



**JAVNA AGENCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA VARSTVO KONKURENCE**

Dunajska cesta 58, 1000 Ljubljana

T: 01 478 35 97

F: 01 478 36 08

E: gp.avk@gov.si

www.varstvo-konkurence.si

Številka: 3061-21/2019-65

Datum: 10. 3. 2020

Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence, Dunajska cesta 58, 1000 Ljubljana, izdaja v senatu, ki ga sestavljajo Andrej Matvoz kot predsednik senata ter ob sodelovanju dr. Aleša Kuharja in Francija Pušenjaka kot članov senata, na podlagi 12. in 12.o člena Zakona o preprečevanju omejevanja konkurence<sup>1</sup> (v nadaljevanju: ZPOmK-1), v zadevi presoje koncentracije podjetij ADVENTURA holding, upravljanje družb, d.d., Vošnjakova ulica 3, 1000 Ljubljana, ki ga zastopa izvršni direktor Aleš Škerlak, in ki ga po pooblastilu zastopa Odvetniška družba Fatur Menard, o.p., d.o.o., Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana, in INTEGRAL BREBUS avtobusni promet, delavnice in turizem Brežice d.o.o., Cesta svobode 11, 8250 Brežice, ki ga zastopa direktor Jože Baškovič, na zahtevo, na nejavni seji dne 10. 3. 2020 naslednjo

## **ODLOČBO**

1. **Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence koncentraciji podjetij ADVENTURA holding, upravljanje družb, d.d., Vošnjakova ulica 3, 1000 Ljubljana, in INTEGRAL BREBUS avtobusni promet, delavnice in turizem Brežice d.o.o., Cesta svobode 11, 8250 Brežice, ne nasprotuje. Koncentracija je skladna s pravili konkurence.**
2. **Med postopkom niso nastali posebni stroški.**

## **Obrazložitev**

### **I. PRIGLASITEV IN STRANKA POSTOPKA**

1. Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence, Dunajska cesta 58, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Agencija), je dne 14. 8. 2019 prejela priglasitev koncentracije podjetij ADVENTURA holding, upravljanje družb, d.d., Vošnjakova ulica 3, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Adventura holding ali priglasitelj), in INTEGRAL BREBUS avtobusni promet, delavnice in turizem Brežice d.o.o., Cesta svobode 11, 8250 Brežice (v nadaljevanju: Integral Brebus ali prevzeto podjetje)<sup>2</sup>. Koncentracijo je priglasilo podjetje Adventura holding kot nameravano koncentracijo (v nadaljevanju: koncentracija).

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

<sup>2</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1.

2. Predmet koncentracije je pridobitev 100 % poslovnega deleža v podjetju Integral Brebus, ki ga bo priglasitelj pridobil na podlagi Dogovora o odsvojitvi in pridobitvi poslovnih deležev v družbi INTTEGRAL BREBUS Brežice d.o.o. z dne 17. 7. 2019<sup>3</sup> (v nadaljevanju: Dogovor), sklenjenega med vsemi obstoječimi družbeniki podjetja Integral Brebus, gre za deset fizičnih oseb, kot prodajalci in podjetjem NOMAGO, storitve mobilnosti in potovanj, d.o.o., Vošnjakova ulica 3, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Nomago), kot kupcem in je odvisno podjetje priglasitelja.
3. V skladu z Dogovorom se [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED] Ob zaključku transakcije naj bi priglasitelj preko svojega odvisnega podjetja Nomago pridobil 100 % poslovni delež podjetja Integral Brebus in s tem izključno kontrolo nad tem podjetjem.
4. Vrednost transakcije znaša [REDACTED] EUR, kar predstavlja znesek kupnine za celotni poslovni delež podjetja Integral Brebus.<sup>5</sup>
5. Skladno z določili Zakona o upravnih taksah<sup>6</sup> je bila plačana upravna taksa po tarifni številki 48 v znesku 2.000,00 EUR.
6. V skladu s prvim odstavkom 43. člena ZPOMK-1 morajo udeleženci koncentracije le-to priglasiti pred začetkom njenega izvrševanja, vendar najpozneje v 30 dneh od sklenitve pogodbe ali objave javne ponudbe ali pridobitve kontrole, pri čemer začne rok za priglasitev teči s prvim od teh dogodkov.
7. Koncentracija se lahko priglasijo tudi pred nastopom katerega izmed dogodkov določenim s prvim odstavkom 43. člena ZPOMK-1, ki se opredeljuje kot dogodek, s katerim začne teči rok za priglasitev, pri čemer mora priglasitelj navesti pričakovane datume pomembnejših dogodkov v zvezi z izvedbo nameravane koncentracije. V primeru obravnavane koncentracije v trenutku priglasitve še ni nastopil noben izmed dogodkov, ki jih ZPOMK-1 opredeljuje kot dogodek, s katerim začne teči rok za priglasitev koncentracije, zato se priglašena koncentracija obravnava kot nameravana.
8. V koncentraciji udeležena podjetja morajo v skladu s prakso Agencije, ki je usklajena s prakso Evropske komisije<sup>7</sup>, v primeru nameravane koncentracije izkazati tudi njihov namen glede kasnejše sklenitve pogodbe, objave javne ponudbe ali pridobitve kontrole (načelni dogovor, memorandum o dogovoru, pismo o nameri). V takšnih primerih morajo podjetja Agenciji izkazati dovolj konkreten načrt za izvedbo priglašene nameravane koncentracije, z dobroverno namero (t. i. *good faith intention*), da bo kasneje sklenjena pogodba ali objavljena

<sup>3</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, priloga 2.

<sup>4</sup> Dokument št. 3061-21/2019-57, priloga.

<sup>5</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, priloga 2.

<sup>6</sup> Uradni list RS, št. 106/10-UPB5.

<sup>7</sup> Uredba sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij (v nadaljevanju: Uredba ES o združitvah); Uradni list Evropske unije L 24/1 z dne 29. 1. 2004, odstavek 34.

javna ponudba, katere posledica bo nastanek priglašene koncentracije.<sup>8</sup> Agencija na podlagi posredovanih dokumentov šteje, da je priglasitelj v primeru priglašene nameravane koncentracije izkazal dobroverni namen prihodnje sklenitve pogodbe za pridobitev celotnega poslovnega deleža v podjetju Integral Brebus in s tem pridobitev izključne kontrole nad tem podjetjem, na podlagi česar bo Agencija začela s presojo te koncentracije.

9. Priglasitev mora vsebovati vse elemente, ki jih natančneje določa na podlagi šestega odstavka 43. člena ZPOMK-1 sprejeta Uredba o vsebini obrazca za priglasitev koncentracije podjetij, ker priglasitev ni vsebovala vseh elementov določenih s to uredbo, jo je priglasitelj dne 16. 8. 2019<sup>9</sup>, dne 8. 10. 2019<sup>10</sup>, dne 25. 10. 2019<sup>11</sup>, dne 27. 11. 2019<sup>12</sup>, dne 15. 1. 2020<sup>13</sup> ter dne 28. 1. 2020<sup>14</sup> ustrezno dopolnil.
10. Podjetje Adventura holding je delniška družba, ki ga z 71,70 % glasovalnimi pravicami obvladuje Darko Martin Klarič<sup>15</sup>. Priglasitelj neposredno in posredno obvladuje več podjetij, ki skupaj z njim sestavljajo Skupino Adventura holding (v nadaljevanju: Skupina Adventura), in sicer so to naslednja podjetja s pripadajočim lastniškim deležem priglasitelja<sup>16</sup>: (i) podjetje Nomago v katerem ima 92,90 % poslovni delež, preostali poslovni delež je razdeljen med tri družbenike, od katerih sta dva fizični osebi in ena pravna oseba, podjetje Nomago pa ima v izključni lasti podjetje ŠOLA VOŽNJE IZLETNIK d.o.o.<sup>17</sup> ter 97,6637 % poslovni delež v podjetju ALPTOURS Turizem, trgovina, storitve d.o.o.<sup>18</sup>; (ii) podjetje DIGIT PLUS upravljanje družb d.o.o.<sup>19</sup> v katerem ima 75,0 % poslovni delež, to podjetje ima 51,0 % poslovni delež v podjetju MARG, inženiring d.o.o.<sup>20</sup>; (iii) podjetje MMNT investicije d.o.o.<sup>21</sup>, gre za skupni podjem s podjetjem Glen trgovsko podjetje d.o.o., navedeno odvisno podjetje ima 100 % lastniški delež v podjetju Marina Portorož, turistično podjetje, d.d.<sup>22,23</sup>, (iv) podjetje BIDIGITAL naložbe d.o.o.<sup>24</sup> s 60,0 % poslovnim deležem, preostali 40,0 % poslovni delež je v lasti podjetja PUBLIUS S.A.R. s sedežem v Luksemburgu, to odvisno podjetje je edini

<sup>8</sup> Uredba ES o združitvah, člen 4, odstavek 1.

<sup>9</sup> Dokument št. 3061-21/2019-3.

<sup>10</sup> Dokumenti od št. 3061-21/2019-6 do št. 3061-21/2019-10.

<sup>11</sup> Dokument št. 3061-21/2019-11.

<sup>12</sup> Dokument št. 3061-21/2019-20.

<sup>13</sup> Dokument št. 3061-21/2019-52.

<sup>14</sup> Dokument št. 3061-21/2019-57.

<sup>15</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 12, in AJPES. eObjave Zbirka Listin. Dostopno na: [https://www.ajpes.si/eObjave/rezultati.asp?podrobno=0&id\\_skupina=49&Maticna=6915159000](https://www.ajpes.si/eObjave/rezultati.asp?podrobno=0&id_skupina=49&Maticna=6915159000). [29. 11. 2019].

<sup>16</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 12 – 16.

<sup>17</sup> Podjetje je dejavno na področju usposabljanja kandidatov za voznike vseh kategorij motornih vozil, pri čemer izvaja tudi izobraževanja za teoretični in vozniški izpit za poklicne voznike. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 24.

<sup>18</sup> Registrirana osnovna dejavnost podjetja je N 79.900 Rezervacije in druge s potovanji povezane dejavnost in ne ustvarja prometa, [redacted]. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 23.

<sup>19</sup> Podjetje je bilo ustanovljeno za izvajanje dejavnosti holdingov, [redacted]

[redacted] Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 24.

<sup>20</sup> Podjetje je dejavno na področju računalniškega programiranja in ponuja rešitve za upravljanje z dokumentarnim gradivom, izvajanje poslovnih procesov in elektronsko izmenjavo dokumentov. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 24.

<sup>21</sup> Registrirana dejavnost podjetja je dejavnost holdingov, [redacted]

[redacted] Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 25.

<sup>22</sup> Glavna dejavnost podjetja je dejavnost marin, predvsem se ukvarja z oddajanjem privezov za plovila na kopnem in v vodi ter servisiranjem plovil, izvaja pa tudi gostinske dejavnosti. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 25.

<sup>23</sup> Priglasitelj še ni pridobil lastništva nad (vsemi) delnicami tega podjetja, glej Odločbo Agencije št. 3061-35/2018 z dne 7.12. 2019, in posledično nad tem podjetjem še ne izvaja kontrole. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 15.

<sup>24</sup> Registrirana dejavnost podjetja je dejavnost holdingov [redacted]

[redacted] Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 26.

lastnik podjetja Big Bang, trgovina in storitve d.o.o.<sup>25</sup>, in (v) podjetje SKUPINA AVRIGO, upravljanje družb, d.o.o.<sup>26</sup>, katerega edini lastnik je priglasitelj.

11. Podjetje Adventura holding je bilo ustanovljeno za izvajanje dejavnosti holdingov in ne opravlja drugih dejavnosti, razen dejavnosti za podjetja v Skupini Adventura. Podjetje ustvarja poslovne prihodke od prodaje storitev svojim odvisnim podjetjem kot kompetenčni center Skupine Adventura za strategijo in plan, informacijsko tehnologijo, marketing, poslovni razvoj, pravo in skladnost s predpisi ter finance in kontroling, glavnino njegovih prihodkov pa predstavljajo finančni prihodki v obliki dividend, ki jih podjetje prejme iz naslova izplačanih dobičkov odvisnih družb.<sup>27</sup>
12. Osnovna dejavnost podjetja Nomago so avtobusni prevozi potnikov na mednarodnih, medkrajevnih, primestnih, mestnih in posebnih linijah, slednji vključujejo delavske in šolske prevoze, ter občasni prevozi, ponuja pa tudi storitve na področju mikromobilnosti, kor je izposoja koles. Podjetje je dejavno tudi na področju posredovanja turističnih storitev s ponudbo širokega spektra turističnih storitev, med drugim storitve prodaje letalskih vozovnic, potovanj, prenočišč in poslovnih potovanj ter organizacija študentskega dela v tujini in jezikovnih počitnic za otroke.
13. Priglasitelj neposredno oziroma posredno preko svojih odvisnih podjetij obvladuje tudi več podjetij s sedežem izven Republike Slovenije<sup>28</sup>, in sicer [redacted]<sup>29</sup>, podjetja [redacted]<sup>30</sup>, Brioni d.o.o.<sup>31</sup>, NAUTIČKI CENTAR LIBURNIJA d.o.o.<sup>32</sup>, STA ZAGREB d.o.o.<sup>33</sup>, VOLLO d.o.o.<sup>34</sup>, vsa s sedežem na Hrvaškem, ter podjetje ALIBUS INTERNATIONAL<sup>35</sup> s sedežem v Italiji. Navedena podjetja po navedbah priglasitelja niso dejavna na območju Republike Slovenije, torej ne ustvarjajo prihodkov od prodaje proizvodov in storitev na trgu Republike Slovenije,.
14. Darko Martin Klarič poleg Skupine Adventura neposredno in posredno obvladuje naslednja podjetja<sup>36</sup>: (i) preko izključnega lastništva v podjetju DMK in sinovi, družba za naložbe d.o.o.<sup>37</sup> (v nadaljevanju: DMK) podjetje BRAVO 1, športni marketing d.o.o.<sup>38</sup>, v katerem ima podjetje DMK kot družbenik 74,0 % poslovni delež, podjetje AVANTURA

<sup>25</sup> Podjetje opravlja dejavnost veleprodaje in maloprodaje blaga in storitev, maloprodajo izvaja v prodajaln in preko spletnega mesta »bigbang.si«, in sicer ponuja izdelke zabavne elektronike in gospodinjskih aparatov. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 26.

<sup>26</sup> Podjetje je bilo ustanovljeno za izvajanje dejavnosti holdinga in ne opravlja drugih dejavnosti. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 25.

<sup>27</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 22.

<sup>28</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 15.

<sup>29</sup> [redacted]. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 15.

<sup>30</sup> [redacted]. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 15.

<sup>31</sup> Dejavnosti podjetja so občasni in linijski prevozi v domačem in mednarodnem avtobusnem prometu ter obratovanje avtobusnih postaj, izvajanje tehničnih pregledov in registracije vozil ter trgovanje z rezervnimi deli. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 15 – 16.

<sup>32</sup> Podjetje izvaja dejavnost suhe marine vključno s transportom plovil, prodaje navtične opreme in popravil plovil. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 16.

<sup>33</sup> Podjetje je dejavno na področju izvajanja storitev potovalnih agencij. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 16.

<sup>34</sup> [redacted]. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 16.

<sup>35</sup> Podjetje večino prihodkov ustvari s prevozi, in sicer z občasnimi, šolskimi in prevozi povezanimi z letališko bazo Aviano. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 16.

<sup>36</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 12 in 13.

<sup>37</sup> Osnovna dejavnost podjetja je dejavnost holdingov, dejavno pa je tudi na področju oddajanja lastnih nepremičnin v najem. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 20.

<sup>38</sup> Podjetje izvaja marketinške in poslovne aktivnosti ter aktivacijo sponzorskih storitev za Nogometni klub Bravo. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 20.

KOSTEL, turizem in športne dejavnosti, d.o.o.<sup>39</sup>, katerega edini lastnik je DMK, ter podjetje BOM Adria, tržno komuniciranje in storitve, d.o.o.<sup>40</sup>, v katerem ima DMK 49,90 % poslovni delež, preostali družbenik pa je podjetje SQUIRREL CAPITAL SL s sedežem v Španiji<sup>41</sup>; (ii) podjetje SPORT MEDIA FOCUS, d.o.o. komuniciranje v športu<sup>42</sup> v katerem ima 51,0 % poslovni delež; (iii) podjetje SMF, poslovne storitve d.o.o.<sup>43</sup>, v katerem ima podjetje DMK sicer manjšinski 20,0 %, vendar na podlagi povezav s preostalimi delničarji izvaja kontrolo na dejanski podlagi<sup>44</sup>; ter po navedbah priglasitelja obvladuje tudi (iv) podjetje ADVENTURA, medijska svetovalnica, d.o.o. Ljubljana<sup>45</sup> v katerem ima sicer 20,0 % poslovni delež, to podjetje pa je edini lastnik podjetij MEDIA PUBLIKUM tržno komuniciranje in storitve d.o.o. Ljubljana<sup>46</sup> in Digital House d.o.o., digitalne storitve.<sup>47</sup>

15. Podjetje Integral Brebus je v lasti desetih družbenikov, vsi so fizične osebe<sup>48</sup>, in ima eno odvisno podjetje, in sicer podjetje INTEGRAL VOZNIK prevozi, servis in storitve d.o.o. (v nadaljevanju: Integral Voznik), v katerem ima 70,0 % poslovni delež, preostalih 30,0 % pa predstavlja lastni poslovni delež<sup>49</sup>, iz česar izhaja, da ima prevzeto podjetje s tem izključno kontrolo v tem podjetju (v nadaljevanju: obe podjetji skupaj se navaja kot Skupina Brebus ali prevzeto podjetje).
16. Podjetje Integral Brebus kot osnovno dejavnost opravlja avtobusne prevoze potnikov, in sicer medkrajevne in posebne linijske prevoze potnikov, sem se štejejo delavski in šolski prevozi, ter občasne prevoze potnikov. Od dne 1. 9. 2018 dalje izvaja tudi mestni prevoz potnikov na območju občine Brežice. Prevzeto podjetje se ukvarja tudi s posredovanjem turističnih storitev ter opravlja dejavnost tehničnih pregledov vozil, v okviru katere izvaja tudi ugotavljanje skladnosti vozil oziroma homologacij vozil in kontrolo tahografov. Dejavnost tehničnih pregledov s pripadajoči dejavnostmi ni predmet zadevne koncentracije [REDACTED]
17. Podjetje Integral Voznik opravlja dejavnosti na področju avtobusnih prevozov, in sicer medkrajevne in posebne linijske prevoze potnikov, v večini šolske prevoze, ki jih dopolnjuje z občasnimi prevozi potnikov, tako za razne naročnike, med drugim tudi za večje turistične agencije iz območja Republike Slovenije. Drugih dejavnosti družba ne izvaja.<sup>51</sup>

<sup>39</sup> Podjetje je bilo ustanovljeno dne 15. 7. 2019 z namenom razvoja dejavnosti turističnih in športnih storitev na območju občine Kostel. Dokument št. 3061/21/2019-1, stran 20.

<sup>40</sup> Registrirana dejavnost podjetja je posredovanje oglaševalskega prostora. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 20.

<sup>41</sup> AJPES. ePRS. Dostopno na: <https://www.ajpes.si/prs/podjetjeSRG.asp?s=1&e=719654>. [6. 3. 2020].

<sup>42</sup> Registrirana dejavnost je posredovanje oglaševalskega prostora, v okviru katere je dejavno predvsem na področju komuniciranja v športu, športnega marketinga, ki vključuje oglaševanje, aktivacijo sponzorstva, trženje športnih objektov idr. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 20.

<sup>43</sup> Osnovna dejavnost podjetja je drugo podjetniško in poslovno svetovanje v okviru katere za naročnike nudi zakup medijskega prostora za namen oglaševanja. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 21.

<sup>44</sup> Priglasitelj se sklicuje na odločbo Agencije št. 3061-18/2018-7 z dne 23. 7. 2018.

<sup>45</sup> Podjetje opravlja dejavnost holdingov. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 21.

<sup>46</sup> Podjetje je oglaševalska agencija za medijsko načrtovanje in zakup oglasnega prostora v klasičnih in digitalnih medijih, poleg tega izvaja raziskave s področja potrošnikov, blagovnih znamk, medijev in oglaševanja ter izdaja več publikacij s področja medijskega oziroma oglaševalskega trga. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 21.

<sup>47</sup> Podjetje v okviru izvajanja dejavnosti oglaševanja nudi storitve zakupa oglasnega prostora v digitalnih medijih. Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 22.

<sup>48</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 16, in AJPES. ePRS Poslovni register Slovenije. Dostopno na: <https://www.ajpes.si/prs/podjetjeSRG.asp?s=1&e=127429>. [2. 12. 2019].

<sup>49</sup> V skladu z 249. členom Zakona o gospodarskih družbah podjetje iz lastnih delnic nima glasovalnih pravic

<sup>50</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 26.

<sup>51</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 26.

18. Priglasitelj kot gospodarsko utemeljitev koncentracije navaja, da podjetje Nomago s pridobitvijo kontrole nad Skupino Brebus zasleduje usmeritve svoje strategije razvoja, ki med drugim predvideva vpeljavo novih storitev mobilnosti, geografsko širitev poslovanja na območju Evrope in krepitev mednarodnih prevoznih linij »Nomago InterCity«, gre za novo storitev mednarodnih prevozov podjetja Nomago s katero je v letu 2019 vstopilo na območje sedmih evropskih držav, poleg Slovenji sosednjih še na območje držav Nemčije in Slovaške.



