



**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: 3061-4/2015-62

Datum: 10. 9. 2015

Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence, Dunajska 58, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Agencija), izdaja v senatu, ki ga sestavljajo Andrej Krašek kot predsednik senata in dr. Aleš Kuhar, Simon Tantegel ter Franci Pušenjak kot člani senata, na podlagi 12. in 12. o členu Zakona o preprečevanju omejevanja konkurence¹ (v nadaljevanju: ZPOmK-1), v zadevi presoje koncentracije podjetij Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kolodvorska cesta 11, 6000 Koper – Capodistria, ki jo zastopa direktor Bo Erik Stig Karlsson (v nadaljevanju: Arriva Dolenjska in Primorska), in ki jo po pooblastilu zastopa Odvetniška pisarna Klemen Radosavljevič, d.o.o., Bleiweisova cesta 30, 1000 Ljubljana, in podjetja Alpetour – Potovalna agencija, d.d., Ulica Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj, ki ga zastopa direktorica Ivanka Zupančič Gaber (v nadaljevanju: Alpetour), na zahtevo, na nejavni seji dne 10. 9. 2015 naslednjo

ODLOČBO

1. **Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence koncentraciji podjetij Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kolodvorska cesta 11, 6000 Koper – Capodistria, in Alpetour – Potovalna agencija, d.d., Ulica Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj, ne nasprotuje in izjavlja, da je skladna s pravili konkurence, če bodo izpolnjeni korektivni ukrepi iz druge točke izreka te odločbe.**
2. **Oddelek A. Definicije uporabljenih izrazov v korektivnih ukrepih:**

"**Agencija**" pomeni Javna Agencija RS za varstvo konkurence, Dunajska cesta 58, 1000 Ljubljana, Slovenija.

"**Alpetour**" pomeni Alpetour - Potovalna agencija d.d., Slovenija, s sedežem v Kranju, poslovnim naslovom Ulica Mirka Vadnova 8, 4000 Kranj, Slovenija, in matično številko 5097053000.

"**Arriva Štajerska**" pomeni ARRIVA ŠTAJERSKA, družba za prevoz potnikov, d.d., s sedežem v Mariboru, poslovnim naslovom Meljska cesta 97, 2000 Maribor, Slovenija, in matično številko 5263433000.

"**Avrigo/Izletnik**" pomeni Avrigo, družba za avtobusni promet in turizem, d.o.o., in njene neposredno in posredno Odvisne Družbe, vključno z nedavno pridruženo družbo Izletnik Celje d.d., Prometno in turistično podjetje.

"**Avtobusni Terminal**" pomeni prostor oz. površino na ozemlju Republike Slovenije, ki je namenjen prihodom in odhodom avtobusov, pri čemer lahko vključujejo enega ali več od naslednjih elementov: prometni urad, pokrite perone, urejene za varno vstopanje in izstopanje potnikov, prostore za zadrževanje potnikov in voznega osebja, prostore za hrambo prtljage, tablo z objavo izvlečkov iz voznih redov, mesto za prodajo vozovnic, sanitarije in ostalo opremo.

"**DB**" pomeni Deutsche Bahn AG s sedežem na Postdamer Platz 2, 10785 Berlin, Nemčija.

"**Druge Relevantne DB Družbe v Sloveniji**" pomeni (i) Arrivo Štajerska in, po Zaključku Transakcije, Skupino Alpetour, v kolikor in dokler sta neposredno ali posredno Odvisni Družbi DB, in (ii) katero koli drugo družbo, v kolikor in dokler je neposredno ali posredno Odvisna Družba DB in opravlja storitve rednega medkrajevnega avtobusnega prevoza potnikov na ozemlju Republike Slovenije in/ali upravlja z Razpoložljivimi Avtobusnimi Terminali.

¹ Uradni list RS, št. 36/08, 40/09, 26/11, 87/11, 57/12, 39/13 Odl.US: U-I-40/12-31, 63/13-ZS-K in 33/14.

"**Dodatni Objekti**" pomeni vse objekte na Avtobusnih Terminalih, ki niso Potrebni Objekti, na primer: počivališča za voznike, oglaševalske površine, objekti za prodajo vozovnic ipd., ki so, čeprav niso predmet teh korektivnih ukrepov, lahko glede na posamezni primer na voljo za najem ali uporabo od predmetne družbe izmed Relevantnih DB Družb v Sloveniji.

"**Javni Razpis**" pomeni bodoči javni razpis ali serijo javnih razpisov za podelitev koncesije oziroma koncesij ali subvencioniranje dejavnosti v zvezi z rednim medkrajevnim avtobusnim prevozom potnikov, ki ga/jih mora izvesti Ministrstvo za infrastrukturo ali drug pristojni državni organ do 31. 12. 2019 v skladu z Uredbo (ES) Št. 1370/2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza.

"**Koncentracija**" ali "**Transakcija**" pomeni predvideno pridobitev izključnega nadzora Priglasitelja nad Skupino Alpetour.

"**Odvisna Družba**" ali "**Odvisne Družbe**" pomeni katero koli osebo(e), ki je(so) neposredno ali posredno pod nadzorom druge osebe, pri čemer "nadzor" pomeni sposobnost posamezno ali skupno na podlagi pogodbe z ostalimi družbeniki nadzirati večino glasovalnih pravic v osebi ali usmerjati delovanje oziroma odločilno vplivati na sestavo večinskega dela upravnega odbora ali drugega ekvivalentnega organa.

"**Potrebni Objekti**" pomeni objekte za prihode in odhode s peronov (kjer obstajajo) ali druge enakovredne prostore, namenjene vstopanju in izstopanju potnikov, skupaj s tablamami oziroma prikazovalniki prihodov in odhodov ter javnih obvestil (kadar takšne table oziroma prikazovalniki obstajajo). V izogib dvomu se med Potrebne Objekte ne štejejo Dodatni Objekti.

"**Priglasitelj**" pomeni Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., s sedežem v Kopru, poslovnim naslovom Kolodvorska cesta 11, 6000 Koper-Capodistria, Slovenija, in matično številko 5352657000.

