



Република Србија  
**КОМИСИЈА ЗА ЗАШТИТУ  
КОНКУРЕНЦИЈЕ**

Савска улица 25/IV, Београд  
Број: 6/0-02-393/2019-6  
Датум: 23. мај 2019. године  
Београд

Објављени текст садржи заштићене податке.  
Заштићени подаци приказани су ознаком [...] или у  
распону који Комисија сматра одговарајућим начином  
заштите

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 6. Тарифника о висини накнада за послове из надлежности Комисије за заштиту конкуренције („Службени гласник РС“ број 49/2011), одлучујући по пријави концентрације број 6/0-02-393/2019-1, коју су дана 10. априла 2019. године поднела привредна друштва Daimler AG, са седиштем на адреси Mercedesstraße 137, 70327 Штутгарт, СР Немачка и Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, са седиштем на адреси 1760 Jiangling Road, Binjiang District, Хангжу, Народна Република Кина, преко пуномоћника адвоката Данијела Стевановића из адвокатске канцеларије Моравчевић, Војновић и Partneri, ул. Добрачина бр. 15, Београд, дана 23. маја 2019. године, доноси следеће

### **РЕШЕЊЕ**

**I ОДОБРАВА СЕ** у скраћеном поступку концентрација учесника на тржишту која настаје заједничким улагањем привредних друштава Daimler AG, са седиштем на адреси Mercedesstraße 137, 70327 Штутгарт, СР Немачка, матични број HRB 19360, и Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, са седиштем на адреси 1760 Jiangling Road, Binjiang District, Хангжу, Народна Република Кина, матични број 91330000747735638J, у циљу стварања новог учесника на тржишту који послује на дугорочној основи у сектору развоја, производње и дистрибуције следеће генерације паметних (smart) електричних возила и има све функције независног учесника на тржишту.

**II УТВРЂУЈЕ СЕ** да су привредна друштва Daimler AG, са седиштем и Немачкој и Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, са седиштем у Кини у целости извршила своју обавезу плаћања прописаног износа за издавање овог решења дана 21. маја 2019. године, уплатом износа од XXXXX динара на рачун Комисије за заштиту конкуренције.

## Образложење

Привредна друштва Daimler AG, са седиштем на адреси Mercedesstraße 137, 70327 Штутгарт, СР Немачка, матични број HRB 19360 (у даљем тексту: Daimler) и Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd., са седиштем на адреси 1760 Jiangling Road, Binjiang District, Хангжу, Народна Република Кина, матични број 91330000747735638J (у даљем тексту: Geely), (која ће у даљем тексту заједнички бити означена као подносиоци пријаве), поднели су Комисији за заштиту конкуренције (у даљем тексту: Комисија), 10. априла 2019. године, преко пуномоћника адвоката Данијела Стевановића из адвокатске канцеларије Moravčević, Vojnović i Partneri, ул. Добрачина бр. 15, Београд, пријаву концентрације број 6/0-02-393/2019-1.

Увидом у достављену документацију, и допуну од 3. маја 2019. године, Комисија је утврдила да је поднета пријава потпуна и у складу са чланом 3. Уредбе о садржини и начину подношења пријаве концентрације („Службени гласник РС“, број 5/16), чиме су испуњени услови за поступање Комисије у поступку испитивања пријављене концентрације. Саставни део пријаве чини и доказ о извршеној уплати, којим се потврђује да је уплаћен прописани износ за издавање акта Комисије, што је утврђено у ставу II диспозитива.

На основу члана 45. Закона о заштити конкуренције („Службени гласник РС“, број 51/09 и 95/13, у даљем тексту: Закон), подносиоци пријаве су поднели Комисији захтев за заштиту одређених података садржаних у пријави концентрације, о чему ће бити одлучено посебним закључком.

