувајќи извештај за спроведувањето на Обврските;
  - Обврска да не се назначи ексклузивен увозник за продажба на лесни комерцијални возила на Учесниците во Северна Македонија;
  - Обврска да не се наметнува обврска за неконкурирање на соодветните увозници на лесни комерцијални возила на Учесниците / Комбинираниот субјект во Северна Македонија;
  - Обврска да не се условува продажбата на лесни комерцијални возила на Комбинираниот субјект кон своите увозници во Северна Македонија со прифаќање на дополнителни обврски.
2. Се наложува обврска подносителите на известувањето Фиат Крајслер Аутомобилс Н.В.(*FiatChryslerAutomobiles N.V.*), со свое корпоративно седиште во Амстердам, Холандија, и место на ефективно управување на улица Сент Џејмс 25, SW1A1HA Лондон, Обединето Кралство, и Пежо С.А. (*Peugeot S.A.*), со седиште на Руе Хенри Сент-Клер Девил 7,92563 Руел-Малмесон, Франција, да ги исполнат во целост обврските од точка 1 на ова решение, на начин и во роковите утврдени во обврските, доставени со допис од 05.10.2020 година, а со цел да се постигне дека концентрацијата е во согласност со одредбите од Законот за заштита на конкуренцијата.

3. Неисполнувањето на некој услов или обврска од ова Решение, претставува прекршок согласно член 60 став (1) точка 3) од Законот за заштита на конкуренцијата и основ за поништување на ова Решение согласно член 21 став (1) точка 2) од Законот за заштита на конкуренцијата.
4. Се задолжува подносителот на известувањето за концентрација да плати административна такса за известување за концентрација во износ од 6.000,00 ден. и за решението во износ од 30.000,00 ден., согласно тарифен број 34 од Законот за административни такси ("Службен весник на Република Македонија", бр.17/93, 20/96, 7/98, 13/01, 24/03, 19/04, 61/04, 95/05, 7/06, 70/06, 92/07, 88/08, 130/08, 6/10, 145/10 и 17/11) на сметка на Буџетот на Република Македонија бр. 100000000063095, уплатна сметка 840...03161, приходна шифра и програма 72231300.

### **Образложение**

До Комисијата за заштита на конкуренцијата (во понатамошниот текст: Комисијата) на ден 04.03.2020 година доставено е заедничко известување за концентрација од Фиат Крајслер Аутомобилс Н.В. (*FiatChryslerAutomobiles N.V.*), со свое корпоративно седиште во Амстердам, Холандија, и место на ефективно управување на улица Сент Џејмс 25, SW1A1HA Лондон, Обединето Кралство (во понатамошниот текст: ФКА), и Пежо С.А. (*Peugeot S.A.*), со седиште на Руе Хенри Сент-Клер Девил 7,92563 Руел-Малмесон, Франција (во понатамошниот текст: ПСА), која ќе настане преку спојување на ПСА со и во ФКА.

Како ден на прием на известувањето Комисијата утврди дека е 04.03.2020 година, кога Комисијата ги прими сите податоци и исправи од Член (15) Став (4) од Законот, за што согласно Член (15) став (5) од Законот на подносителите им издаде потврда бр. 08-36/2020 од 10.03.2020 година.

На ден 18.03.2020 година, Комисијата достави заклучок за прибавување на податоци до ПСА и ФКА, во кое се бараат дополнителни податоци и објаснувања и тоа: Објаснување на критериумите според кои патничките автомобили се класифицирани во мини, мали, средни, големи, возила за спортска намена, повеќенамески возила и лесни комерцијални возила; Податоци за дистрибутерите на одделни марки на автомобили (назив и адреса) на учесниците во концентрацијата во Република Северна Македонија и Објаснување за изворите на податоци според кои е пресметан пазарниот удел на учесниците во концентрацијата и нивните конкуренти на одделните релевантни пазари.

На ден 23.03.2020 година, ФКА и ПСА до Комисијата доставија - Одговор на заклучокот од 18.03.2020 година.

Дополнително, на ден 24.03.2020 година и 01.04.2020 година, ФКА и ПСА до Комисијата доставија и дополнителни одговори на заклучокот од 18.03.2020 година.

Согласно Член (2) Став (1) од Уредбата со законска сила за примена на Законот за општа управна постапка за време на вонредната состојба (Сл. Весник на РСМ 76/20), роковите за одлучување по предметите во управна постапка не течат за време на вонредната состојба, па оттука законските рокови за постапување во предметната постапка продолжија да течат од 23.06.2020 година.

На ден 21.04.2020 година, ФКА и ПСА до Комисијата доставија - Барање за издавање на решение, со кое се утврдува дека предметната концентрација во постапката бр. 08-36/2020 е во согласност со одредбите од Законот за заштита на конкуренцијата.

На ден 23.04.2020 година, Комисијата достави одговор на барањето на подносителите од 21.04.2020 година.

На 13.05.2020 година, Комисијата достави барање за доставување на информација до подносителите на известувањето, во кое е побарано доставување на веќе добиени одлуки за оценка на предметната концентрација од други тела овластени за оценка на предметната концентрација, надвор од територијата на Република Северна Македонија.

На 14.05.2020 година ФКА и ПСА до Комисијата доставија одлуки за предметната концентрација од конкурентските управи на САД, Јапонија, Кина, Русија, Албанија, Јужна Африка, Јужна Кореа и Израел.