19. Agencija ugotavlja, da je podjetje Adventura holding v obdobju zadnjih treh let neposredno oziroma posredno na podlagi pridobljenih lastniških deležev pridobilo kontrolo v več podjetjih, ki so oziroma so bila dejavna na upoštevni storitveni trgi, ki so predmet presoje zadevne koncentracije, in sicer v podjetjih PROMET MESEC podjetje za promet in trgovino d.o.o. in AVTOBUSNI PREVOZI RIŽANA d.o.o., katerih dejavnost je opravljanje storitev avtobusnih prevozov potnikov, ter podjetju STAL turizem in trgovina d.o.o. (v nadaljevanju: Stal), ki je dejavno na področju turističnih storitev, vsa podjetja so bila kasneje pripojena k podjetju Nomago<sup>52</sup>. Vse navedene pridobitve lastništva so bile predmet presoje Agencije in za vse je izdala odločbe<sup>53</sup> o skladnosti s pravili konkurence.
20. Agencija je z namenom ugotovitve stanja in razmer na opredeljenih upoštevni trgi, na katerih bo obravnavana koncentracija imela vpliv, posredovala vprašalnike nekaterim udeležencem, ki so dejavni na teh trgi. Za namenom pridobitve podatkov o obsegu in strukturi trga medkrajevni linijski prevozov je Agencija posredovala vprašalnik Ministrstvu za infrastrukturo<sup>54</sup>, s katerim je zahtevala podatke o ustvarjenih prihodkih in opravljenih potniških kilometrih v koncentraciji udeleženi in z njimi povezani podjetji ter njihovih konkurentov, podatke o prekrivanju prevoznih Skupine Adventura in Skupine Brebus ter zahtevala informacije in pojasnila javnem razpisu za podelitev koncesij na zadevnem področju, ki ga mora Ministrstvo za infrastrukturo izvesti v skladu z določili Zakona o prevozih

<sup>52</sup> Podjetje PROMET MESEC podjetje za promet in trgovino d.o.o. z dnem 16. 11. 2017, podjetje AVTOBUSNI PREVOZI RIŽANA d.o.o. z dnem 16. 10. 2018 in podjetje Stal z dnem 16. 8. 2018.

<sup>53</sup> Odločba Agencije št. 3061-10/2017-24 z dne 26. 9. 2017, št. 3061-26/2017-25 z dne 30. 1. 2018 ter odločba št. 3061-20/2017-17 z dne 4. 12. 2017.

<sup>54</sup> Podjetja, ki imajo sklenjene koncesijske pogodbe za izvajanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, so dolžna določene podatke v zvezi z izvajanjem te službe posredovati Ministrstvu za infrastrukturo, kot organu pristojnem za promet.

v cestnem prometu<sup>55</sup> (v nadaljevanju: ZPCP-2). Določena vprašanja v zvezi s posebnimi linijskimi prevozi povezana z izborom izvajalcev prevozov šoloobveznih otrok in otrok s posebnimi potrebami je Agencija naslovila na določene občine posavske regije in regije jugovzhodna Slovenija, gre za regiji na katerih je prisotno prevzeto podjetje in na katerih se njegova dejavnost tudi prekriva z dejavnostjo priglasiatelja, z namenom, da se ugotovi geografski obseg trga posebnih linijskih prevozov, položaj udeležencev koncentracije s povezanimi podjetji in njihovih konkurentov, ter možne vplive zadevne koncentracije na izbiro uporabnikov oziroma naročnikov teh storitev.

## II. PODREJENOST ZPOmK-1

### A Koncentracija

21. ZPOmK-1 v prvem odstavku 10. člena določa, da gre za koncentracijo podjetij pri trajnejših spremembah kontrole nad podjetjem, in sicer (i) pri združitvi dveh ali več predhodno neodvisnih podjetij ali delov podjetij ali (ii) kadar ena ali več fizičnih oseb, ki že obvladuje najmanj eno podjetje, ali kadar eno ali več podjetij z nakupom vrednostnih papirjev ali premoženja, s pogodbo ali kako drugače pridobi neposredno ali posredno kontrolo nad celoto ali deli enega ali več podjetij ali (iii) kadar dve ali več neodvisnih podjetij ustanovi skupno podjetje, ki opravlja vse funkcije samostojnega podjetja z daljšim trajanjem.
22. Drugi odstavek 10. člena ZPOmK-1 določa, da kontrolo nad podjetjem ali njegovim delom pomenijo pravice, pogodbe ali druga sredstva, ki ločeno ali skupaj in ob upoštevanju okoliščin ali predpisov omogočajo izvajanje odločilnega vpliva nad tem podjetjem ali delom podjetja, in sicer zlasti: (i) lastništvo ali pravice do uporabe celotnega ali dela premoženja podjetja; (ii) pravice ali pogodbe, ki zagotavljajo odločilen vpliv na sestavo, glasovanje ali sklepe organov podjetja.
23. V obravnavanem primeru naj bi koncentracija nastala s podpisom Pogodbe, za katero se pričakuje, da ne bo bistveno odstopala od njenega osnutka dogovorjenega z Dogovorom, med vsemi obstoječimi družbeniki podjetja Integral Brebus in podjetjem Nomago, najkasneje do dne 3. 4. 2020, s čimer bo podjetje Adventura holding posredno preko svojega odvisnega podjetja Nomago pridobilo celotni poslovni delež v podjetju Integral Brebus in s tem izključno kontrolo nad njim.
24. Takšna pridobitev kontrole nad podjetjem pomeni koncentracijo v smislu druge alineje prvega odstavka 10. člena ZPOmK-1, ki določa, da gre za koncentracijo pri trajnejših spremembah kontrole nad podjetjem, in sicer ko ena ali več fizičnih oseb, ki že obvladuje najmanj eno podjetje, ali ko eno ali več podjetij bodisi z nakupom vrednostnih papirjev ali premoženja, s pogodbo ali kako drugače pridobi neposredno ali posredno kontrolo nad celoto ali deli enega ali več podjetij.
25. Nastanek koncentracije v smislu prvega odstavka 10. člena ZPOmK-1 pomeni tako imenovani pravni pogoj, ki je poleg izpolnjevanja ekonomskega pogoja, določenega v prvem odstavku 42. člena ZPOmK-1, nujni opredelilni element koncentracije. Če sta izpolnjena oba pogoja, nastane obveznost priglasiitve in presoje po ZPOmK-1.

---

<sup>55</sup> Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo in 67/19.

## B Preseganje pragov po prvem odstavku 42. člena ZPOmK-1

26. ZPOmK-1 v prvem odstavku 42. člena določa, v katerih primerih morajo udeleženci koncentracije le-to priglasiti Agenciji. Priglasitev je potrebna, če je skupni letni promet v transakciji udeleženih podjetij skupaj z drugimi podjetji v skupini v predhodnem poslovnem letu na trgu Republike Slovenije presegel 35 mio EUR in če je letni promet prevzetega podjetja skupaj s podjetji v skupini presegel 1 mio EUR.
27. Iz predloženih podatkov priglasitelja in javno dostopnih podatkov izhaja, da je skupni letni promet podjetja Adventura holding skupaj s povezanimi podjetji v letu 2018 na trgu Republike Slovenije znašal ██████████ EUR<sup>56</sup>, letni promet podjetje Integral Brebus skupaj s povezanim podjetjem v tem istem letu na trgu Republike Slovenije pa ██████████ EUR<sup>57</sup>.
28. Podrejenost koncentracije določbam ZPOmK-1 in s tem obveznost priglasitve Agenciji nastane, ko sta kumulativno izpolnjena oba pogoja – pravni in ekonomski. V primeru zadevne koncentracije sta izpolnjena oba pogoja, zaradi česar je priglašena koncentracija podrejena določbam ZPOmK-1.

## C Pristojnost Agencije

29. Na podlagi tretjega odstavka 21. člena Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij<sup>58</sup> (v nadaljevanju: Uredba ES o združitvah) nobena država članica ne sme uporabiti svojega nacionalnega prava o konkurenci za katero koli koncentracijo z razsežnostmi EU. Dolžnost Agencije<sup>59</sup> je torej, da za vsako koncentracijo preveri, ali le-ta nima razsežnosti EU.<sup>60</sup>
30. Na podlagi drugega odstavka 1. člena Uredbe ES o združitvah ima koncentracija podjetij razsežnost EU, kadar: (a) vsa udeležena podjetja na svetovnem trgu skupno ustvarijo več kakor 5.000 mio EUR skupnega prometa in (b) skupni promet na trgu EU vsakega od vsaj dveh udeleženih podjetij presega 250 mio EUR, razen če vsako od udeleženih podjetij ustvari več kakor dve tretjini svojega skupnega prometa na trgu EU v eni in isti državi članici. Koncentracija, ki ne doseže pragov iz drugega odstavka 1. člena Uredbe ES o združitvah, ima na podlagi tretjega odstavka 1. člena Uredbe ES o združitvah razsežnost EU, če: (a) vsa udeležena podjetja na svetovnem trgu skupno ustvarijo več kakor 2.500 mio EUR skupnega prometa, (b) vsa udeležena podjetja v vsaki od vsaj treh držav članic skupno ustvarijo več kakor 100 mio EUR skupnega prometa, (c) vsako od vsaj dveh udeleženih podjetij v vsaki od vsaj treh držav članic za namen odstavka (b) ustvari več kakor 25 mio EUR skupnega prometa in (d) skupni promet na trgu EU vsakega od vsaj dveh udeleženih podjetij presega 100 mio EUR, razen če vsako od udeleženih podjetij ustvari več kakor dve tretjini svojega skupnega prometa na trgu EU v eni in isti državi članici.
31. Priglasitelj je navedel, da priglašena koncentracija po nobenem od kriterijev Uredbe ES o združitvah nima razsežnosti EU, pri čemer je navedel, da vsa v koncentraciji udeležena podjetja s povezanimi podjetji ne dosegajo obsega skupnega letnega prometa v višini 5.000 mio EUR oziroma 2.500 mio EUR, kar je razvidno tudi iz predloženih podatkov o

<sup>56</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, točka 2.5, stran 6 – 9.

<sup>57</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, 9.

<sup>58</sup> Uradni list Evropske unije 24 z dne 29.1.2004, stran 1–22.

<sup>59</sup> Dolžnost izhaja tako iz načela lojalnosti, ki je opredeljeno v tretjem odstavku 4. člena Pogodbe o EU (UL C 326, 26. 10. 2012), kot tudi iz 21. člena Uredbe ES o združitvah.

<sup>60</sup> Glej sodbo Sodišča EU z dne 14. julija 2006 v zadevi Endesa SA proti Komisiji, T-417/05, Zdl. 2006 str. II-2533, točki 99 in 100.



doseženem skupnem letnem prometu v koncentraciji udeleženih in z njimi povezanih podjetij. Agencija na podlagi podatkov priglavitelja ter drugih razpoložljivih podatkov ugotavlja, da so vsa udeležena podjetja v koncentraciji v letu 2018 skupaj ustvarila [REDACTED] EUR<sup>61</sup> prometa, s čimer ni dosežen prag iz točke (a) drugega odstavka 1. člena oziroma točke (a) tretjega odstavka 1. člena Uredbe ES o združitvah. Glede na to, da morajo biti pogoji izpolnjeni kumulativno, iz obrazloženega sledi, da zadevna koncentracija nima razsežnosti EU niti po drugem niti po tretjem odstavku 1. člena Uredbe ES o združitvah, zato ima Agencija izključno pristojnost za izvedbo presoje skladnosti zadevne koncentracije s pravili konkurence na podlagi nacionalnega prava o konkurenci.

### III. SKLADNOST KONCENTRACIJE S PRAVILI KONKURENCE

#### A Upoštevni proizvodni oziroma storitveni ter geografski trg

32. Upoštevni proizvodni oziroma storitveni trg je v skladu s sedmo točko 3. člena ZPOmK-1 definiran kot trg, ki praviloma vključuje vse tiste proizvode ali storitve, ki jih potrošnik ali uporabnik šteje za zamenljive ali nadomestljive glede na njihove lastnosti, ceno ali namen uporabe. Upoštevni proizvodni oziroma storitveni trg se lahko določi na podlagi zamenljivosti povpraševanja, zamenljivosti ponudbe, potencialne konkurence ter morebitnih ovir za vstop na trg.
33. Upoštevni geografski trg je v skladu osmo točko 3. člena ZPOmK-1 definiran kot trg, ki praviloma vključuje območje, na katerem si konkurenti na upoštevni proizvodni oziroma storitveni trgu medsebojno konkurirajo pri prodaji ali nakupu proizvodov ali storitev, na katerem so pogoji konkurence dovolj homogeni in ki ga je mogoče razlikovati od sosednjih območij, ker so pogoji konkurence na njih občutno drugačni. Dejavniki, ki so ključni pri presoji upoštevnege geografskega trga, so različne pravne zahteve, standardi, davčna bremena, transportni stroški, cenovne razlike med različnimi deli trga, tržne navade ipd.
34. Pri presoji koncentracije Agencija ugotavlja, ali prihaja do prekrivanja dejavnosti v koncentraciji udeleženih in z njimi povezanih podjetij ali delov podjetij na katerem od trgov, kjer le-ta nastopajo, ali do povezav, ki bi omejevale konkurenco na katerem od z njimi tesno povezanih trgov. Horizontalne koncentracije podjetij je mogoče opredeliti kot koncentracije, v katerih udeležena podjetja poslujejo na istih upoštevni trgih, za vertikalne koncentracije pa štejejo vse tiste koncentracije, v katerih so udeležena podjetja dejavna na različnih stopnjah oskrbne verige.
35. Podjetje Nomago, ki je del priglaviteljeve skupine, večji del prihodkov ustvari s prevozi potnikov v cestnem avtobusnem prometu, in sicer z izvajanjem medkrajevnih, mestnih ter posebnih linijskih prevozov potnikov na območju Republike Slovenije, zaradi boljše izkoriščenosti kapacitet pa dejavnost prevozov potnikov dopolnjuje tudi z občasnimi prevozi potnikov, [REDACTED] svojih prihodkov pa ustvari s posredovanjem turističnih storitev, kot so prodaja letalskih vozovnic, turističnih paketnih aranžmajev, poslovnih potovanj in prenočišč ter organizira študentsko delo v tujini in jezikovne počitnice za otroke. Skupina Brebus večji del prihodkov ustvari z medkrajevnimi in posebnimi linijskimi prevozi potnikov, ki jih zaradi boljše izkoriščenosti kapacitet dopolnjuje z občasnimi prevozi potnikov. Z dnem 1. 9. 2018 je podjetje Integral Brežice začelo tudi z izvajanjem mestnega linijskega prevoza potnikov na območju občine Brežice, dejavno pa je tudi na področju izvajanja turističnih storitev, vendar so prihodki iz tega naslova zanemarljivi, ne dosegajo niti [REDACTED] vseh prihodkov

<sup>61</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, točka 2.5, stran 6 – 9.

zadevnega podjetja, izvaja pa tudi dejavnost tehničnih pregledov vozil, vključno z ugotavljanjem skladnosti vozil ter kontrolo tahografov, [REDACTED] ni predmet zadevne koncentracije.<sup>62</sup>

36. Po ocenah priglasitelja sta za namen presoje priglašene koncentracije bistvena zgolj dva trga, saj iz pregleda dejavnosti, ki jih opravljajo v koncentraciji udeležena podjetja s povezanimi podjetji, izhaja, da prihaja do horizontalnega prekrivanja dejavnosti pri (i) izvajanju storitev prevozov potnikov v cestnem avtobusnem prometu, znotraj te dejavnosti nadalje pri medkrajevnih, mestnih in posebnih linijskih prevozih potnikov ter občasnih prevozih potnikov, in pri (ii) posredovanju turističnih storitev.
37. Priglasitelj nadalje ocenjuje, da v zadevni koncentraciji ne obstajajo vertikalna razmerja med njenimi udeleženci in z njimi povezanimi podjetji, ki bi vplivala na potencialne upoštevne storitvene trge. Glede možne vertikalne povezanosti trga občasnih avtobusnih prevozov potnikov v Republiki Sloveniji in trga posredovanja turističnih storitev v Republiki Sloveniji priglasitelj meni, da ni verjetno, da bi ta povzročila kakšne negativne učinke na konkurenco na potencialnih upoštevnih storitvenih trgih, kar je po njegovem mnenju skladno z ugotovitvami Agencije v postopku presoje koncentracije podjetij Adventura holding in Stal<sup>63</sup>, zlasti glede na ugotovljene nizke tržne deleže, ki jih dosega to združeno podjetje na trgu posredovanja turističnih storitev v Republiki Sloveniji, in glede na dejstvo, da na obeh trgih obstajajo številni konkurenti, na katere bi v primeru zaprtja dostopa s strani združenega podjetja kupci lahko preusmerili svoje povpraševanje.
38. Agencija pri opredelitvi upoštevnih storitvenih trgih, na katerih presoja učinke obravnavane koncentracije, upošteva tako navedbe priglasitelja kot svojo dosedanjo prakso s področja dejavnosti avtobusnih prevozov<sup>64</sup> v povezavi s prakso Evropske komisije. Ob upoštevanju dejavnosti, ki jih izvajajo v koncentraciji udeležena in z njimi povezana podjetja, in glede na značilnosti posameznih oblik prevoza potnikov v avtobusnem prometu ter obstoječo zakonsko ureditev le teh, bi v zadevnem primeru lahko opredelili naslednje upoštevne storitvene trge, in sicer (i) trg izvajanja storitev prevozov potnikov v cestnem avtobusnem prometu, ki bi ga nadalje delili po vrstah prevozov na trg medkrajevnih, trg mestnih in trg posebnih linijskih prevozov potnikov ter na trg občasnih prevozov potnikov in (ii) trg posredovanja turističnih storitev.

#### Trg izvajanja storitev prevozov potnikov v cestnem avtobusnem prometu

39. Priglasitelj meni, da bi v obravnavani koncentraciji kot potencialni upoštevni storitveni trg lahko opredelili trg integriranega kopenskega potniškega prometa, na katerega sodita cestni avtobusni potniški promet in železniški potniški promet. Pri tem navaja, da je Agencija v svoji dosedanji praksi zavzemala stališče, da železniški potniški promet ne predstavlja alternativnega načina prevoza avtobusnemu potniškemu prometu, da pa bi po njegovem mnenju to stališče bilo treba spremeniti glede na spremenjene razmere na tem trgu, do katerih bo oziroma je prišlo z uvedbo enotne vozovnice integriranega javnega potniškega prometa (v nadaljevanju: enotna vozovnica IJPP).

<sup>62</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, strani 26, 29 in 30.

<sup>63</sup> Odločba Agencije št. 3061-20/2017-17 z dne 4. 12. 2017, točka 39 – 49.

<sup>64</sup> Odločbe Agencije št. 3061-13/2014-96 z dne 6. 11. 2014 v zadevi Darko Marin Klarič in Avrigo/Izletnik Celje, št. 3061-4/2015-62 z dne 10. 9. 2015 v zadevi Arriva/Alpetoru, št. 3061-10/2017-24 z dne 26. 9. 2017 v zadevi Adventura/Promet Mesec in št. 3061-26/2017-25 z dne 30. 1. 2018 v zadevi Adventura/AP Rižana.

40. Agencija ugotavlja, da je z dnem 21. 5. 2019 v veljavo stopila Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice<sup>65</sup> (v nadaljevanju: Uredba JLPP), na podlagi katere je od dne 1. 6. 2019<sup>66</sup> vsem uporabnikom javnega potniškega prometa omogočen nakup enotne vozovnice IJPP, pred tem so do enotne vozovnice IJPP bili upravičeni le dijaki, študentje in udeleženci izobraževanja odraslih, ki je delno subvencionirana in jo je Ministrstvo za infrastrukturo uvedlo septembra leta 2016 z namenom dostopnejšega in časovno ugodnejšega javnega prevoza na relaciji med domom in šolo<sup>67</sup>.
41. Uredba JLPP ureja način izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov, vsebino in obveznost te javne službe, pravice potnikov, financiranje, način podelitve koncesije in nadzor nad njenim izvajanjem<sup>68</sup>. Ureja tudi uvedbo in izvajanje sistema enotne vozovnice IJPP, ki predstavlja vozovnico, s katero lahko potnik na določeni relaciji potuje z vsemi vrstami javnega prevoza katerega koli izvajalca. Vozovnica je lahko enkratna, velja za eno smer, dnevna ali tedenska, ki sta dvosmerni, ter mesečna ali letna, ki sta imenska ali prenosljiva, obe pa veljata za neomejeno število potovanj znotraj njene veljavnosti. Cena vozovnice je odvisna od dolžine poti in se izračuna po najkrajših registriranih linijah javnega prevoza potnikov določenih s tarifno lestvico, ki jo določa zadevna uredba. Enotno vozovnico IJPP je možno kupiti v predprodaji, na določenih prodajnih mestih ali preko spleta ter tudi na vozilu za relacijo, ki jo izvaja vozilo na določeni vožnji oziroma za vezane vožnje, če prevoznik z istim vozilom izvaja dve registrirani liniji, ki sta med seboj povezani.<sup>69</sup> Glavna prednost enotne vozovnice IJPP je izdaja in uporaba vozovnice brez predhodne izbire prevoznika, pri čemer potnik določi le relacijo ali cono potovanja na območju izbranega javnega linijskega prometa.<sup>70</sup>
42. Priglasitelj meni, da z uveljavitvijo enotne vozovnice IJPP prevozi potnikov v cestnem avtobusnem prometu in železniški potniški promet sodijo na isti upoštevni storitveni trg, ki bi ga bilo mogoče opredeliti kot trg integriranega kopenskega potniškega prometa. V kolikor Agencija meni, da je trg opredeljen preširoko, priglasitelja predlaga, da se kot možni notni upoštevni storitveni trg opredeli trg prevozov potnikov v cestnem avtobusnem prometu kot.
43. Dejavnost prevozov v cestnem prometu, tako notranjem kot mednarodnem, je opredeljena in regulirana z ZPCP-2, ki prevoze potnikov v notranjem cestnem prometu deli na javni linijski prevoz, posebni linijski prevoz, stalni izven linijski prevoz, prevoz na klic, občasni prevoz, avtotaksi prevoz in na posebno obliko prevoza<sup>71</sup>. Od navedenih prevozov po priglasiteljevem mnenju na enotni oziroma skupni upoštevni trg, to je trg prevozov potnikov v cestnem avtobusnem prometu, sodijo linijski javni prevoz, tako medkrajevni kot mestni, posebni linijski prevoz ter občasni prevoz potnikov. Navedeno utemeljuje s tem, da subjekti, ki na trgu te dejavnosti oziroma prevoze izvajajo, le-te opravljajo pretežno z enakimi prevoznimi sredstvi, to je avtobusi, s katerimi zagotavljajo prevoz potnikov v cestnem prometu, saj ta prevozna sredstva, to so večsedežni avtobusi, lahko uporabljajo za izvajanje medkrajevnih, posebnih linijskih in občasnih prevozov, saj so avtobusi medsebojno popolnoma zamenljivi glede

<sup>65</sup> Uradni list RS, št. 29/19.

