



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

29 грудня 2020 р.

Київ

№ 817-р

Про результати розгляду
справи про концентрацію

Антимонопольний комітет України, розглянувши справу № 126-25/4-20-ЕКк про концентрацію у вигляді приєднання компанії «Peugeot S.A.» (м. Рюей-Мальмезон, Франція) (далі – компанія «PSA») до компанії «Fiat Chrysler Automobiles N.V.» (м. Лондон, Велика Британія) (далі – компанія «FCA»),

ВСТАНОВИВ:

1. ПРЕДМЕТ СПРАВИ

- (1) Концентрація у вигляді приєднання компанії «PSA» до компанії «FCA», у результаті чого окреме корпоративне існування компанії «PSA» буде припинено, а компанія «FCA» продовжить своє корпоративне існування й після здійснення концентрації буде іменуватися NewCo.
- (2) Концентрація буде здійснена на підставі Договору про об'єднання, укладеного 17 грудня 2019 року між компаніями «PSA» та «FCA». Здійснення концентрації не передбачає жодних розрахунків грошовими коштами між заявниками та структурована як трансакція з обміну акціями між акціонерами компаній «PSA» та «FCA» і, таким чином, концентрація не потребує фінансування.

2. КВАЛІФІКАЦІЯ ДІЙ

- (3) Відповідно до пункту 1 частини другої статті 22 Закону України «Про захист економічної конкуренції» концентрацією визнається, зокрема, злиття суб'єктів господарювання або приєднання одного суб'єкта господарювання до іншого. Отже, заявлені дії, відповідно до вказаної статті, є концентрацією.
- (4) Відповідні вартісні показники учасників концентрації, з урахуванням відносин контролю, за підсумками 2019 року перевищують порогові значення, визначені частиною першою статті 24 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

3. УЧАСНИКИ КОНЦЕНТРАЦІЇ

- (5) Компанія «Peugeot S.A.» (м. Рюей-Мальмезон, Франція);
компанія «Fiat Chrysler Automobiles N.V.» (м. Лондон, Велика Британія).

4. ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ

- (6) До Антимонопольного комітету України надійшла заява уповноважених представників учасників концентрації від 12.02.2020 № 110 (zareestrovana v Komiteti

13.02.2020 за № 15-01/35-ЕКк) про надання дозволу на приєднання компанії «PSA» до компанії «FCA».

- (7) Розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 27.03.2020 № 07/100-р розпочато розгляд справи № 126-25/04-20-ЕК про концентрацію у вигляді приєднання компанії «PSA» до компанії «FCA», у зв'язку з виявленням у поданих матеріалах підстав для заборони концентрації.

У ході розгляду справи були опитані:

- (8) суб'єкти господарювання – учасники ринку автомобілів, а саме дистриб'ютори (які здійснюють діяльність з оптової торгівлі автомобілями) і дилери (які здійснюють діяльність із роздрібною реалізацією автомобілів);
- (9) маркетингові компанії: товариство з обмеженою відповідальністю «АВТО-КОНСАЛТИНГ» і державне підприємство «Укрпромзовнішпекспертиза» (обидва – м. Київ).
- (10) 30 березня 2020 року на офіційному інтернет-сайті Комітету, офіційній сторінці Комітету у мережі «Фейсбук» було розміщено текст повідомлення про розгляд справи про концентрацію у вигляді приєднання компанії «PSA» до компанії «FCA».
- (11) 28 травня 2020 року була проведена онлайн-зустріч із представниками Єврокомісії щодо обговорення можливих наслідків заявленої концентрації на товарні ринки країн Європейської економічної зони та України.
- (12) Листом від 01.12.2020 № 126-25/07-16436 було надіслано пропозицію щодо надання учасниками концентрації зобов'язань у справі № 126-25/4-20-ЕКк.
- (13) Листом від 15.12.2020 № 892 (zareєстрованим у Комітеті 17.12.2020 за № 8-01/1333-кі) уповноважені представники компаній «PSA» і «FCA» надали пропозиції щодо зобов'язань, які учасники концентрації готові взяти на себе.
- (14) З метою проведення «market test» Комітетом 18 грудня 2020 року на офіційному інтернет-сайті Комітету, офіційній сторінці Комітету у мережі «Фейсбук» було розміщено текст повідомлення про додаткове опитування учасників ринків легкових автомобілів та легких комерційних транспортних засобів щодо зобов'язань, які готові взяти на себе учасники концентрації для усунення потенційного негативного впливу концентрації на конкуренцію.

5. ІНФОРМАЦІЯ ПРО УЧАСНИКІВ КОНЦЕНТРАЦІЇ

За інформацією заявників:

- (15) компанія «PSA» – публічна компанія, акції якої котируються на Euronext Paris. Компанія «PSA» здійснює діяльність з управління корпоративними правами суб'єктів господарювання, що утворюють групу PSA (далі – Група PSA), та не здійснює господарської діяльності на території України;
- (16) Група PSA здійснює діяльність на світовому рівні з виробництва та продажу легкових (пасажирських) автомобілів та легких комерційних транспортних засобів (далі – ЛКТЗ), надає послуги транспортування та фінансування рішень для придбання транспортних засобів;
- (17) на території України Група PSA здійснює діяльність через товариство з обмеженою відповідальністю «Пежо Сітроен Україна» з: продажу легкових (пасажирських) автомобілів і ЛКТЗ марки «Peugeot», «Citroën», «DS» та «Opel», а також запчастин та аксесуарів до них; надання пов'язаних послуг суб'єктам господарювання – резидентам України (дилерам та ремонтникам відповідних марок автомобілів);

- (18) компанія «FCA» здійснює діяльність з управління корпоративними правами суб'єктів господарювання, що утворюють групу FCA (далі – Група FCA), та не здійснює господарської діяльності на території України;
- (19) Група FCA здійснює діяльність на світовому рівні з оформлення, проектування, виготовлення, дистрибуції та продажу транспортних засобів для масового ринку (під марками «Abarth», «Alfa Romeo», «Chrysler», «Dodge», «Fiat», «Fiat Professional», «Jeep», «Lancia», «Ram» та позначенням транспортних засобів SRT) та класу люкс (під маркою Maserati). Група FCA підтримує свої транспортні засоби продажем відповідних запчастин та аксесуарів, а також договорів на обслуговування по всьому світу під торговельною маркою Морар для автомобілів масового ринку. Група FCA також надає послуги з фінансування, лізингу та оренди роздрібною торгівлі та дилерів через свої підконтрольні компанії, спільні підприємства та комерційні домовленості зі сторонніми фінансовими установами;
- (20) на території України Група FCA здійснює діяльність із продажу імпортерам автомобілів та ЛКТЗ під такими брендами: «Fiat», «Fiat Professional», «Alfa Romeo», «Abarth», «Chrysler», «Jeep» та «Dodge»;
- (21) компанія «FCA» контролюється компанією «EXOR N.V.» (м. Амстердам, Нідерланди), кінцевими бенефіціарними власниками якої є члени родини Аньєллі;
- (22) компанія «EXOR N.V.» – інвестиційна компанія, яка разом з іншими суб'єктами господарювання – резидентом та нерезидентами України утворює групу EXOR (далі – Група EXOR), що здійснює діяльність, зокрема на території України, з: продажу вантажних автомобілів, автобусів та інших комерційних транспортних засобів, експорту й дистрибуції сільськогосподарської та будівельної техніки, виробництва та продажу легких, середніх і важких комерційних транспортних засобів, міських та міжміських автобусів, туристичних автобусів та спецтехніки, виробництва та продажу силових агрегатів для транспортних засобів промислового призначення; надання послуг перестрахування для українських цедентів щодо страхових операцій;
- (23) після здійснення концентрації відносини контролю компанії «FCA» з Групою EXOR будуть припинені.