На 09.06.2020 година ФКА и ПСА до Комисијата доставија одлуки за предметната концентрација од конкурентската управа на Србија.

На 19.06.2020 година ФКА и ПСА до Комисијата доставија одлуки за предметната концентрација од конкурентските управи на Индија, Мароко и Швајцарија.

На 02.07.2020 година, Комисијата донесе Заклучок за поведување на постапка по службена должност.

На 10.07.2020 година ФКА и ПСА поднесоа барање за состанок/теле конференција со Комисијата во врска со донесениот заклучок од 02.07.2020 година.

На 17.07.2020 година донесен е и испратен Заклучок за прибирање на податоци и објаснувања до увозниците/дилерите на ЛКВ–лесни комерцијални возила во Република Северна Македонија и тоа до: Мак Аутостар Доел Скопје, Аутомакедонија АД Скопје, Ауто Цем ДОО експорт-импорт Тетово, Еуроимпекс ДОО увоз-извоз Скопје, Киа Моторс Македонија ДОО увоз-извоз Скопје, Ми-Да Гранд Моторс ДОО Скопје, Автонова ДОО експорт-импорт Скопје, Порше Македонија Доел Скопје, Тојота Авто Центар ДООЕЛ експорт-импорт Скопје, Кореа Ауто Трејд ДООЕЛ Скопје, Аутомобиле-Ск ДОО експорт-импорт Скопје, Аутомотив Груп ДООЕЛ Скопје.

На 20.07.2020 година Комисијата и полномошниците на ФКА и ПСА одржаа состанок во врска со донесениот заклучок од 02.07.2020 година.

На 27.07.2020 година Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Ми-Да Гранд Моторс ДОО Скопје.

На 27.07.2020 година Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Порше Македонија ДООЕЛ Скопје.

На 28.07.2020 година Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Киа Моторс Македонија ДОО увоз-извоз Скопје.

На 30.07.2020 година Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Аутомакедонија АД Скопје.

На 30.07.2020 година Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Автонова ДОО експорт-импорт Скопје.

На 04.08.2020 година Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Еуроимпекс ДОО увоз-извоз Скопје.

На 04.08.2020 година Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Ауто Цем ДОО експорт-импорт Тетово.

На 17.08.2020 година, Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Мак Аутостар Дооел Скопје.

На 21.08.2020 година Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Тојота Авто Центар ДООЕЛ експорт-импорт Скопје.

На 21.08.2020 година, Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Кореа Ауто Трејд ДООЕЛ Скопје.

На 24.08.2020 година Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Аутомобиле-СК ДОО експорт-импорт Скопје.

На 25.08.2020 година Комисијата достави Барање за информација до Министерството за внатрешни работи на Република Северна Македонија.

На 02.09.2020 година Комисијата достави Барање за информација до Царинската Управа на Република Северна Македонија.

На 02.09.2020 година Комисијата прими одговор на Заклучокот за прибирање на податоци и објаснувања од Аутомотив Груп ДООЕЛ Скопје.

На 14.09.2020 година Комисијата ги извести ФКА и ПСА дека концентрацијата ќе има за последица значително нарушување на ефективната конкуренција на пазарот на лесни комерцијални возила или на негов суштински дел.

На 16.09.2020 година од ФКА и ПСА е доставен допис до Комисијата по однос на одредени измени на Договорот за спојување.

На 29.09.2020 година до Комисијата, ФКА и ПСА доставија Барање за продолжување на рокот и пристап до информации во предметот бр. 08-36.

На 05.10.2020 година до Комисијата, ФКА и ПСА доставија Одговор на поднесокот од Комисијата од 14.09.2020 година и предлог обврски согласно член 19 став 3 од Законот за заштита на конкуренцијата со цел да се добие одобрение за предметната концентрација во предметот бр. 08-36.

На 06.10.2020 година до Комисијата, ФКА и ПСА доставија Повлекување на барањето за продолжување на рокот во предметот бр. 08-36.

На 06.10.2020 година Комисијата до ФКА и ПСА достави Одговор на барањето од 29.09.2020 година.

На 27.10.2020 година, ФКА и ПСА доставија Дополнителни информации за предметот бр. 08-36/2020 до Комисијата.

На ден 05.10.2020 година ФКА и ПСА доставија допис до Комисијата во кој се наведени обврски, креирани за отстранување на било какви потенцијални грижи во врска со конкуренцијата кои Комисијата ги има во однос на ефектите од Предложената трансакција на пазарот за ЛКВ во Северна Македонија, а кои обврски се спремни да ги преземат пред Комисијата со цел добивање на условно одобрување на предметната концентрација.