<sup>66</sup> Dne 1. 6. 2019 so se začele prodajati splošne neimenske (prenosljive) mesečne in letne enotne vozovnice IJPP, od dne 1. 8. 2019 lahko potniki kupijo tudi enkratno, dnevno in tedensko neimensko enotno vozovnico IJPP, s 1.1. 2020 pa so uvedene tudi imenske enotne mesečne in letne vozovnice. GOV.SI. Dostopno na: <https://www.gov.si teme/integriran-javni-potniski-promet-ijpp/> [19. 2. 2020].

<sup>67</sup> Portal subvencij potniškega prometa. Dostopno na: <https://subvencije.ijpp.si/>. [2. 12. 2019].

<sup>68</sup> Prvi odstavek 1. člena Uredbe JLPP.

<sup>69</sup> GOV.SI. Dostopno na: <https://www.gov.si/drzavni-organi/ministrstva/ministrstvo-za-infrastrukturo/>. [2. 12. 2019].

<sup>70</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 31.

<sup>71</sup> 44. člen ZPCP-2.

varnostnih in tehničnih karakteristik ter v večini primerov zagotavljajo enako kakovostno udobje za potnike. Nadalje izpostavlja, da avtobusni prevozniki nabavljajo in uporabljajo pretežno univerzalne avtobuse, ki lahko odpeljejo ne samo medkrajevne linije, ampak tudi zahtevnejše občasne (turistične) prevoze doma in v tujini. Prav tako vse vrste prevozov lahko izvajajo isti vozniki, seveda ob upoštevanju zakonskih določil glede počitka voznikov. Edino izjemo predstavljajo vozila za mestni linijski promet, ki so zaradi večjega števila stajšč in manj udobnih sedežev prvenstveno namenjena mestnemu prometu.

44. V kolikor Agencija ne sprejema priglasiteljevih utemeljitev glede možne opredelitve upoštevne storitvenega trga kot enotnega trga prevozov potnikov v cestnem avtobusnem prometu, priglasitelj za potrebe presoje priglase koncentracije navaja opredelitve potencialnih ožjih upoštevne storitvenih trgov, kot jih je nakazala Agencija v svoji dosedANJI praksi<sup>72</sup> in po kateri posamezne vrste avtobusnega prevoza potnikov tvorijo svoj ločen upoštevni storitveni trg.
45. Agencija je v svojih preteklih odločitvah<sup>73</sup> v primeru enotne vozovnice IJPP bila menja, da njena uvedba ni dejavnik, ki bi zadostoval za širšo opredelitev upoštevne trga na katerega bi uvrstili cestni avtobusni in železniški potniški promet, saj je ugotavljala, da z njeno uvedbo železniški potniški promet le delno nadomešča avtobusni potniški promet. Glede na razvejanost železniške infrastrukture na območju Republike Slovenije je moč sklepati, da je potniški vlak možno uporabljati v glavnem za prihode in odhode iz večjih mest in krajev, ki ležijo ob železniških linijah, medtem ko na bolj odročnih območjih železniške linije ne obstajajo ali le v omejenem obsegu in avtobusni potniški promet na teh območjih še vedno edina oblika javnega prevoza. Na primer potnik z enotno vozovnico IJPP na določeni relaciji na kateri vozi tako avtobus kot vlak lahko izbira med njima, ju kombinira ali pa uporabi samo eno vrsto prevoza, na določenih relacijah, kjer vlak ne vozi pa bo potnik lahko uporabljal le avtobus, kjer pa bo, če so na določeni liniji različni ponudniki prevozov lahko uporabil katerega koli. Bistvo enotne vozovnice je v kombiniranju različnih transportnih načinov znotraj določene relacije na kateri potuje potnik.
46. Pri določitvi upoštevne storitvenega trga je treba upoštevati več dejavnikov, ki vplivajo na izbor storitve prevoznika, med drugim so to cena, lastnosti, kakovost in dostopnost storitve. Agencija ugotavlja, da so na določenih relacijah, pri katerih bi potnik lahko izbiral med avtobusnim ali železniškim prevozom, cene za samo železniški prevoz nižje od enotne vozovnice IJPP s katero lahko izbira med obema vrstama prevozov, na primer na relaciji Ljubljana – Domžale je cena enotne vozovnice IJPP 2,30 EUR, cena prevoza z vlakom pa 1,85 EUR, še večja razlika je na primer na relaciji Škofja Loka – Ljubljana, za katero je cena enotne vozovnice IJPP 3,10 EUR, cena prevoza samo z vlakom pa 1,85 EUR. Seveda na izbor optimalnega prevoza vplivajo še drugi dejavniki, kot so pogostost prevozov, dostopnost do prevoza, na primer v nekaterih krajih so železniške postaje slabše dostopne od avtobusnih, sploh je dostopnost do postajališč pomembna takrat, če je treba prestopati med različnima vrstama prevozoma, to zahteva tudi uskladitev voznih redov, skupne prestopne točke, ureditev parkirišč ob postajah na obrobju mest, vključitev izposoje koles ter tudi zagotovitev učinkovitega sistema obveščanja potnikov. Agencija nadalje ugotavlja, da uporaba enotne vozovnice IJPP zaenkrat velja na obstoječih registriranih voznih redih javnih linijskih avtobusnih prevozov potnikov, na voznih redih železniških prevozov potnikov in na voznih redih mestnega prevoza v krajih, ki se vključujejo v sistem in ne razpolaga z informacijami o možnih spremembah voznih redov kot tudi ne o spremembah obsega prevozov, ki jih v okviru gospodarske javne službe izvaja posamezen koncesionar. Kot

<sup>72</sup> *Ibid.*

<sup>73</sup> Odločbi Agencije št. 3061-26/2017-25 z dne 30. 1. 2018, točka 30 in št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014, točka 40.

dejavniki izbire prevoznega sredstva je pomemben tudi potovalni čas, v splošnem naj bi bil vlak hitrejši, a za določene proge na območju Slovenije to ne velja, odločilno pri izbiri je tudi zanesljivost prevozov v smislu voženj po voznem redu, manj pomembni dejavniki pa so verjetno varnost, udobje in drugo, kot so možnost internetnega dostopa in polnjenja mobilnih naprav.

47. Tudi Evropska komisija<sup>74</sup> in organi drugih držav članic<sup>75</sup> so ugotavljali, da sta avtobusni in železniški prevoz potnikov zaradi svojih značilnosti, kot so zakonodajni okvir, infrastruktura, med drugim njeno lastništvo in obratovalni stroški, ter pokritost območij s prometnim omrežjem posamezne vrste prevozov, v večji meri kplementarja kot zamenljivi storitvi, da pa drug drugemu sicer predstavljata dodaten konkurenčni pritisk. Agencija glede na navedeno ugotavlja, da ti dve vrsti prevoza potnikov ne more uvrstiti na enotni upoštevni storitveni trg in je za name presoje zadevne koncentracije kot upoštevni storitveni trg opredelila trg izvajanja storitev prevozov potnikov v cestnem avtobusnem prometu, ki ga je nadalje delila še na podtrge, in sicer po vrstah avtobusnih prevozov potnikov.
48. Javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu je v ZPCP-2<sup>76</sup> opredeljen kot prevoz, ki se opravlja na določenih relacijah; po vnaprej določenem voznem redu, ceni in splošnih prevoznih pogojih, s čimer je vsem uporabnikom omogočen dostop do teh storitev pod enakimi pogoji. Opravlja se kot medkrajevni linijski in mestni linijski prevoz potnikov. Skladno z zakonskimi opredelitvami medkrajevni linijski prevoz predstavlja javni prevoz potnikov med dvema ali več kraji in se lahko opravlja kot potniški ali hitri linijski prevoz potnikov, ki se zagotavlja v okviru gospodarske javne službe na podlagi podeljenih koncesij<sup>77</sup>, mestni linijski prevoz pa javni prevoz potnikov, ki ga občina kot javno službo organizira znotraj naselja občine oziroma meja občine<sup>78</sup>. Posebni linijski prevoz se po zadevnem zakonu šteje kot prevoz samo določene vrste potnikov in izključuje druge potnike, ter se opravlja na podlagi pisne pogodbe med prevoznikom in naročnikom prevoza.
49. Ob upoštevanju značilnosti cestnih avtobusnih prevozov potnikov in obstoječe zakonske ureditve posameznih oblik prevoza potnikov v avtobusnem prometu ter glede na dejavnosti, s katerimi se ukvarjajo v koncentraciji udeležena in z njimi povezana podjetja, bo Agencija pri presoji zadevne koncentracije sledila svoji dosedanji praksi<sup>79</sup> na tem področju in presojala učinke obravnavane koncentracije na naslednjih upoštevni storitveni trgih: (i) trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov, (ii) trgu mestnih linijskih prevozov potnikov, (iii) trgu posebnih linijskih prevozov potnikov in (iv) trgu občasnih prevozov potnikov.

#### *Trg medkrajevnih linijskih prevozov potnikov*

50. Medkrajevni linijski prevoz potnikov je oblika javnega linijskega prevoza, ki je opredeljen kot prevoz potnikov v cestnem prometu na določeni relaciji med dvema ali več kraji oziroma med avtobusnimi postajami in avtobusnimi postajališči na določeni liniji, ki se izvaja po voznem redu, splošnih prevoznih pogojih in ceniku. Opravlja se lahko kot potniški, hitri ali direktni linijski prevoz. Potniški prevoz je prevoz pri katerem potniki po voznem redu vstopajo in

<sup>74</sup> Odločbe Evropske komisije št. COMP/M.5557 SNCF-P/ CDPQ/ KEOLIS/ EFFIA z dne 29. 10. 2009, točka 32-35, št. COMP/M.4797 GOVIA/WEST MIDLANDS PASSENGER RAIL FRANCHISE z dne 20. 9. 2007, točka 12, št. COMP/M.8441 FIRSTGROUP/MTR CORPORATION/SOUTH WESTERN RAIL FRANCHISE z dne 5. 5. 2017, točka 15-16, Italija 24280

<sup>75</sup> Italija, odločba št. 24820, C11931 - BUSITALIA-SITA NORD/UMBRIA MOBILITÀ ESERCIZIO z dne 27. 2. 2014.

<sup>76</sup> Prvi odstavek 3. člena ZPCP-2.

<sup>77</sup> Prvi odstavek 50. člena ZPCP-2.

<sup>78</sup> Prvi in drugi odstavek 53. člena ZPCP-2.

<sup>79</sup> *Ibid.*

izstopajo na vseh avtobusnih postajah in avtobusnih postajališčih, za razliko od drugih dveh prevozov, kjer niso vključene vse postaje oziroma postajališča. Država zagotavlja, da je javni linijski prevoz pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnikom, zato mora prevoznik opravljati prevoze po v naprej določenem in objavljenem voznem redu, ceniku in pod splošnimi prevoznimi pogoji ter v skladu s koncesijsko pogodbo. Javni linijski prevoz potnikov se na posamezni liniji lahko opravlja samo z avtobusom, lahko tudi z dodatnimi vozili, ter na določenih linijah in v določenih obdobjih zaradi manjšega števila potnikov lahko tudi z vozili, ki imajo poleg voznikovega sedeža najmanj osem sedežev. Za razliko od posebnega linijskega prevoza, morajo imeti potniki, ki uporabljajo javni linijski prevoz, ves čas trajanja prevoza pri sebi vozovnico ter jo na zahtevo pristojnega inšpektorja predložiti v pregled.<sup>80</sup>

51. Medkrajevni linijski prevoz potnikov zagotavlja država kot javno dobrino z gospodarsko javno službo na podlagi javnega razpisa podeljenih koncesij najugodnejšim ponudnikom avtobusnih prevozov, kar kot koncesijski akt<sup>81</sup> ureja Uredba JLPP, za posamezne linije ali več linij pa se lahko koncesija podeli tudi neposredno s sklenitvijo pogodbe na podlagi izvedenega postopka za izbiro najugodnejšega ponudnika<sup>82</sup>. Za zagotavljanje javnega linijskega prevoza potnikov ZPCP-2 določa uvedbo sistema enotne vozovnice IJPP, ki ga ureja Uredba JLPP, in v katerega so vključeni vsi prevozniki, ki opravljajo javne linijske prevoze potnikov.
52. Priglasitelj se sklicuje na ugotovitve Agencije iz njene preteke odločitve<sup>83</sup>, in sicer, da si avtobusni prevozniki na tem trgu ne konkurirajo za potnike, temveč poteka konkurenca med avtobusnimi prevozniki na ravni razpisov za pridobitev koncesije, je pa za stanje na področju medkrajevnih linijskih prevozov na območju Republike Slovenije Agencija ugotavljala, da so bile leta 2004 koncesije avtobusnim prevoznikom dodeljene brez javnega razpisa in da se obstoječi avtobusni prevozi izvajajo na podlagi uredbe sprejete v letu 2004<sup>84</sup>, pri čemer se je veljavnost koncesij z novelami ZPCP večkrat podaljševala. Po njegovem vedenju se ureditev na področju javnega linijskega medkrajevnega prevoza potnikov, na katera je Agencija oprla svoje ugotovitve pri določitvi potencialnega upoštevnega storitvenega trga pri izvajanju javnega medkrajevnega avtobusnega linijskega prevoza potnikov, v času do danes niso bistveno spremenile, zato ocenjuje, da bi lahko navedene ugotovitve Agencije veljale tudi za primer izkazane potrebe po določitvi upoštevnih storitvenih trgov v obravnavani koncentraciji.
53. Edina relevantna sprememba na področju potniškega prometa je po oceni priglasitelja uvedba enotne vozovnice IJPP, ki bi po njegovem mnenju lahko bila opredelilni element pri določitvi potencialnega upoštevnega storitvenega trga medkrajevnih linijskih prevozov potnikov, na katerega bi lahko vključili tudi železniški potniški promet. Priglasitelj navaja, da je podjetje Slovenske železnice - potniški promet, d.o.o. edini izvajalec železniškega potniškega prometa na območju Republike Slovenije z razvejanim železniškim omrežjem linij, kar pomeni, da je prisotno na trgu medkrajevnega linijskega prevoza potnikov na katerem so dejavna tudi podjetja priglasitelja in prevzetega podjetja, ter ocenjuje, da sta z vidika povpraševanja te dve vrsti prevozov potnikov zamenljivi, in se sklicuje na študijo Izdelava ekonometričnega modela za določanje cen vozovnic v javnem potniškem prometu iz leta 2011<sup>85</sup>. Dodaja še, da z uvedbo enotne vozovnice IJPP ni cenovnih razlik med

<sup>80</sup> Prvi odstavek 3. člena in 45. člen ZPCP-2.

<sup>81</sup> Drugi odstavek 50. člena ZPCP-2.

<sup>82</sup> Prvi odstavek 50. člena ZPCP-2.

<sup>83</sup> Odločba Agencije št. 3061-4/2015-62 z dne 10. 9. 2015, točka 33 – 36.

<sup>84</sup> Prvi odstavek 43. člena Uredbe o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem, Uradni list RS, št. 88/04, 131/06 – ZPCP-2 in 73/09.

<sup>85</sup> Študijo je Ministrstvo za infrastrukturo naročilo pri Inštitutu za socio-ekonomsko in poslovno evalvacijo Ekonomske fakultete, Univerze v Ljubljani; 28. 9. 2011.

različnimi vrstami linijskega prevoza (avtobusni, železniški), zato se potniki prosto odločajo o uporabi vrste javnega prevoznega sredstva glede na posamezne osebne preference in potrebe (kraj bivanja, trajanje vožnje). Priglasitelj navaja tudi možnost, da se pri določitvi možnega upoštevne trga medkrajevnih prevozov vključi vsaj tisti del železniških prevozov, kjer se železniški potniški promet v sklopu enotne vozovnice IJPP z obstoječim voznim redom lahko delno ali v celoti nadomesti avtobusnim prevozom. Uvedba enotne vozovnice IJPP sicer predstavlja določeno spremembo na tem trgu, a se postavlja vprašanje ali bo z njeno uvedbo dejansko prišlo do takšnih sprememb, da bi lahko z gotovostjo ugotovili zamenljivost med avtobusnim in železniškim medkrajevnim prevozom potnikov in s tem uvrstitev obeh vrst prevozov na isti upoštevni trg, zato Agencija, ob vseh že predhodno ugotovljenih dejstvih v točkah 46 in 47 odločbe, trga obravnava ločeno.

54. Tudi Agencija ugotavlja, da se stanje pri izvajanju javnega medkrajevnega linijskega prometa potnikov v času od sprejetja svojih preteklih odločitev<sup>86</sup> na tem področju do presoje zadevne koncentracije ni v ničemer spremenilo, razen v tem, da se je z zadnjo novelo ZPCP-2<sup>87</sup> veljavnost obstoječih koncesij dodeljeni v letu 2004 podaljšala za največ do dne 2. 12. 2021, kar pa ne spreminja stanja na tem trgu. Iz navedenega izhaja, da si avtobusni prevozniki na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov do sedaj niso konkurirali, kar pomeni, da se pri izvajalci prevozov niso izbirali v konkurenčnem postopku oziroma na razpisih za pridobitev koncesijske pogodbe, kot to predvideva ZPCP-2 in zakonodaja EU, da pa bo z izvedbo javnega razpisa po preteku prej navedene veljavnosti koncesijskih pogodb na tem področju prišlo do sprememb, kar pomeni, da se bodo izvajalci izbirali v konkurenčnem postopku oziroma na razpisih za pridobitev koncesijske pogodbe. Praksa Evropske komisije<sup>88</sup> je pokazala, da si avtobusni prevozniki ne konkurirajo za potnike, ampak poteka konkurenca med avtobusnimi prevozniki na ravni razpisov za pridobitev koncesije, in nimajo vpliva na osnovne dejavnike povpraševanja kot je cena in na druge, ki so prav tako pomembni za izbor prevoza, kot so na primer frekvenca prevozov, obseg, vozni red, vozovnice, saj so ti v večini določeni s strani organa, ki podeljuje koncesije.
55. Agencija na podlagi predstavljenih ugotovitev zaključuje, da javni medkrajevni avtobusni linijski prevozi potnikov predstavljajo svoj upoštevni trg, ločeno od železniških prevozov, pri čemer ne izključuje možnosti vključevanja obeh vrst prevozov na isti upoštevni storitveni trg na tistih območjih na katerih potekata obe vrsti prevozov, torej na določenih geografskih območjih. Ker zadevna koncentracija ne izkazuje suma neskladnosti s pravili konkurence, Agencija zadevnega upoštevne storitvenega dokončno ne opredeli.
56. Priglasitelj je za možno določitev geografskega obsega trga medkrajevnih linijskih prevozov potnikov navedel dosedanjo prakso Agencije<sup>89</sup> s tega področja, v kateri je Agencija geografski obseg trga izvajanja medkrajevnih linijskih avtobusnih prevozov potnikov opredelila kot celotno nacionalno ozemlje, pri čemer njena opredelitev temelji na ugotovitvah, da so pogoji konkurence pri izvajanju teh storitev enaki na celotnem območju Republike Slovenije, poleg tega na trgu ni razlik v pravnih zahtevah in cenah.
57. S priglasiteljem povezano podjetje Nomago izvaja medkrajevne linijske prevoze predvsem v goriški, primorsko-notranjski, obalno-kraški regiji, v regiji jugovzhodna Slovenije, zasavski in posavski regiji, savinjski in koroški regiji ter delno tudi v osrednjeslovenski regiji, pri čemer

<sup>86</sup> *Ibid.*

<sup>87</sup> ZPCP-2G, Uradni list RS, št. 67/19.

<sup>88</sup> Odločbi Evropske komisije št. COMP/M.5855, DB/Arriva z dne 11. 8. 2010, odstavek 20, in št. COMP/M.6818 DEUTSCHE BAHN / VEOLIA TRANSPORT CENTRAL EUROPE z dne 30. 4. 2013, odstavek 22 in 23.

<sup>89</sup> *Ibid.*

nekatero daljše medkrajevne linije vodijo čez več regij<sup>90</sup>. Skupina Brebus izvaja medkrajevne linijske prevoze potnikov predvsem na območju regije jugovzhodna Slovenja in posavske regije ter delno tudi v osrednjeslovenski regiji. Agencija na podlagi podatkov o izvajanju medkrajevnih linijskih prevozov, ki jih je pridobila od Ministrstva za infrastrukturo<sup>91</sup> ugotavlja, da ne prihaja do prekrivanja dejavnosti v koncentraciji udeleženi in z njimi povezani podjetij pri izvajanju medkrajevnih linijskih prevozov potnikov na območju Republike Slovenije na nobeni izmed linij.