"**Razpoložljivi Avtobusni Terminali**" pomeni Avtobusne Terminale, ki jih v času učinkovanja korektivnih ukrepov iz Oddelka B spodaj upravlja katera koli izmed DB Družb v Sloveniji na podlagi lastništva, najema, zakupa, koncesije ali druge pravne podlage, ki pod pogoji, ki jih določajo veljavni predpisi, omogoča kateri koli izmed Relevantnih DB Družb v Sloveniji polno razpolaganje s takšnimi Avtobusnimi Terminali in svobodno določanje pogojev za dostop do takšnih Avtobusnih Terminalov, vključno z vsemi podatki za dostop do Potrebni Objektov na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih.

"**Relevantne DB Družbe v Sloveniji**" pomeni Priglasitelja in Druge Relevantne DB Družbe v Sloveniji.

"**Skupina Alpetour**" pomeni Alpetour in njegove neposredno in posredno Odvisne Družbe.

"**Skupina Arriva**" pomeni Arriva plc. s sedežem na 1 Admiral Way, Doxford International Business Park, Sunderland SR3 3XP, Združeno kraljestvo, skupaj z njenimi neposredno in posredno Odvisnimi Družbami.

"**Skupina DB**" pomeni DB in njene neposredno in posredno Odvisne Družbe, vključno s Skupino Arriva.

"**Zaključek Transakcije**" pomeni dan, na katerega sta izpolnjena oba naslednja pogoja: (i) da je Agencija RS za trg vrednostnih papirjev izdala odločbo o uspešnem izidu (prostovoljne) prevzemne ponudbe za delnice Alpetoura (kot je to določeno v in v skladu s 24. in 27. členom Zakona o prevzemih) v skladu s 56. členom Zakona o prevzemih in (ii) da je KDD - centralna klirinško depotna družba v skladu s 57. členom Zakona o prevzemih v osmih dneh po prejemu odločbe o uspešnem izidu prevzemne ponudbe Agencije RS za trg vrednostnih papirjev v imenu in na račun Priglasitelja izpolnila denarno obveznost do delničarjev, ki so sprejeli prevzemno ponudbo.

Oddelek B. Korektivni ukrep zagotavljanja poštenega dostopa proti plačilu poštene in enake dajatve

1. Korektivni ukrep

Priglasitelj se zavezuje zagotavljati, in zagotoviti, da vsaka izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji zagotavlja, pošten dostop do Potrebni Objektov na svojih Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih, ki so del linij, ki so predmet Javnega Razpisa, pod pogojem, da so

na voljo, in sicer vsakemu avtobusnemu prevozniku, ki bo pravnomočno izbran na Javnem Razpisu za opravljanje avtobusnih storitev na takšnih linijah, (i) pod enakimi pogoji za vse takšne avtobusne prevoznike in proti plačilu poštene in enake dajatve, ki je izračunana na podlagi formule, določene v točki 2.1. c) spodaj, in (ii) pod enakimi pogoji kot kateremu koli drugemu avtobusnemu prevozniku, ki je del Skupine DB.

2. Obveznosti za izpolnitev korektivnega ukrepa

2.1. Za namen izpolnitve zgornjega korektivnega ukrepa se Priglasitelj zavezuje:

- a) sprejeti, in zagotoviti, da vsaka izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji sprejme, splošne pogoje za dostop do predmetnih Potrebnih Objektov na svojih Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih, in jih objaviti na svoji spletni strani, ter zagotoviti, da jih vsaka izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji objavi na svoji spletni strani, in sicer v 15 dneh od objave Javnega Razpisa, ali v primeru serije javnih razpisov v okviru Javnega Razpisa od objave prvega javnega razpisa v takšni seriji, v Uradnem listu Evropske Unije oziroma na slovenskem Portalu javnih naročil, karkoli je prej. Splošni pogoji za dostop vsebujejo, med drugim, določbe o pogojih dostopa do Potrebnih Objektov na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih in formulo za izračun poštene in enake dajatve v skladu s točko 2.1. c) spodaj;
- b) sprejeti, in zagotoviti, da vsaka izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji sprejme, osnutek pogodbe o dostopu do predmetnih Potrebnih Objektov na svojih Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih, ki bo določala pravice in obveznosti Priglasitelja oziroma posamezne izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji na eni strani in avtobusnega prevoznika, ki zahteva dostop do Potrebnih Objektov na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih, na drugi strani, in jo objaviti na svoji spletni strani ter zagotoviti, da jo vsaka izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji objavi na svoji spletni strani, in sicer v 15 dneh od objave Javnega Razpisa, ali v primeru serije javnih razpisov v okviru Javnega Razpisa od objave prvega javnega razpisa v takšni seriji, v Uradnem listu Evropske Unije oziroma na slovenskem Portalu javnih naročil, karkoli je prej.
- c) poštena in enaka dajatev za dostop do posameznega izmed Razpoložljivih Avtobusnih Terminalov se izračuna po naslednji formuli:

$$Dajatev = \frac{Stroški + Marža}{Dogodki}$$

Kjer:

- **Stroški** pomenijo vse stroške, povezane z upravljanjem posameznega izmed Razpoložljivih Avtobusnih Terminalov v posameznem koledarskem letu;
- **Marža** pomeni do 12-odstotno maržo; in
- **Dogodki** pomenijo število rednih prihodov in odhodov na posameznem izmed Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih v posameznem koledarskem letu.

Dajatev bo izračunana na osnovi posameznega koledarskega leta, razen če avtobusni prevoznik zahteva izračun na osnovi daljšega obdobja.

Dajatev za izredne prihode in odhode na posameznem izmed Razpoložljivih Avtobusnih Terminalov se določi v splošnih pogojih za dostop, ki so navedeni v točki 2.1. a) zgoraj.