6. РИНКИ, НА ЯКИХ ВІДБУВАЄТЬСЯ КОНЦЕНТРАЦІЯ

У ході розгляду справи встановлено таке:

- (24) За інформацією заявників:
- (25) Група PSA на території України здійснює діяльність через ТОВ «Пежо Сітроен Україна», зокрема, з продажу легкових (пасажирських) автомобілів і ЛКТЗ марки «Peugeot», «Citroën», «DS» та «Opel» у таких сегментах: легкові (пасажирські) автомобілі [А – мікроавтомобілі, В – малі автомобілі, С – автомобілі середнього класу, D – великі автомобілі, М – мінівени та J – практичні спортивні автомобілі (включаючи позашляховики)], ЛКТЗ [ЛКТЗ (0-3,5 тонни) та ЛКТЗ (3,5-6 тонн)], практичні спортивні автомобілі (далі – SUV) (SUV-B та SUV-C).
- (26) Група FCA на території України здійснює діяльність із продажу імпортерам автомобілів та ЛКТЗ під такими брендами: «Fiat», «Fiat Professional», «Alfa Romeo», «Abarth», «Chrysler», «Jeep» та «Dodge» в таких сегментах: легкові (пасажирські) автомобілі [А, С, D, М, J і Е – автомобілі бізнес-класу], ЛКТЗ [ЛКТЗ (0-3,5 тонни) та ЛКТЗ (3,5-6 тонн)], SUV (SUV-B, SUV-C, SUV-D, SUV-E).
- (27) Сегментація автомобілів за класами (А, В, С, D, Е, F тощо) використовується в європейських країнах і в її основі лежать тип кузова автомобіля, його довжина і ширина, об'єм двигуна. При випуску нової моделі виробник має право сам заявити

- клас, в який вона потрапить і в якому буде конкурувати з іншими автомобілями. В обліку також враховується вартість і технічне оснащення автомобіля¹.
- (28) Зазначене підтверджується тим, що деякі з опитуваних Комітетом учасників ринку автомобілів звертались із клопотаннями про надання роз'яснень щодо критеріїв поділу ринку на сегменти (зокрема, А, В, С, D, Е, F тощо). Інші – повідомляли про складність надання відповіді, оскільки:
- кожен оператор ринку має власну методологію присвоєння класів автомобілям. Такі дані операторів ринку не є офіційними та доволі часто містять значні похибки у зв'язку з появою нових моделей або нових споживчих класів;
 - жодна база даних, яка ведеться операторами ринку (зокрема, АТ «Українська Автомобільна Корпорація» та суб'єктами господарювання, пов'язаними із ним відносинами контролю²), не містить параметру «клас» або «сегмент» автомобілів, а тому той чи інший проданий автомобіль був віднесений до запропонованих Комітетом умовних сегментів за власним експертним досвідом і виключно для надання інформації Комітету.
- (29) Деякі з учасників ринку автомобілів зазначили, що вони зазнають конкуренції з боку імпортованих вживаних автомобілів³. Так, загальні обсяги продажів імпортованих автомобілів, які були у використанні, зросли у 2,5 разу – із 117 тис. од. у 2018 році до 408 тис. од. у 2019 році. Це зумовлено низькою платоспроможністю населення України, для якого фактор ціни є вкрай важливим, та лояльного до споживача митного законодавства України⁴. За інформацією заявників⁵, зазначене пояснюється такими причинами:
- в Україні наразі все ще дозволено (до 2025 року) ввезення транспортних засобів, які відповідають вже застарілому стандарту відповідності екологічним нормам Євро-5;
 - ставку акцизного податку було знижено з метою полегшення ввезення вживаних транспортних засобів;
 - в Україні відсутній технічний контроль, що полегшує імпорт та використання старих вживаних автомобілів.
- (30) З іншого боку, за інформацією ДП «Укрпромзовнішпекспертиза», нові та вживані автомобілі слід розглядати як різні товарні ринки. Такий поділ є доцільний, оскільки в процесі експлуатації випрацьовується закладений виробником ресурс автомобіля, внаслідок чого зростає ймовірність поломок, що потребуватиме додаткових витрат на ремонт. Також автомобільні виробники постійно оновлюють модельний ряд, і нові моделі автомобілів мають кращі технічні й експлуатаційні характеристики. Через випрацювання в процесі експлуатації ресурсу вживані автомобілі мають значно нижчі ціни порівняно з аналогічними новими моделями, і ця різниця зростає із збільшенням віку і пробігу автомобіля. Наприклад, нові автомобілі найпоширенішого в Україні середнього класу коштують ~20 – 22 тис. дол. США. Вартість аналогічних марок автомобілів віком 3 – 5 років нижча на 40 – 55 %, віком 7 – 10 років – нижча на 65 – 75 %, віком понад 10 років – ціна знижується на 80 – 90 %.

¹ Лист ДП «Укрпромзовнішпекспертиза» від 26.06.2020 № 1324 (zareestrovaniy u Komiteti 30.06.2020 za № 8-07/8282).

² Лист АТ «Українська Автомобільна Корпорація» від 14.05.2020 № 237/33 (zareestrovaniy u Komiteti 15.05.2020 za № 8-07/6123).

³ Лист ТОВ «Автопассаж» від 24.04.2020 № 69 (zareestrovaniy u Komiteti 27.04.2020 za № 8-07/5333).

⁴ Лист АТ «Українська Автомобільна Корпорація» від 14.05.2020 № 237/33 (zareestrovaniy u Komiteti 15.05.2020 za № 8-07/6123).

⁵ Лист від 30.04.2020 № 390 (zareestrovaniy u Komiteti 04.05.2020 za № 8-01/481-ki).

Нові автомобілі реалізують автодилери через мережу автосалонів, у той час як вживані автомобілі реалізують переважно громадяни на автобазарах, а також шляхом розміщення відповідних повідомлень у різноманітних засобах інформації.

- (31) За інформацією Європейської комісії, одержаною в ході онлайн-зустрічі, яка відбулась 28.05.2020, Єврокомісія не розглядає вживані автомобілі як конкурентний ринок для ринків нових автомобілів.
- (32) Враховуючи те, що деякі учасники ринку автомобілів (зокрема ТОВ «Автопассаж») зазначили, що поява на ринку електромобілів та учасників, які їх продають, посилює конкуренцію між операторами ринку, Комітетом також було досліджено питання щодо доцільності сегментації автомобілів у кожному з класів (зокрема, А, В, С, D, E, F тощо) за такими ознаками:
- автомобілі з електричними двигунами;
 - автомобілі з гібридними двигунами;
 - автомобілі з двигунами внутрішнього згоряння.
- (33) Так, учасники концентрації вважають, що електричні автомобілі не становлять окремий товарний ринок, оскільки електричні та гібридні типи двигунів, на відміну від двигунів внутрішнього згоряння, доступні для більшості моделей автомобілів, завдяки чому покупці можуть обирати комплектацію з електричним двигуном для обраної ними моделі автомобіля. Більше того, питання щодо того, чи є автомобілі взаємозамінними залежно від типу двигуна, яким вони оснащені, вже найближчим часом не буде релевантним, оскільки усі моделі автомобілів будуть доступні з усіма типами двигунів.
- (34) Цю позицію також підтримує Єврокомісія і ДП «Укрпромзовнішекспертиза».