### 1. Учесници концентрације

Daimler са својим секторима Аутомобили Mercedes-Benz, Камиони Daimler, Комби возила Mercedes-Benz, Аутобуси Daimler и Финансијске услуге Daimler, је јавно лицитирано друштво, основано у складу са немачким законима. Daimler се на глобалном нивоу бави развојем, производњом и дистрибуцијом аутомобилских производа, углавном путничких аутомобила, камиона, комби возила и аутобуса. Сектор Аутомобили Mercedes-Benz продаје путничке аутомобиле робних марки Mercedes-Benz и „smart“. Сектор Финансијске услуге Daimler пружа подршку продаји возила широм света. Његов портфолио производа и услуга се састоји од финансијских и лизинг пакета кројених по мери дилера и купаца, као и финансијских услуга као што су посредништво у осигурању, инвестициони производи, кредитне картице, и управљање комплетним возним парком и лизинг услуге. Тренутни портфолио робних марки Daimler групе обухвата, поред Mercedes-Benz-a, Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach и Mercedes me, робне марке Smart, EQ, Freightliner, Western Star, BharatBenz, FUSO, Setra и Thomas Built Buses и робне марке сектора Финансијске услуге Daimler.

Daimler, и друштва која контролише, означена су као Daimler група. Daimler је листиран на Франкфуртској и Штутгартској берзи и није под контролом појединачно ниједног друштва нити лица. У Србији Daimler група нема зависних друштава, огранака нити представништва већ је присутна преко своје основне делатности – продаје возила (аутомобила, камиона и аутобуса) преко независног дистрибутера. Daimler група у Србији продаје две робне марке путничких возила – Mercedes и smart. Daimler група је такође остварила приход путем директне прекограничне продаје [...].

Међутим, та продаја чини тек мали део укупног прихода који је Daimler група остварила у Србији. У 2018. години, ова група је у свету остварила приход од око 167,3 милијарде евра, а у Србији око [...].

Други подносилац пријаве, друштво Geely, је произвођач аутомобила који се бави производњом и продајом возила широм света. Пословање читаве Geely групе је подељено у пет подгрупа: (i) Gelly Auto група која обухвата робне марке Gelly Auto, Lynk & Co, PROTON, Lotus; (ii) Volvo Car група која обухвата робне марке Volvo Cars и Polestar; (iii) Gelly Commercial Vehicle група која обухвата робне марке London Electric Vehicle Company и Yuan Cheng; (iv) Geely Technology група (Ново пословање) која обухвата робне марке CaoCao, Terrafugia, Qianjiang Motorcycles, Joma, и остала нова пословања и (v) Mitime група која обухвата образовне институције, пословање у области моторних спортова и пословање у области туризма. Geely послује на глобалном нивоу широм ланца вредности у аутомобилској индустрији, од истраживања и дизајна до производње, продаје и услуга.

У Републици Србији Geely нема зависних друштава, огранака или представништва. Наиме, Geely група је у Србији присутна само индиректно, преко [...]. Сходно томе, Geely група нема ни купце ни сопствену мрежу за дистрибуцију/малопродају/сервисирање и одржавање у Србији. У 2017. години, ова група је у свету остварила приход од око [...], а у Србији није остварила никакав приход.

Друштво заједничког улагања (у даљем тексту: ЗУ) ће развијати, производити и вршити дистрибуцију следеће генерације паметних (smart) електричних модела. [...]. Циљна возила ће се производити у Кини. [...]

[...]

[...] Пре увођења нових модела [...], Daimler ће наставити да производи тренутну генерацију smart возила у својој фабрици у Хамбаху у Француској (smart EQ за двоје) и у Новом Месту у Словенији (smart EQ за четворо). Подносиоци пријаве тренутно немају планове за развој конкретно за Србију из разлога што не постоји развијено тржиште за чисто батеријска електрична возила у Србији. Међутим, за потребе предложене трансакције, подносиоци пријаве наводе да се може претпоставити да активности ЗУ временом могу, било директно или индиректно, евентуално укључити и Србију.