58. Kljub temu, da so nekateri avtobusni prevozniki pri izvajanju medkrajevnih linijskih prevozov osredotočeni na posamezno regijo, kar velja tudi Skupino Brebus, pa Agencija ugotavlja, da se bo v primeru javnega razpisa za javni medkrajevni linijski prevoz potnikov konkurenca med avtobusnimi prevozniki verjetno vršila na širšem območju Republike Slovenije.
59. Glede na to, da natančna opredelitev upoštevne storitvenega in geografskega trga medkrajevnih linijskih prevozov potnikov ne spremeni presoje predmetne koncentracije, saj koncentracija na zadevnem trgu ne vzbuja pomislekov glede njene skladnosti s pravili konkurence, Agencija upoštevni trg medkrajevnih linijskih prevozov potnikov ni dokončno opredelila.

#### *Trg mestnih linijskih prevozov*

60. Mestni linijski prevoz potnikov se izvaja znotraj območja določenega naselja občine, izjemoma in v manjšem obsegu pa lahko tudi s sosednjimi naselji oziroma občinami, če je to potrebno zaradi dnevne migracije ljudi v večje mesto<sup>92</sup>. Organizacijo in način izvajanja mestnega linijskega prevoza potnikov lahko občina določi kot gospodarsko javno službo s podelitvijo koncesije, v mestnih občinah, ki imajo več kot 100.000 prebivalcev, pa se obvezno opravlja kot lokalna gospodarska javna služba<sup>93</sup>, sredstva za izvajanje teh prevozov se zagotavljajo s prodajo prevoznih storitev in iz proračuna občine.<sup>94</sup> Izjema so mestni linijski prevozi potnikov v nekaterih mestih, v času zadevne presoje v mestih Ljubljana, Maribor, Koper, Kranj, Novo mesto, Murska Sobota in Jesenice<sup>95</sup>, katere delno sofinancira država v sklopu subvencioniranih dijaški in študentskih vozovnic. Za razliko od medkrajevnih linijskih prevozov potnikov, ki ga zagotavlja država, so za organizacijo in način izvajanja mestnega linijskega prevoza potnikov pristojne lokalne skupnosti.
61. Pri določitvi geografskega obsega izvajanja mestnih linijskih prevozov potnikov se priglasiatelj sklicuje na določbo ZPCP-2<sup>96</sup> in pa ugotovitve Agencije iz pretekle prakse<sup>97</sup> in ga šteje kot območje mesta oziroma lokalne skupnosti, na katerem se ti prevozi opravljajo s strani posameznega prevoznika.

<sup>90</sup> Regije se upoštevajo kot Statistične regije Slovenije, ki so ena izmed teritorialnih ravni, za katere Statistični urad RS zbira in izkazuje statistične podatke.

<sup>91</sup> Dokument št. 3061-21/201-41, točka 3.

<sup>92</sup> Drugi odstavek 53. člena ZPCP-2.

<sup>93</sup> Prvi in šesti odstavek 53. člena ZPCP-2.

<sup>94</sup> Peti odstavek 53. člena ZPCP-2.

<sup>95</sup> GOV.SI, Ministrstvo za infrastrukturo. Dostopno na: <https://www.gov.si teme/integriran-javni-potniski-promet-ijpp/>. [8. 1. 2020].

<sup>96</sup> Drugi odstavek 53. člena: »Mestni linijski prevoz potnikov se opravlja znotraj naselja občine oziroma meja občine, le izjemoma in v manjšem obsegu pa lahko tudi s sosednjimi naselji oziroma občinami, če je to potrebno zaradi dnevne migracije ljudi v večje mesto in če občina za to pridobi dovoljenje organa JPP.«

<sup>97</sup> Odločbi št. 3061-4/2015-62 z dne 10. 9. 2015, točka 55 in št. 3061-13/2014-69 z dne 6.11. 2014, točka 47.



62. Agencija je v svoji dosedANJI praksi ugotavljala<sup>98</sup>, da bi upoštevni geografski trga mestnih linijskih prevozov potnikov lahko opredelili ožje, in sicer kot območje mesta oziroma lokalne skupnosti na katerem se ti prevozi s strani posameznega prevoznika izvajajo, saj je z analizo trga ugotovila, da si podjetja pri izvajanju mestnih linijskih prevozov potnikov konkurirajo na javnih razpisih občin za opravljanje te dejavnosti na katere se lahko prijavijo vsi ponudniki, ki opravljajo tovrstne prevoze, ne glede na to v katerem kraju imajo svoje poslovne enote, vendar se je izkazalo, da so v preteklosti na posamezen razpis dejansko prijavljali ponudniki s tistih območij, na katerih imajo locirana potrebna sredstva za izvajanje te dejavnosti, med drugim delovno silo, parkirišča za avtobuse, servisne delavnice, upravne prostore za operativne službe ipd. Nadalje je Agencija z analizo trga ugotovila, da se koncesijske pogodbe sklepajo tudi za daljše časovno obdobje, ter da so prevozne cene in cene vozovnic določene na podlagi občinskega odloka. Dokončne odločitve o opredelitvi zadevnega upoštevnege storitvenega trga Agencija ni sprejela.
63. Podjetje Nomago mestni linijski prevoz potnikov izvaja na območju naselij oziroma občin Nova Gorica, Idrija, Postojna, Velenje, Celje in Krškem, Skupina Brebus pa samo na območju občine Brežice in sicer od dne 1. 9. 2018 dalje.<sup>99</sup> Glede na navedeno se dejavnosti v koncentraciji udeleženih in z njimi povezanih podjetij na področju lokalnih trgov javnega linijskega mestnega prometa v Sloveniji ne prekrivajo.
64. Priglasitelj navaja, da je občina Brežice mestni linijski prevoz potnikov uvedla v mesecu septembru leta 2018 ter da gre za poskusno izvajanje te vrste prevoza, ki ga bo podjetje Integral Brebus izvajalo po pogodbi do dne 25. 11. 2019, v tem času namerava občina sprejeti odlok o izvajanju mestnega linijskega prevoza potnikov in objaviti nov razpis. Priglasitelj še dodaja, da delež prihodkov priglasitelja in prevzetega podjetja od izvajanja teh prevozov v skupnih prihodkih vseh vrst prevozov potnikov predstavlja zanemarljiv delež, pri priglasitelju ta znaša manj kot ■ %, pri prevzetem podjetju pa manj kot ■ %.
65. Glede na navedeno Agencija ni dokončno opredelila upoštevnege storitvenega in geografskega trga mestnih linijskih prevozov potnikov, saj to ni potrebno, ker na zadevnem trgu ni izražen sum glede skladnosti koncentracije s pravili konkurence.

#### *Trg posebnih linijskih prevozov*

66. Posebni linijski prevoz potnikov je prevoz samo določene vrste potnikov in izključuje druge potnike. Teh prevozov ne zagotavlja država, temveč se izvajajo na podlagi sklenjene pisne pogodbe med prevoznikom in naročnikom prevoza<sup>100</sup>, ta je lahko lokalna skupnost ali pravna oseba<sup>101</sup>. S posebnim linijskim prevozom se opravlja prevoz delavcev na delo in domov, prevoz šoloobveznih otrok, dijakov in študentov med domom in izobraževalno ustanovo, prevoz oseb s posebnimi potrebami med domom in zavodom ter prevoz vojakov in vojakinj ter njihovih družin med domom in vojašnico. Seznam potnikov je obvezni sestavni del pogodbe. Zaradi časovne in prostorske posebnosti prevoza se ta izvaja ločeno od sistema javnega potniškega prevoza potnikov. Posebne linijske prevoze je potrebno priglasiti v skladu z aktom, ki ga predpiše organ pristojen za promet.<sup>102</sup>

<sup>98</sup> Odločba Agencije št. 3061-13/2014-69, točki 47 in 66.

<sup>99</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 42.

<sup>100</sup> Sedemintrideseta točka 3. člena ZPCP-2.

<sup>101</sup> Četrty odstavek 54. člena ZPCP-2.

<sup>102</sup> Tretji in šesti odstavek 54. člena ZPCP-2.

67. Agencija je v svoji pretekli praksi<sup>103</sup> ugotavljala, da je z vidika povpraševanja s strani različnih naročnikov ter različnih načinov izbora izvajalca posebnih linijskih prevozov, upoštevni storitveni trg posebnih linijskih prevozov možno deliti tudi ožje, vendar dokončne odločitve o tem ni sprejela. Pri tem je ugotovila<sup>104</sup>, da prevozi šoloobveznih otrok in otrok s posebnimi potrebami (v nadaljevanju: šolski prevozi), predstavljajo prevladujočo obliko posebnih linijskih prevozov. Agencija na podlagi razpoložljivih podatkov ugotavlja, da se izvajalec šolskih prevozov izbere skladno z Zakonom o javnem naročanju<sup>105</sup> (v nadaljevanju: ZNJ-3). Posebnost šolskih prevozov je, da gre za brezplačne prevoze, ki jih v skladu z 82. členom Zakona o organizaciji in financiranju vzgoje in izobraževanja<sup>106</sup> izvaja oziroma organizira in financira lokalna skupnost oziroma občina, v katerih primerih gre za upravičenost do brezplačnih šolskih prevozov pa določa 56. člen Zakona o osnovni šoli.<sup>107</sup> Agencija je na podlagi analize trga<sup>108</sup> v okviru presoje zadevne koncentracije ugotovila, da občine izbirajo izvajalce šolskih prevozov v skladu s ZNJ-3, torej z objavo na Portalu javnih naročil in Uradnem listu EU oziroma z zbiranjem ponudb, v kolikor gre za vrednosti nižje od 20.000,00 EUR, ter da se pogodbe z izbranimi avtobusnimi prevozniki sklepajo za obdobje od enega do največ štirih let, pri čemer je merilo izbora najnižja cena na kilometer.
68. Priglasitelj navaja, da se ureditev in stanje na trgu, na katera je Agencija oprla svoje dosedanje ugotovitve glede opredelitve potencialnega zadevnega storitvenega trga pri posebnih linijskih prevozih potnikov, po njegovem vedenju do danes nista bistveno spremenila, in je mnenja, da upoštevni trg posebnih linijskih prevozov potnikov ni potrebno deliti na podtrge oziroma ločeno obravnavati šolske, delavske in druge oblike posebnih linijskih prevozov potnikov, kar pojasnjuje s tem, da se vse vrste posebnih linijskih prevozov potnikov izvajajo na primerljiv način in pod pogoji, ki so opredeljeni in določeni v ZPCP-2, ter se izvajajo ločeno od sistema javnega potniškega prevoza potnikov. Dodatno pojasnjuje, da če so naročniki zavezanci po ZJN-3, oddajo naročilo za izvajanje teh vrst prevozov po postopku javnega naročanja predpisanega s tem zakonom, tisti, ki jih zakon k tem ne zavezuje, pa prevoznike izbirajo na podlagi ponudb, ki jih pridobijo na podlagi svojega povpraševanja na trgu.
69. Tudi Agencija ocenjuje, da se struktura trga posebnih linijskih prevozov potnikov od zadnje ugotovljenega stanja<sup>109</sup> do danes ni bistveno spremenila, in da pretežni del teh prevozov predstavljajo šolski prevozi, kar izhaja tudi iz podatkov priglasitelja, saj v koncentraciji udeležena in z njimi povezana podjetja pri izvajanju posebnih linijskih prevozov potnikov večino prihodkov ustvarijo s šolskimi prevozi, in sicer delež prihodkov ustvarjenih s šolskimi prevozi v prihodkih vseh posebnih linijskih prevozov potnikov pri podjetju Nomago v letu 2018 znaša █████ %<sup>110</sup>, pri Skupini Brebus pa █████ %<sup>111</sup>, pri čemer podjetje Integral Voznik █████.

<sup>103</sup> Odločba Agencije št. 3061-26/2017-25 z dne 30. 1. 2018, točka 40.

<sup>104</sup> Odločbi Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014, točka 35, in št. 3061-26/2017-25 z dne 30. 1. 2018, točka 40.

<sup>105</sup> Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18.

<sup>106</sup> Uradni list RS, št. 16/07 – uradno prečiščeno besedilo, 36/08, 58/09, 64/09 – popr., 65/09 – popr., 20/11, 40/12 – ZUJF, 57/12 – ZPCP-2D, 47/15, 46/16, 49/16 – popr. in 25/17 – ZVaj.

<sup>107</sup> Uradni list RS, št. 81/06 – uradno prečiščeno besedilo, 102/07, 107/10, 87/11, 40/12 – ZUJF, 63/13 in 46/16 – ZOFVI-L.

<sup>108</sup> Dokumenti št. 3061-21/2019-19, št. 3061-21/2019-22 – 35, št.3061-21/2019-39 – 40, št.3061-21/2019-42 – 46, št.3061-21/2019-58 – 60.

<sup>109</sup> Odločba Agencije št. 3601-26/2017-25, točka 40.

<sup>110</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 61, tabela 18.

<sup>111</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 61, tabela 18.

70. Agencija skladno s svojo preteklo prakso za namen presoje zadevne koncentracije ni dokončno opredelila upoštevnega storitvenega trga posebnih linijskih prevozov potnikov, saj na tem trgu ni izkazan sum glede skladnosti koncentracije s pravili konkurence, se je pa pri presoji obravnavane koncentracije omejila na šolske prevoze, katerih naročnik in plačnik so občine v regijah v katerih je prisotno prevzeto podjetje.
71. Za trg posebnih linijskih – šolskih prevozov je priglasitelj mnenja, da se ga kot geografsko območje lahko določi kot celotno nacionalno ozemlje Republike Slovenije, saj je priglasitelj z izvajanjem teh prevozov potnikov prisoten v večini slovenskih regij, v devetih od dvanajstih, razen v gorenjski, podravske in pomurski regiji, medtem ko je prevzeto podjetje prisotno le v dveh regijah, in sicer v regiji jugovzhodna Slovenija ter posavski regiji, sklicuje pa se tudi na zadnje odločitve Agencije<sup>112</sup>, v kateri je ta izkazala možnost širše opredelitve upoštevnega storitvenega trga.
72. Agencija pojasnjuje, da v svoji pretekli praksi ni sprejela dokončne odločitve o opredelitvi upoštevnega geografskega trga posebnih linijskih prevozov potnikov, je pa nakazala možnost, da se zadevni trg lahko opredelili ožje kot območje Republike Slovenije<sup>113</sup>, in sicer kot območje lokalne skupnosti (mesta ali občine) ali posamezne regije, saj je takrat izvedena tržna raziskava pokazala, da se izvajalec šolskih prevozov izbere skladno z veljavnim zakonom o javnem naročanju, pri čemer se na razpise za tovrstne prevoze prijavljajo tudi manjši avtobusni prevozniki, in sicer samo v tistih občinah, kjer imajo svoj sedež oziroma so občine v neposredni bližini sedeža njihovih podjetij, večji avtobusni prevozniki pa večinoma v občinah, kjer so že prisotni s svojim voznim parkom oziroma so bližje lokacijam, kjer imajo parkirana vozila in zaposlene voznike. Po drugi strani pa bi za določena območja, zaradi njihovih geografskih in demografskih značilnosti, potencialni upoštevni geografski trg lahko opredelili širše od lokalne skupnosti in tudi širše od posamezne regije<sup>114</sup>.
73. Priglasitelj je navedel<sup>115</sup>, da podjetje Nomago izvaja šolske prevoze v sledečih regijah oziroma občinah: goriška (v občinah Nova Gorica, Idrija, Ajdovščina, Brda, Bovec, Kanal ob Soči, Kobarid, Vipava, Tolmin, Cerklje na Gori in Miren – Kostanjevica), obalno – kraška (v občinah Divača, Koper, Izola, Sežana, Komen in Ankaran), primorsko – notranjska (v občinah Postojna, Pivka, Loška dolina in Cerklje na Gori), jugovzhodna Slovenija (v občinah Kočevje, Kostel, Sodražica, Osilnica, Ribnica ter kot podizvajalec v občini Ribnica, Loški potok in Šentjernej), osrednjeslovenska (v občinah Velike Lašče in Dol pri Ljubljani), posavska (v občinah Kostanjevica na Krki, Krško in Sevnica), zasavska (v občinah Hrastnik, Trbovlje in Zagorje), savinjska (v občinah Radeče, Velenje, Šoštanj, Slovenske Konjice, Zreče, Podčetrtek, Kozje, Rogaška Slatina, Rogatec, Nazarje, Šmarje pri Jelšah, Mozirje, Žalec, Vojnik, Šentjur, Štore, Vransko, Braslovče, Rečica ob Savinji, Prebold, Laško ter kot podizvajalec v občini Polzela), koroška (Črna na Koroškem, Prevalje, Ravne na Koroškem, Dravograd, Vuzenica, Radlje ob Dravi, Slovenj Gradec in Mislinja). Skupina Brebus pa izvaja šolske prevoze v dveh regijah, in sicer v regiji jugovzhodna Slovenija (v občini Šentjernej, Mirna Peč, Trebnje, Šentrupert, Mokronog – Trebelno in Metlika) ter v posavski regiji (v občinah Brežice, Bistrica ob Sotli in Kostanjevica na Krki<sup>116</sup>),<sup>117</sup>

<sup>112</sup> Odločba Agencije št. 3061-26/2017-25 z dne 30. 1. 2018, točka 44 – 45.

<sup>113</sup> Odločbi Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014, točka 47, in št. 3061-4/2015-62 z dne 10. 9. 2015, točka 64 – 65.

<sup>114</sup> Odločba Agencije št. 3061-26/2017-25 z dne 30. 1. 2018, točka 44.

<sup>115</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, točka 6.1.5, stran 42.

<sup>116</sup> [redacted]

[redacted] Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 43, sklic 71.

<sup>117</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, točka 6.1.5, stran 43.

74. Ker koncentracija na potencialnem opredeljenem trgu posebnih linijskih – šolskih prevozov potnikov ne vzbuja pomislekov glede njene skladnosti s pravili konkurence, Agencija v tem primeru ni dokončno opredelila upoštevnege geografskega trga, je pa preverila položaj v koncentraciji udeleženi in z njimi povezani podjetji na širšem območju Republike Slovenije in tudi na ožjem regionalnem območju. Agencija je podrobno analizirala<sup>118</sup> izvedena javna naročila za izbor izvajalca šolskih prevozov na območjih na katerih je dejavna Skupina Brebus, in sicer v vseh šestih občinah posavske regije<sup>119</sup>, prevoze sicer izvajata le v treh občinah, in v sedmih od 21 občin regije jugovzhodna Slovenija<sup>120</sup>, ter dodatno še v osmih občinah regije jugovzhodna Slovenija<sup>121</sup> in dveh občinah savinjske regije<sup>122</sup>, občine dodatno vključene v analizo so sosednje občinam v katerih prevoze izvaja Skupina Brebus.
75. Agencija na podlagi posredovanih podatkov priglasiatelja in prejetih odgovorov vprašanih občin<sup>123</sup> ugotavlja, da so si podjetja priglasiatelja in prevzetega podjetja konkurirali le na enem javnem razpisu in bili tudi edini ponudniki, in sicer v občini Kostanjevica na Krki, katera je pogodbo o prevozu sklenila s podjetji obeh skupin, v občini Šentjernej je bil kot edini ponudnik izbrano podjetje Integral Brebus, za katerega pa kot podizvajalec izvaja prevoze podjetje Nomago.

#### *Trg občasnih prevozov potnikov*

76. Po določilih ZPCP-2<sup>124</sup> je občasni prevoz potnikov opredeljen kot prevoz v cestnem prometu, pri katerem se skupina vnaprej določenih potnikov, sestavljena na pobudo stranke ali samega prevoznika, prevaža pod pogoji, ki so dogovorjeni s pogodbo med prevoznikom in naročnikom prevoza. Za občasni prevoz velja, da ne sme vsebovati ponavljajočih se elementov linijskega in ne posebnega linijskega prevoza, kot so relacija, čas odhoda in prihoda ter mesto vstopanja in izstopanja potnikov. Ti prevozi so namenjeni potrebam po enkratnih prevozi in nimajo funkcije prevoza dnevne migracije potnikov.
77. Dokončna opredelitev upoštevnege storitvenega trga občasnih prevozov potnikov za presojo obravnavane koncentracije ni potrebna, ker na zadevnem trgu ni izražen sum glede skladnosti koncentracije s pravili konkurence.
78. Priglasiatelj predlaga, da se kot geografski upoštevni trg za občasne prevoze potnikov šteje vsaj celotno ozemlje Republike Slovenije, če ne širše, kot območje EU, saj na trgu EU veljajo homogeni pogoji konkurence, in se sklicuje na dosedanjo prakso Agencije<sup>125</sup>, v kateri je ugotavljala, da ti prevozi temeljijo na ponudbi in povpraševanju na trgu in jih podjetja izvajajo na osnovi pridobljenih naročil po vsej Sloveniji in ostalih evropskih državah, vendar dokončne odločitve o tem ni sprejela. Pri tem dodaja, da širšo opredelitev geografskega trga narekuje predvsem trend povezovanja trgov EU, pa tudi, da ni omejitev z nacionalnimi preferencami, jezikom, kulturo in drugim. Odločilen dejavnik, na podlagi katerega potrošnik izbere določenega ponudnika storitev občasnih prevozov, je cena na prevozeni kilometer.

<sup>118</sup> Dokument št. 3061-21/2019-18.

<sup>119</sup> Brežice, Bistrica ob Sotli, Kostanjevica na Krki, Krško, Sevnica in Radeče.

<sup>120</sup> Šentjernej, Mirna Peč, Trebnje, Mirna, Šentrupert, Mokronog – Trebelno, Metlika.

<sup>121</sup> Škocjan, Novo mesto, Šmarješke Toplice, Straža, Semič, Dolenjske Toplice, Črnomelj in Žužemberk.

<sup>122</sup> Kozje in Podčetrtek.

<sup>123</sup> Dokumenti št. 3061-21/2019-19, št. 3061-21/2019-22 – 35, št.3061-21/2019-39 – 40, št.3061-21/2019-42 – 46, št.3061-21/2019-58 – 60.

<sup>124</sup> 55. člen.

<sup>125</sup> Odločba Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014, točki 48 in 49. in št. 3061-4/2015-62 z dne 10. 9. 2015, točka 68.