Схема розповсюдження автомобілів

- (35) **Іноземні виробники використовують таку схему роботи на українському ринку легкових автомобілів і ЛКТЗ:** оптовий продаж автомобілів українському дистриб'ютору, який їх розмитнює і надалі реалізує напряму покупцям (через власну мережу автосалонів) або регіональним дилерам, які реалізують їх кінцевим споживачам у своєму регіоні:

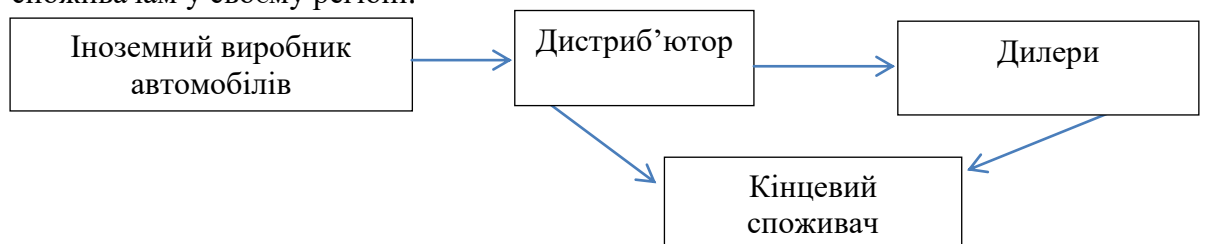


Рис. Схема роботи автомобільного ринку України

- (36) Іноземні автовиробники укладають договори з дистриб'юторами, в яких узгоджують річні обсяги і план-графік поставок автомобілів, а також умови гарантійного й післягарантійного обслуговування автомобілів.
- (37) За цими договорами дистриб'ютори отримують автомобілі за оптовими цінами, і чим більший обсяг закупівлі, тим нижчою є ціна. Тобто, дистриб'ютор зацікавлений у максимізації продажів, що дозволить йому закуповувати автомобілі за мінімально можливими цінами. Дистриб'ютор забезпечує необхідне технічне обслуговування автомобілів (гарантійне й післягарантійне). Автомобільні виробники в рамках цих договорів покривають витрати за гарантійними випадками, а також здійснюють навчання техперсоналу дистриб'ютора, забезпечують необхідною техдокументацією і оригінальними запчастинами тощо.
- (38) Як правило, іноземні виробники реалізують автомобілі на умовах передоплати, але в окремих випадках для дистриб'юторів, які мають гарну репутацію, використовують відтермінування платежу.

- (39) Іноземний автовиробник має можливість реалізувати свою продукцію в Україні через декількох незалежних дистриб'юторів (імпортерів), однак через надзвичайно малий обсяг українського ринку зараз використання цієї практики економічно недоцільне.
- (40) Основна частина іноземних автовиробників працює з одним українським дистриб'ютором (імпортером), оскільки це дозволяє автовиробнику оптимізувати витрати на збут, а самому дистриб'ютору отримати максимальні знижки на закупівлю автомобілів. Якщо дистриб'юторів буде кілька, кожен із них закупить меншу кількість авто, а отже, буде мати вищу закупівельну ціну, що знизить їх цінову конкурентоздатність на ринку.
- (41) Дистриб'ютор після закупівлі автомобілів в іноземних автовиробників здійснює їх митне оформлення і продає їх автодилерам для роздрібного продажу.
- (42) Дилери реалізують автомобілі в роздріб і можуть співпрацювати з декількома дистриб'юторами автомобілів. Така співпраця економічно доцільна, оскільки дозволяє їм пропонувати покупцям широкий модельний ряд автомобілів та, відповідно, знизити витрати на їх збут.
- (43) Разом із цим, за інформацією операторів ринку, більшість автовиробників наполягають на монодилерстві, тобто автоцентр не може працювати відразу з декількома марками, оскільки на думку автовиробників, дилер повинен максимально концентрувати свою увагу на одному бренді⁶.
- (44) [інформація, яку заявники визначили конфіденційною];
- (45) [інформація, яку заявники визначили конфіденційною];
- (46) **Отже, задіяними товарними ринками в заявленій концентрації є загальнодержавні ринки оптової торгівлі новими автомобілями в сегментах: легкові (пасажирські) автомобілі [A, C, D, M, J], ЛКТЗ [ЛКТЗ (0-3,5 тонни) та ЛКТЗ (3,5-6 тонн)], SUV (SUV-B, SUV-C).**
- (47) Сукупні частки учасників концентрації на задіяних ринках за підсумками 2018 – 2020 років наведені нижче в таблиці 1.

Таблиця 1

Сукупні частки Групи PSA і Групи FCA на задіяних ринках

Сегмент	Обсяги реалізації у 2018 (шт. / %)			Обсяги реалізації у 2019 (шт. / %)			Прогнозні обсяги реалізації у 2020 (шт. / %)		
	FCA	PSA	сукупна	FCA	PSA	сукупна	FCA	PSA	сукупна
A: мікроавтомобілі	[10-20] % ⁷	[10-20] %	[30-40] %	[40-50] %	[20-30] %	[60-70] %	[20-30] %	[10-20] %	[30-40] %
C: автомобілі середнього класу	[0-5] %	[10-20] %	[10-20] %	[5-10] %	[10-20] %	[10-20] %			
D: великі автомобілі	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[5-10] %			
M: мінівени	[5-10] %	[30-40] %	[30-40] %	[5-10] %	[30-40] %	[40-50] %	[20-30] %	[30-40] %	[50-60] %
J: практичні спортивні автомобілі (включаючи позашляховики)	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %			
ЛКТЗ: у т.ч.:	[10-20] %	[10-20] %	[20-30] %	[10-20] %	[10-20] %	[30-40] %			
- ЛКТЗ (3,5 тонни – 6 тонн)	[0-5] %	[5-10] %	[10-20] %	[0-5] %	[10-20] %	[10-20] %			
- ЛКТЗ (до 3,5 тонн)	[10-20] %	[10-20] %	[20-30] %	[20-30] %	[10-20] %	[30-40] %	[20-30] %	[5-10] %	[30-40] %
SUV-B: практичні спортивні автомобілі	[0-5] %	[5-10] %	[5-10] %	[0-5] %	[5-10] %	[5-10] %			
SUV-C: практичні спортивні автомобілі	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %	[0-5] %			

⁶ Лист ТОВ «Автосоюз» (від 08.05.2020 № 182, зареєстрований у Комітеті 13.05.2020 за № 8-07/509-кі).

⁷ Тут і надалі дані щодо ринкових часток учасників концентрації були конвертовані в діапазон, оскільки заявники визначили інформацію, як конфіденційна.

- (48) Враховуючи сукупні частки учасників концентрації на задіяних ринках, Комітет досліджував ринки оптової торгівлі автомобілями сегментів А, М і ЛКТЗ (до 3,5 тонни).