- 2.2. Priglasitelj bo Agencijo obvestil o objavi splošnih pogojev iz točke 2.1. a) zgoraj in osnutka pogodbe iz točke 2.1. b) zgoraj na spletnih straneh Priglasitelja oziroma Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji v 5 dneh od takšne objave.
 - 2.3. Priglasitelj bo od datuma objave splošnih pogojev iz točke 2.1. a) zgoraj in osnutka pogodbe o dostopu iz točke 2.1. b) zgoraj dalje (i) Agenciji predložil kopijo pisnega povpraševanja vsakega avtobusnega prevoznika, ki namerava opravljati avtobusne storitve na osnovi pravnomočne izbire na Javnem Razpisu, po višini dajatve za dostop do Potrebni Objektiv na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih Priglasitelja oziroma vsake izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji, v 10 dneh od prejema takšnega pisnega povpraševanja po višini dajatve s strani predmetne Relevantne DB Družbe v Sloveniji, (ii) pisno odgovoril, in zagotovil, v kolikor se povpraševanje nanaša na posamezno izmed Drugih Relevantnih DB Družb, da le-ta pisno odgovori, na pisno povpraševanje avtobusnega prevoznika po višini dajatve v 10 dneh od prejema takšnega pisnega povpraševanja s strani predmetne Relevantne DB Družbe v Sloveniji in (iii) Agenciji predložil pisni odgovor Priglasitelja oziroma vsake izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji na povpraševanje, skupaj z izračunom dajatve po formuli iz točke 2.1. c) zgoraj, ki bo narejen na osnovi najboljše možne ocene števila Dogodkov, kot so opredeljeni v točki 2.1. c) zgoraj, s strani bodisi Priglasitelja oziroma posamezne izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji, bodisi avtobusnega prevoznika, ki je posredoval povpraševanje, v 10 dneh od prejema takšnega pisnega povpraševanja s strani predmetne Relevantne DB Družbe v Sloveniji.
 - 2.4. Priglasitelj bo Agenciji predložil kopijo pisne zahteve avtobusnega prevoznika, ki bo pravnomočno izbran na Javnem Razpisu za opravljanje avtobusnih storitev, za sklenitev pogodbe o dostopu do predmetnih Potrebni Objektiv na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih s Priglasiteljem ali katero koli Drugo Relevantno DB Družbo v Sloveniji v 10 dneh od prejema takšne pisne zahteve s strani predmetne Relevantne DB Družbe v Sloveniji.
 - 2.5. Priglasitelj bo Agenciji predložil kopijo vsake sklenjene pogodbe o dostopu do predmetnih Potrebni Objektiv na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih med Priglasiteljem oziroma katero koli Drugo Relevantno DB Družbo v Sloveniji na eni strani in avtobusnim prevoznikom, ki bo pravnomočno izbran na Javnem Razpisu za opravljanje avtobusnih storitev, na drugi strani, skupaj z izračunom dajatve po formuli iz točke 2.1. c) zgoraj, v 10 dneh od sklenitve takšne pogodbe.
 - 2.6. V izogib dvomu, Priglasitelj in Druge Relevantne DB Družbe v Sloveniji (i) lahko svobodno odsvojijo kateri koli Razpoložljivi Avtobusni Terminal ali prenehajo s poslovanjem na katerem koli Razpoložljivem Avtobusnem Terminalu iz katerega koli razloga, (ii) niso dolžni zagotavljati dostopa do Potrebni Objektiv na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih preko maksimalnih zmogljivosti takšnih Potrebni Objektiv na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih in (iii) niso dolžni nadalje povečati zmogljivosti takšnih Potrebni Objektiv na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih.
3. Trajanje korektivnega ukrepa in rok za izpolnitev korektivnega ukrepa
- 3.1. Zgornji korektivni ukrep prične veljati naslednji dan po dnevu izdaje odločbe Agencije o skladnosti koncentracije s pravili konkurence, vendar avtobusni prevoznik pridobi upravičenja iz zgornjega korektivnega ukrepa šele na dan, ko odločba o podelitvi koncesije ali subvencioniranju dejavnosti za takšnega izbranega avtobusnega prevoznika na Javnem Razpisu postane pravnomočna, ob upoštevanju omejitev iz

točk 3.2., 3.3. in 3.4. spodaj. V primeru serije javnih razpisov v okviru Javnega Razpisa, pridobi avtobusni prevoznik upravičenja iz zgornjega korektivnega ukrepa, ko odločba o podelitvi koncesije ali subvencioniranju dejavnosti za izbranega avtobusnega prevoznika na takšnem posameznem javnem razpisu v navedeni seriji javnih razpisov postane pravnomočna, ob upoštevanju omejitev iz točk 3.2., 3.3. in 3.4. spodaj.

- 3.2. Avtobusni prevoznik ne pridobi upravičenj iz zgornjega korektivnega ukrepa in korektivni ukrep preneha veljati, če odločba o podelitvi koncesije ali subvencioniranju dejavnosti za izbranega avtobusnega prevoznika na Javnem Razpisu ni sprejeta do 31. 12. 2020, ali, če je do tega datuma sprejeta, pa ne postane pravnomočna do 31. 12. 2022. V primeru serije javnih razpisov v okviru Javnega Razpisa, avtobusni prevoznik ne pridobi upravičenj iz zgornjega korektivnega ukrepa in korektivni ukrep preneha veljati za tiste javne razpise v navedeni seriji javnih razpisov, glede katerih odločba o podelitvi koncesije ali subvencioniranju dejavnosti za izbranega avtobusnega prevoznika ni sprejeta do 31. 12. 2020, ali, če je do tega datuma sprejeta, pa ne postane pravnomočna do 31. 12. 2022.
- 3.3. Avtobusni prevoznik pridobi upravičenja iz zgornjega korektivnega ukrepa za celotno obdobje trajanja pogodbe, pravnomočno dodeljene takšnemu avtobusnemu prevozniku na podlagi Javnega Razpisa, ali v primeru serije javnih razpisov v okviru Javnega Razpisa, za celotno obdobje trajanja pogodbe, pravnomočno dodeljene takšnemu avtobusnemu prevozniku na podlagi posameznega javnega razpisa v takšni seriji javnih razpisov, ob upoštevanju omejitev navedenih v točkah 3.1 in 3.2. zgoraj ter točke 3.4. spodaj.
- 3.4. Zgornji korektivni ukrep ne prične učinkovati in preneha veljati, v kolikor ne nastopi Zaključek Transakcije.