79. Glede na območje izvajanja občasnih prevozov potnikov podjetja Nomago priglasiatelj ocenjuje, da bi za geografsko območje izvajanja teh prevozov potnikov lahko opredelili vsaj kot celotno območje Republike Slovenije, saj to podjetje izvaja storitve občasnih prevozov potnikov tako za naročnike, ki se pretežno nahajajo na geografskem območju izvajalca, kot so na primer razna društva (športna, kulturna, društva upokojencev), šole (osnovne, srednje, univerze), verske ustanove, sindikati in podjetja, ki organizirajo izlete za svoje člane oziroma zaposlene, kot tudi za turistične agencije kot posrednike prevozov in organizatorje potovanj, ki se nahajajo na različnih območjih nacionalnega teritorija Republike Slovenije.
80. Ker natančna opredelitev upoštevnege geografskega trga izvajanja občasnih prevozov potnikov ne spremeni presoje zadevne koncentracije, saj predmetna koncentracija na upoštevnege storitvenem trgu občasnih prevozov potnikov ne vzbuja pomislekov glede njene skladnosti s pravili konkurence, Agencija upoštevnege geografskega trga ni dokončno opredelila, je pa skladno s svojo preteklo prakso<sup>126</sup> preverila učinke zadevne koncentracije na območju Republike Slovenije.

#### Trg posredovanja turističnih storitev

81. Pri določitvi upoštevnege storitvenega trga za dejavnost posredovanja turističnih storitev se priglasiatelj sklicuje na dosedanjo prakso Agencije<sup>127</sup>, katera je sklicujoč se na prakso Evropske komisije<sup>128</sup> sicer ugotavljala, da bi lahko trg posredovanja turističnih storitev delili na ožje trge, kjer bi trg posredovanja turističnih paketov oziroma organizacije potovanj<sup>129</sup> predstavljal zgornji trg za trg agencijskih poslov oziroma storitev potovalnih agencij<sup>130</sup>. Pri takšni delitvi trga bi šlo za vertikalne povezave, vendar je Agencija trg posredovanja turističnih storitev nazadnje obravnavala kot celoto, saj je ugotovila, da imajo na območju Republike Slovenije vsi organizatorji potovanj tudi licenco za opravljanje agencijskih poslov in da so ta podjetja dejavna na obeh segmentih trga.
82. Nadalje priglasiatelj ocenjuje, da se ureditev in stanje na trgu, na katera je Agencija oprla svoje dosedanje ugotovitve glede možne opredelitve upoštevnege storitvenega trga, po njegovem vedenju v času do danes bistveno nista spremenila, zato meni, da se lahko v primeru izkazane potrebe po opredelitvi upoštevnege storitvenega trga za posredovanje turističnih storitev tudi za presojo zadevne koncentracije v skladu z dosedanjo prakso Agencije upoštevni storitveni trg opredeli kot trg posredovanja turističnih storitev kot celota.
83. Priglasiatelj ocenjuje, da je večina podjetij, ki posredujejo turistične storitve v Republiki Sloveniji, dejavna na celotnem nacionalnem teritoriju, kar jim omogočajo informacijske tehnologije s spletno prodajo oziroma posredovanjem turističnih storitev ter oglaševanjem, ki ni krajevno omejeno. Podjetja, ki so udeležena v koncentraciji ter z njimi povezana podjetja posredujejo turistične storitve na območju Republiki Sloveniji, so tako dejavna na celotnem nacionalnem teritoriju. Enako se na nacionalnem nivoju sprejemajo poslovne odločitve, zato

<sup>126</sup> Odločbe Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014, št. 3061-4/2015-62 z dne 10. 9. 2015 in št. 3061-10/2017-24 z dne 26. 9. 2017.

<sup>127</sup> Odločba Agencije št. 3061-20/2017-17 z dne 4. 12. 2017, točka 30.

<sup>128</sup> Odločba Evropske komisije št. COMP/M.4601 - KARSTADTQUELLE / MTTTRAVEL z dne 4. 5. 2007.

<sup>129</sup> Organizator potovanja ali turoperater iz posameznih turističnih storitev (najmanj dveh - običajno prevoz in prenočišče v namembnem kraju), lahko lastnih ali kupljenih pri zunanjih dobaviteljih, sestavlja nove samostojne proizvode (pavšalne proizvode ali turistične aranžmaje) in jih posreduje turističnim potrošnikom preko posredniške mreže (lastne ali tuje, internetne prodaje) s pribitkom marže v svojem imenu in za svoj račun.

<sup>130</sup> Turistične ali potovalne agencije se ukvarjajo s posredovanjem turističnih paketov ali samostojnih delnih proizvodov (na primer letalskih vozovnic, nastanitev). So torej posredniki (agenti), ki za svoje poslovanje prejmejo provizijo od organizatorjev potovanj ali primarnih turističnih ponudnikov in predstavljajo prodajno mrežo za organizatorje potovanj.

se po njegovem mnenju kot upoštevni geografski trg šteje celotno nacionalno ozemlje Republike Slovenije.

84. Priglasitelj je posredoval dvoje : (i) podatek o tržnem deležu priglasitelja s povezanimi podjetji na trgu posredovanja turističnih storitev na območju Republike Slovenije, ki ga je Agencija ocenila v okviru presoje združitve podjetij Adventura holding in Stal<sup>131</sup>, in ki je v letu 2016 znašal ■■■ %, s pojasnilom, da po njegovem vedenju v času do dne priglasitve obravnavane koncentracije na tem trgu ni prišlo do bistvenih sprememb, in (ii) da podjetje Integral Brebus s posredovanjem turističnih storitev ustvari le znaten del svojih prihodkov, v letu 2018 skupaj nominalno v višji ■■■■■ EUR, kar je ■■■ % delež v celotnih prihodkih tega podjetja.
85. Agencija na podlagi podatkov o prihodkih iz naslova posredovanja turističnih storitev, vključujoč organizacijo potovanj kot tudi storitve potovalnih agencij, ki sta jih obe v koncentraciji udeleženi skupini podjetij ustvarili v letu 2018, ugotavlja, da je priglasiteljeva skupina podjetij v tem letu ustvarila za ■■■■■ EUR prihodkov, skupina prevzetega podjetja pa ■■■■■ EUR, kar za priglasitelja po združitvi s prevzetim podjetjem predstavlja le ■■■ % prirast zadevnih prihodkov. Glede na tržni delež priglasitelja v letu 2016, ki je ocenjen na ■■■ %, Agencija ocenjuje, da nadaljnja opredelitev upoštevnega storitvenega trga v primeru posredovanja turističnih storitev in presoja zadevne koncentracije na možnih opredeljenih upoštevni trgih ni potrebna, saj se stanje ne glede na to kako široko je trg opredeljen, po izvedeni koncentraciji ne bo bistveno spremenilo.

## **B Presoja koncentracije**

86. V skladu z 11. členom ZPOmK-1 so prepovedane koncentracije, ki bistveno omejujejo učinkovito konkurenco na ozemlju Republike Slovenije ali njegovem znatnem delu, zlasti kot posledica ustvarjanja ali krepitev prevladujočega položaja. Agencija presoja koncentracije zlasti glede na tržni položaj v koncentraciji udeleženih podjetij, njihovo možnost za financiranje, strukturo trga, izbiro, ki jo imajo na voljo dobavitelji in uporabniki, ter njihov dostop do virov ponudbe oziroma do samega trga, obstoj morebitnih pravnih ali dejanskih vstopnih ovir, gibanje ponudbe in povpraševanja na upoštevni trgih, koristi vmesnih in končnih uporabnikov ter glede na tehnični in gospodarski razvoj pod pogojem, da je v korist potrošnikom in ne ovira konkurence.
87. Agencija pri presoji koncentracije ugotavlja, ali prihaja do prekrivanja dejavnosti v koncentraciji udeleženih podjetij in z njimi povezanih podjetij na katerem od trgov, kjer le ta nastopajo, ali do povezav, ki bi omejevale konkurenco na katerem od z njimi tesno povezanih trgov. Kot predhodno ugotovljeno, v zadevni koncentraciji prihaja do horizontalnega prekrivanja dejavnosti v koncentraciji udeleženih in z njimi povezanih podjetij na trgu medkrajevnih, trgu mestnih in trgu posebnih linijskih prevozov potnikov ter na trgu občasnih prevozov potnikov, pa tudi pri dejavnosti posredovanja turističnih storitev, za slednje in za dejavnost izvajanja mestnih avtobusnih prevozov potnikov Agencija ne presoja učinkov na možnih upoštevni storitvenih trgih iz razlogov navedenih v točki 64 oziroma točki 85 odločbe.
88. Agencija izvaja presojo učinkov zadevne koncentracije na opredeljenih upoštevni storitvenih trgih na podlagi podatkov posredovanih s strani priglasitelja, podatkov pridobljenih od Ministrstva za infrastrukturo in od tistih občin, za katere je ocenila, da bi zadevna koncentracija na njihovem območju lahko imela omejevalne učinke na konkurenco pri izvajanju posebnih linijskih prevozov potnikov, ter na podlagi javno dostopnih podatkov (v nadaljevanju: vsi ti podatki skupaj se navajajo kot pridobljeni podatki). Obseg in strukturo

<sup>131</sup> Odločba Agencije št. 3061-20/2017-17 z dne 4. 12. 2017, točka 43, tabela 1.

opredeljenih upoštevnih storitvenih trgov je Agencija ugotavljala vrednostno po doseženih prihodkih od prodaje posameznih storitev prevozov potnikov, za trg medkrajevnih linijskih prevozov potnikov pa tudi količinsko glede na prevožene oziroma opravljene potniške kilometre.

#### Trg medkrajevnih linijskih prevozov potnikov

89. Kot predhodno ugotovljeno je na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov zatečeno stanje iz leta 2004, veljavnost takrat podeljenih koncesij se je v času do presoje zadevne koncentracije zaradi nujnosti kontinuiranega izvajanja javnih prevozov v notranjem prometu Republike Slovenije večkrat podaljševala, nazadnje za dve leti z veljavnostjo do dne 2. 12. 2021<sup>132</sup>, pri čemer mora v tem času po določilih ZPCP-2 biti izveden javni razpis za podelitev koncesij. Agencija je Ministrstvo za infrastrukturo pozvala<sup>133</sup>, da posreduje informacije kdaj in na kakšen način se bodo v povezavi z Uredbo JLPP izvedle spremembe na področju medkrajevnega linijskega prevoza potnikov, predvsem v tistem delu, ki je po navedeni uredbi v pristojnosti ministrstva, in sicer kdaj in na kakšen način bo javni razpis izveden, za kašno časovno obdobje se bodo podeljevale koncesije, način izbora koncesionarja, kakšna bodo merila za izbor ponudnika oziroma merila za najugodnejšo ponudbo in drugo, kar bi bilo za Agencijo pomembno z vidika presoje zadevne koncentracije, kot so določitev območij oziroma podobmočij podeljevanja koncesij, število in vsebina posameznih sklopov razpisa ter možni mehanizmi za preprečitev prirojenih oziroma dogovorjenih ponudb. Ministrstvo za infrastrukturo je posredovalo le informacijo o tem, da sicer pripravlja razpisno dokumentacijo za nove podelitve koncesij, da pa podrobnosti o izvedbi razpisov in sprememb pri tem zaenkrat še ne more posredovati<sup>134</sup>.
90. Agencija v povezavi s presojo zadevne koncentracije navaja, da Uredba JLPP med drugim določa, da koncesijsko območje obsega celotno ozemlje Republike Slovenije, posamezna koncesija pa se podeli za koncesijsko podobmočje<sup>135</sup>, to je prometno območje, ki zajema en snop linij ali posamezne linije<sup>136</sup>, katerega določi Ministrstvo za infrastrukturo, pri čemer se koncesija za posamezno podobmočje podeli v ločenem sklopu javnega razpisa ali na podlagi samostojnega postopka javnega razpisa<sup>137</sup>. Nadalje se koncesija podeli ponudniku na podlagi ekonomske najugodnejše ponudbe, gre predvidoma za izhodiščno lasno ceno<sup>138</sup>, ki predstavlja odhodke in stroške, ki jih ima avtobusni prevoznik z izvajanjem javnega linijskega prevoza potnikov, vključno s primernim dobičkom, preračunano na kilometer opravljenega prevoza, merila za določitev ekonomske najugodnejše ponudbe se oblikuje ob smiselni uporabi določb zakona, ki ureja pravila o postopkih javnega naročanja, koncesija pa se podeli za največ deset let<sup>139</sup>. Posebno določilo zadevne uredbe določa ugodnost malih ponudnikov, če se prevozi izvajajo s sodelovanjem malih in srednje velikih podjetij<sup>140</sup>. Navedena uredba nadalje določa, da mora biti del razpisne dokumentacije tudi okvirni vozni red, ki ga mora pri pripravi svojega predloga voznega reda koncesionar upoštevati, ter katerega mora potrditi organ JPP<sup>141</sup>. Za čas trajanja koncesije bo koncesionar s podpisom

<sup>132</sup> Prehodne in končna določba Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu – ZPCP-2G (Uradni list RS, št. 67/19), 38. člen.

<sup>133</sup> Dokument št. 3061-21/2019-13.

<sup>134</sup> Dokument št. 3061-21/2019-41, točka 5.

<sup>135</sup> Prvi in drugi odstavek 6. člena Uredbe JLPP.

<sup>136</sup> Prvi in drugi odstavek 7. člena Uredbe JLPP.

<sup>137</sup> Sedmi odstavek 46. člena Uredbe JLPP.

<sup>138</sup> 68. člen Uredbe JLPP.

<sup>139</sup> Prvi odstavek 12. člena Uredbe JLPP.

<sup>140</sup> Peti odstavek 44. člena Uredbe JLPP.

<sup>141</sup> Tretji odstavek 8. člena in prvi odstavek 9. člena Uredbe JLPP.

koncesijske pogodbe pridobil izključno pravico izvajati javni linijski prevoz potnikov na linijah, za katere dobi koncesijo<sup>142</sup>, kar pa ne velja za linijske prevoze potnikov v mestnem prometu, ki jih uvede občina kot javno službo znotraj posamezne občine<sup>143</sup>.

91. Na podlagi navedenega Agencija ugotavlja, da so spremembe pri ureditvi področja medkrajevnega linijskega prevoza potnikov v pripravi, vendar je glede vsebinske in časovne izvedbe javnega razpisa za podelitev koncesij še precej nejasnosti, in glede na preteklo prakso tudi ni izključeno ponovno podaljšanje veljavnosti obstoječih koncesijskih pogodb, zato Agencija ne more z gotovostjo sklepati, da se bodo do konca leta 2021 razmere na zadevnem upoštevnem storitvenem trgu spremenile. Agencija zato pri presoji obravnavane koncentracije ugotavlja (i) kakšen je trenutni položaj udeležencev koncentracije na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov, z namenom, da ugotovi položaj združenega podjetja in položaj njegovih konkurentov, in (ii) ali bi zadevna koncentracija podjetij Skupine Adventura in Skupine Brebus lahko imela protikonkurenčne učinke v primeru izvedbe javnega razpisa za podelitev koncesij v medkrajevnem linijskem prevozu potnikov. Praksa Evropske komisije<sup>144</sup> je namreč pokazala, da poteka konkurenca med avtobusnimi prevozniki na ravni razpisov za pridobitev koncesije in da si prevozniki po sklenitvi koncesijskih pogodb ne konkurirajo za potnike npr. s ceno, zmožljivostjo, pogostostjo prevozov, saj je vse to določeno s strani države.
92. Dejavnosti v koncentraciji udeleženih podjetij ter z njimi povezanih podjetij se na trgu izvajanja medkrajevnih linijskih prevozov potnikov horizontalno prekrivajo na območju Republike Slovenije, v primeru regijskih območij prihaja do prekrivanj v treh od enajstih regij, in sicer v regiji jugovzhodna Slovenija in posavski regiji ter delno tudi v osrednjeslovenski regiji, medtem ko na posameznih linijah do prekrivanj ne prihaja<sup>145</sup>.
93. Ocena priglavitelja o vrednostnem in količinskem obsegu trga medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v obdobju 2016 – 2018 na območju Republike Slovenije<sup>146</sup> se nekoliko razlikuje od ocene, ki jo je Agencija izračunala na podlagi podatkov Ministrstva za infrastrukturo<sup>147</sup>, a ne bistveno. Agencija v nadaljevanju pri presoji zadevne koncentracije upošteva podatke Ministrstva za infrastrukturo.
94. Agencija je od Ministrstva za infrastrukturo pridobila tudi podatke o ustvarjenih prihodkih in prevoženih kilometrih na zadevnem upoštevnem trgu za vse avtobusne prevoznike, ki so prisotni na tem trgu, kar je upoštevala pri prikazu tržne strukture tega trga v tabeli 3 ter pri podatkih o ugotavljanju tržnega deleža v koncentraciji udeleženih podjetij ter z njimi povezanimi podjetji na tem trgu v tabeli 1. Podatki Ministrstva za infrastrukturo vključujejo tudi prihodke in prevožene kilometre, ki so jih za koncesionarje izvajali podizvajalci (v nadaljevanju: prihodki oziroma prevoženi kilometri po koncesijskih pogodbah), zato je Agencija za ugotavljanje tržnega deleža podjetij udeleženih v koncentraciji in z njimi povezanimi podjetji v tabeli 2 upoštevala podatke, ki jih je posredoval priglavitelj in ki predstavljajo njihove dejanske prihodke in prevožene kilometre, torej brez podizvajalcev (v nadaljevanju: dejanski prihodki oziroma prevoženi kilometri). Koncesionarji so po veljavni

<sup>142</sup> Prvi odstavek 11. člena Uredbe JLPP.

<sup>143</sup> Prvi odstavek 14. člena Uredbe JLPP.

<sup>144</sup> Odločbi Evropske komisije št. COMP/M.5855 - DB/Arriva z dne 11. 8. 201, odstavek 20, in št. COMP/M.6818 - DB/VEOLIA TRANSPORT CENTRAL EUROPE z dne 30. 4. 2013, odstavek 22-23.

<sup>145</sup> Dokument št. 3061-21/2019-41, točka 3.

<sup>146</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, tabela 12, stran 50.

<sup>147</sup> GOV.SI. Arhiv spletišč državne uprave, Ministrstvo za infrastrukturo. Dostopno na [http://mzi.arhiv.spletisc.gov.si/si/delovna\\_podrocja/trainostna\\_mobilnost\\_in\\_prometna\\_politika/zbirno\\_porocilo\\_o\\_izvajanju\\_gjs\\_ipp\\_v\\_skladu\\_s\\_7\\_clenom\\_uredbe\\_es\\_st\\_13702007/index.html](http://mzi.arhiv.spletisc.gov.si/si/delovna_podrocja/trainostna_mobilnost_in_prometna_politika/zbirno_porocilo_o_izvajanju_gjs_ipp_v_skladu_s_7_clenom_uredbe_es_st_13702007/index.html). [8.1. 2020] in dokument št. 3061-21/2019-49.



zakonodaji za izvajanje medkrajevnih linijskih prevozov potnikov lahko sklenili pogodbe s podizvajalci, ki so sklenjene za obdobje veljavnosti koncesije, pri čemer morajo še vedno večji del dodeljenih prevozov opraviti sami.

95. Tabela 1: Obseg trga medkrajevnih linijskih prevozov potnikov in tržni delež podjetij Skupine Adventura in Skupine Brebus po prihodkih in opravljenih potniških kilometrih po koncesijskih pogodbah v obdobju 2016 – 2018 na območju Republike Slovenije

Leto	Enota	Celotni trg	Skupina Adventura	Delež (%)	Skupina Brebus	Delež (%)	Združeno podjetje (%)
2018	EUR	████████	████████	[30-40]	████████	[0-5]	[30-40]
	km	████████	████████	[30-40]	████████	[0-5]	[30-40]
2017	EUR	████████	████████	[30-40]	████████	[0-5]	[30-40]
	km	████████	████████	[30-40]	████████	[0-5]	[30-40]
2016	EUR	████████	████████	[30-40]	████████	[0-5]	[30-40]
	km	████████	████████	[30-40]	████████	[0-5]	[30-40]

Vir: podatki Ministrstva za infrastrukturo.<sup>148</sup>

96. Tabela 2: Obseg trga medkrajevnih linijskih prevozov potnikov in tržni delež podjetij Skupine Adventura in Skupine Brebus po dejanskih prihodkih in opravljenih potniških kilometrih v obdobju 2016 – 2018 na območju Republike Slovenije

Leto	Enota	Celotni trg	Skupina Adventura	Delež (%)	Skupina Brebus	Delež (%)	Združeno podjetje (%)
2018	EUR	████████	████████	[30-40]	████████	[0-5]	[30-40]
	km	████████	████████	[30-40]	████████	[0-5]	[30-40]
2017	EUR	████████	████████	[20-30]	████████	[0-5]	[30-40]
	km	████████	████████	[30-40]	████████	[0-5]	[30-40]
2016	EUR	████████	████████	[20-30]	████████	[0-5]	[30-40]
	km	████████	████████	[30-40]	████████	[0-5]	[30-40]

Vir: podatki Ministrstva za infrastrukturo<sup>149</sup> in podatki priglasitelja<sup>150</sup>.