6.1. РИНОК АВТОМОБІЛІВ СЕГМЕНТУ А

- (49) Категорію найменших транспортних засобів, які зареєстровані як пасажирські автомобілі, в Європі називають Сегментом А або «міськими автомобілями». Автомобілі сегменту А (мікроавтомобілі) обладнані двигуном 0,8 – 1 л. Транспортні засоби Сегменту А можуть мати різні конструкції кузова, такі як хетчбек, седан та кабріолет. Кузов транспортного засобу невеликий і відстань від голови до колін є обмеженою. Габарити таких автомобілів становлять до 3,6 м у довжину та до 1,6 м у ширину.
- (50) Автомобілі Сегменту А є відносно дешевими для придбання та в експлуатації. Тривалий час міські жителі надавали їм перевагу та використовували завдяки їх невеликим розмірам, що дозволяло їм орієнтуватися на багатолюдних вулицях та вміщуватись у вузькі місця для паркування. Отже, вони, ймовірно, створені для міського використання, а не для тривалих подорожей.
- (51) До цього класу належать такі моделі: «Kia Picanto», «Smart Fortwo», «Hyundai i10», «Citroen C1», «Chevrolet Spark», «Daewoo Matiz», «Fiat 500», «Peugeot 107», «Peugeot 108» тощо.
- (52) За інформацією заявників, конкурентами учасників концентрації на ринку автомобілів Сегменту А є: «GM», «Hyundai-Kia», «Daimler».
- (53) За інформацією ДП «Укрпромзовніш експертиза»⁸, найбільшими оптовими продавцями нових легкових автомобілів Сегменту А є:

Таблиця 2

№ п/п	Назва компанії	Бренди автомобілів (за інформацією учасників ринку)
1	ТОВ З ІНОЗЕМНИМИ ІНВЕСТИЦІЯМИ «ВІННЕР ІМПОРТС УКРАЇНА, ЛТД»	FORD
2	ТОВ «ХЮНДАЙ МОТОР УКРАЇНА»	HYUNDAI
3	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «УКРАЇНСЬКА АВТОМОБІЛЬНА КОРПОРАЦІЯ»	KIA PEOGEOT SMART
4	ТОВ «ПЕЖО СІТРОЕН УКРАЇНА»	PEOGEOT CITROEN
5	ТОВ «АВТОСАМІТ НА СТОЛИЧНОМУ»	TOYOTA

- (54) За інформацією ДП «Укрпромзовніш експертиза»:
- загальні обсяги продажу легкових автомобілів класу А в Україні протягом 2018 – 2019 рр. знизилися вдвічі, до 562 од. у 2019 році;
 - автомобілі класу А в Україні користуються слабким попитом, оскільки українці через погану якість дорожнього покриття надають перевагу позашляховикам, кросоверам і містким сімейним автомобілям. Також в українській сім'ї зазвичай один автомобіль, який повинен забезпечувати одночасне перевезення всієї родини та невеликих вантажів (автомобіль класу А не забезпечує цього);
 - у цьому сегменті на українському ринку представлені автомобілі 12 автовиробників, частки яких протягом 2018 – 2019 рр. суттєво змінювалися, що є одним із свідчень значної конкуренції між виробниками.

⁸ Лист від 26.06.2020 № 1324 (зареєстрований у Комітеті 30.06.2020 за № 8-07/8282).

- (55) За інформацією, наданою заявниками та ДП «Укрпромзовнішекспертиза», частки учасників концентрації на ринку автомобілів Сегменту А протягом 2018 – 2019 років зросли не за рахунок збільшення обсягів реалізації автомобілів, а за рахунок скорочення загального обсягу ринку. Це підтверджують деякі інші учасники ринку автомобілів.
- (56) За інформацією ТОВ «ЕДЕМ-АВТО» (с. Софіївська Борщагівка, Києво-Святошинський р-н, Київська обл.)⁹ – офіційного дилера автомобілів марки «Hyundai» в Україні, автомобілі Сегменту А в Україні не користуються популярністю: «В масштабах нашого бренду вони не мають стратегічного значення, та займають не більше 1,2 % в загальних продажах Hyundai».
- (57) За інформацією ТОВ «Єврокар» (м. Київ)¹⁰ – офіційного дистриб'ютора автомобілів марки «Skoda» в Україні, товариство не реалізує автомобілі Сегменту А зазначеної марки. Разом із цим ТОВ «Єврокар» повідомляє: «За попередніми прогнозами виробництво та продажі автомобілів Сегменту А зменшаться, так як на ринку України впродовж останніх років спостерігається тенденція росту сегменту позашляховиків та зменшення асортименту в даному сегменті у виробників на глобальному рівні».
- (58) За інформацією заявників, сукупна ринкова частка учасників концентрації на ринку автомобілів Сегменту А у розмірі [60-70] % у 2019 році не відображає його майбутню ринкову позицію, оскільки [інформація, яку заявники визначили конфіденційною], і тому заявлена концентрація не призведе до конкуренційних занепокоєнь у Сегменті А.
- (59) Враховуючи зазначене, учасники концентрації надали прогнозні частки на 2021 – 2023 роки.

Таблиця 3

Прогнозні частки учасників концентрації на ринку автомобілів Сегменту А на 2021 – 2023 роки

	Прогнозні обсяги реалізації в Україні (%)		
	2021	2022	2023
Група FCA	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%
Група PSA	[10-20]%	[5-10]%	[0-5]%
СУКУПНО	[30-40]%	[20-30]%	[20-30]%

Джерело: дані компанії «IHS Markit» – всесвітньо-відомого лідера ринку у сфері інформації та аналітики (далі – «IHS»), підготовлені за запитом компанії «PSA» на листопад 2020 р.

- (60) Однак зазначені прогнози можуть бути скориговані форс-мажорними обставинами, зокрема наслідками COVID-19.
- (61) Так, за інформацією більшості опитаних учасників ринку:
- у березні 2020 року на ринку легкових автомобілів у ЄС відбулося різке зменшення (-55,1 %) кількості реєстрацій нових транспортних засобів у результаті спалаху COVID-19. У зв'язку із цим більшість європейських дилерських центрів були закриті в другій половині березня. Аналітики не виключають можливість подальшого перегляду глобального автомобільного прогнозу на 2020-2022 роки в умовах безпрецедентного й непередбачуваного характеру нинішньої глобальної кризи;
 - вплив COVID-19 на світову автомобільну промисловість буде відчуватися протягом наступних кількох років:
 - у 2020 році зупинення виробництва автомобілів, перебої в постачанні автомобілів;
 - 2020-2021 роки: низьке споживання автомобілів;

⁹ Лист від 27.04.2020 № 137 (зареєстрований у Комітеті 30.04.2020 за № 8-07/5486).

¹⁰ Лист від 04.05.2020 № 040520-10 (зареєстрований у Комітеті 13.05.2020 за № 8-07/508-кі).