Комисијата започна со испитување на Известувањето со денот на неговиот прием и врз основа на податоците доставени во Известувањето за концентрација, прилозите кон истото, дополнувањето и дополнително прибавените податоци во текот на постапката го утврди следното:

### 1. Учесници во концентрацијата и нивни деловни активности:

**ФКА е матичното претпријатие во рамки на ФКА групацијата на претпријатија (во понатамошниот текст: „ФКА Групација“).**

ФКА е глобална автомобилска групација што се занимава со дизајн, инженеринг, производство, дистрибуција и продажба на возила, компоненти и производствени системи ширум светот. ФКА врши дизајн, инженеринг, производство, дистрибуција и продажба на возила за големопродажба под брендovите Абарт (*Abarth*), Алфа Ромео (*Alfa Romeo*), Крајслер (*Chrysler*), Доџ (*Dodge*), Фиат (*Fiat*), Фиат Профешнл (*Fiat Professional*), Џип (*Jeep*), Ланџиа (*Lancia*) и Рем (*Ram*) и на возила означени со улична и тркачка технологија (УТТ возила) (анг. *SRT performance vehicle*). ФКА дава поддршка на своите испораки на возила со продажба на сродни сервисни делови и додатоци, како и договори за пружање услуги, ширум светот под брендот Мопар (*Mopar*) за возила за големопродажба. Покрај тоа, ФКА врши дизајн, инженеринг, производство, дистрибуција и продажба на луксузни возила под брендот Масерати (*Maserati*).

ФКА исто така овозможува услуги на финансирање на препродавачи и дилери (анг. *retail and dealer financing*), лизинг и изнајмување преку своите претпријатија-керќи, заеднички вложувања и комерцијални аранжмани со трети лица-финансиски институции.

Дополнително, ФКА го поседува бизнисот за автомобилски леани компоненти ТексидС.п.А. (*Teksid S.p.A.*) („Тексид“), бизнисот за пластични компоненти и модули Пластични компоненти и модули Аутомотив С.п.А. („ПКМА“) (*Plastic Components and Modules Automotive S.p.A. ("PCMA")*) и бизнисот за автомобилски производствени системи КомауС.п.А. („Комау“). Овие бизниси ги продаваат своите производи на претпријатијата во рамки на ФКА Групацијата (сопствени продажби) како и на трети лица – производители на оригинална опрема (*Original Equipment Manufacturer*) („ПОО“ (*OEMs*)) и добавувачи на автомобили.

Тексид (*Teksid*) е составен од две линии на бизнис: Тексид Ајрон (*Teksid Iron*) кое е активно во производството и продажба на компоненти од леано железо за автомобилската индустрија, и Тексид Алуминиум (*Teksid Aluminum*), кое е активно во производството и продажба на компоненти од леан алуминиум, главно за автомобилската индустрија. Тексид (*Teksid*) произведува и продава блокови на мотори, цилиндрични глави и други леани компоненти од железо и алуминиум за патнички автомобили и лесни комерцијални возила, како и за средни, тешки и теренски возила.

ПКМА (*PCMA*) произведува и продава пластични внатрешни делови (контролни табли, централни конзоли, украсни лајсни и компоненти), пластични надворешни делови (предни и задни браници), системи за гориво (резервоари и цевки за гориво), педали и рачни кочници, како и заптивки и црева за кочење за патнички автомобили и ЛКВ (*LCVs*), како и за средни и тешки комерцијални возила.

XXX<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Податоците претставуваат деловна тајна

Групацијата ФКА врши потфати во повеќе од 40 земји и продава возила директно или преку дистрибутери и дилери во повеќе од 135 земји. На 31 декември 2018 година, Групацијата ФКА имаше 102 објекти за производство и 46 центри за истражување и развој.

### **Сопственичка структура**

Најголемиот акционер на ФКА е ЕКСОР Н.В. (*EXOR N.V.*), котирано инвестиционо претпријатие основано во Холандија (во понатамошниот текст: „ЕКСОР“ ("*EXOR*")), кое поседува 28.67% од вкупните издадени обични акции и удел од 41.76% од правата на глас во ФКА (на 4 септември 2019 година).

Повисокиот удел во правата на глас произлегува од програмата за доделување права на глас за лојалност (анг. *Loyalty voting programme*), согласно која една акција во ФКА му дава на акционерот право на два гласа по акција, под услов акционерот да ја поседувал акцијата за непрекинат период од три години или повеќе. Како резултат на уделот на ЕКСОР (*EXOR*) во правата на глас во ФКА, ЕКСОР (*EXOR*) моментално го контролира ФКА заради целите на Законот за заштита на конкуренцијата.

Мнозинскиот удел во и контролата врз ЕКСОР (*EXOR*) ја поседува Џовани Ањели Б.В. (*Giovanni Agnelli B.V.*), претпријатието што ги спојува во групација потомците на Сенаторот Џовани Ањели (*Giovanni Agnelli*), основачот на ФИАТ (*FIAT*), кој поседува 52.99% од неговиот акционерски капитал.

### **ФКА во Северна Македонија**

ФКА Групацијата нема претпријатија-ќерки, подружници или претставништва во Северна Македонија.

Возилата на ФКА се дистрибуирани преку независен дистрибутер во Северна Македонија. Имено, брендovите Фиат (*Fiat*), Фиат Профешнл (*Fiat Professional*), Џип (*Jeep*) и Алфа Ромео (*Alfa Romeo*) се дистрибуирани од Аутомобиле СК ДОО Скопје, кое исто така пружа услуги за поправање и одржување.

**ПСА е матичното претпријатие во рамки на ПСА групацијата на претпријатија (во понатамошниот текст: „ПСА Групација“).**

ПСА Групацијата е главно ПОО (*OEM*) и дилер на патнички автомобили, како и ЛКВ (*LCVs*) од брендovите Пежо (*Peugeot*), Цитроен (*Citroën*), Опел (*Opel*), Воксхал (*Vauxhall*) и ДС (*DS*). Дополнително, дава и помошни услуги, како решенија за финансирање за стекнување моторни возила. Покрај тоа, ПСА е давател на услуги и решенија за мобилност под брендот Фри2Мув (*Free2Move*).