97. Iz tabel 1 in 2 je razvidno, da se tržni deleži obeh skupin podjetij udeleženih v koncentraciji na obravnavanem upoštevnom trgu ne glede na osnovo izračuna, po dejanskih ali po koncesijskih pogodbah doseženi prihodkih in opravljenih potniških kilometrih, v obravnavanem obdobju 2016 – 2018 niso bistveno spreminjali, razlog je v tem, da se obravnavani prevozi izvajajo na podlagi dodeljenih koncesij iz leta 2004, zato Agencija v nadaljevanju upošteva zadnje znane podatke, in sicer podatke leta 2018. Iz tabele 1 je razvidno, da je Skupina Adventura po koncesijskih pogodbah ustvarila za ██████████ EUR prometa, kar predstavlja [30-40] % tržni delež na tem trgu, dejansko po doseženih prihodkih pa ██████████ EUR, pri čemer je tržni delež za ████████ odstotne točke nižji in znaša [30-40] %. Upoštevajoč podatke o prevoženih potniških kilometrih pa je razlika v izračunanih tržnih deležih glede na osnovo izračuna minimalna, in sicer ██████ odstotne točke, saj tržni delež na podlagi dejansko prevoženih potniških kilometrih za Skupino Adventura znaša [30-40] %, po

<sup>148</sup> Ibid.

<sup>149</sup> Ibid.

<sup>150</sup> Dokument št. 3061-21/2017-1, strani 62, 66 in 67, in dokumenti št. 3061-21/2017-14 – 17.

sklenjenih koncesijskih pogodbah pa [30-40] %. Pri Skupini Brebus pa večjih razlik pri izračunih ni, pri čemer je tržni delež izračunan na podlagi dejanskih prihodkov v letu 2018 znašal [0-5] % oziroma glede na dejansko prevožene potniške kilometre [0-5] %.

98. Po zvedeni koncentraciji bi tržni delež združenega podjetja po koncesijskih pogodbah vrednostno znašal [30-40] % oziroma [30-40] % glede na prevožene potniške kilometre, izračunan na podlagi dejansko ustvarjenih prihodkov in opravljenih potniških kilometrih pa [30-40] % oziroma [30-40] %. Razlika v tržnem deležu pri vrednostnem obsegu je ■ odstopne točke, medtem ko je pri opravljenih potniških kilometrih le ■ odstopne točke. Agencija ugotavlja, da bo po izvedeni koncentraciji tržni delež združenega podjetja ne glede na osnovo izračuna presegal [30-40] %.
99. Praksa Evropske komisije je, da kadar je kombiniran tržni delež po izvedeni koncentraciji na opredeljenemupoštevne m proi zvodnem/storitvenem trgu med 25 in 40 % redko vzpodbudi nadaljnjo analizo oziroma v primeru, da je ta delež bližje 40 % in ali nad 40 % lahko zbuja skrb glede konkurence, zato v takih primerih preveri ali koncentracija pomeni nastanek ali krepitev prevladujočega položaja in oceni možnost protikonkurenčnih učinkov.<sup>151</sup>
100. Z vidika konkurence po Smernicah o presoji horizontalnih združitv na podlagi uredbe sveta o nadzoru koncentracij podjetij<sup>152</sup> (v nadaljevanju: Smernice o presoji horizontalnih združitv) tržni deleži in stopnje koncentracije zagotavljajo prve koristne podatke o strukturi trga ter pomembnost vseh podjetij udeleženih v koncentraciji in njihovih konkurentov in so preliminarni kazalci, ki pogojujejo poglobljeno analizo, sama po sebi pa ne podajata domneve o obstoju ali odsotnosti problemov koncentracije<sup>153</sup>. Presojati je treba, ali bo s koncentracijo ustvarjena tržna struktura ob ostalih ekonomskih parametrih lahko povzročila bistveno omejevanje učinkovite konkurence. Tržni delež vpletenih podjetij je do neke mere pokazatelj njihove tržne moči in na podlagi katerih se oceni oziroma ugotavlja kako bi verjetna sprememba tržne strukture na opredeljenih upoštevni h trgih vplivala na konkurenco. Agencija je za namen presoje zadevne koncentracije preverila tržno strukturo na upoštevne m trgu medkrajevnih prevozov potnikov na območju republike Slovenije.
101. Priglasitelj za svoje glavne konkurente na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov šteje podjetja Skupine Arriva, to so podjetja Arriva Alpetour d.o.o., Arriva Štajerska d.d., Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o. in Kambus d.o.o., ter podjetja Ljubljanski potniški promet d.o.o., Avtobusni promet Murska Sobota d.d. in MPOV d.o.o. Vinica, za katera je podal tudi ocene o njihovih tržnih deležih na zadevnem upoštevne m trgu upoštevajoč podatke o njihovih prihodkih iz javno dostopnih evidenc, pri čemer pa vsa podjetja ne razčlenjujejo prihodke po posameznih vrstah prevozov potnikov, zato je Agencija podatke o prihodkih iz naslova opravljenih medkrajevnih linijskih prevozov potnikov po posameznih koncesionarjih oziroma konkurentih pridobila od Ministrstva za infrastrukturo<sup>154</sup>. Struktura zadevnega upoštevne m trga je prikazana v tabeli 3, pri čemer so upoštevani podatki o prihodkih po koncesionarjih na podlagi koncesijskih pogodb, kar pomeni, da so vključeni tudi prihodki podizvajalcev. Glede na to, da morajo koncesionarji po uredbi večji del prevozov opraviti sami, ter da v primeru izračunov v tabeli 1 in 2 za podjetja udeležena v koncentraciji in z njimi povezana podjetja ni večjih odstopanj pri izračunu tržnih deležev z in brez podizvajalcev, pri tržnem deležu izračunanem po količinskem obsegu odstopanj skoraj ni, so po mnenju

<sup>151</sup> Smernic o presoji horizontalnih združitv na podlagi uredbe sveta o nadzoru koncentracij podjetij (v nadaljevanju: Smernice o presoji horizontalnih združitv, odstavek 17. Uradni list EU št. C 31/5 z dne 5. 2. 2004.

<sup>152</sup> Uradni list EU št. C 31/5 z dne 5. 2. 2004.

<sup>153</sup> Smernice o presoji horizontalnih združitv, odstavek 21.

<sup>154</sup> *Ibid.*

Agencije ti podatki zadosten pokazatelj dejanskega stanja na zadevnem upoštevnom trgu.

102. Tabela 3: Struktura trga medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v Republiki Sloveniji v letu 2018 ocenjena na podlagi vrednosti prodaje in opravljenih potniških kilometrih po koncesijskih pogodbah

Podjetje	Vrednostni tržni delež (%)	Količinski tržni delež (%)
Skupina Arriva	44,4	44,5
<b>Skupina Adventura</b>	<b>34,5</b>	<b>33,7</b>
Ljubljanski potniški promet d.o.o.	6,9	7,3
Avtobusni promet Murska Sobota d.d.	6,1	5,9
<b>Skupina Brebus</b>	<b>3,7</b>	<b>3,8</b>
MPOV d.o.o. Vinica	1,4	1,6
Ostali	3,1	3,3
<b>Skupaj</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Združeno podjetje</b>	<b>38,2</b>	<b>37,5</b>
Združeno podjetje (brez podizvajalcev)	34,3	36,7

Vir: Izračun Agencije na podlagi podatkov Ministrstva za infrastrukturo.<sup>155</sup>

103. Na podlagi podatkov iz table 3 Agencija ugotavlja, da ima na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v letu 2018 največji tržni delež glede na dosežene prihodke po koncesijskih pogodbah Skupina Arriva, in sicer 44,5 % (oziroma je njen tržni delež po ocenah Agencije lahko nekoliko nižji a ne manj kot ■■■■ %, če bi Agencija razpolagala z dejanskimi prihodki Skupine Arriva). Drugi po velikosti je s tržnim deležem 34,5 % (oziroma ■■■■ % po dejanskih prihodkih) prigrasitelj s podjetjem Nomago, sledita pa mu podjetji Ljubljanski potniški promet d.o.o. in Avtobusni promet Murska Sobota d.d s 6,9 % oziroma 6,1 % tržnim deležem, peta po velikosti pa je Skupina Brebus s 3,7 (oziroma ■■■■ % po dejanskih prihodkih). Tržni deleži izračunani po količinskem obsegu se od vrednostnih razlikujejo v plus ali minus za manj kot ■■■■ točko. Pri tržnem deležu združenega podjetja izračunanem na osnovi dejanskih prihodkov in opravljenih potniških kilometrov, pa je količinski tržni delež za ■■■■ odstotni točki večji od vrednostnega.
104. Po izvedeni koncentraciji bo prigrasitelj skupaj s prevzetim podjetjem na obravnavanem trgu s tržnim deležem med [30-40] % (najnižja izračunana ocena) oziroma [30-40] % (najvišje izračunana ocena) še vedno drugi največji avtobusni prevoznik za medkrajevne linijske prevoze potnikov na območju Republike Slovenije, pri čemer pa je razlika v prirastu tržnega deleža prigrasitelja zaradi združitve glede na osnovo izračuna (vrednostno, količinsko, po koncesijskih pogodbah ali dejansko) nižja, in sicer je prirast ■■■■ odstotne točke. Obe skupini podjetij, Arriva in Adventura, skupaj sta že pred izvedeno koncentracijo obvladovali dobrih 78 % zadevnega upoštevnega trga, po izvedeni koncentraciji pa bo njun delež skupaj po ocenah Agencije dobrih 80 %. Ostalih 20 % tega trga pa je razdeljeno med ostale avtobusne prevoznike, teh je po podatkih ministrstva 19.
105. Glede na to, da se konkurenca med avtobusnimi prevozniki na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov izvaja na javnem razpisu za opravljanje le-teh, koncentracija ob sedanji stanju na trgu ne vzbuja konkurenčnopravnih pomislekov. Avtobusni prevozniki si tudi, z izjemo neuspešno izvedenega razpisa v letu 2010, v zadnjih desetih letih dejansko niso

<sup>155</sup> Ibid.

konkurirali med seboj za opravljanje medkrajevnih linijskih prevozov potnikov. Agencija ugotavlja, da si kljub prekrivanju dejavnosti na območju določenih regij Republike Slovenije, pri čemer do prekrivanj na posameznih linijah ne prihaja, v koncentraciji udeležena podjetja na navedenem trgu trenutno konkurirajo v zelo omejenem obsegu, saj med seboj ne tekmujejo ne s cenami vozovnic ne z voznimi redi in ne s frekvencami prevozov, ker le-te določa ministrstvo pristojno za promet. Ker pa je predvidena izvedba javnega razpisa za podelitev koncesij v medkrajevem linijskem prevozu potnikov, najkasneje do konca leta 2021, je Agencija glede na dosežen tržni delež združenega podjetja še nadalje analizirala vpliv zadevne koncentracije na konkurenco na obravnavanem trgu, ko si bodo avtobusni prevozniki med seboj konkurirali na razpisih za podelitev koncesij.

106. Izračun Herfindahl-Hirschmanovega indeksa (v nadaljevanju: HHI) se uporablja kot kazalec stopnje tržne koncentracije in zagotavlja koristne podatke o stanju na področju konkurence. HHI upošteva število vseh podjetij na trgu in njihovo relativno velikost in se izračuna tako, da se seštejejo kvadrati posameznih tržnih deležev vseh podjetij na trgu in s tem daje sorazmerno večjo težo tržnim deležem večjih podjetij. Medtem ko lahko da absolutna vrednost HHI začetni podatek o konkurenčnem pritisku na trgu po združitvi, je sprememba HHI, t.i. delta, koristen približek spremembe v koncentraciji, ki je neposredna posledica združitve.<sup>156</sup> Vrednost HHI se lahko giblje med 0 (razdrobljen trg) in 10.000 (čisti monopol), pri čemer HHI, ki je manjši od 1.000 kaže nizko koncentracijo, HHI med 1.000 in 1.800 srednjo, HHI nad 1.800 pa visoko koncentracijo trga.<sup>157</sup> V primerih, ko je HHI po izvedeni koncentraciji pod 1.000 oziroma med 1.000 in 2.000 in delta pod 250, ali ko je pozdružitveni HHI nad 2.000 in je delta pod 150, je malo verjetno, da bi bila Evropska komisija bila zaskrbljena in bi bila potrebna poglobljena analiza. Evropska komisija navaja, da se lahko vsaka od navedenih vrednosti HHI v kombinaciji z ustreznimi deltami uporabi kot začetni kazalec odsotnosti problemov konkurence, vendar pa samostojno ne podajo domneve o obstoju ali odsotnosti problemov konkurence.<sup>158</sup>
107. Tabela 4: HHI na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v Republiki Sloveniji za leto 2018.

HHI	2018
pred koncentracijo	3.266
po koncentraciji	3.520
<b>sprememba HHI (delta)</b>	<b>254</b>

Vir: podatki Ministrstva za infrastrukturo.<sup>159</sup>

108. Agencija je na podlagi podatkov, ki jih je pridobila od Ministrstva za infrastrukturo za vse obstoječe koncesionarje na področju izvajanja medkrajevnih linijskih prevozov potnikov izračunala tržne deleže, na podlagi katerih je izračunala vrednost HHI in njeno spremembo. V tabeli 4 je prikazan izračun HHI na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov na območju Republike Slovenije in podatki o absolutni vrednosti HHI kažejo, da je zadevni upoštevni storitveni trg že pred obravnavno koncentracijo bil visoko tržno koncentriran, torej z nižjo konkurenčnostjo in večjo tržno močjo posameznih podjetij, saj HHI znaša 3.266, in da se bo stopnja koncentracije s koncentracijo podjetja Nomago in podjetij Skupine Brebus še povečala, saj bo pozdružitveni HHI znašal 3.520, pri čemer je delta 254, kar presega mejne vrednosti in ustvarja začetni kazalec prisotnosti konkurenčno pravnih problemov.

<sup>156</sup> Smernice o presoji horizontalnih združitvev, odstavek 16.

<sup>157</sup> Grilc, et al., ZPOMK-1 s komentarjem. Ljubljana: GV Založba, 2009, strani 191 in 192.

<sup>158</sup> Smernice o presoji horizontalnih združitvev, odstavek 19 – 21.

<sup>159</sup> *Ibid.*

109. Tržni delež združenega podjetja in ugotovljena stopnja koncentracije na zadevnem upoštevnom trgu kot že navedeno še ne podajajta domneve o obstoju ali odsotnosti problemov konkurence, vendar pa njune vrednosti kažejo, da bo po izvedeni koncentraciji sicer že obstoječa oligopolna struktura obravnavanega upoštevnega storitvenega trga še dodatno poudarjena, kar bi lahko poleg enostranskih konkurenčnih učinkov povečalo tako možnost za usklajeno delovanje podjetij na trgu, ki je v nasprotju s pravili konkurence, kot možnost tihega usklajevanja, ki prav tako izkrivlja konkurenco na trgu, in je lahko predmet obravnave v okviru presoje koncentracij.
110. Horizontalne koncentracije podjetij je mogoče opredeliti kot koncentracije, v katerih udeležena podjetja poslujejo na istih upoštevnihih trgih. Iz Smernic o presoji horizontalnih združitvev je razvidno<sup>160</sup>, da obstajata dva glavna načina, po katerih lahko horizontalne združitve bistveno ovirajo učinkovito konkurenco, zlasti z ustvarjanjem ali krepitevijo prevladujočega položaja, in sicer (i) z odstranitvijo pomembnega konkurenčnega pritiska za eno podjetje ali več podjetij, ki bi posledično povečala tržno moč brez usklajenega ravnanja (enostranski protikonkurenčni učinki), in (ii) s spremembo narave konkurence tako, da je precej verjetneje, da bodo podjetja, ki prej niso usklajevala svojega ravnanja, zdaj uskladila in dvignila cene ali na drug način škodovala učinkoviti konkurenci (koordinirani protikonkurenčni učinki ali koordinirano vzajemno delovanje). Z združitvijo lahko postane usklajevanje lažje, stabilnejše ali učinkovitejše za podjetja, ki so se usklajevala že pred združitvijo. Agencija presoja, če bi spremembe nastale z združitvijo, imele za posledico katerega od navedenih učinkov.
111. Priglasitelj meni, da v danem primeru ni mogoče ugotoviti, da zadevna koncentracija bistveno ovira učinkovito konkurenco, saj spremembe, nastale s koncentracijo, nimajo za posledico niti enostranskih niti koordiniranih protikonkurenčnih učinkov, ter je v zvezi s tem posredoval utemeljitve glede možnih vplivov zadevne koncentracije na učinkovito konkurenco na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov, ki po njegovem mnenju izkazujejo, da priglašena koncentracija ne bo povzročila protikonkurenčnih učinkov oziroma da je to malo verjetno.<sup>161</sup>
112. Prvo kar izpostavlja priglasitelj je, da je tržni delež prevzetega podjetja s povezanim podjetjem na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov po njegovi oceni [REDACTED] %, enako je pokazal tudi izračun Agencije, kar kaže na to, da je prirast tržnega deleža do katerega bo prišlo po izvedeni koncentraciji nizek oziroma omejen, ter da posledično ni verjetno, da bi zadevna koncentracija lahko bistveno vplivala oziroma spremenila stanje oziroma strukturo zadevnega upoštevnega storitvenega trga, saj prevzeto podjetje s povezanim podjetjem glede na nizek tržni delež ne predstavlja pomembne konkurenčne sile, ki lahko izvaja konkurenčni pritisk na tem upoštevnom trgu. Pri tem dodaja, da zadevne koncentracije ni mogoče presojati enako kot je bila presojana koncentracija podjetij Arriva Dolenjska in Primorska d.o.o. in Alpetour – Potovalna agencija, d.d., danes Arriva Alpetour d.o.o.<sup>162</sup> (v nadaljevanju: koncentracija Arriva/Alpetour), v primeru katere je šlo za združitve dveh približno enako močnih podjetij, kar je povzročilo bistveno povečanje tržne moči združenega podjetja, saj je šlo za veliko večji prirast tržnega deleža, ter s tem za bistveno zmanjšanje konkurenčnega pritiska na trgu, ki sta ga ti dve podjetji izvajali druga na drugo ter posamezno tudi na ostale konkurente. Združeno podjetje je s tržnim deležem nad [REDACTED] % postalo največji prevoznik na zadevnem upoštevnom trgu, hkrati pa se je na tem trgu vzpostavila tudi oligopolna tržna struktura, saj je drugo največje podjetje na tem trgu

<sup>160</sup> Odstavek 22.

<sup>161</sup> Dokument št. 3061-21/2019-57.

<sup>162</sup> Odločba Agencije št. 3061-4/2015-62 z dne 10. 9. 2015.

imelo ■ % tržni delež (to je bilo podjetje Avrigo, d.o.o. s povezanimi podjetji, danes podjetje Nomago,).<sup>163</sup>

113. Priglasitelj navaja, da ima koncentracija enostranske protikonkurenčne učinke, če lahko bistveno ovira učinkovito konkurenco na trgu z odpravo znatnega konkurenčnega pritiska za enega prodajalca/podjetje ali več prodajalcev/podjetij, ki posledično povečajo tržno moč.<sup>164</sup> V danem primeru po mnenju priglasitelja takšen sklep ni mogoč z utemeljitvijo, da v primeru zadevne koncentracije z združitvijo podjetij ne bo prišlo do odprave znatnega konkurenčnega pritiska enega udeleženca ter s tem do bistveno povečane tržne moči združenega podjetja, saj prevzeto podjetje s povezanim podjetjem z nizkim tržnim deležem, med ■ %, ne predstavlja pomembne konkurenčne sile, ki bi na zadevnem upoštevnem trgu izvajala konkurenčni pritisk. Tržni položaj združenega podjetja se po izvedeni koncentraciji ne bo bistveno spremenil, po ocenah priglasitelja bo znašal ■ %, vodilno podjetje na tem trgu pa bo še vedno Skupina Arriva, po ocenah priglasitelja s ■ % tržnim deležem.
114. Drugo kar navaja priglasitelj je, da ni verjetno, da bi združeno podjetje na razpisu za pridobitev koncesije nastopalo (enostransko) z visokimi cenami, saj bi bilo v tem primeru zanj tveganje izgube koncesijske pogodbe previsoko. Po navedbah priglasitelja na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov poteka »konkurenca za trg« in ne »konkurenca na trgu«, saj konkurenca med avtobusnimi prevozniki na tem trgu poteka na ravni razpisov za pridobitev koncesij, ki se ponudniku z ekonomsko najugodnejšo ponudbo podeli za daljše časovno obdobje, do največ deset let. Po določilih Uredbe JLPP izhaja, da bo avtobusni prevoznik, ki bo ponudil najugodnejšo ponudbo<sup>165</sup>, predvidoma izhodiščno lastno ceno<sup>166</sup>, in bil izbran kot najugodnejši ponudnik na posameznem koncesijskem podobmočju<sup>167</sup>, sklenil koncesijsko pogodbo za obdobje do največ deset let in si s tem na ta način zagotovil pomemben vir dohodkov za daljše obdobje. Skladno z navedenim in glede na to, da na zadevnem trgu obstaja močan konkurent z večjo tržno močjo (Skupina Arriva), kot jo bo imelo po koncentraciji združeno podjetje, in tudi več drugih konkurentov<sup>168</sup>, in sicer še 19 že obstoječih koncesionarjev ter več 100 drugih podjetij, ki se ukvarjajo z avtobusnimi prevozi, kot potencialni konkurenti, ni verjetno, da bi združeno podjetje na razpisu za pridobitev koncesije nastopalo (enostransko) z visokimi cenami, saj bi bilo v tem primeru zanj tveganje izgube koncesijske pogodbe previsoko. Priglasitelj navaja, da naj bi do enakih ugotovitev prišla tudi Agencija v zadevi presoje koncentracije Arriva/Alpetor, kjer ni problematizirala koncentracije z vidika možnih enostranskih protikonkurenčnih učinkov<sup>169</sup>.
115. Agencija je v svoji dosedANJI praksi<sup>170</sup> za zadevni upošteveni trg ugotavlja, da verjetnost, da bi katerokoli od večjih podjetij delovalo na javnem razpisu za podelitev koncesij enostransko in bi ponudilo državi višji znesek od letnega nadomestila za opravljanje

<sup>163</sup> Odločba Agencije št. 3061-7/2015-110 z dne 2. 10. 2015, odstavek 64 in 69.