Oddelek C. Korektivni ukrep predložitve Agenciji kopije oddane ponudbe na Javnem Razpisu, načina izračuna vrednosti (cene) končne zavezujoče ponudbe, oddane na Javnem Razpisu, in opis komercialnih razlogov za odločitev o ne-oddaji končne zavezujoče ponudbe na Javnem Razpisu

1. Korektivni ukrep

Priglasitelj se zavezuje Agenciji predložiti, na strogo zaupni osnovi in označeno z oznako "zaupno", (i) kopijo svoje končne zavezujoče ponudbe oziroma kopijo končne zavezujoče ponudbe posamezne izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji, ki jo Priglasitelj oziroma posamezna izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji odda na Javnem Razpisu, (ii) obrazložitev načina izračuna vrednosti (cene) končne zavezujoče ponudbe oddane na Javnem Razpisu in (iii) opis komercialnih razlogov za odločitev o ne-oddaji končne zavezujoče ponudbe na Javnem Razpisu oziroma, v primeru serije javnih razpisov v okviru Javnega Razpisa, na posameznem javnem razpisu v takšni seriji, vse pod pogoji, ki jih določa točka 2 spodaj.

2. Obveznosti za izpolnitev korektivnega ukrepa

2.1. Za namen izpolnitve zgornjega korektivnega ukrepa se Priglasitelj zavezuje:

- a) predložiti Agenciji, na strogo zaupni osnovi in označeno z oznako "zaupno", kopijo svoje končne zavezujoče ponudbe oziroma kopijo končne zavezujoče ponudbe posamezne izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji, oddane na Javnem Razpisu s strani Priglasitelja oziroma posamezne izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji, v 10 dneh od dneva javnega odpiranja oddanih ponudb na Javnem Razpisu s strani organa, ki je pristojen za izvedbo Javnega Razpisa;

- b) če posredovanje načina izračuna vrednosti (cene) ponudbe ni bilo zahtevano že z Javnim Razpisom oziroma način izračuna vrednosti (cene) ponudbe ni bil že kako drugače vključen v končni zavezujoči ponudbi iz točke 2.1 a) zgoraj, predložiti Agenciji, na strogo zaupni osnovi in označeno z oznako "zaupno", obrazložitev načina izračuna vrednosti (cene) končne zavezujoče ponudbe, oddane na Javnem Razpisu in navedene v točki 2.1. a) zgoraj, v 10 dneh od dneva javnega odpiranja oddanih ponudb na Javnem Razpisu s strani organa, ki je pristojen za izvedbo Javnega Razpisa;
- c) v primeru, da niti Priglasitelj, niti nobena izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji, ne odda končne zavezujoče ponudbe na Javnem Razpisu oziroma, v primeru serije javnih razpisov v okviru Javnega Razpisa, na posameznem javnem razpisu v takšni seriji, predložiti Agenciji, na strogo zaupni osnovi in označeno z oznako "zaupno", opis komercialnih razlogov za odločitev o ne-oddaji končne zavezujoče ponudbe na Javnem Razpisu oziroma, v primeru serije javnih razpisov v okviru Javnega Razpisa, na posameznem javnem razpisu v takšni seriji, v 10 dneh od dneva javnega odpiranja oddanih ponudb na Javnem Razpisu s strani organa, ki je pristojen za izvedbo Javnega Razpisa.

2.2. Če je predložitev Agenciji kopije končne zavezujoče ponudbe, navedene v točki 2.1. a) zgoraj, v nasprotju z Javnim Razpisom ali veljavnimi predpisi, Priglasitelj o tem ustrezno obvesti Agencijo in se z Agencijo posvetuje o obliki in vsebini kopije končne zavezujoče ponudbe, ki naj se predloži Agenciji.

3. Omejitev

Zgornji korektivni ukrep na nikakršen način ne omejuje pravice Priglasitelja ali katere koli izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji do svobodnega odločanja o sodelovanju ali nesodelovanju na katerem koli bodočem javnem razpisu ter do svobodnega odločanja o oddaji ponudbe v vsakem takšnem javnem razpisu.

4. Trajanje korektivnega ukrepa in rok za izpolnitev korektivnega ukrepa

4.1. Zgornji korektivni ukrep prične veljati naslednji dan po dnevu izdaje odločbe Agencije o skladnosti koncentracije s pravili konkurence in velja do 31. 12. 2020.

4.2. Zgornji korektivni ukrep ne prične učinkovati in preneha veljati, v kolikor ne nastopi Zaključek Transakcije.

3. **Med postopkom niso nastali posebni stroški.**

Obrazložitev

I. PRIGLASITEV KONCENTRACIJE IN UDELEŽENCI POSTOPKA

1. Agencija je dne 10. 4. 2015 prejela priglasitev koncentracije pridobitve izključne kontrole podjetja Arriva Dolenjska in Primorska nad podjetjem Alpetour. Priglasitelj koncentracije je podjetje Arriva Dolenjska in Primorska.
2. Koncentracija je nastala s sklenitvijo Pogodbe o prenosu (v nadaljevanju: Pogodba) sklenjene med konzorcijem prodajalcev (v nadaljevanju: konzorcij) in podjetjem Arriva Dolenjska in Primorska kot kupcem z dne 7. 4. 2015. Na podlagi navedene Pogodbe namerava podjetje Arriva Dolenjska in Primorska po izpolnitvi določenih odločnih pogojev predložiti prevzemno ponudbo za nakup delnic konzorcija, ki predstavljajo 59,21 %

celotnega delniškega kapitala podjetja Alpetour in tudi vseh ostalih delnic podjetja Alpetour ter na ta način pridobiti 100 % delež v podjetju Alpetour.