## **2. Опис трансакције и акт о концентрацији**

Пријављена трансакција се односи на оснивање потпуно функционалног заједничког улагања од стране Daimler-а и Geely-ја. Конкретно, Daimler и Geely планирају да стекну заједничку контролу над новооснованим заједничким улагањем у Кини („smart Automobile“), при чему ће Daimler и Geely имати ућешће од по 50% у власничкој структури ЗУ-а, како је предвиђено Уговором о заједничком улагању који је потписан 26. марта 2019. године.

[...] Након почетне развојне фазе, заједничко улагање ће производити чисто батеријска електрична возила под робном марком smart у Кини, при чему продаја треба да почне [...].

### 3. Услови за подношење пријаве

Комисија је закључила да пријављена трансакција представља концентрацију у смислу члана 17. став 1. тачка 3). Закона. На основу достављених података о висини укупних прихода које су сви учесници у концентрацији остварили на светском тржишту и тржишту Републике Србије у 2018. години (Daimler) и 2017. години (Geely) Комисија је утврдила да су подносиоци пријаве имали обавезу да пријаве концентрацију, јер је укупан приход учесника у концентрацији вишеструко већи од износа који су прописани чланом 61. Закона, као услова за пријаву концентрације.

### 4. Релевантно тржиште

Релевантно тржиште одређено је у складу са чл. 6. Закона и Уредбом о критеријумима за одређивање релевантног тржишта („Службени гласник РС“, бр. 89/2009). 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.

Аутомобилска индустрија дизајнира, развија, производи, врши промет, продаје и сервисира моторна возила која су обично класификована у лака возила (путничка возила и лака комерцијална возила) и тешка комерцијална возила. Сегмент лаких возила обухвата путничке аутомобиле, комби возила и лаке камионе чија је бруто тежина мања од шест тона, док сегмент тешких комерцијалних возила обухвата возила чија је бруто тежина већа од шест тона. Ланац вредности аутомобилске производње је подељен на произвођаче аутомобила (који се такође називају и произвођачи оригиналне опреме), као што су Daimler и Geely, и аутомобилске добављаче.

Примарни циљ предложене трансакције је развијање и производња следеће генерације возила робне марке smart у Кини. ЗУ ће бити фокусиран на развој и производњу чисто батеријских електричних возила сегмената А и Б (мини и мали аутомобили), чија ће се дистрибуција потом вршити у Кини [...] и ЕУ [...].

[...] Начелно, сектор за електрична возила на батерије захтева посебну пажњу у погледу руковања батеријама. Ипак, пружање постпродајних услуга неће бити укључено као услуга унутар тржишта за сервисирање и одржавање аутомобила или производњу и дистрибуцију оригиналних резервних делова и опреме, како је дефинисано у претходним одлукама Европске комисије (ЕК).

Имајући у виду претходно изнето, подносиоци пријаве су предложили следећа релевантна тржишта у предметној трансакцији: (i) производња и снабдевање путничких аутомобила и (ii) дистрибуција нових путничких аутомобила. Комисија је делимично прихватила предлог подносилаца пријаве и релевантна тржишта у предметној трансакцији дефинисала као: (i) производња, продаја и постпродајне услуге путничких аутомобила и (ii) дистрибуција нових путничких аутомобила,

Ев롭ска комисија је претходно разматрала засебна тржишта за производњу и снабдевање путничких аутомобила с једне стране и лаких комерцијалних возила с друге стране. Предметна трансакција се не односи на тржишта за лака комерцијална возила, већ само на тржишта за путничке аутомобиле. Унутар тржишта за путничке аутомобиле, ЕК је у претходним предметима разматрала дефиниције потенцијалних засебних релевантних тржишта, према категоријама возила, тј: мини аутомобили, мали аутомобили, аутомобили средње величине, велики аутомобили, аутомобили бизнис класе, луксузни аутомобили, спортски аутомобили, вишенаменски аутомобили и спортска теренска возила (СУВ). До сада није потврђена даља подела по величини на, примера ради, мала, средња и велика спортска теренска возила. Имајући то у виду, ЕК је у својим претходним одлукама такође закључила да су границе између различитих сегмената нејасне, и да сходно томе аутомобили у једном сегменту трпе одређени конкурентски притисак од аутомобила из суседних сектора.