Потфатите на ПСА се организирани во три главни сегменти:

- Автомобилски сектор: што покрива дизајн, производствени продажба на патнички автомобили и ЛКВ (*LCVs*) од брендovите Пежо (*Peugeot*), Цитроен (*Citroën*), Опел (*Opel*), Воксхал (*Vauxhall*) и ДС (*DS*).
- Финансиски сектор: што се однесува на претпријатието-ќерка на ПСА, Банк ПСА Фајненс (*Banque PSA Finance*), што дава услуги на финансирање на препродавачи (*retail financing*) на купувачи на петте брендovи на ПСА и корпоративно финансирање на мрежите на дилери на ПСА преку сопствени финансиски друштва (анг. *Captive finance companies*) („СФД“ ("*CFCs*")). Овој сектор дава и дистрибуира осигурителни и други помошни услуги. Овие услуги се даваат во Европската економска област (*EEA*) преку ПЦДФ (*PCDF*) и преку претпријатие-ќерка кое е под заедничка контрола со БНПП (*BNPP*) за ОВФ (*OVF*).
- Други бизниси: ги вклучува активностите на матичното претпријатие на групацијата и други маргинални активности.

ПСА ќе изврши пренос на својот контролирачки удел од 46.34 % во претпријатието за автомобилска опрема Фаурециа (Faurecia), следствено Фаурециа (*Faurecia*) нема да биде дел од Предложената трансакција и нема да претставува дел од субјектот што ќе настане по спојувањето.

### **Сопственичка структура**

ПСА не е контролирано, заедно или посебно, директно или индиректно, од кое било претпријатие или лице. Акциите на ПСА котираат на Еуронекст Париз (*EuronextParis*).

### **ПСА во Северна Македонија**

ПСА Групацијата нема претпријатија-ќерки, подружници или претставништва во Северна Македонија.

Возилата на ПСА се дистрибуираат преку независни дистрибутери во Северна Македонија. Автомобилите од брендот Цитроен (*Citroën*) се дистрибуираат од трето-лице увозник, Автонова ДОО Скопје, преку сопствени дилери или преку независни дилери. Автомобилите од брендот Пежо (*Peugeot*) се дистрибуираат од трето-лице увозник, ЕУРОИМПЕКС ДОО Скопје, преку сопствени дилери или преку независни дилери. Автомобилите од брендот Опел (*Opel*) се дистрибуираат од трети-лица увозници, Ауто-Цем ДОО – Тетово, Олимпија Моторс ДОО – Скопје и Аутомакедонија ДОО – Скопје.

## **2. Правна форма на концентрацијата**

Предложената трансакција се однесува на планираното спојување на две претпријатија преку спојување на ПСА со и во ФКА. Оттука, Предложената трансакција претставува концентрација во смисла на Член 12 став 1 точка 1 од Законот за заштита на конкуренцијата.

### **2. Правен основ на концентрацијата**

Договорот за спојување склучен на 17.12.2019 година од и помеѓу Фиат Крајслер Аутомобилс Н.В. (*FiatChryslerAutomobiles N.V.*), и Пежо С.А. (*Peugeot S.A.*).

### **4. Вкупен годишен приход на учесниците на концентрацијата**

На светскиот пазар во 2019 година ФКА има остварено вкупни приходи во износ од XXX, додека во Република Северна Македонија има остварено вкупен приход од XXX.

На светскиот пазар во 2019 година ПСА има остварено вкупни приходи во износ од XXX, додека во Република Северна Македонија има остварено вкупен приход од XXX.

Заедничкиот вкупен годишен приход на претпријатијата учесници во концентрацијата остварен со продажба на стоки и услуги на пазарот во Република Северна Македонија го надминува износот од 2,5 милиони евра во денарска противвредност, следствено, за предметната концентрација постои обврска за поднесување на известување за концентрација до Комисијата согласно член 14 став (1) точка 2) од Законот.

### **5. Релевантни пазари**

**Во однос на деловните активности на учесниците во концентрацијата и пазарите на кои истите се присутни, во известувањето подносителите го наведуваат следното:**

Земајќи предвид дека Предложената трансакција се однесува на два произведувачи од автомобилската индустрија, фокусот на анализата на подносителите е ставен на производство и снабдување со патнички автомобили и лесни комерцијални возила (ЛКВ) (*LCVs*).

Подносителите даваат осврт на разни дефиниции на потенцијални релевантни пазари во однос на производството и снабдувањето со патнички автомобили:

**5.1 Дефиниција на единствен релевантен пазар на производи за автомобилски возила што ги вклучува сите патнички авомобили и ЛКВ**, што ги опфаќа сите патнички автомобили и ЛКВ без сегментација.

**5.2 Посебен релевантен пазар на производи за сите патнички возила и посебен релевантен пазар на производи за сите ЛКВ**, при што подносителите наведуваат дека во своите одлуки Комисијата на ЕУ прави разлика помеѓу производството и снабдувањето со патнички автомобили и ЛКВ.