3. 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. 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 podjetij² (v nadaljevanju: Uredba). Ker je bila priglasitev nepopolna, jo je priglasitelj dopolnil dne 14. 4. 2015 ter na poziv Agencije dne 20. 5. 2015, 26. 5. 2015 in 16. 6. 2015, s čimer je priglasitev postala popolna.
4. Skladno z določili Zakona o upravnih taksah³ (v nadaljevanju: ZUT) je bila plačana upravna taksa po tarifni številki 48 v znesku 2.000 EUR.
5. Podjetje Arriva Dolenjska in Primorska je družba z omejeno odgovornostjo, ki opravlja vse dejavnosti in storitve, povezane s prevozom potnikov v mestnem, medkrajevem in mednarodnem prometu ter turistične storitve po željah strank. Je glavni avtobusni prevoznik na območju Dolenjske in Primorske regije, Ljubljane in okolice. Arriva Dolenjska in Primorska je hčerinsko podjetje, ki je posredno v lasti podjetja Deutsche Bahn AG, Berlin, Nemčija (v nadaljevanju: DB AG). Slednje je v lasti Zvezne republike Nemčije in je obvladujoča družba t. i. Deutsche Bahn Group (v nadaljevanju: DB skupina). DB skupina je mednarodna skupina, dejavna na področju transporta in logistike. Ukvarja se predvsem z železniškim in avtobusnim prevozom potnikov, špedicijo in logistiko (vključno s tovornim prometom) ter pomožnimi storitvami, upravlja pa tudi železniško infrastrukturo v Nemčiji. Poslovni portfelj DB skupine sestavlja devet poslovnih enot, organiziranih v oddelke potniški promet, transport in logistika ter infrastruktura in storitve, ki se upravljajo na integriran način. Podjetje DB AG neposredno upravlja tri z železniško infrastrukturo povezane nemške poslovne enote, in sicer DB Netze Track, DB Netze Stations in DB Netze Energy. Preostalih šest poslovnih enot, DB Bahn Long Distance, DB Bahn Regional, DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics in DB Services, upravlja njegovo hčerinsko podjetje DB Mobility Logistics AG (v nadaljevanju: DB ML AG). Priglašena koncentracija se nanaša na poslovno enoto DB Arriva, ki je v Sloveniji dejavna preko podjetij Arriva Štajerska d.d. (v nadaljevanju: Arriva Štajerska) in Arriva Dolenjska in Primorska (v nadaljevanju: Skupina Arriva). Skupina Arriva razpolaga z več kot vozili in deluje v skoraj vseh večjih mestih po Sloveniji. S poslovnimi enotami v Kopru, Ilirski Bistrici, Mariboru, Ljubljani, Novem mestu, Ptujju in Slovenski Bistrici, pokriva večji del Slovenije. Poleg navedenega je DB skupina v manjši meri prisotna na slovenskem trgu tudi preko podjetja PANTURIST d.d., Osijek, Hrvaška, ki izvaja mednarodne prevoze na linijah, ki prečkajo Slovenijo.
6. Podjetje Alpetour je delniška družba, katere glavna dejavnost je opravljanje prevozov potnikov na medkrajevnih in mestnih linijah, ki jo dopolnjuje dejavnost turistične agencije z občasnimi prevozi. 59,21 % delnic podjetja Alpetour, ki so predmet zadevne koncentracije, je v lasti treh investitorjev oz. konzorcija prodajalcev, in sicer podjetij Modra Linija Holding d.d. (26,2 %), Banka Celje d.d. (19,9 %) in Alpen Invest, družbe za upravljanje investicijskih skladov, d.d. (13,1 %). Lastništvo preostalih delnic podjetja Alpetour je po navedbah priglasitelja razpršeno, saj nobeden od preostalih delničarjev nima v lasti več kot 5 % delnic. Podjetje Alpetour ima v Sloveniji tri odvisna podjetja (v nadaljevanju: Skupina Alpetour): INTEGRAL AVTO d.o.o. (100 %; v nadaljevanju: Integral Avto), INTEGRAL AP Tržič d.d. (98,12 %; v nadaljevanju: Integral) in KAM BUS d.o.o. (100 %; v nadaljevanju: Kam-Bus). Podjetja Skupine Alpetour, razen podjetja Integral Avto, ki ne izvaja avtobusnih prevozov potnikov, opravljajo linijske prevoze potnikov na pretežnem delu Gorenjske, vključno s severovzhodnim območjem Kamnika in Domžal, ter tako

² Uradni list RS, št. 36/09 in 3/14.

³ Uradni list RS, št. 106/10-UPB5.

zagotavljajo povezavo podeželja in gorenjskih mest z glavnim mestom Ljubljano. Skupina Alpetour je na dan 31. 3. 2015 razpolagala z vozili.

7. Priglasitelj navaja, da predstavlja poslovanje podjetja Alpetour dobro strateško dopolnitev obstoječemu poslovanju Skupine Arriva v Sloveniji, saj gre v geografskem smislu za dopolnjevanje dejavnosti. Po navedbah priglasitelja bo združeno podjetje zaradi učinkovitejšega upravljanja, združevanja poslovnih funkcij, ekonomije obsega in povezanosti, sposobno ponuditi svoje storitve po nižjih, bolj konkurenčnih cenah ter bo na ta način lahko učinkoviteje konkuriralo na prihodnjih javnih razpisih. Priglasitelj je navedel, da bo prišlo tudi do sinergij z

8. Agencija je z namenom ugotovitve stanja in razmer na trgih, na katerih bo obravnavana koncentracija imela vpliv, posredovala vprašalnike nekaterim udeležencem na obravnavanih trgih. Agencija je z namenom pridobitve podatkov o trgu medkrajevnih linijskih prevozov (količinski in vrednostni obseg trga, podatki o prekrivanju linij podjetij iz Skupine Arriva in Skupine Alpetour) in podatkov o ureditvi mednarodnih linijskih avtobusnih prevozov potnikov posredovala vprašalnik tudi pristojnemu Ministrstvu za infrastrukturo.⁴ Določena vprašanja je naslovila tudi neposredno prevzetemu podjetju Alpetour⁵ in nekaterim večjim in manjšim avtobusnim prevoznikom⁶ z namenom, da bi ugotovila geografski obseg trga mestnih in posebnih linijskih prevozov, tržni položaj udeležencev koncentracije in njihovih konkurentov na posameznih trgih ter kakšen bo vpliv izvedene koncentracije na izbiro uporabnikov posameznih storitev, ki jih nudijo v koncentraciji udeležena in z njimi povezana podjetja. Zaradi razjasnitve okoliščin v zvezi s priglašeno koncentracijo je bil dne 22. 7. 2015, 31. 7. 2015 in 12. 8. 2015 organiziran sestanek s priglasiteljem koncentracije, ter 10. 8. 2015 s predstavniki Ministrstva za infrastrukturo.

II. PODREJENOST ZPOMK-1

A Koncentracija

9. 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; (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.
10. Kontrolo nad podjetjem ali njegovim delom v smislu prejšnjega odstavka 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 ter (ii) pravice ali pogodbe, ki zagotavljajo odločilen vpliv na sestavo, glasovanje ali sklepe organov podjetja. Kontrola je lahko izključna ali skupna.
11. V obravnavanem primeru je koncentracija podjetij nastala dne 7. 4. 2015, ko je podjetje Arriva Dolenjska in Primorska kot kupec sklenilo Pogodbo s tremi delničarji podjetja

⁴ Dokument št. 3061-4/2015-5 z dne 8. 5. 2015.