Када је у питању дистрибуција нових путничких аутомобила, ЕК је у својим претходним одлукама правила разлику између велепродајне и малопродајне дистрибуције моторних возила. У својим претходним одлукама ЕК је сматрала да је довољна разлика између велепродајне дистрибуције нових путничких аутомобила и лаких комерцијалних возила, и да даља подела путничких аутомобила према ужим производним сегментима на основу одређених категорија аутомобила није прикладна, имајући у виду да произвођачи уобичајено врше дистрибуцију спектра модела који покрива различите тржишне сегменте под истим дистрибутивним каналом. Подносиоци пријаве су су сагласни да не постоје фундаменталне разлике између велепродајне и малопродајне дистрибуције возила са мотором са унутрашњим сагоревањем и чисто батеријских електричних возила у ЕЕП-у. Постоје тек мање разлике нпр. у погледу структуре мреже или дилерских стандарда, што у сваком случају не оправдава даљу поделу релевантног тржишта производа. ЗУ ће се бавити дистрибуцијом нових путничких аутомобила у ЕЕП-у, па подносиоци пријаве сматрају да је наведена подела довољна за потребе овог поступка.

Када је у питању релевантно географско тржиште, подносиоци пријаве наводе да је ЕК у својим претходним одлукама оставила отвореним питање да ли је географски обим тржишта за производњу и снабдевање путничких аутомобила широм ЕЕП-а или националан, јер постоје индиције да се услови конкуренције и различити национални порески режими могу разликовати међу државама чланицама. Из угла купца, а према претходним одлукама ЕК, и даље постоје националне разлике у погледу цена и уласка различитих робних марки на тржиште. У сваком случају, подносиоци сматрају да прецизна дефиниција тржишта може остати отворена у предметном случају, јер ће ЗУ пословати само у Кини у производњи путничких аутомобила, па самим тим тржиште ЕЕП-а неће бити погођено. Што се тиче дистрибуције нових путничких аутомобила, подносиоци пријаве су утврдили разлике у дистрибуцији у различитим државама чланицама у погледу функционисања мреже дистрибуције, као и разлике из пореске перспективе. Међутим, упркос разликама подносиоци су такође утврдили континуирану усклађеност тржишних услова за велепродајну и малопродајну дистрибуцију путничких аутомобила широм Европе. Подносиоци пријаве сматрају да за потребе предложене трансакције прецизна дефиниција географског тржишта може остати отворена јер промена коју доноси трансакција на конкурентску структуру друштва Daimler и Geely и целокупно тржиште неће бити значајна, имајући у виду мале комбиноване тржишне уделе подносилаца пријаве. Комисија је релевантно географско тржиште за оба релевантна тржишта производа дефинисала као

национално, односно као територија Републике Србије, јер је то у складу са надлежношћу Комисије, која ефекте концентрација процењује на тржишту Републике Србије.

## 5. Оцена ефеката концентрације

Приликом испитивања ефеката пријављене концентрације на конкуренцију, Комисија је на основу доступних података и података који су јој достављени уз пријаву концентрације, закључила да концентрација неће негативно утицати на конкуренцију на релевантним тржиштима у Србији, имајући у виду следеће чињенице. ЗУ ће производити возила у Кини, па самим тим предложена трансакција неће утицати на тржиште за производњу, продају и постпродајне услуге путничких аутомобила у Србији.