Подносителите наведуваат повеќе причини зошто еден единствен релевантен пазар што ги опфаќа сите патнички автомобили може да се смета за соодветен за оценката на Предложената трансакција. Имено подносителите наведуваат дека границите помеѓу различните категории на патнички автомобили не се секогаш јасни како во однос на планираната употреба така и во однос на цената. Некои поединечни модели може да бидат класифицирани во неколку категории, додека пак во други категории може да се комбинираат возила со различно ценовно ниво и функционалност. Што се однесува до повеќенаменските возила (*MPVs*) и возилата за спортска намена (*SUVs*), тие се нудат во различни големини со соодветни различни ценовни нивоа. Класификацијата на компактни автомобили или средни автомобили е исто така често нејасна. Покрај тоа, може заедно да се разгледуваат различни категории на патнички возила, на пример, мали автомобили и компактни автомобили кои често се опишуваат како „масовни сегменти“ или групи од класата на мини до горната класа на патнички автомобили со средна големина, бидејќи поголемиот дел на автомобилски произведувачи продаваат модели во сите категории.

Според подносителите на известувањето постои и силно оправдување зашто единствен релевантен пазар што ги опфаќа сите ЛКВ може да се смета за соодветен за оценката на Предложената трансакција. Пазарот за комерцијални возила обично се дели на три релевантни пазари од страна на Комисијата на ЕУ: (1) ЛКВ, (2) комерцијални возила со средна големина и (3) тешки комерцијални возила. Подносителите на известувањето се активни само на пазарот за ЛКВ. ЛКВ генерално се купуваат за комерцијални услуги и за колективни и владини услуги, како што се локални испораки до продавници и бизниси, курирски услуги и услуги за достава на пакети, мобилни работилници и услужни комбиња, како и противпожарни, полициски и амбулантски услуги. Во оваа смисла, ЛКВ не се примарно дизајнирани за транспорт на лица и им недостасува удобноста која ја нудат автомобилите, управувањето, брзината и флексибилноста, кои, на пример, се карактеристични за повеќенаменските возила. Согласно претходната пракса на Комисијата на ЕУ, ЛКВ вклучуваат возила до 6 тони. Во согласност со вака воспоставената пракса, Подносителите на известувањето сметаат дека релевантниот пазар ги опфаќа сите ЛКВ под 6 тони. Подносителите напоменуваат дека во најнеодамнешната пракса на одлучување на Комисијата на ЕУ при истражување на пазарот натамошната сегментација на пазарот на *ЛКВ* според нивната големина е неверодостојна. Дополнително, Комисијата на ЕУ разгледувала дали пикап камионетите (анг. *pick-uptrucks*) треба да бидат исклучени од сегментот на ЛКВ.

Според Подносителите на известувањето, пикап камионетите (анг. *pick-uptrucks*) не треба да бидат исклучени од сегментот на ЛКВ (*LCV*). Во неодамнешна одлука од 2017 година, Комисијата на ЕУ утврдила дека „голем дел од испитаниците што учествуваа во истражувањето на пазарот [...] наведоа дека пикап камионетите (анг. *pick-uptrucks*) најчесто се сметаат за комерцијални возила.“ Подносителите на известувањето не се активни во сегментот на пикап камионети (анг. *pick-uptrucks*).



**5.3 Во рамките на пазарот на патнички возила може да биде понатаму да бидат дефинирани одделни релевантни пазари на:**

- **мини автомобили;**
- **мали автомобили;**
- **средни автомобили;**
- **големи автомобили;**
- **автомобили од висока класа;**
- **люксузни автомобили;**
- **спортски автомобили,**
- **повеќенаменски автомобили (MPVs) и**
- **возила за спортска намена (SUVs).**

Имено подносителите наведуваат дека ова е најтесната сегментација што ја зема предвид Комисијата на ЕУ преку упатување на објективни критериуми, како што е големината на моторот и должината на возилото.

Сепак подносителите на известувањето наведуваат дека границите меѓу различни категории на возила не се секогаш јасно одбележани ниту во однос на планираната употреба ниту во однос на цената.

Во однос на релевантниот географски пазар подносителите на известувањето наведуваат дека сите од погоре опишаните потенцијални релевантни пазари на производи може да се дефинираат како национални во опсег.

*Во однос на деловните активности на учесниците во концентрацијата и пазарите на кои истите се присутни во Република Македонија, подносителите ги доставуваат следните податоци:*

**Табела 1- Проценка на подносителите на известувањето на пазарните удели на пазарот на автомобилски возила во Северна Македонија (што ги вклучува сите патнички автомобили и ЛКВ)**

Претпријатие	2019		2018	
	Единици	Удел	Единици	Удел
ФКА	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
ПСА	XXX	[10-20]%	XXX	[10-20]%
<b>Комбинирано</b>	XXX	[20-30]%	XXX	[20-30]%
Volkswagen	XXX	[20-30]%	XXX	[20-30]%
Renault-Nissan-Mitsubishi	XXX	[10-20]%	XXX	[10-20]%
Ford	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%

Hyundai-Kia	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
Toyota Subaru Daihatsu	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
Suzuki	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Mazda	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
BMW	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Daimler	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Други	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
<b>Вкупно</b>	XXX	<b>100%</b>	XXX	<b>100%</b>

XXX.

Најголемиот конкурент на подносителите на известувањето на овој пазар има удел од [20-30]% во 2019 година, односно [20-30]% во 2018 година.