⁵ Dokument št. 3061-4/2015-5 z dne 8. 5. 2015.

⁶ Dokument št. 3061-4/2015-12 z dne 22. 5. 2015.

Alpetour kot prodajalci⁷, s katero je bilo s strani konzorcija prodajalcev zagotovljeno sprejetje morebitne prevzemne ponudbe podjetja Arriva Dolenjska in Primorska za 59,21 % delnic (266.081) podjetja Alpetour. Po izpolnitvi odložnih pogojev in pod pogojem, da ni kršitve pogodbenih jamstev, lahko podjetje Arriva Dolenjska in Primorska, skladno z navedeno Pogodbo, vloži prostovoljno prevzemno ponudbo za do 100 % (449.428) izdanih rednih kosovnih delnic podjetja Alpetour, ki kotirajo na Liublanski borzi vrednostnih papirjev pod oznako APAG, za ceno 55 EUR za delnico (

l). Konzorcij prodajalcev se je zavezal, da bo prodal svoje delnice podjetja Alpetour po navedeni ceni, pri čemer je podal še nekatera osnovna jamstva. Vrednost transakcije je po podatkih priglasiatelja ocenjena na milijonov EUR. Če bo izvedba postopka uspešna, bo podjetje Arriva Dolenjska in Primorska ter s tem DB skupina pridobila najmanj 59,21 % delež v podjetju Alpetour in s tem izključno kontrolo nad Skupino Alpetour.

12. Takšna pridobitev kontrole nad drugim 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 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.

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

13. 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 koncentraciji udeleženih podjetij skupaj z drugimi podjetji v skupini v predhodnem poslovnem letu na trgu Republike Slovenije presegele 35 milijonov evrov in če je letni promet prevzetega podjetja skupaj z drugimi podjetji v skupini v predhodnem poslovnem letu na trgu Republike Slovenije presegele 1 milijon evrov ali je letni promet v primeru iz tretje alineje prvega odstavka 10. člena ZPOmK-1 vsaj dveh v koncentraciji udeleženih podjetij skupaj z drugimi podjetji v skupini v predhodnem poslovnem letu na trgu Republike Slovenije presegele 1 milijon evrov.
14. Iz predloženih finančnih podatkov priglasiatelja ter javno dostopnih podatkov izhaja, da je znašal letni promet podjetja Arriva Dolenjska in Primorska skupaj z drugimi podjetji v skupini v predhodnem poslovnem letu, to je v letu 2014, na trgu Republike Slovenije . mio EUR⁸, letni promet podjetja Alpetour skupaj z drugimi podjetji v skupini pa je v predhodnem poslovnem letu na trgu Republike Slovenije znašal 30,7 mio EUR⁹. Navedeno pomeni, da je v primeru presoje pridobitve izključne kontrole podjetja Arriva Dolenjska in Primorska nad podjetjem Alpetour presežen prag 35 milijonov evrov letnega prometa, določen v prvi alineji prvega odstavka 42. člena ZPOmK-1 ter hkrati prag 1 milijon evrov letnega prometa prevzetega podjetja skupaj z drugimi podjetji v skupini v predhodnem poslovnem letu na trgu Republike Slovenije, določen v drugi alineji prvega odstavka 42. člena ZPOmK-1.
15. Podrejenost koncentracije določbam ZPOmK-1 in s tem obveznost priglasitve Agenciji nastane, ko sta kumulativno izpolnjena oba pogoja, pravni in ekonomski. V primeru predmetne koncentracije sta izpolnjena oba pogoja, zaradi česar je zadevna koncentracija podrejena določbam ZPOmK-1.

⁷ Konzorcij prodajalcev sestavljajo naslednja podjetja: Modra Linija Holding d.d. s 26,2 %, Banka Celje d.d. z 19,9 % in Alpen Invest, družba za upravljanje investicijskih skladov, d.d. s 13,1 % delnic podjetja Alpetour.

⁸ Podatki priglasiatelja koncentracije (dokument št. 3061-4/2015-11 z dne 20. 5. 2015).

⁹ <http://www.ajpes.si/> in podatki priglasiatelja koncentracije (dokument št. 3061-4/2015-11 z dne 20. 5. 2015).

C Pristojnost Agencije

16. Na podlagi tretjega odstavka 21. člena Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij¹⁰ (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 Agencije¹¹ je torej, da za vsako koncentracijo preveri, ali le-ta nima razsežnosti EU.¹²
17. 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 2.500 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 2500 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.
18. Priglasitelj je navedel, da priglašena koncentracija nima razsežnosti EU, ker niso doseženi pragovi iz drugega odstavka 1. člena Uredbe ES o združitvah in iz tretjega odstavka 1. člena Uredbe ES o združitvah. Agencija na podlagi podatkov priglasitelja ter drugih razpoložljivih podatkov ugotavlja, da zadevna koncentracija ne izpolnjuje meril za koncentracijo z razsežnostjo EU, ker je skupina Alpetour v letu 2014 dosegla promet v višini 31,9 mio EUR¹³. Tako ni presežen prag iz točke (b) drugega odstavka 1. člena Uredbe ES o združitvah (skupni promet na trgu EU vsakega od vsaj dveh udeleženih podjetij ne presega 2.500 mio EUR), kot tudi ne iz točke (d) tretjega odstavka 1. člena Uredbe ES o združitvah (skupni promet na trgu EU vsakega od vsaj dveh udeleženih podjetij ne presega 100 mio EUR). Glede na to, da morajo biti pogoji izpolnjeni kumulativno, iz obrazloženega sledi, da zadevna koncentracija nima razsežnosti EU niti po drugem odstavku 1. člena Uredbe ES o združitvah niti po tretjem odstavku 1. člena Uredbe ES o združitvah, zato je izključna pristojnost za izvedbo presoje skladnosti zadevne koncentracije s pravili konkurence na podlagi nacionalnega prava o konkurenci na Agenciji.