- 2021-2022 роки: затримка розробки нових автомобілів, нерівномірне регіональне відновлення, зменшення залежності від Китаю, регуляторні зміни;
 - за інформацією Європейської асоціації виробників автомобілів (ACEA), яка представляє 16 найбільших виробників автомобілів у Європі, більшість членів ACEA оголосили про тимчасове закриття заводів через руйнування попиту, та державні примусові заходи, а також карантин серед працівників. Виробничі втрати в масштабах ЄС через зупинення заводів на 20.04.2020 становило щонайменше 2 068 832 автомобільних транспортних засоби;
 - на думку рейтингового агентства Fitch Ratings, спалах COVID-19 може призвести до перебоїв у глобальних ланцюжках поставок. Як наслідок, автовиробники будуть переглядати стратегію своїх постачальників у різних регіонах і більше покладатися на місцевих постачальників;
 - цикли розробки продукту й запуск нових моделей будуть відкладені через фінансові проблеми і збої в ланцюжку поставок. Витрати на розробку продукту й запуск нових моделей, ймовірно, можуть бути скорочені. Інвестиції в нові технології будуть відкладені;
 - Європейська асоціація виробників автомобілів (ACEA), Європейська асоціація постачальників автомобільних товарів (CLEPA), Європейська асоціація виробників шин та гуми та Європейська рада з торгівлі та ремонту автомобілів (CECRA) 25.03.2020 звернулися до Президента Європейської комісії з відкритим листом, в якому зазначили, що вплив на автомобільну промисловість є безпрецедентним;
 - Міжнародне рейтингове агентство Moody's переглянуло прогноз зниження продажів легкових автомобілів на світовому ринку в поточному році. На думку експертів, за підсумками року продажі можуть зменшитися на 14 %. Найбільш істотно зменшиться попит у Західній Європі, де продажі знизяться на 21 %. Відновлення продажів агентство допускає лише 2021 року.
- (62) При цьому, за інформацією ЗМІ, в Україні продажі автомобілів у березні 2020 року знизились порівняно з лютим поточного року майже вдвічі (з майже 7 тисяч до 3,7 тисяч легкових автомобілів). У травні зареєстровано близько 6 тис. нових автомобілів. Всього за 5 місяців 2020 року в Україні було придбано майже 30 тисяч легкових автомобілів, що на 7 % менше, ніж за аналогічний період минулого року.
- (63) За інформацією Європейської комісії, одержаною під час онлайн-зустрічі, яка відбулась 28.05.2020, у різних країнах ЄЗ сукупна частка учасників концентрації на ринках легкових автомобілів Сегменту А також є значною. Однак, враховуючи, що Група PSA планує *[інформація, яку заявники визначили конфіденційною]* – Єврокомісія не вбачає негативних наслідків приєднання компанії «PSA» до компанії «FCA» на ринку автомобілів Сегменту А та не планує проведення дослідження цього ринку.
- (64) Загалом рівень конкуренції на ринку автомобілів Сегменту А оператори ринку і ДП «Укрпромзовнішекспертиза» оцінюють як високий, при цьому попит в Україні на зазначені автомобілі залишається незначним.

Висновок

- (65) Враховуючи те, що:
- ринок автомобілів Сегменту А в Україні є непопулярним та попит на такі автомобілі з року в рік зменшується;
 - за прогнозами, ринкові частки об'єднаного суб'єкта господарювання у 2020 – 2023 роках у Сегменті А в Україні будуть нижче 35 %;
 - Група PSA вже прийняла рішення *[інформація, яку заявники визначили конфіденційною]*.

Отже, заявлена концентрація не призведе до монополізації чи суттєвого обмеження конкуренції на ринку оптової торгівлі автомобілями Сегменту А в Україні.

6.2. РИНОК АВТОМОБІЛІВ СЕГМЕНТУ М

- (66) Сегмент М включає «мікрівени», «компактвени» і «мінівени» (MPV). MPV – це універсальні міські автомобілі, які, зазвичай, сприймаються як сімейні транспортні засоби. Кузов таких автомобілів має більший об'єм кузова, ніж у легкових універсалів або хетчбеків. MPV (Сегмент М) мають тип кузова мінівена з вертикальним заднім мостом та більш високим дахом для більшого простору в салоні. MPV, як правило, мають такі характеристики: вони вміщують 6 – 8 пасажирів (не враховуючи водія), мають високий автомобільний кліренс (але не такий високий, як у SUV), є комфортними в керуванні і мають практичну функціональність для міських потреб (наприклад, у них є більше місця для перевезення багажу). Габарити таких автомобілів становлять до 4,7 м у довжину та до 1,81 м у ширину. Автомобілі Сегменту М обладнані двигуном 1,2 – 2,5 л.
- (67) MPV – це, як правило, просторі міські автомобілі, які мають високу функціональність та економію палива. MPV створені для зручного переміщення людей, і в той же час вони можуть виконувати функцію транспортного засобу, що перевозить вантажі. MPV містить кілька кишень та підлокітників, що робить зберігання легким та зручним. Розкладні сидіння надають користувачам безліч універсальних варіантів налаштування салону автомобіля залежно від їх потреб. MPV є досить практичними завдяки складанню сидінь, що дозволяє перевозити великі предмети такі як меблі.
- (68) Цей клас представляють такі моделі автомобілів, як «Skoda Yeti», «Fiat Doblò», «Renault Kangoo», «Renault Lodgy», «Citroen Berlingo».
- (69) За інформацією заявників, найбільшими конкурентами учасників концентрації на ринку автомобілів Сегменту М є: «Renault-Nissan-Mitsubishi», «Volkswagen», «Daimler», «Toyota Subaru Daihatsu», «Ford», «GM».
- (70) За інформацією ДП «Укрпромзовніш експертиза», найбільшими оптовими продавцями нових легкових автомобілів Сегменту М є:

Таблиця 4

№ п/п	Назва компанії	Бренди автомобілів
1	ПІДПРИЄМСТВО З ІНОЗЕМНИМИ ІНВЕСТИЦІЯМИ «ТОЙОТА-УКРАЇНА»	TOYOTA
2	ТОВ З ІНОЗЕМНИМИ ІНВЕСТИЦІЯМИ «ВІННЕР ІМПОРТС УКРАЇНА, ЛТД»	FORD
3	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «РЕНО УКРАЇНА»	RENAULT
4	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «УКРАЇНСЬКА АВТОМОБІЛЬНА КОРПОРАЦІЯ»	PEUGEOT CHEVROLET LADA MERCEDES OPEL
5	ТОВ «ПЕЖО СІТРОЕН УКРАЇНА»	CITROËN OPEL PEUGEOT
6	ТОВ «КИЙ АВТО ХОЛДІНГ»	RENAULT

- (71) У сегменті легкових автомобілів класу М обсяги реалізації протягом 2018-2019 рр. зросли в півтора рази. Зростання продажів обумовлене тим, що українці надають перевагу більш містким автомобілям.

- (72) За інформацією заявників¹¹, найближчими роками ні компанія «PSA», ні компанія «FCA» не будуть випускати нові машини в Сегменті М. Компанії «FCA» та «PSA» обмежують виробництво наявних автомобілів сегменту М.
- (73) Враховуючи зазначене, учасники концентрації надали прогностні частки на 2021 – 2023 роки.

Таблиця 5

*Прогностні частки учасників концентрації на ринку автомобілів Сегменту М
на 2021 – 2023 роки*

	Прогностні обсяги реалізації в Україні (%)		
	2021	2022	2023
Група FCA	[10-20]%	[10-20]%	[0-5]%
Група PSA	[30-40]%	[30-40]%	[30-40]%
СУКУПНО	[40-50]%	[50-60]%	[40-50]%

Джерело: дані компанії «IHS», підготовлені за запитом компанії «PSA» на листопад 2020 р.

- (74) Разом із цим, за інформацією заявників, Група FCA після 2023 року більше не буде пропонувати транспортні засоби Сегменту М в Україні. *[інформація, яку заявники визначили конфіденційною].*
- (75) *[інформація, яку заявники визначили конфіденційною].*
- (76) За інформацією заявників, автовиробники мають вільні виробничі потужності для виробництва автомобілів Сегменту М, зокрема в ЄЗ і Туреччині:

Таблиця 7

Доступні потужності (сегмент М)

[інформація, яку заявники визначили конфіденційною].