**Табела 2- Проценка на подносителите на известувањето на пазарните удели на пазарот на сите патнички автомобили во Северна Македонија**

Претпријатие	2019		2018	
	Единици	Удел	Единици	Удел
ФКА	XXX	[0-5]%	XXX	[5-10]%
ПСА	XXX	[10-20]%	XXX	[10-20]%
<b>Комбинирано</b>	XXX	[20-30]%	XXX	[20-30]%
Volkswagen	XXX	[20-30]%	XXX	[20-30]%
Renault-Nissan-Mitsubishi	XXX	[10-20]%	XXX	[10-20]%
Hyundai-Kia	XXX	[5-10]%	XXX	[10-20]%
Toyota Subaru Daihatsu	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
Ford	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
Suzuki	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Mazda	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
BMW	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Daimler	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Други	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%

<b>Вкупно</b>	XXX	<b>100%</b>	XXX	<b>100%</b>
---------------	-----	-------------	-----	-------------

XXX.

Најголемиот конкурент на подносителите на известувањето на овој пазар има удел од [20-30]% во 2019 година, односно [20-30]% во 2018 година.

**Табела 3- Проценка на подносителите на известувањето на пазарните удели на пазарот на мини автомобили во Северна Македонија**

Претпријатие	2019		2018	
	Единици	Удел	Единици	Удел
ФКА	XXX	[30-40]%	XXX	[40-50]%
ПСА	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
<b>Комбинирано</b>	XXX	[40-50]%	XXX	[50-60]%
Renault-Nissan-Mitsubishi	XXX	[20-30]%	XXX	[0-5]%
Volkswagen	XXX	[10-20]%	XXX	[20-30]%
Toyota Subaru Daihatsu	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
Други	XXX	--	XXX	[5-10]%
<b>Вкупно</b>	XXX	<b>100.0%</b>	XXX	<b>100.0%</b>

XXX.

Во однос на наведениот пазар на мини автомобили, подносителите наведуваат дека регулативите на ЕУ кои имаат за цел намалување на емисиите на јаглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) се особено тешки за спроведување од страна на мини автомобилите. Со обзир на тоа дека не може да се постигне големо подобрување со моторите на согорување, сите напори се фокусираат на технологијата на електрични автомобили, што со себе носи висок индустриски трошок. Земајќи предвид дека мини возилата носат помала маржа, трошокот за електрификација ја попречува способноста на ПОО (OEMs) да генерираат профит. Поради ова, некои ПОО (OEMs) решија да излезат од пазарот наместо да преземат поголеми трошоци (а оттука и да имаат намалени профити) или да се соочат со значителни казни за неусогласеност со регулативите за јаглероден диоксид (CO<sub>2</sub>). Други ПОО (OEMs) решија да не ги обновуваат нивните модели на мини автомобили кои имаат мотор на согорување. Наместо тоа, тие одлучија да воведат електрични возила.

XXX.

Како резултат на тоа, Подносителите на известувањето изјавуваат дека ова ќе стави крај на секое преклопување во сегментот на мини автомобили, и оттука, Предложената трансакција нема да предизвикува загриженост во однос на конкуренцијата во овој сегмент.

Комисијата при оценка на наведениот пазар ја има во предвид точка 7 од Насоки за оценка на хоризонталните концентрации за целите на Законот за заштита на конкуренцијата, согласно која при оценувањето на ефектите на концентрацијата врз конкуренцијата, Комисијата ги споредува

конкурентските услови кои би произлегле од пријавената концентрација со условите кои би преовладувале без таквата концентрација. Во повеќето случаи, конкурентските услови кои постојат во времето на концентрацијата ја сочинуваат релевантната споредба за оценка на ефектите од коцентрацијата. Сепак, во некои околности, Комисијата може да ги земе во предвид идните промени на пазарот кои може да бидат реално предвидени. Таа може, особено, да води сметка за веројатниот влез или излез на претпријатија на пазарот, ако концентрацијата не се случи кога се разгледува која е релевантната споредба.

При оценка на наведениот пазар на мини автомобили, Комисијата ја има предвид информацијата на подносителот на известувањето дека XXX.

**Табела 4- Проценка на подносителите на известувањето на пазарните удели на пазарот на мали автомобили во Северна Македонија**

Претпријатие	2019		2018	
	Единици	Удел	Единици	Удел
ФКА	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
ПСА	XXX	[30-40]%	XXX	[30-40]%
<b>Комбинирано</b>	XXX	[30-40]%	XXX	[30-40]%
Volkswagen	XXX	[10-20]%	XXX	[10-20]%
Renault-Nissan-Mitsubishi	XXX	[10-20]%	XXX	[10-20]%
Toyota Subaru Daihatsu	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
Suzuki	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
Ford	XXX	[5-10]%	XXX	[10-20]%
Hyundai-Kia	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Mazda	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Друго	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
<b>Вкупно</b>	XXX	<b>100.0%</b>	XXX	<b>100.0%</b>

XXX.

Согласно насоки за оценка на хоризонталните концентрации за целите на Законот за заштита на конкуренцијата не е веројатно дека Комисијата ќе идентификува можно спречување, ограничување или нарушување на конкуренцијата за хоризонтална концентрација со НИИ индекс кој по концентрацијата е над 2 000 и делта под 150.