III. SKLADNOST KONCENTRACIJE S PRAVILI KONKURENCE

A Upoštevni proizvodni oziroma storitveni trg

19. Skladno s sedmo točko 3. člena ZPOMK-1 je upoštevni proizvodni oziroma storitveni trg tisti trg, ki praviloma vključuje vse tiste proizvode ali storitve, ki jih potrošnik ali uporabnik šteje za zamenljive. Zamenljivi so tisti proizvodi oziroma storitve, ki so v očeh uporabnika z vidika lastnosti, cene in namena uporabe medsebojno zamenljivi ali nadomestljivi. Upoštevni proizvodni trg se lahko določi na podlagi zamenljivosti povpraševanja, zamenljivosti ponudbe, potencialne konkurence ter morebitnih ovir za vstop na trg.

¹⁰ UL L 24, 29.1.2004, str. 1–22.

¹¹ 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.

¹² Glej sodbo Sodišča EU z dne 14. julija 2006 v zadevi Endesa SA proti Komisiji, T-417/05, Zodl. 2006 str. II-2533, točki 99 in 100.

¹³ Konsolidirano letno poročilo Skupine Alpetour za leto 2014, vir: <http://www.ajpes.si/jolp>

20. Pri presoji koncentracije je Agencija ugotavljala, ali prihaja do prekrivanja dejavnosti v koncentraciji udeleženi in z njimi povezani podjetji ali delov podjetij na katerem od trgov, kjer le-ta nastopajo, ali do povezav, ki bi omejevale konkurenco na katerem od z njim tesno povezanih trgov.
21. Priglasitelj je navedel, da se glavne dejavnosti udeleženk koncentracije na trgu Republike Slovenije nanašajo na storitve avtobusnega potniškega prevoza ter v omejenem obsegu na turistično dejavnost. Glede storitev vzdrževanja/popravil ter maloprodaje rezervnih delov za motorna vozila (avtobusi in tovornjaki) in prodaje osebnih in gospodarskih vozil, je priglasitelj navedel, da ni horizontalnega prekrivanja, saj se s temi dejavnostmi v omejenem obsegu ukvarja samo Skupina Alpetour.
22. Priglasitelj se glede železniškega potniškega prometa sklicuje na predhodno odločbo Agencije, v kateri je le-ta ugotovila, da železniški promet ne predstavlja alternativnega načina prevoza avtobusnemu potniškemu prevozu na rednih linijah v Sloveniji, saj na nekaterih območjih železniške linije ne obstajajo ali pa obstajajo le v omejenem obsegu.¹⁴ Priglasitelj je navedel, da je stanje drugačno na drugih področjih avtobusnega prevoza potnikov, zlasti v čezmejnem prometu na mednarodnih avtobusnih linijah.

Horizontalna prekrivanja dejavnosti

23. Horizontalne koncentracije podjetij je mogoče opredeliti kot koncentracije, v katerih udeležena podjetja poslujejo na istih upoštevnihi proizvodnih oz. storitvenih trgih.
24. Priglasitelj je navedel, da se dejavnosti v koncentraciji udeleženi in z njimi povezani podjetji v Sloveniji prekrivajo (i) na trgu organizacije potovanj in storitev potovalnih agencij (kjer njihov skupni tržni delež ne presega %) in (ii) na področju avtobusnega prevoza potnikov, predvsem na trgu medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in na trgu občasnihi prevozov potnikov ter v manjši meri na trgu rednihi komercialnihi avtobusnihi prevozov potnikov na mednarodni liniji med Ljubljano in Beogradom. Glede mestnihi in posebnih linijskih prevozov potnikov, ki ju prav tako opravljata udeleženci koncentracije skupaj s povezanimi podjetji, je priglasitelj, kot bo pojasnjeno v nadaljevanju, navedel, da so trgi po obsegu lokalni.
25. Agencija ugotavlja, da bo do horizontalnega prekrivanja dejavnosti v koncentraciji udeleženihi podjetji, kjer bo zadevna koncentracija imela tudi učinke, prišlo na področju komercialnihi linijskih prevozov potnikov na mednarodni liniji Ljubljana-Beograd in pri izvajanju različnihi oblik prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu, kjer sta dejavni tako podjetje Arriva Dolenjska in Primorska skupaj s povezanim podjetjem Arriva Štajerska, kot tudi podjetje Alpetour s povezanimi podjetjema Integral in Kam-Bus.
26. Iz priglasitve izhaja, da v manjši meri prihaja do horizontalnihi prekrivanj tudi na področju organizacije potovanj in storitev potovalnihi agencij. Priglasitelj je navedel, da so organizatorji potovanj podjetja, ki v glavnem ponujajo dve ali več potovalnihi storitev (prevoz, nastanitve, prehrana, zabava, ogled znamenitosti), ki jih prodajajo preko potovalne agencije ali neposredno končnim potrošnikom kot en sam izdelek (počitniški paket).¹⁵ Tudi Evropska komisija je ugotovila, da nižje v prodajni verigi organizacije potovanj obstaja ločen trg za storitve potovalnihi agencij.¹⁶ Skupina Alpetour je iz naslova opravljanja turistične dejavnosti v letu 2013 na območju Republike Slovenije ustvarila promet v višini 1,46 mio EUR¹⁷, v letu 2014 pa 1,35 mio EUR.¹⁸ Iz priglasitve izhaja, da je Skupina Arriva v Sloveniji začela s tovrstnihi dejavnostmi šele leta 2013 in je po podatkih

¹⁴ Odločba Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014 v zvezi s pridobitvijo skupne kontrole Darka Martina Klariča in podjetja Avrigo d.o.o. nad avtobusnim prevoznikom Izletnik Celje d.d., odst. 40.

¹⁵ Dopolnitev priglasitve koncentracije; dokument št. 3061-4/2015-11 z dne 20. 5. 2015.

¹⁶ COMP/M.4601, Karstadtquelle/Mytravel, odst. 30.

¹⁷ <http://www.ajpes.si/jolp>.