- (77) Загалом рівень конкуренції на ринку автомобілів Сегменту М оператори ринку і ДП «Укрпромзовнішекспертиза» оцінюють як високий, при цьому попит в Україні на зазначені автомобілі залишається незначним.
- (78) У той же час протягом останніх 5-ти років на автомобільних ринках США і ЄС спостерігається зниження попиту (на 3-5 % щорічно) на великі сімейні автомобілі класу М через перенасиченість ринку і переорієнтацію покупців на електромобілі.
- (79) Експерти галузі зазвичай вважають, що до цього спаду призвели два основні фактори:
- по-перше, зменшення кількості дітей на сім'ю в більшості розвинених країн, що означає необхідність автомобіля «лише для сім'ї та функціоналу» все менш актуальною;
 - по-друге, мінівени (транспортні засоби, що входять до Сегмента М) завжди розглядалися як придбання, зумовлене необхідністю, а не придбання, зумовлене бажанням. Останніми роками сегмент мінівенів постраждав від порівняння із практичними спортивними автомобілями (Сегмент J і SUV), які можуть забезпечити подібну практичність (певною мірою) та приділяють більше уваги дизайну. Тенденція зниження продажів у Сегменті М відповідає раптовому зростанню продажів практичних спортивних автомобілів.
- (80) Через тенденцію до зменшення в цьому сегменті, загальногалузева стратегія полягає у припиненні запуску/оновлення наявних моделей:
- компанія «Renault» припинить виробництво двох своїх найвідоміших моделей: «Renault Espace» в 2023 році і «Scenic» у 2022 році, не замінюючи їх;
 - компанія «Ford» припинить виробництво моделей S-Max та Galaxy у 2020 році, не замінюючи їх.

¹¹ Лист від 26.02.2020 № 278 (зареєстрований у Комітеті 27.02.2020 за № 8-01/268-кі).

- (81) Враховуючи зазначене (через скорочення виробництва компаніями-виробниками Сегменту М), українські споживачі при купівлі автомобілів Сегменту М мають певні незручності (тривалий час очікування автомобілів – до 5 міс., непривабливі умови сплати, частина моделей не представлена на території України). Хоча за підсумками 2019 року по відношенню до 2018 року обсяги продажів у цьому сегменті зросли на 65 %, загальний обсяг Сегменту М в Україні є значно меншим, ніж Сегменту SUV (позашляховики).
- (82) *[інформація, яку заявники визначили конфіденційною].*
- (83) Також слід зазначити, що Сегмент SUV (позашляховики) є найбільш популярними на українському ринку автомобілів. Основні причини підвищеного попиту SUV: великий асортимент та багато варіантів компонування автомобілів, а також низька якість українських доріг збільшують попит на цей сегмент (на 32 % у 2019 році порівняно із показниками 2018 року). Обсяг продажів автомобілів Сегменту SUV за підсумками 2019 року становить понад 58 тис. од., що у 23 рази перевищує обсяг ринку Сегменту М.

Висновок

- (84) Враховуючи те, що:
- частки конкурентів учасників концентрації значно менші за сукупну частку Групи PSA і Групи FCA;
 - навіть враховуючи, що учасники концентрації не будуть випускати нові транспортні засоби в Сегменті М найближчими роками, а Група FCA взагалі припинить після 2023 року постачання автомобілів Сегменту М в Україну, частки учасників концентрації на відповідному ринку до 2023 року залишатимуться значними.
- Отже, заявлена концентрація може призвести до монополізації чи суттєвого обмеження конкуренції на ринку оптової торгівлі автомобілями Сегменту М в Україні.**

6.3. РИНОК АВТОМОБІЛІВ СЕГМЕНТУ ЛКТЗ до 3,5 тонни

- (85) Легкий комерційний транспорт (англ. Light Commercial Vehicle, LCV) – це самохідні транспортні засоби, вироблені на базі шасі легкових автомобілів та призначені для перевезення вантажів малої тоннажності (до 1,5 тонни) і пасажирів до 17 осіб. Зазвичай вони мають невеликий кузов або багажний відсік підвищеної місткості.
- (86) У країнах Євросоюзу, згідно зі стандартами ЄРСС (Євразійська рада зі стандартизації, метрології та сертифікації), автомобілями категорії LCV вважаються всі чотириколісні комерційні транспортні засоби для перевезення вантажів повною масою до 3,5 тонни (категорія N1), а також мікроавтобуси місткістю до 17 пасажирів і повною масою до 3,5 тонни транспортних категорій M1 і M2.
- (87) Автомобілі LCV з повною масою від 3,5 до 6 тонн належать до легкого вантажного комерційного транспорту.
- (88) Вантажопідйомність легкого комерційного транспорту не перевищує 1,5 тонни, що відрізняє його від малих вантажних автомобілів, які мають вантажопідйомність до 3,5 тонни.
- (89) Легкий комерційний транспорт різних виробників суттєво не відрізняється за ціною, тобто на відміну від легкових автомобілів відсутня цінова сегментація цього ринку.
- (90) За інформацією ДП «Укрпромзовнішпекспертиза», у сегменті ЛКТЗ попит протягом 2018 – 2019 рр. був сталим і становив ~8,2 тис. од./рік. На ринку присутня продукція 22 автовиробників, які конкурують між собою і частки яких протягом 2018 – 2019 рр. змінювалися. Значна кількість представлених брендів у цьому сегменті пояснюється різноманітністю функцій, які можуть мати різні ЛКТЗ: вантажні, комбіновані, пасажирські. У майбутньому сегмент нових автомобілів класу ЛКТЗ зростатиме

помірно, оскільки через низьку купівельну спроможність значна частина попиту покриватиметься за рахунок вживаних автомобілів, ввезених з Європи.

- (91) За інформацією заявників, найбільшими конкурентами учасників концентрації на ринку автомобілів Сегменту ЛКТЗ до 3,5 тонни є: «Renault-Nissan-Mitsubishi», «Ford», «Volkswagen», «Toyota Subaru Daihatsu», «Daimler», «Hyundai-Kia», «ГАЗ».
- (92) За інформацією ДП «Укрпромзовнішпекспертиза» найбільшими оптовими продавцями нових легкових автомобілів ЛКТЗ до 3,5 тонни є:

Таблиця 7

№ п/п	Назва компанії	Бренди автомобілів
1	ТОВ «ПОРШЕ УКРАЇНА»	VW
2	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «РЕНО УКРАЇНА»	RENAULT
3	ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «УКРАЇНСЬКА АВТОМОБІЛЬНА КОРПОРАЦІЯ»	KIA PEUGEOT MERCEDES OPEL ZAZ
4	ТОВ «ПЕЖО СІТРОЕН УКРАЇНА»	PEUGEOT OPEL CITROEN
5	ТОВ «ІВЕКО УКРАЇНА»	IVECO

- (93) За інформацією заявників, прогнозовані обсяги реалізації учасниками концентрації на 2021-2023 роки:

Таблиця 8

Прогнозовані частки Групи PSA і Групи FCA у Сегменті ЛКТЗ до 3,5 тонни

	Прогнозні обсяги реалізації в Україні (%)		
	2021	2022	2023
Група FCA	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%
Група PSA	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
СУКУПНО	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%

Джерело: дані компанії «IHS», підготовлені за запитом компанії «PSA» на листопад 2020 р.

- (94) За інформацією операторів ринку автомобілів, прогнозне зростання попиту на ЛКТЗ до 3,5 тонни пов'язане з можливим відкриттям ринку землі та розвитком сільського господарства. Також окремі учасники ринку повідомляють про випуск нових моделей ЛКТЗ до 3,5 тонни та оновлення вже наявних.
- (95) За інформацією заявників, усі конкуренти мають резервні виробничі можливості в Сегменті ЛКТЗ, отже, могли б збільшити виробництво, якщо споживачі матимуть бажання змінити постачальника. Дійсно, більшість автовиробників у цей час працюють в одну або дві зміни на своїх виробничих потужностях, тоді як перехід на три зміни додав би половину поточної потужності без значних додаткових інвестицій.