На наведениот пазар НИИ индексот по концентрацијата е над 2 000 но делта е под 150. XXX.

**Табела 5- Проценка на подносителите на известувањето на пазарните удели на пазарот на средни автомобили во Северна Македонија**

Претпријатие	2019		2018	
	Единици	Удел	Единици	Удел
ФКА	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
ПСА	XXX	[20-30]%	XXX	[10-20]%
<b>Комбинирано</b>	XXX	[20-30]%	XXX	[20-30]%
Volkswagen	XXX	[30-40]%	XXX	[30-40]%
Toyota Subaru Daihatsu	XXX	[5-10]%	XXX	[10-20]%
Hyundai-Kia	XXX	[5-10]%	XXX	[10-20]%
Ford	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
Mazda	XXX	[5-10]%	XXX	[0-5]%
Daimler	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Renault-Nissan-Mitsubishi	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Други	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
<b>Вкупно</b>	XXX	<b>100.0%</b>	XXX	<b>100.0%</b>

XXX.

На наведениот пазар постои и добро утврден конкурент со силно пазарно присуство, Фолксваген (*Volkswagen*) со пазарен удел од [30-40]% во 2019 година, односно со пазарен удел од [30-40]% во 2018 година.

**Табела 6- Проценка на подносителите на известувањето на пазарните удели на пазарот на големи автомобили во Северна Македонија**

Претпријатие	2019		2018	
	Единици	Удел	Единици	Удел
ФКА	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
ПСА	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
<b>Комбинирано</b>	XXX	[5-10]%	XXX	[10-20]%

Volkswagen	XXX	[50-60]%	XXX	[50-60]%
Ford	XXX	[10-20]%	XXX	[10-20]%
BMW	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
Renault-Nissan-Mitsubishi	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Toyota Subaru Daihatsu	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Daimler	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Mazda	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Volvo	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Други	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
<b>Вкупно</b>	XXX	<b>100.0%</b>	XXX	<b>100.0%</b>

XXX.

На наведениот пазар постои и добро утврден конкурент со силно пазарно присуство, Фолксваген (*Volkswagen*) со пазарен удел од [50-60]% во 2019 година, односно со пазарен удел од [50-60]% во 2018 година.

**Табела 7- Проценка на подносителите на известувањето на пазарните удели на пазарот на возила за спортска намена (SUVs) во Северна Македонија**

Претпријатие	2019		2018	
	Единици	Удел	Единици	Удел
ФКА	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
ПСА	XXX	[10-20]%	XXX	[5-10]%
<b>Комбинирано</b>	XXX	[10-20]%	XXX	[10-20]%
Volkswagen	XXX	[20-30]%	XXX	[10-20]%
Renault-Nissan-Mitsubishi	XXX	[10-20]%	XXX	[10-20]%
Hyundai-Kia	XXX	[10-20]%	XXX	[10-20]%
Toyota Subaru Daihatsu	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
BMW	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%
Suzuki	XXX	[5-10]%	XXX	[5-10]%

Ford	XXX	[5-10]%	XXX	[0-5]%
Daimler	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Mazda	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Land Rover	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
Други	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
<b>Вкупно</b>	XXX	<b>100.0%</b>	XXX	<b>100.0%</b>

XXX.

**Табела 7- Проценка на подносителите на известувањето на пазарните удели на пазарот на повеќенаменски автомобили (MPVs) во Северна Македонија**

Претпријатие	2019		2018	
	Единици	Удел	Единици	Удел
ФКА	XXX	[30-40]%	XXX	[20-30]%
ПСА	XXX	[5-10]%	XXX	[20-30]%
<b>Комбинирано</b>	XXX	[30-40]%	XXX	[50-60]%
Ford	XXX	[20-30]%	XXX	[20-30]%
Daimler	XXX	[10-20]%	XXX	[5-10]%
Volkswagen	XXX	[10-20]%	XXX	[10-20]%
Renault-Nissan-Mitsubishi	XXX	[10-20]%	XXX	[5-10]%
<b>Вкупно</b>	XXX	<b>100.0%</b>	XXX	<b>100.0%</b>

XXX.

На наведениот пазар следниот конкурент, Форд има пазарен удел од [20-30]% во 2019, додека во 2018 година имал удел од [20-30]%. Исто така во 2019 година Даимлер има удел од [10-20]%, што е зголемување за [10-20]% во однос на 2018 година кога имал удел од [5-10]%.

Во однос на наведениот пазар подносителите на известувањето наведуваат дека постои постојана промена во сегментот на повеќенаменски автомобили (MPV) - конкретно неговото опаѓање и конвергенција со сегментот на возила за спортска намена (SUV). Како резултат на тоа, линиите помеѓу овие два сегмента стануваат се помалку и помалку видливи или важни, покрај веќе својствената нејасност помеѓу различни сегменти на патнички автомобили, како што е опишано погоре. Уште од приближно 2000 година,

големината на вкупните продажби во сегментот на повеќенаменски возила (*MPVs*) се намалува. Овој тренд прв пат започнал во САД и неодамна пристигнал, околу 2008 година, во Европската економска област (*EEA*)/ Европа. Продажбите на повеќенаменските возила (*MPVs*) во Европската економска област (*EEA*) се намалиле од 2.2 милиони во 2010 година на 1.3 милиони во 2019 година и се очекува да се намалуваат понатаму во следните години.