<sup>164</sup> Smernice o presoji horizontalnih združitvev, odstavek 24.

<sup>165</sup> 12. člen Uredbe JLLP določa, da se merila za določitev najugodnejše ponudbe oblikujejo ob smiselni uporabi določb zakona, ki ureja pravila o postopkih javnega naročanja; ZJN-3, v 84. členu določa, da se »ekonomsko najugodnejša ponudba« določi na podlagi cene ali stroškov, ob uporabi pristopa stroškovne učinkovitosti.

<sup>166</sup> 68. člen Uredbe JLPP.

<sup>167</sup> Šesta točka 2. člena Uredbe JLPP.

<sup>168</sup> Po podatkih iz predloga ZPCP-2G izvaja javni medkrajevni linijski avtobusni prevoz potnikov v cestnem prometu skupaj 26 prevoznikov na podlagi sklenjenih koncesijskih pogodb oziroma 22, če upoštevamo kot eno podjetje prevoznike s koncesijo, ki pripadajo isti skupini podjetij; dokument št. 3061-21/2019-57, stran 6.

<sup>169</sup> Odločba Agencije št. 3061-4/2015-62 z dne 10. 9. 2015, točka 106.

<sup>170</sup> Odločba Agencije št. 3061-4/2015-62 z dne 10. 9. 2015, točka 106.

medkrajevnih linijskih prevozov potnikov<sup>171</sup>, zmanjšana, saj bi bil izbran in sklenil koncesijsko pogodbo z državo za obdobje nekaj let ponudnik z nižjo ceno, ki bi si na ta način zagotovil pomemben vir dohodkov. Tudi Evropska komisija je zavzela stališče, da če obstaja na trgu razpisov le majhno število kredibilnih ponudnikov, je mogoče pričakovati še posebej intenzivno konkurenco, če se velik delež razpisov dodeli le v nekaj velikih transakcijah in so proizvodi različnih konkurentov in njihova struktura stroškov v veliki meri homogeni.<sup>172</sup> Agencija meni, podobno kot priglasiatelj, da je verjetnost, da bi obravnavana koncentracija povzročila enostranske protikonkurenčne učinke majhna.

#### *Presoja koordiniranih učinkov na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov*

116. Priglasiatelj navja, da je skladno s Smernicami o presoji horizontalnih združitvev mogoče sklepati, da ima koncentracija koordinirane protikonkurenčne učinke, če je mogoče ugotoviti obstoj dejavnikov, ki bi v koncentraciji lahko povečali verjetnost, da bodo podjetja oziroma konkurenti na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov usklajevali svoje ravnanje in dvignili cene z ali celo brez sklenitve sporazuma (tiho dogovarjanje) ali usklajenega ravnanja. Če so ti dejavniki podani, morajo biti za trajno usklajevanje, ki bi lahko povzročilo protikonkurenčne učinke, izpolnjeni trije pogoji. Prvič, podjetja, ki se usklajujejo, morajo biti sposobna zadovoljivo spremljati, ali so izpolnjeni pogoji usklajevanja. Drugič, zaradi discipline je potrebna neka oblika verodostojnega mehanizma odvracanja, ki ga je mogoče aktivirati, če se odkrije odstopanje od usklajevanj. Tretjič, odzivi zunanjih, to je sedanjih in prihodnjih konkurentov, ki ne sodelujejo pri usklajevanju, pa tudi kupcev, ne bi smeli ogroziti pričakovanih rezultatov usklajevanja.<sup>20</sup>
117. Agencija dodaja, da obstaja več dejavnikov<sup>173</sup>, ki povečujejo verjetnost usklajenih ravnanj na določenem upoštevem trgu, pri čemer ni nujen obstoj vseh, pri ugotavljanju le teh je treba upoštevati vse ustrezne informacije o značilnostih upoštevanih trgov na katerih bi lahko prišlo do koordiniranih protikonkurenčnih učinkov, vključno s strukturnimi lastnostmi in preteklim ravnanjem podjetij. Agencija za zadevni upoštevni trg ugotavlja naslednje: (i) z obravnavano koncentracijo se dodatno poudarja sicer že obstoječa oligopolna struktura, prisotno je malo tržnih udeležencev, ostali tržni udeleženci so prešibki, da bi lahko konkurirali največjima na tem trgu, Skupini Arriva in Nomagu; (ii) usklajevanje med manj udeleženci je lažje kot med številnimi; (iii) lažje je usklajevanje o ceni enotnega, homogenega proizvoda oziroma storitve, kar storitve prevoza so, (iv) zaradi združitve je lahko usklajevanje lažje, stabilnejše in učinkovitejše za podjetja, ki so se usklajevala že pred združitvijo, Agencija je v preteklosti za zadevni upoštevni trg že ugotavljala obstoj usklajenih ravnanj, vendar je zadeva v postopku sodnega varstva, na kar se sklicuje tudi priglasiatelj<sup>174</sup>.
118. Glede na to, da poteka konkurenca med podjetji izključno preko razpisov za podelitev koncesij, ki jih razpisuje in podeljuje država, priglasiatelj navaja, da je v tem pogledu za presojo zadevne koncentracije relevantno predvsem vprašanje ali se z zadevno koncentracijo povečuje verjetnost, da bi prišlo do usklajevanja pri nastopanju na razpisih za koncesije. Priglasiatelj ocenjuje, da v danem primeru, kljub obstoju določenih dejavnikov, kot

<sup>171</sup> Nadomestilo plačuje država oziroma ministrstvo koncesionarju za izvajanje obveznosti gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov iz sredstev proračuna, če skupni prihodki koncesijskega podobmočja ne dosega lastne cene, in sicer največ do višine lastne cene; drugi odstavek 68. člena Uredbe JLPP.

<sup>172</sup> Odločba Evropske komisije št. COMP/M.3653, Siemens/VA Tech, odstavek 39.

<sup>173</sup> Smernice o presoji horizontalnih združitvev, odstavek 44 - 48.

<sup>174</sup> Priglasiatelj izpostavlja, da v danem primeru ne bi bilo ustrezno, če bi Agencija med dejavnike, ki naj bi povečevali verjetnost usklajevanja, upoštevala odločbo, ki jo je Agencija izdala v postopku opr. št. 306-79/2010 glede usklajevanja avtobusnih podjetij v zvezi z oddajo ponudb za podelitev koncesije za opravljanje gospodarske javne službe medkrajevni javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu na javnem razpisu DRSC, številka JN 1952/2010, objavljenem dne 12. 3. 2010, saj je postopek pred sodiščem še v teku. Dokument št. 3061-21/2019-57, stran 7.

je na primer oligopolna struktura trga, ki teoretično povečujejo verjetnost protikonkurenčnih učinkov, glede na prakso Evropske komisije ni mogoče zaključiti, da lahko koncentracija povzroči trajne protikonkurenčne učinke oziroma je takšna verjetnost minimalna, saj niso izpolnjeni vsi pogoji trajnosti, na podlagi katerih je mogoče sklepati na koordinirane protikonkurenčne učinke, ter podal utemeljitve, ki sledijo v nadaljevanju.

119. Trajnost usklajenih ravnanj je odvisna tudi od odziva zunanjih podjetij, obstoječih in potencialnih konkurentov ter kupcev. Priglasitelj poudarja, da ima država kot kupec v tem primeru veliko nakupno in pogajalsko moč, saj je v njeni domeni oblikovanje razpisov za podelitev koncesij, pri čemer priglasitelj in ostala podjetja nimajo nobenega vpliva na oblikovanje razpisnih pogojev in jih lahko le sprejmejo, tako da oddajo ponudbo, ali tako da ne oddajo ponudbe. Nedvomno ima država možnost, da oblikuje razpisne pogoje za podelitev koncesij tako, da zagotovi, da se bo lahko potegovalo za koncesije čim več podjetij, v zadevnem primeru avtobusnih prevoznikov. To lahko zagotovi primarno z ustrezno opredelitvijo koncesijskih podobmočij oziroma linij (za razliko od zadnjega razpisa, ki se je nanašal le 6 območij z možnostjo podelitve koncesij tudi neposrednih linij) za katere se bo lahko potegovalo tudi več manjših podjetij, teh je na območju Republike Slovenije ogromno, ki pa s svojim kapacitetami ne morejo zagotoviti večjega obsega prevozov kot največja dva ponudnika. Veljavna Uredba JLPP nedvoumno omogoča možnost zelo razdrobljenega razpisa, kjer bo država lahko razpisala koncesijo samo za eno ali dve liniji, na katero se bodo lahko prijavljali tudi manjši prevozniki z manj kot 5 avtobusi<sup>175</sup>. Ključna izhodišča Uredbe JLPP, ki omogočajo takšno sklepanje, so najprej opredelitev pojmov »koncesijsko podobmočje« (je prometno območje, ki zajema en snop) in »snop linij« (je prometno, gospodarsko in upravljavsko smiselna celota ene ali več linij, kakor jo opredeli organ JPP, po uredbi je več kot 2.700 posameznih linij<sup>176</sup>), pri čemer so tudi ostali pogoji glede koncesionarjev in s tem povezanimi možnostmi za sodelovanje na razpisu za koncesijo zelo široki v smislu, da omogočajo širokemu krogu ponudnikov, da konkurirajo s svojo ponudbo. Priglasitelj zaključuje, da je skladno z navedenim mogoče sklepati, da so z Uredbo JLPP zastavljena izhodišča, katerih cilj je, da država izvede razpis za podelitev koncesij na način, da bodo manjši snopi linij oblikovali posamezno koncesijsko podobmočje, za katero se bo podeljevala koncesija, kar bo omogočalo tudi manjšim avtobusnim prevoznikom sodelovanje na javnem razpisu.
120. Poleg konkurentov lahko konkurenčni pritisk na podjetje, ki je v vlogi dobavitelja na določenem upoštevnem proizvodno/storitvenem trgu, prihaja tudi od njegovih kupcev, s katerim ti lahko nevtralizirajo povečanje tržne moči, ki bi jo verjetno ustvarila združitev. Za podjetja, ki po izvedeni združitvi dosegajo velik tržni delež na določenem upoštevnem trgu, ni nujno, da bistveno ovirajo učinkovito konkurenco, če so na trgu prisotni kupci, ki imajo nakupno moč, katere obstoj je treba v tem smislu razumeti kot pogajalsko moč, ki jo ima kupec do dobavitelja v trgovskih pogajanjih zaradi svoje velikosti, komercialnega pomena za dobavitelja in svoje zmožnosti, da se preusmeri na alternativne dobavitelja, slednje bi veljalo, če kupec lahko verodostojno zagrozil, da se bo v razumen roku obrnil na druge vire nabave, če se bo dobavitelj odločil za povečanje cen ali drugačno poslabšanje kakovosti ali pogojev dobave. Poleg tega ni dovolj sam obstoj nakupne moči kupcev, ta mora obstajati in biti

<sup>175</sup> Skladno s 50. členom ZPCP-2 Vlada RS s koncesijskim aktom določi koncesijska območja oziroma razpisne linije, standard dostopnosti, standard kakovosti, tarifo, način financiranja in druge sestavine koncesijskega akta. Vlada RS je na podlagi navedene zakonske določbe izdala Uredbo, ki predstavlja tudi koncesijski akt (2. odst. 1. člena Uredbe). Uredba glede območij koncesije določa (glej 6. člen), da »koncesijsko območje« obsega celotno ozemlje RS, pri čemer pa se posamezna koncesija deli za »koncesijsko podobmočje«. Dokument št. 3061-21/2019-57, stan 8.

<sup>176</sup> Prvi in drugi odstavek 7. člen.



učinkovita tudi po združitvi, saj se v primeru združitve dveh dobaviteljev lahko izgubi primerna alternativa za kupce ter s tem oslabi nakupna moč kupcev.<sup>177</sup>

121. Tudi Agencija ugotavlja, da ima država kot edini kupec določeno pogajalsko moč, ki pa je glede na visoka tržna deleža dveh vodilnih podjetij sicer relativno nekoliko nižja, saj kot je Agencija ugotavljala v preteklosti<sup>178</sup>, bi se država v oslabiljenem položaju znašla, ker bi bila pri zagotavljanju medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v večini odvisna od teh dveh skupin podjetij in se ne bi mogla preusmeriti na alternativne avtobusne prevoznike, ker imajo le-ti omejene prevozne zmogljivosti. Največja ponudnika lahko z morebitnim usklajevanjem na javnem razpisu dosegata višjo ceno, kar bi dolgoročno imelo tudi negativne posledice za končnega potrošnika. Večji avtobusni prevozniki dosegajo namreč nižje stroške na enoto, to je na prevoženi kilometer, in so posledično učinkovitejši, za razliko od manjših, ki ne bi bili sposobni zagotoviti prevozov po konkurenčnih cenah, kar bi lahko imelo za posledico njihov umik s trga, ter s tem zmanjšanje alternativne ponudbe prevozov. Ob upoštevanju navedb priglasiatelja, Agencija ugotavlja, da ima država na podlagi veljavnega koncesijskega akta dejansko možnost oziroma mora biti to v njenem interesu, da pridobi čim več ponudb različnih avtobusnih prevoznikov, ter da izvede javni razpis na način, da so podobmočja razdrobljena, bolj regionalno usmerjena, oziroma da se dodeli manjše medkrajevne linije manjšim avtobusnim prevoznikom, saj je teh na trgu veliko, s čimer bi bila konkurenca s strani manjših avtobusnih prevoznikov močnejša.

122. Tržni delež in stopnja koncentracije po izvedeni koncentraciji izražata določene pomisleke glede skladnosti zadevne koncentracije s pravili konkurence na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v Republiki Sloveniji, pri čemer Agencija na podlagi podanih utemeljitev priglasiatelja ugotavlja, da povečanje tržnega deleža priglasiatelja zaradi združitve ne bo tolikšno, da bi bistveno povečalo tveganje za nastanek protikonkurenčnih učinkov na že obstoječem oligopolnem trgu, poleg tega konkurenca med podjetji poteka izključni preko razpisov za podelitev koncesij, država kot kupec pa ima glede na svoj položaj možnosti učinkovito ogroziti pričakovani rezultat usklajevanja. Tudi Evropska komisija je v svoji pretekli praksi že zavzela stališče, da lahko kupci, ki imajo možnost, da lahko povečajo spodbude za konkuriranje, na primer z vključitvijo manjših podjetij, preprečujejo usklajevanje na strani ponudnikov oziroma dobaviteljev<sup>179</sup>.

123. Agencija glede na vse navedeno ugotavlja, da tudi če obstoji tveganje nastanka usklajenih ravnanj udeležencev na tem upoštevnem storitvenem trgu, ga država kot kupec s tem, da oblikuje razpisne pogoje v smislu določitve podobmočij, s katerimi omogoči sodelovanje na razpisu tudi srednjim in manjšim prevoznim podjetjem, ki največjima konkurentoma predstavljajo dodaten konkurenčni pritisk, zmanjša. Agencija zato meni, da na opredeljenem upoštevnem trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov obstoje dejavniki, ki lahko povečajo verjetnost nastanka koordiniranih protikonkurenčnih učinkov na tem trgu, da pa pogoji trajnosti niso v celoti zagotovljeni, predvsem zato, ker na tem trgu ne gre za konkurenco na trgu, ampak poteka konkurenca za trg, kjer je edini kupec država, ki z razpisnimi pogoji lahko učinkovito omejuje možna usklajena ravnanja, zato obravnavana koncentracija po mnenju Agencije na tem upoštevnem trgu naj ne bi bistveno povečala tveganja za nastanek koordiniranih protikonkurenčnih učinkov.

<sup>177</sup> Smernice o presoji horizontalnih združitve, odstavek 64 do 67.

<sup>178</sup> Odločba Agencije št. 3061-4/2015 z dne 10. 9. 2015-62, točka 109 in 110.

<sup>179</sup> Odločba Evropske komisije št. COMP/M.1882 v zadevi Pirelli / BICC, z dne 19. 7. 2000, odstavek 90.

## Trg posebnih linijskih prevozov

124. Podjetje Nomago izvaja šolske prevoze na širšem območju Republike Slovenije, razen v pomurski, podravske in gorenjski regiji. Podjetji Skupine Brebus šolske prevoze izvajata na območju regije jugovzhodna Slovenija in posavske regije, in na območju obeh regij se prekriva z dejavnostjo podjetja Nomago, natančneje na območju ene občine, občine Kostanjevica na Krki, medtem ko v občini Šentjernej podjetje Nomago prevoze izvaja kot podizvajalec prevzetega podjetja. V kolikor bi v presojo vključili vse vrste posebnih linijskih prevozov bi do prekrivanja prišlo tudi na območju občine Krško v kateri podjetje Integral Brebus kot posebni linijski prevoz potnikov izvaja prevoz delavcev na delo in iz dela za [REDACTED], podjetje Nomago pa v tej občini šolske prevoze.<sup>180</sup>
125. Priglasitelj ne razpolaga s podatki o vrednostnem obsegu izvajanja posebnih linijskih prevozov, to je s podatki o čistih prihodkih iz naslova od prodaje teh prevozov vseh izvajalcev, ki te prevoze opravljajo, ne po vrsti prevozov ne po posameznih regijah nit ne za območje celotne Republike Slovenije. V omejenem obsegu so javno dostopni le podatki za šolske prevoze. Glede na predhodno ugotovljeno, da so šolski prevozi prevladujoča vrsta posebnih linijskih prevozov potnikov, ter da je Agencija v dosednji praksi<sup>181</sup> pri presoji učinkov koncentracij na upoštevem trgu posebnih linijskih prevozov potnikov obseg tega trga ocenjevala na podlagi podatkov o sredstvih, ki jih občine namenijo za zagotavljanje šolskih prevozov, je slednje za namen presoje zadevne koncentracije uporabil tudi priglasitelj. Glede na pojasnila priglasitelja in ugotovitev iz točke 69 odločbe Agencija ocenjuje, da se ugotovljeno stanje na področju izvajanja šolskih prevozov lahko aplicira na celotni trg posebnih linijskih prevozov potnikov.
126. Priglasitelj je za oceno obsega trga posebnih linijskih prevozov potnikov za obdobje 2016 –2018 uporabil podatke Ministrstva za finance<sup>182</sup> o realiziranih odhodkih vseh občin v Republiki Sloveniji za regresiranje prevozov v šolo, in sicer gre za zbirne bilance proračunov občin podkonta 411900 Regresiranje prevozov v šolo. Ker ti odhodki vključujejo tudi 9,5 % DDV<sup>183</sup>, je priglasitelj le te ustrezno zmanjšal z namenom zagotoviti pravilni izračun obsega in strukture zadevnega upoštevanega trga, saj je pri izračunu tržnih deležev v koncentraciji udeleženih in z njimi povezanih podjetij izhajal iz njihovih ustvarjenih čistih prihodkov od prodaje iz naslova izvajanja šolskih prevozov, ki se v izkazih izkazujejo po prodajnih cenah zmanjšanih za cenovne in druge ugodnosti, torej brez DDV.

<sup>180</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stan 42 – 43 in dokument št. 3061-21/2019-52, točka IV.

<sup>181</sup> Dokument št. 3061-26/2017, točka 66.

<sup>182</sup> GOV.SI. Fiskalna in javnofinančna politika; Proračuni občin. Dostopno na: <https://www.gov.si/teme/fiskalna-in-javnofinančna-politika/>. [4. 12. 2019].

<sup>183</sup> Peti odstavek 5. člena Zakona o davku na dodano vrednost (Uradni list RS, št. 13/11 – uradno prečiščeno besedilo, 18/11, 78/11, 38/12, 83/12, 86/14, 90/15, 77/18 in 59/19; v nadaljevanju: ZDDV-1) določa, da se državni organi in organizacije, organi lokalnih skupnosti ter druge osebe javnega prava ne štejejo za davčne zavezance v zvezi z dejavnostmi ali transakcijami, ki jih opravljajo kot organi oblasti, kar pomeni, da v teh primerih nimajo obveznosti obračunavanja DDV in s tem tudi ne pravice do odbitka vstopnega DDV, kar izhaja iz 62. člena ZDDV-1; to pomeni, da se znesek DDV v računovodskih evidencah pripozna kot strošek.

127. Tabela 5: Ocena obsega trga posebnih linijskih – šolskih prevozov v Republiki Sloveniji in tržnih deležev Skupine Adventura in Skupine Brebus na tem trgu v obdobju 2016 – 2018 na podlagi prihodkov od prodaje

Leto	Velikost trga v RS	Skupina Adventura		Skupina Brebus		Združeno podjetje
	EUR	EUR	%	EUR	%	%
2018	██████████	██████████	[30-40]	██████████	[0-5]	[30-40]
2017	██████████	██████████	[30-40]	██████████	[0-5]	[30-40]
2016 <sup>184</sup>	██████████	██████████	[30-40]	██████████	[0-5]	[30-40]

Vir: Podatki priglasiatelja<sup>185</sup> in podatki Ministrstva za finance<sup>186</sup>.

128. Iz podatkov v tabeli 5 je razvidno, da je Skupina Adventura z ██████████ EUR ustvarjenimi prihodki na obravnavanem upoštevnem trgu v letu 2018 dosega [30-40] % tržni delež, Skupina Brebus pa z ██████████ EUR ustvarjenih prihodkih [0-5] % tržni delež. Tržni delež Skupine Adventura se je v obravnavanem obdobju treh let povečal za ████████ odstotnih točk, po ocenah Agencije predvsem na račun v tem obdobju opravljenih prevzemov podjetij<sup>187</sup>, ki so v okviru dejavnosti avtobusnih prevozov izvajala tudi šolske prevoze. Tržni delež združenega podjetja, ocenjen na podlagi prihodkov doseženih v letu 2018, bo po izvedeni koncentraciji na območju celotne Slovenije znašal [30-40] %.