Таблиця 9

Доступні потужності (Сегмент ЛКТЗ)

[інформація, яку заявники визначили конфіденційною].

Висновок

- (96) Отже, зростання попиту на автомобілі Сегменту ЛКТЗ до 3,5 тонни в Україні спричиняє зростання обсягу відповідного ринку. Разом із цим спостерігається зменшення сукупної частки учасників концентрації. Тобто, **заявлена концентрація**

не призведе до монополізації чи суттєвого обмеження конкуренції на ринку оптової торгівлі автомобілями Сегменту ЛКТЗ до 3,5 тонни в Україні.

6.4. БАР'ЄРИ ТА РІВЕНЬ КОНКУРЕНЦІЇ

- (97) За інформацією ДП «Укрпромзовнішекспертиза» та операторів ринку автомобілів:
- (97.1) Основним бар'єром вступу на український ринок оптової торгівлі легковими автомобілями та ЛКТЗ є обмеження щодо попиту, яке обумовлено низькою купівельною здатністю населення. Так, показник насиченості ринку новими легковими автомобілями (відношення кількості придбаних нових автомобілів за рік до чисельності населення) в Україні становить ~0,2 %, що в 5 – 12 разів нижче, ніж у країнах Східної Європи (1 – 2,5 %), і в 15 – 20 разів – ніж у країнах Західної Європи (3 – 4 %).
- ✓ Адміністративні обмеження відсутні, зокрема, немає квот на імпорт, а ввізне мито незначне (для країн ЄС в рамках Угоди про ЗВТ на 2020 рік становить 5,5 %; для Канади – 0 %; для інших країн (не ЄС) – 10 %).
 - ✓ Екологічні обмеження відсутні, оскільки всі світові виробники виробляють автомобілі згідно зі стандартом «Євро-5» і вище.
 - ✓ Ринкова інфраструктура розвинута по всій території України.
- (97.2) Рівень конкуренції на кожному з досліджуваних ринків автомобілів оцінюється як високий з огляду на несталий попит і значну кількість виробників на ньому.
- ✓ Так, у сегменті автомобілів класу А обсяг реалізації у 2019 році знизився вдвічі, із 1233 од. у 2018 році до 562 од. у 2019 році. На сьогодні автомобілі із Сегменту А є найдешевшими серед інших сегментів. На ринку присутня пропозиція 12 автовиробників, які конкурують між собою, і в умовах суттєвого зниження платоспроможного попиту конкуренція загострилася.
 - ✓ У сегменті автомобілів класу М попит хоча й зріс, однак залишається незначним порівняно з таким популярним в Україні сегментом, як SUV. Через скорочення обсягів виробництва Сегменту М у компаній-виробників спостерігаються певні технічні проблеми щодо обсягів та строків постачання, а також якості автомобілів цього сегменту, представлених в Україні. На сьогодні в цьому сегменті присутня пропозиція 11 виробників, які активно конкурують між собою (спостерігаються суттєві щорічні зміни щодо часток брендів, представлених у цьому сегменті).
 - ✓ У сегменті автомобілів ЛКТЗ попит протягом 2018 – 2019 рр. був сталим і становив ~8,2 тис. од. На ринку присутня пропозиція 22 автовиробників, які конкурують між собою. Значна кількість представлених брендів у цьому сегменті пояснюється різноманітністю функцій, які можуть мати різні ЛКТЗ: вантажні, комбіновані, пасажирські.
- (97.3) Компанії-учасники концентрації є глобальними транснаціональними корпораціями, присутні практично в усіх країнах світу і глобально конкурують з іншими світовими автовиробниками.
- Загальна кількість великих автовиробників у світі перевищує 30 компаній і всі вони для збереження конкурентоздатності нарощують інвестиції в розробки нових моделей автомобілів. Інновації та нові розробки є ключовими факторами конкурентоздатності автоконцернів.
- В таких умовах концентрація двох автовиробників дозволить їм акумулювати більше ресурсів для інновацій і нових розробок, що сприятиме появі нових моделей автомобілів цих виробників із кращими характеристиками. Водночас конкуренція на ринках автомобілів збережеться, адже інші автовиробники також активно інвестують в інновації.

7. ВИСНОВКИ

- (98) Враховуючи зазначене, заявлена концентрація не призведе до монополізації чи суттєвого обмеження конкуренції на ринку оптової торгівлі автомобілями в сегментах: легкові (пасажирські) автомобілі [A, C, D, J], ЛКТЗ [ЛКТЗ (0-3,5 тонни) та ЛКТЗ (3,5-6 тонн)], SUV (SUV-B, SUV-C) в Україні.
- (99) Разом із цим, у результаті здійснення концентрації існує можливість:
- що концентрація близьких конкурентів на ринку оптової торгівлі автомобілями Сегменту М призведе до монополізації та суттєвого обмеження конкуренції на відповідному ринку;
 - виникнення негативних наслідків у вигляді суттєвого посилення влади учасників концентрації у відносинах зі споживачами (дистриб'юторами, дилерами, кінцевими споживачами) на ринку автомобілів Сегменту М (зокрема шляхом підвищення цін).
- (100) Отже, концентрація у вигляді приєднання компанії «PSA» до компанії «FCA» може призвести до суттєвого обмеження конкуренції на ринку оптової торгівлі автомобілями Сегменту М.
- (101) Відповідно до статті 25 Закону України «Про захист економічної конкуренції» Антимонопольний комітет України чи адміністративна колегія Антимонопольного комітету України надають дозвіл на концентрацію у разі, якщо вона не призводить до монополізації чи суттєвого обмеження конкуренції на всьому ринку чи в значній його частині.
- (102) Відповідно до частини другої статті 31 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у разі встановлення підстав для заборони узгоджених дій, концентрації, органи Антимонопольного комітету України повідомляють їх учасників про зміст таких підстав та встановлюють тридцятиденний строк для надання учасниками узгоджених дій, концентрації пропозицій щодо зобов'язань, які готові взяти на себе учасники таких узгоджених дій, концентрації, що усувають відповідний негативний вплив узгоджених дій, концентрації на конкуренцію та дозволяють органу Антимонопольного комітету України прийняти рішення про надання дозволу на узгоджені дії, концентрацію. Цей строк може бути продовжений за клопотанням учасника узгоджених дій, концентрації.
- (103) У зв'язку із цим заявникам листом від 01.12.2020 № 126-25/07-16436 було надіслано лист із пропозицією щодо надання учасниками концентрації зобов'язань у справі № 126-25/4-20-ЕКк про концентрацію у вигляді приєднання компанії «PSA» до компанії «FCA».
- (104) Уповноважені представники компаній «PSA» і «FCA» листом від 15.12.2020 № 892 (зареєстрований в Комітеті 17.12.2020 за № 8-01/1333-кі) надали пропозиції щодо зобов'язань, які учасники концентрації готові взяти на себе, такого змісту: «З метою пом'якшення можливого негативного впливу концентрації на конкуренцію на ринку автомобілів у Сегменті М в Україні, компанії «Peugeot S.A.» і «Fiat Chrysler Automobiles N.V.» та суб'єкти господарювання, пов'язані з ними відносинами контролю, протягом чотирьох років, починаючи з місяця, наступного після місяця, в якому буде здійснена концентрація у вигляді приєднання компанії «Peugeot S.A.» до компанії «Fiat Chrysler Automobiles N.V.» повинні:
- дотримуватись планів щодо припинення постачання нових моделей автомобілів Сегменту М на територію України;
 - дотримуватись планів компанії «Fiat Chrysler Automobiles N.V.» щодо припинення постачання на територію України автомобілів Сегменту М після 2023 року;