Заједничко улагање, иако ће бити основано у Кини, пословаће на нивоу дистрибуције у ЕЕП-у преко [...]. Иако тренутно не постоје развијени планови конкретно за Србију, може се, за потребе предложене трансакције, претпоставити да те активности могу временом потенцијално обухватити и Србију, било директно или индиректно. Отуда се утицај предложене трансакције на конкуренцију у Србији може оквирно оценити на начин сличан утицају на ЕЕП. Заправо, Daimler и Geely су у ЕЕП-у конкуренти на тржишту за дистрибуцију нових путничких аутомобила, и то свако преко својих робних марки, Mercedes-Benz и smart (Daimler) и Volvo (Geely). Стога, тржиште за дистрибуцију нових путничких аутомобила је тржиште на коме долази до извесног хоризонталног преклапања учесника у концентрацији. Постоји вертикални однос између производње, продаје, постпродајних услуга путничких аутомобила и дистрибуције нових путничких аутомобила. Међутим, тај вертикални однос је релевантан само за Кину, јер ће се производња циљних возила вршити само у Кини. Другим речима, ЗУ се неће бавити пословним активностима на тржишту производа, које је узводно или низводно од тржишта на коме послује било који други учесник у концентрацији.

Како ће ЗУ на нивоу дистрибуције пословати само у ЕЕП-у, биће суочено са јаким конкуренцијом од стране других робних марки, будући да је релевантно тржиште дефинисано као сви путнички аутомобили, без даље поделе. ЗУ ће конкретно производити батеријска електрична возила, чија употреба захтева испуњење одређених предуслова, као што су одговарајућа инфраструктура и нарочито услуге сервисирања и одржавања. Из тог разлога, још увек може постојати ограничен степен заменљивости између електричних возила и возила са мотором са унутрашњим сагоревањем, у зависности од региона. Шта више, то је још један од разлога зашто су електрична возила у Србији за сада слабо прихваћена, при чему се очекује да се тај тренд неће мењати у блиској будућности. Отуда је база потенцијалних купаца на коју утиче предложена трансакција тренутно занемарљива. Осим тога конкуренција за нове путничке аутомобиле у Србији је веома јака, о чему сведочи велики број робних марки које имају врло ограничене тржишне уделе. Заправо осим неколико изузетака (Škoda (/10-20%/), Fiat + Fiat 500 L (/10-20%/), Volkswagen (/5-10%/), Renault (/5-10%/)) и Dacia (/5-10%/)), велика већина аутомобилских робних марки у Србији има тржишни удео испод 5% на тржишту продаје путничких аутомобила.

Подносиоци пријаве имају засебне канале дистрибуције у Србији, који се не преклапају, и на које неће утицати предложена трансакција. Надаље, подносиоци

пријаве су у Србији присутни углавном преко независних дистрибутера и малопродаваца, а не преко сопствених зависних друштава. Оба подносиоца пријаве имају врло ограничене тржишне уделе у Србији, при чему Daimler има тек неких /0-5%/ а Geely неких /0-5%/. Поврх тога, Daimler и Geely се вероватно не могу сматрати блиским конкурентима, јер аутомобили Daimler-а начелно теже вишим ценовним сегментима него Geely-јеви аутомобили.

На основу свега наведеног Комисија је закључила да предметна концентрација не доводи до значајних хоризонталних преклапања између учесника концентрације на дефинисаним релевантним тржиштима и да њена реализација неће довести до битних хоризонталних и вертикалних ефеката.

Приликом доношења одлуке по предметној пријави узете су у обзир све законом дефинисане околности које су релевантне за утврђивање дозвољености концентрације из члана 19. Закона, на основу чега је оцењено да се у конкретном случају ради о дозвољеној концентрацији, па је одлучено као у ставу I диспозитива овог решења.

Одлука у ставу другом донета је применом члана 65. став 5. Закона, као и члана 2. став 1. тачка б. Тарифника, а на основу оствареног прихода учесника у концентрацији и са њима повезаних учесника на тржишту у обрачунској години која претходи години у којој је предметна концентрација пријављена Комисији, ради издавања сагласности за њено спровођење.

### **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**

Др Милоје Обрадовић, с.р.