129. Praksa Evropske komisije je, da kadar je kombiniran tržni delež po izvedeni koncentraciji na opredeljenem upoštevnem proizvodnem/storitvenem trgu med 25 in 40 % redko vzpodbudi nadaljnjo analizo oziroma v primeru, da je ta delež bližje 40 % in ali nad 40 % lahko zbuja skrb glede konkurence, zato v takih primerih preveri ali koncentracija pomeni nastanek ali krepitev prevladujočega položaja in oceni možnost protikonkurenčnih učinkov.<sup>188</sup>

130. Priglasitelj navaja, da ocen o tržnih deležih na trgu posebnih linijskih – šolskih prevozov konkurenčnih podjetij ne more podati, saj večina konkurentov v svojih letnih poročilih ne razkriva delitev prihodkov po posameznih vrstah prevozov potnikov. Podal je le oceno za podjetja Skupine Arriva, in sicer na podlagi prikazanih podatkov v javno dostopnih evidencah o šolskih prevozih treh od skupaj petih podjetij skupine Arriva ocenjuje, da tržni delež skupine Arriva na obravnavanem upoštevnem trgu znaša najmanj ████████ %.

131. Agencija je v točki 72 odločbe ugotavljala, da konkurenca med avtobusnimi prevozniki na področju izvajanja šolskih prevozov poteka na ožjem, predvsem lokalnem trgu, kjer je poleg dveh oziroma štirih večjih avtobusnih prevoznikov prisotno tudi večje število manjših avtobusnih prevoznikov, ki na javnih razpisih konkurirajo večjim. Glede na to, da je prevzeto podjetje pri izvajanju posebnih – šolskih linijskih prevozih potnikov dejavno samo v dveh slovenskih regijah, je Agencija preverila stanje na tistih geografskih območjih, regionalno in lokalno, kjer se dejavnosti podjetja Nomago, ki je del priglasiateljeve skupine, in podjetji Skupine Brebus prekrivajo, regionalno sta to posavska regija in regija jugovzhodna

<sup>184</sup> Za leto 2016 je priglasitelj za obseg zadevnega upoštevnega trga sicer upošteval podatek iz odločbe Agencije št. 3061-/2017-25 z dne 30. 1. 2018, tabela 3, stran 18, ki pa je za ██████████ EUR večji od podatka, ki izhaja iz zbirne bilance proračunov občin in katerega je Agencija upoštevala pri presoji zadevne koncentracije.

<sup>185</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, stran 65, tabela, in dokument št. 3061-21/2019-20, priloga.

<sup>186</sup> GOV.SI. Fiskalna in javnofinančna politika; Proračuni občin. Dostopno na: <https://www.gov.si/teme/fiskalna-in-javnofinančna-politika/>. [4. 12. 2019].

<sup>187</sup> Gre za podjetja Avtobusni prevoz Rižana d.o.o., Izletnik Celje d.d. in Koratur d.d., vsa pripojena k podjetju Nomago.

<sup>188</sup> Smernice o presoji horizontalnih združitvev, odstavek 17.

Slovenija, lokalno pa občina Kostanjevica na Krki.

132. Agencija je v dveh regijah v katerih se prekrivajo dejavnosti v koncentraciji udeleženi in z njimi povezani podjetji po občinah preverila za obdobje zadnjih pet let izvedbo javnih naročil za izbor izvajalca šolskih prevozov, in sicer v občinah v katerih prevzeto podjetje izvaja šolske prevoze ter v njim sosednjim občinam, dodatno je vključila še dve občini posavske regije, da je v celoti zajela to regijo, čeprav v teh dveh občinah nobeno izmed podjetij Skupine Brebus ni dejavno pri izvajanju šolskih prevozov. V analizo je Agencija vključila vse občine posavske regije (občine Bistrica ob Sotli, Brežice, Kostanjevica na Krki, Krško, Radeče in Sevnica), občine jugovzhodne Slovenije v katerih šolske prevoze izvaja prevzeto podjetje (občine Metlika, Mirna Peč, Mirna, Trebnje, Šentjernej, Šentrupert, Mokronog – Trebelno), ter njim sosednje občine (občine Škocjan, Šmarješke Toplice, Straža Semič, Dolenjske Toplice, Črnomelj, Žužemberk ter mesta občina Novo Mesto), ter dve občini savinjske regije (Kozje in Podčetrtek), ki sta sosednji občinam posavske regije (Brežice in Bistrica ob Sotli) v katerih prevzeto podjetje izvaja prevoze, skupaj torej 23 občin.
133. Iz odgovorov občin<sup>189</sup> izhaja, da je v 22 občinah izvajalec šolskih prevozov izbran v skladu z ZJN-3, z objavo javnih naročil na Portalu javnih naročil in v Uradnem glasilu EU, nekaj občin ima tudi naročila nižje vrednosti, v primeru katerih izvajalce izbirajo na način, da povpraševanje pošljejo ponudniku, ki že izvaja šolske prevoze, in drugim ponudnikom, pri čemer so izpostavili, da zanimanje za te prevoze, ki so manjšega obsega, ni veliko, saj gre v teh primerih za območje večjega šolskega okoliša z redko poseljenostjo, z oddaljenostjo tudi do 20 km in majhnim številom otrok, zato prevoze v teh primerih največkrat izvajajo z lastnimi prevoznimi sredstvi ali pa koristijo redne linije medkrajevnih prevozov, v obeh primerih so sredstva povrnjena s strani občin. Samo ena občina v zadnjih petih letih ni izvajala postopkov javnega naročanja, ker gre za naročilo nižje vrednosti, in je za namen prevozov na njenem območju kupila kombi-bus.
134. Agencija je po občinah za obdobje zadnjih pet let za izvedena javna naročila katerih predmet so bili šolski prevozi preverjala kdo od prevoznikov je oddal ponudbo, kateri ponudnik je bil izbran, kakšna so bila merila za izbor najugodnejšega ponudnika in vrednost oddanega naročila ter za katero časovno obdobje se nanaša javno naročilo oziroma je bila sklenjena pogodba z izbranim izvajalcem. Ugotovitve Agencije so naslednje: (i) da se pogodbe sklepajo za obdobje od enega do štirih let, (ii) vrednosti naročil so različne, med 50 tisoč in 700 tisoč EUR, pri naročilih večje vrednosti so bila ta razdeljena po sklopih, (iv) pri vseh javnih naročilih je bilo merilo izbora najnižja cena, (v) na celotnem območju zajetih občin je ponudbe oddalo 22 različnih ponudnikov, od enega do največ osem ponudnikov, po občinah različno, ne glede na višino naročila, (vi) med ponudniki sta dva večja, in sicer podjetja Skupine Arriva in podjetje Nomago, ostali ponudniki so manjša podjetja oziroma samostojni podjetniki, večina s sedežem na območju občin na razpis katerih so se prijavili ali v njim sosednjih občinah, (vii) v skupnem so pogodbe bile sklenjene s 13 različnimi ponudniki prevozov.
135. Priglasitelj s povezanimi podjetji in podjetji Skupine Brebus so si v obdobju zadnjih pet let konkurirali le na dveh javnih razpisih v eni občini, in sicer v letih 2015 in 2018 v občini Kostanjevica na Krki, v obeh primerih sta bila edina ponudnika. V letu 2015 je občina za izvajalca prevozov za obdobje treh let izbrala podjetje Izletnik Celje, takrat del skupine priglasitelja (v letu 2017 pripojeno k podjetju Nomago), v letu 2018 pa je bilo javno naročilo razdeljeno na dva sklopa in občina je pogodbo o prevozu za obdobje štirih let sklenila z

<sup>189</sup> *Ibid.*

obema podjetjema kot edinima ponudnikoma, z vsakim za en sklop za vrednost naročila v višini 85 tisoč oziroma 95 tisoč EUR.

136. Ne glede na velikost tržnega deleža, ki ga bo priglasitelj s povezanimi podjetji na trgu izvajanja posebnih – šolskih prevozov potnikov na območju Republike Slovenije dosegel po izvedeni koncentraciji, Agencija ocenjuje, da se stanje na trgu izvajanja šolskih prevozov po izvedeni koncentraciji ne bo bistveno spremenilo, saj Agencija upoštevajoč dosedanjo prakso in pa rezultate pridobljene z analizo javnih razpisov na regionalnem oziroma lokalnem območju meni, da se konkurenca med izvajalci posebnih linijskih prevozov vrši na ožjem območju od nacionalnega. Agencija za obravnavno koncentracijo ugotavlja, da je na območju dveh regij na katerih je dejavno prevzeto podjetje, dejavno večje število drugih ponudnikov, tako večjih kot manjših podjetij ter samostojnih podjetnikov, ki so in najverjetneje tudi bodo vršili konkurenčni pritisk na združeno podjetje na razpisih občin za izbor izvajalca šolskih prevozov, zato se slednje ne bo moglo obnašati neodvisno od ostalih konkurentov na tem trgu, torej ni bojazni, da bi zadevna koncentracija na obravnavanem trgu povzročila takšno povečanje tržne moči združenega podjetja, ki bi imelo za posledico bistveno zmanjšanje učinkovite konkurence. Glede na navedeno Agencija ocenjuje, da nadaljnja analiza zadevnega upoštevnega trga ni potrebna.

#### Trg občasnih prevozov potnikov

137. Priglasitelj pojasnjuje, da ne obstajajo uradni statistični ali drugi podatki o količinskem ali vrednostnem obsegu občasnih prevozov potnikov v cestnem prometu na območju Republike Slovenije, zato je pri izračunu ocene obsega in tržne strukture zadevnega upoštevnega trga izhajal iz dosedanje prasko Agencije, prvič uporabljene pri presoji koncentracije podjetij Adventura holding in Promet Mesec d.o.o.<sup>190</sup>
138. Priglasitelj je Agenciji posredoval podatke na osnovi katerih je naredil izračun obsega zadevnega upoštevnega trga ter izračun tržnih deležev v koncentraciji udeleženih podjetij s povezanimi podjetji kot tudi postopek samega izračuna.<sup>191</sup> Pri pregledu posredovanih dokumentov je Agencija ugotovila, da je priglasitelj pri postopku izračuna sledil dosedanji praksi, je pa pri podatkih o obsegu prevozov, predvsem pri strukturi občasnih prevozov<sup>192</sup>, v koncentraciji udeleženih in z njimi povezanih podjetij ugotovila določena odstopanja, za kar je priglasitelja pozvala<sup>193</sup> po dopolnitvi. Na podlagi dopolnjenih podatkov<sup>194</sup> je Agencija

<sup>190</sup> Odločbi Agencije št. 3061-10/2017-24 z dne 26. 9. 2017, točka 40 – 47, in št. 3061-26/2017-25 z dne 30. 1. 2018, točka 72.

<sup>191</sup> Dokument št. 3061-21/2019-1, točka F. Trg občasnih prevozov potnikov, stran 53 – 57 in št. 3061-21/2019-52, priloge.

<sup>192</sup> Gre za razmerje med prihodki občasnih prevozov dosežnih na domačem trgu in tujem trgu. Priglasitelj je prihodke občasnih prevozov na domačem trgu ocenili na osnovi prevoženih kilometrov na ozemlju Republike Slovenije, izračunanih na podlagi obračuna DDV. Agencija meni, da nastanek obveznosti za obračun DDV v primeru prevoznih storitev, ni podlaga za določitev kje je prihodek iz dejavnosti prevoza ustvarjen. Agencija pojasnjuje, da ZDDV-1 določa, da v primeru storitev obveznosti za obračun DDV nastane tam kjer je sedež naročnika storitve, gre za splošno pravilo, določa pa tudi posebna pravila, med drugim tudi za prevozne storitve, kjer obveznost za obračun DDV nastane v kraju kjer se prevoz opravi, pri čemer se upošteva prevožena razdalja, kar pomeni, da se delež opravljenega prevoza potnikov določi s potovanjem prevoznega sredstva in ne s potovanjem njegovih potnikov. Glede na navedeno Agencija meni, da se pri storitvah občasnih prevozov prihodki na domačem trgu ustvarijo s prodajo storitev domačim kupcem, ne glede na kraj potovanja naročnika storitve. Zaradi drugačne obravnave zadevnih prihodkov je na novo izračunan delež občasnih prevozov na domačem trgu, ki jih ustvarila vsa v koncentraciji udeležena podjetja, višji. Agencija je pripravila nove izračune po istem postopku, pri čemer je pri oceni celotnega obsega občasnih prevozov na trgu Republike Slovenije izhajala iz izračunanega višjega deleža občasnih prevozov potnikov na domačem trgu, zato je prišlo do razlik pri izračunu samega obsega tega trga, medtem ko pri ocenah tržnih deležev v koncentraciji udeleženih podjetij ni bistvenih razlik, za manj kot eno odstotno točko.

<sup>193</sup> Dokument št. 3061-21/2019-12.

<sup>194</sup> Dokument št. 3061-21/2019-20, priloge.

pripravila nove izračune po istem postopku, pri čemer se izračunane ocene tržnih deležev v koncentraciji udeleženih podjetij s povezanimi nekoliko razlikujejo od priglasiateljevih, vendar ne več kot za odstotno točko. Ocene obsega trga storitev občasnega prevoza potnikov ter tržnih deležev v koncentraciji udeleženih in z njimi povezanih podjetij na območju Republike Slovenije v obdobju 2016 – 2018, po izračunih Agencije, so prikazani v tabeli 6.

139. Tabela 6: Tržni deleži Skupine Adventura in Skupine Brebus na trgu občasnih prevozov potnikov v Republiki Sloveniji v obdobju 2016 – 2018 ocenjeni po vrednosti prodaje

Leto	Enota	Ocenjen obseg trga v RS	Skupina Adventura	Tržni delež (%)	Integral Brebus	Tržni delež (%)	Tržni delež združenega podjetja (%)
2018	EUR	████████	████████	[10-20]	████████	[0-5]	[10-20]
2017	EUR	████████	████████	[10-20]	████████	[0-5]	[10-20]
2016	EUR	████████	████████	[10-20]	████████	[0-5]	[10-20]

Vir: podatki priglasiatelja<sup>195</sup> in izračuni Agencije.

140. Iz tabele 6 izhaja, da so podjetja, ki na območju Republike Slovenije izvajajo občasne prevoze potnikov po ocenah Agencije v letu 2018 skupaj ustvarila za ██████████ EUR prihodkov, glede na leto 2017 so se ti povečali za [5-10] %, v celotnem obravnavanem obdobju pa za [5-10] %. Priglasitelj ocenjuje, da je porast prihodkov ustvarjenih z občasnimi prevozi potnikov na območju Republike Slovenije pripisati povečanemu povpraševanju po tej vrsti prevoza s strani tujih organizatorjev potovanj, ki v destinacije potovanj vedno bolj vključujejo Slovenijo in ostale države srednje in vzhodne Evrope.
141. Tržni delež priglasiatelja s povezanimi podjetji se je v obdobju zadnjih treh let na trgu občasnih prevozov potnikov zmanjševal, in sicer je v letu 2016 z ██████████ EUR ustvarjenih prihodkov dosegal [10-20] %, v letu 2018 pa z ██████████ EUR prihodkov [10-20] %, kar je za ████████ odstotni točki manj. Nižji tržni delež v letu 2018 glede na pretekli dve leti je na tem trgu imelo tudi prevzeto podjetje skupaj z odvisnim podjetjem, in sicer je z ██████████ EUR prometa dosegalo [0-5] % tržni delež. Združeno podjetje bo na obravnavanem upoštevnem trgu po izvedeni koncentraciji po ocenah Agencije imelo [10-20] % tržni delež. Kot predhodno že navedeno, podjetje Nomago in Skupina Brebus z občasnimi prevozi dopolnjujeta svojo osnovno dejavnost javnih linijskih prevozov, in celotni občasni prevozi, na domačem in tujem trgu skupaj, predstavljajo ██████████ vseh prihodkov od prevozov.
142. Priglasitelj na zadevnem upoštevnem trgu poleg podjetij Skupine Arriva za konkurenta šteje tudi večje število drugih avtobusnih prevoznikov, in sicer ima po njegovih ocenah od konkurenčnih podjetij na tem trgu največji tržni delež Skupine Arriva, med večje prevoznike občasnih prevozov pa je uvrstil še naslednja podjetja oziroma samostojne podjetnike:  
██████████  
██████████  
██████████  
██████████ Priglasitelj navaja, da iz podatkov dostopnih na spletni strani AJ PES izhaja da je na območju Republike Slovenije večje število podjetij in samostojni podjetnikov, preko 100, ki se ukvarjajo s prevozi potnikov, in razen nekaj podjetij, ki so dejavna na javnih linijskih prevozi, po podatkih Ministrstva za infrastrukturo<sup>196</sup> je teh 22, se večina ostalih ukvarja z občasnimi prevozi potnikov.

<sup>195</sup> Dokument št. 3061-26/2017-1, stran 65, tabela in dokument št. 3061-21/2019-20, priloge.

<sup>196</sup> *Ibid.*

143. Priglasitelj ocenjuje, da se bo v prihodnjih treh letih povpraševanje po občasnih prevozih potnikov na območju Republike Slovenije verjetno še povečevalo, vendar ne na račun klasičnih prevozov potnikov, saj obstoječi kupci, to so šole, društva, sindikati in verske ustanove, po ocenah priglasitelja bistveno ne bodo povpraševali po večjem obsegu prevozov, ampak na račun organizatorjev potovanj. Priglasitelj ugotavlja, da je Evropa v zadnjih letih postala zanimiva potovalna destinacija za turiste iz čezmorskih dežel, zato ocenjuje, da bodo organizatorji potovanj zaradi povečanega zanimanja ciljnih skupin turistov iz čezmorskih dežel povečali povpraševanje po kakovostnih in udobnih turističnih prevozih med posameznimi večjimi mesti v Evropi ter najbolj turistično zanimivimi regijami in pokrajinami, kamor uvrščajo tudi Slovenijo. Povečanemu povpraševanju po teh vrstah občasnih prevozih potnikov, to je po turističnih prevozih, se bodo lahko prilagodili predvsem specializirani avtobusni prevozniki, na območju Republike Slovenije so to predvsem nekateri manjši izvajalci občasnih prevozov, ki imajo zelo kakovosten vozni park in ki ga lahko ponudijo organizatorjem potovanj za večmesečne vožnje po Evropi za več skupin turistov. Po ocenah priglasitelja se bo segment občasnih prevozov slovenskih avtobusnih prevoznikov povečeval predvsem na širšem območju evropskega regijskega trga, nekaj pa tudi na območju Republike Slovenije.

144. Glede na ugotovljeno obstoječe stanje ob upoštevanju ocene razvoja trga občasnih prevozov potnikov Agencija podobno kot v svoji pretekli praksi ugotavlja, da na tem upoštevnem storitvenem trgu nastopajo številna podjetja in samostojni podjetniki, zato je mogoče ugotoviti, da se bo združeno podjetje na tem trgu tudi po izvedeni koncentraciji še naprej soočalo s številnimi konkurenti, ki bodo vršili konkurenčni pritisk nanj. Povečanje tržnega deleža združenega podjetja za ■■■ odstotne točke ne bo bistveno okrepilo njegove tržne moči, zato po mnenju Agencije koncentracija ne bo povzročila bistvenega zmanjšanja učinkovite konkurence na tem upoštevnem trgu, zlasti kot posledice ustvarjanja ali krepitev prevladujočega položaja. Nadalje Agencija dodaja, da tržni delež združenega podjetja ne presega 25 %, s čimer se, v skladu s Smernicam o presoji horizontalnih združitvev<sup>197</sup> domneva, da koncentracija na tem trgu ne more ovirati učinkovite konkurence in je zato skladna s pravili konkurence.

#### IV. ZAKLJUČEK

145. Ob upoštevanju razpoložljivih podatkov Agencija ugotavlja, da v zvezi z obravnavano koncentracijo pridobitve izključne kontrole podjetja Adventura holding nad podjetjem Integral Brebus, ni izkazan resen sum o neskladnosti koncentracije s pravili konkurence. Koncentracija ne bo povzročila bistvenega omejevanja učinkovite konkurence na ozemlju Republike Slovenije, zlasti kot posledice ustvarjanja oziroma krepitev prevladujočega položaja. Agencija zato koncentraciji na podlagi tretjega odstavka 46. člena ZPOmK-1 ne nasprotuje in izjavlja, da je skladna s pravili konkurence.

<sup>197</sup> 18. odstavek.

## V. ODLOČITEV O STROŠKIH POSTOPKA

146. V skladu s prvim odstavkom 118. člena Zakona o splošnem upravnem postopku mora organ odločiti o stroških postopka. Glede na to, da posebni stroški v postopku niso nastali, je organ odločil, kot izhaja iz druge točke izreka.

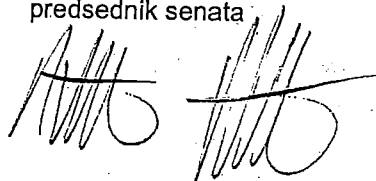
## POUK O PRAVNEM SREDSTVU

Zoper to odločbo je dovoljeno vložiti tožbo pri Upravnem sodišču RS, Fajfarjeva ulica 33, 1000 Ljubljana, v roku tridesetih dni od dneva vročitve odločbe. Tožba se v dveh izvodih vloži pri sodišču ali pa se pošlje po pošti. Šteje se, da je bila tožba vložena pri sodišču tisti dan, ko je bila priporočeno oddana na pošto.

Postopek vodila:  
Nataša Oblak



Andrej Matvoz  
predsednik senata



### Vročiti:

- ADVENTURA holding, upravljanje družb, d.d., Vošnjakova ulica 3, 1000 Ljubljana, **po pooblaščenju:** Odvetniška družba Fatur Menard, o.p., d.o.o., Dunajska cesta 22, 1000 Ljubljana, - osebno po ZUP.

### Vložiti:

- zbirka dokumentarnega gradiva, tu.

### Objaviti:

- izrek odločbe na spletni strani Javne agencije Republike Slovenije za varstvo konkurence.