- не застосовувати різні умови у рівнозначних угодах із дистриб'юторами щодо купівлі-продажу автомобілів Сегменту М в Україні без об'єктивно виправданих на те причин;
- не дозволяти застосування різних умов у рівнозначних угодах між дистриб'юторами та дилерами щодо продажу автомобілів Сегменту М в Україні без об'єктивно виправданих на те причин;
- не включати до угод із дистриб'юторами щодо продажу автомобілів Сегменту М в Україні положення про заборону на співпрацю з іншими виробниками автомобілів;
- не включати до угод між дистриб'юторами та дилерами щодо продажу автомобілів Сегменту М в Україні положення про заборону на співпрацю дилерів з іншими дистриб'юторами;
- не встановлювати та не рекомендувати встановлення суб'єктам господарювання, не пов'язаним відносинами контролю з учасниками концентрації на момент здійснення концентрації, роздрібних цін на продаж автомобілів Сегменту М в Україні.

З метою належного інформування Антимонопольного комітету України про стан виконання зобов'язань та надання йому можливості здійснювати відповідний контроль, компанії «Peugeot S.A.» і «Fiat Chrysler Automobiles N.V.» повинні надавати Антимонопольному комітету України протягом чотирьох років, починаючи з наступного року після здійснення концентрації, один раз на рік, але в будь-якому разі не пізніше 20-го числа другого місяця календарного року копії документів та інформацію про:

- копії угод щодо продажу автомобілів Сегменту М в Україні, укладених компаніями «Peugeot S.A.» і «Fiat Chrysler Automobiles N.V.», з урахуванням відносин контролю, із дистриб'юторами та дилерами з усіма додатками, змінами та доповненнями;
- обсяги та вартість постачання автомобілів Сегменту М в Україну компаніями «Peugeot S.A.» і «Fiat Chrysler Automobiles N.V.», з урахуванням відносин контролю, та відповідні ринкові частки, із зазначенням їх дистриб'юторів;
- середньозважені оптові ціни продажу у євро та гривнях за один автомобіль Сегменту М компаній «Peugeot S.A.» і «Fiat Chrysler Automobiles N.V.», з урахуванням відносин контролю, у відповідний період звіту».

- (105) З метою підтвердження або спростування наведених вище фактів, Комітетом був проведений «market test» та додатково опитані учасники ринків легкових автомобілів та легких комерційних транспортних засобів щодо зобов'язань, які готові взяти на себе учасники концентрації для усунення потенційного негативного впливу концентрації на конкуренцію.
- (106) Учасники ринку не надали своїх зауважень і заперечень на запропоновані учасниками концентрації зобов'язання для усунення потенційного негативного впливу концентрації на конкуренцію, зокрема, на ринках оптової та роздрібною торгівлі автомобілями Сегменту М.
- (107) Отже, зобов'язання, запропоновані учасниками концентрації, загалом не суперечать інтересам учасників ринку оптової та роздрібною торгівлі автомобілями.
- (108) Тобто, здійснення концентрації має бути обумовлено зобов'язаннями, дотримання яких усуватиме можливий негативний вплив концентрації на конкуренцію на ринку оптової торгівлі автомобілями Сегменту М.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 25 і 31 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та підпунктами 1 та 9 пункту 9 розділу XII Положення про порядок подання та розгляду заяв про попереднє отримання дозволу Антимонопольного комітету України на концентрацію

суб'єктів господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 лютого 2002 року № 33-р, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21 березня 2002 року за № 284/6572 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 21.06.2016 № 14-рп), Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

1. Надати дозвіл на концентрацію у вигляді приєднання компанії «Peugeot S.A.» (м. Рюей-Мальмезон, Франція) до компанії «Fiat Chrysler Automobiles N.V.» (м. Лондон, Велика Британія).

2. З метою пом'якшення можливого негативного впливу концентрації, зазначеної в пункті 1 резолютивної частини цього рішення, на конкуренцію на ринку автомобілів у Сегменті М* в Україні, зобов'язати компанії «Peugeot S.A.» і «Fiat Chrysler Automobiles N.V.» та суб'єктів господарювання, пов'язаних із ними відносинами контролю, протягом чотирьох років, починаючи з місяця, наступного після місяця, в якому буде здійснена концентрація у вигляді приєднання компанії «Peugeot S.A.» до компанії «Fiat Chrysler Automobiles N.V.»:

- дотримуватись планів щодо припинення постачання нових моделей автомобілів Сегменту М на територію України;

- дотримуватись планів компанії «Fiat Chrysler Automobiles N.V.» щодо припинення постачання на територію України автомобілів Сегменту М після 2023 року;

- не застосовувати різні умови у рівнозначних угодах із дистриб'юторами щодо купівлі-продажу автомобілів Сегменту М в Україні без об'єктивно виправданих на те причин;

- не дозволяти застосування різних умов у рівнозначних угодах між дистриб'юторами та дилерами щодо продажу автомобілів Сегменту М в Україні без об'єктивно виправданих на те причин;

- не включати до угод із дистриб'юторами щодо продажу автомобілів Сегменту М в Україні положення про заборону на співпрацю з іншими виробниками автомобілів;

- не включати до угод між дистриб'юторами та дилерами щодо продажу автомобілів Сегменту М в Україні положення про заборону на співпрацю дилерів з іншими дистриб'юторами;

- не встановлювати та не рекомендувати встановлення суб'єктам господарювання, не пов'язаним відносинами контролю з учасниками концентрації на момент здійснення концентрації, роздрібних цін на продаж автомобілів Сегменту М в Україні.

* Визначення «автомобілі Сегменту М» у пункті 2 резолютивної частини цього рішення стосується мінівенів, що мають 6 – 8 пасажирських місць. Кузов таких транспортних засобів має більший обсяг, ніж у легкових автомобілів або хетчбеків.

3. З метою належного інформування Антимонопольного комітету України про стан виконання зобов'язань для здійснення відповідного контролю, зобов'язати компанії «Peugeot S.A.» і «Fiat Chrysler Automobiles N.V.» надавати Антимонопольному комітету України протягом чотирьох років, починаючи з наступного року після здійснення концентрації у вигляді приєднання компанії «Peugeot S.A.» до компанії «Fiat Chrysler Automobiles N.V.», один раз на рік, але в будь-якому разі не пізніше 20-го числа другого місяця календарного року копії документів та інформацію про:

- копії угод щодо продажу автомобілів Сегменту М в Україні, укладених компаніями «Peugeot S.A.» і «Fiat Chrysler Automobiles N.V.», з урахуванням відносин контролю, із дистриб'юторами та дилерами з усіма додатками, змінами та доповненнями;

- обсяги та вартість постачання автомобілів Сегменту М в Україну компаніями «Peugeot S.A.» і «Fiat Chrysler Automobiles N.V.», з урахуванням відносин контролю, та відповідні ринкові частки, із зазначенням їх дистриб'юторів;

- середньозважені оптові ціни продажу в євро та гривнях за один автомобіль Сегменту М компаній «Peugeot S.A.» і «Fiat Chrysler Automobiles N.V.», з урахуванням відносин контролю, у відповідний період звіту.

Голова Комітету

О. ПІЩАНСЬКА