XXX.

Од друга страна, продажбите на возилата за спортска намена (*SUVs*) се очекува нагло да се зголемат.

XXX.

Подносителите исто така наведуваат дека XXX

Од горенаведеното произлегува дека без разлика дали ќе се дефинира единствен пазар на сите патнички возила или ќе се дефинираат посебни потесни пазари на мини автомобили, мали автомобили, средни автомобили, големи автомобили, автомобили од висока класа, луксузни автомобили, спортски автомобили, повеќенаменски автомобили (*MPVs*) и возила за спортска намена (*SUVs*) нема да доведе до поинаква оценка на концентрацијата заради што Комисијата точната дефиниција за тоа дали постои единствен релевантен пазар на сите патнички возила или постојат посебни релевантни пазари на мини автомобили, мали автомобили, средни автомобили, големи автомобили, автомобили од висока класа, луксузни автомобили, спортски автомобили, повеќенаменски автомобили (*MPVs*) и возила за спортска намена (*SUVs*) го остава отворен.

Релевантен географски пазар за оценка на концентрацијата е територија на Република Северна Македонија.

**Табела 8- Проценка на подносителите на известувањето на пазарните удели на пазарот на лесни комерцијални возила ЛКВ (*LCVs*) во Северна Македонија**

Претпријатие	2019		2018	
	Единици	Удел	Единици	Удел
ФКА	xxx	[20-30]%	xxx	[30-40]%
ПСА	xxx	[20-30]%	xxx	[20-30]%
<b>Комбинирано</b>	xxx	[50-60]%	xxx	[60-70]%
Volkswagen	xxx	[10-20]%	xxx	[10-20]%
Renault-Nissan-Mitsubishi	xxx	[10-20]%	xxx	[5-10]%
Ford	xxx	[5-10]%	xxx	[5-10]%
Daimler	xxx	[0-5]%	xxx	[0-5]%
Iveco	xxx	[0-5]%	xxx	[0-5]%
Isuzu	xxx	[0-5]%	xxx	[0-5]%



Други	XXX	[0-5]%	XXX	[0-5]%
<b>Вкупно</b>	XXX	<b>100.0%</b>	XXX	<b>100.0%</b>

XXX.

Во текот на постапката Комисијата со заклучок прибави податоци од учесниците на пазарот на лесни комерцијални возила (ЛКВ /LCVs) во Северна Македонија во 2019 година.

**Табела 9- Пазарни удели на пазарот на лесни комерцијални возила ЛКВ (LCVs) во Северна Македонија, според податоците прибавени од Комисијата**

Продадени ЛКВ во 2019 година	Број	Пазарен удел	Заеднички пазарен удел
FCA	xxx	[30-40]%	[50-60]%
PSA	xxx	[10-20]%	

Податоците прибавени од Комисијата во текот на постапката исто така покажуваат дека по концентрацијата заедничкиот пазарен удел на учесниците во концентрацијата би бил малку над [50-60]% односно [50-60]%.

Врз основа на горенаведените информации, доставени од подносителот на известувањето во известувањето и дополната на истото, дополнително доставените податоци, како и врз основа на податоците прибавени од Комисијата, имајќи ги предвид критериумите од член 17 став (2), став (3) и став (4) од Законот за заштита на конкуренцијата и Насоките за оценка на хоризонтални концентрации за целите на Законот за заштита на конкуренцијата Комисијата утврди дека евентуалното спроведување на предметната концентрација ќе доведе до значително ограничување на конкуренцијата на пазарот на лесни комерцијални возила (ЛКВ /LCVs) во Северна Македонија особено како резултат на создавање на доминантна позиција на овој пазар.

Врз основа на горенаведеното, а имајќи ги во предвид Насоките за оценка на хоризонтални концентрации за целите на Законот за заштита на конкуренцијата, Комисијата утврди дека по спроведувањето на концентрацијата, истата ќе доведе до значително ограничување на конкуренцијата особено како резултат на создавање на доминантна позиција на пазарот преку некоординирани ефекти.

Со цел отстранување на било какви потенцијални грижи во врска со конкуренцијата кои Комисијата ги има во однос на ефектите од предложената трансакција на пазарот за ЛКВ во Република Северна Македонија, подносителите на известувањето на ден 05.10.2020 година доставија допис до Комисијата во кој се наведени обврски кои учесниците се спремни да ги преземат пред Комисијата со цел добивање на условно одобрување на предметната концентрација.

#### „Предлог обврски до Комисијата

XXX.

Комисијата ги разгледа Обврски доставени од поносителите на известувањето и утврди дека истите се доволни за да се надминат ограничувањата на конкуренцијата кои инаку би настанале со предметната концентрација и се доволни за да се постигне дека концентрацијата е во согласност со одредбите од Законот за заштита на конкуренцијата.

**Имајќи ја предвид ваквата оценка на концентрацијата, Комисијата одлучи како во диспозитивот на ова Решение.**

**Упатство за правно средство:**

Против ова решение може да се поднесе тужба за поведување на управен спор пред Управниот суд на Република Македонија во рок од 30 дена од денот на неговото доставување.

**КОМИСИЈА ЗА ЗАШТИТА НА КОНКУРЕНЦИЈАТА  
ПРЕТСЕДАТЕЛ  
Проф. д-р Владимир Наумовски**