¹⁸ Konsolidirano letno poročilo Skupine Alpetour za leto 2014, vir: <http://www.ajpes.si/jolp>, točka 19.1 in 19.4.

za leto 2014 dosegla prihodke v višini mio EUR. Z ločenimi podatki za dejavnost organizacije potovanj in dejavnost potovalnih agencij priglasitelj ne razpolaga. Priglasitelj je na podlagi statističnih podatkov Evropskega združenja potovalnih agencij in organizatorjev potovanj za leto 2011¹⁹ (novejših podatkov priglasitelj ni predložil) o doseženem skupnem letnem prometu v Republiki Sloveniji na področju organizacije potovanj in storitev potovalnih agencij v višini okrog 398,3 mio EUR, ob predpostavki delitve 2/3 ustvarjenih prihodkov za storitve organizacije potovanj in 1/3 za storitve potovalnih agencij ocenil, da skupna tržna deleža, ki ju lahko pripišemo obema v koncentraciji udeležena skupinama podjetij na trgu organizacije potovanj in na trgu storitev potovalnih agencij ne znašata več kot %. Agencija na podlagi podatkov Statističnega urada RS za leto 2013 (podatkov za leto 2014 še ni na voljo) ugotavlja, da je bilo v tem letu v RS ustvarjenih 136,7 mio EUR prihodkov iz naslova dejavnosti potovalnih agencij in 239,2 mio prihodkov iz naslova dejavnosti organizatorjev potovanj,²⁰ kar znaša skupno 375,9 mio EUR in da od tega skupnega zneska odpade 36 % na dejavnost potovalnih agencij in 34 % na dejavnost organizatorjev potovanj. Glede na te podatke bi Skupina Alpetour v letu 2013 na področju organizacije potovanj in storitev potovalnih agencij dosegla % tržni delež in posamična tržna deleža ne bi dosegla %. V kolikor bi v letu 2014 upoštevali isti skupni vrednostni obseg trga kot v letu 2013 (375,9 mio EUR), bi Skupina Alpetour z 1,35 mio EUR ustvarjenih prihodkov iz naslova dejavnosti organizatorjev potovanj in iz naslova dejavnosti potovalnih agencij dosegla % tržni delež, medtem ko bi bil tržni delež Skupine Arriva %.²¹ Agencija na podlagi nizkih tržnih deležev, ki jih dosejata obe v koncentraciji udeleženi skupini podjetij na področju organizacije potovanj in storitev potovalnih agencij ugotavlja, da nadaljnja opredelitev in presoja koncentracije trgov organizacije potovanj in storitev potovalnih agencij ni potrebna, saj se stanje na obeh trgih po izvedeni koncentraciji ne bo bistveno spremenilo.

27. Pri določitvi upoštevanih storitvenih trgov je Agencija upoštevala navedbe priglasitelja, kot tudi prakso Agencije ter Evropske komisije na tem področju. Glede na opisane značilnosti in obstoječo zakonsko ureditev posameznih oblik prevoza potnikov v avtobusnem prometu ter glede na dejavnosti, s katerimi se ukvarjajo v koncentraciji udeležena podjetja, bi v zadevnem primeru lahko opredelili naslednje upoštevne storitvene trge:
- trg mednarodnih linijskih prevozov potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd;
 - trg medkrajevnih linijskih prevozov potnikov;
 - trg mestnih linijskih prevozov potnikov;
 - trg posebnih linijskih prevozov;
 - trg občasnih prevozov potnikov.

Trg mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd

28. Priglasitelj je navedel, da Skupina Arriva in Skupina Alpetour izvajata tudi redne avtobusne prevoze potnikov na komercialnih mednarodnih avtobusnih linijah v/iz Slovenije. Skupina Arriva ponuja takšne storitve na relacijah med Slovenijo in destinacijami v Italiji, na Hrvaškem, v Srbiji, Nemčiji in Avstriji. Skupina Alpetour deluje na komercialnih mednarodnih avtobusnih linijah iz Slovenije na destinacije na Hrvaškem in v Srbiji. Priglasitelj je navedel, da se dejavnosti podjetij Skupine Arriva in Skupine Alpetour na trgu (-ih) izvajanja rednih komercialnih avtobusnih prevozov potnikov na mednarodnih avtobusnih linijah prekrivajo samo na liniji Ljubljana (Slovenija) - Beograd (Srbija), Beograd (Srbija) – Ljubljana (Slovenija).
29. Priglasitelj se sklicuje na prakso Evropske komisije, po kateri zagotavljanje regionalnih oz. medkrajevnih (t.i. long-distance) komercialnih avtobusnih prevozov predstavlja ločen

¹⁹ Dopolnitev priglasitve koncentracije; dokument št. 3061-4/2015-11 z dne 20. 5. 2015, priloga 4c.

²⁰ <http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp>

²¹ Navedeni tržni deleži bi lahko bili nekoliko višji, če bi pridobili natančnejše podatke o velikosti trga in ustvarjenih prihodkih na posameznem trgu, vendar glede na zanemarljive prihodke od prodaje Skupine Arriva na tem trgu, to ne bi spremenilo presoje.

upoštevni trg, ki ga je treba razlikovati od avtobusnega prevoza, ki temelji na koncesiji za opravljanje javne službe.²² Komisija dodatno razlikuje med nacionalnimi in mednarodnimi komercialnimi linijami²³, pri čemer je zavzela pristop »izvor in namembni kraj«, zato je izvajala presojo na posameznih linijah od točke do točke (individual point-to-point routes).²⁴

30. Mednarodni linijski prevoz je skladno z Zakonom o prevozih v cestnem prometu²⁵ (v nadaljnjem besedilu: ZPCP-2) opredeljen kot javni prevoz potnikov med RS in drugimi državami, kjer lahko avtobusi ustavljajo na območju RS le na avtobusnih postajah in avtobusnih postajališčih.²⁶ Avtobusni prevoz potnikov na mednarodnih linijah med RS in državami članicami je organiziran na podlagi ZPCP-2 in na podlagi bilateralnih sporazumov med RS in drugimi državami.²⁷ Mednarodni linijski prevoz potnikov, ki ga opravlja prevoznik iz države članice v drugo državo nečlanico Skupnosti, je organiziran v skladu z mednarodnimi pogodbami, ob upoštevanju načela vzajemnosti, ter na podlagi dovoljenja za izvajanje prevozov, ki ga izdajo Ministrstvo za infrastrukturo (v nadaljevanju: Ministrstvo) in pristojni organi drugih držav, opravlja pa se v skladu s pogoji, ki jih določata ZPCP-2 in mednarodna pogodba.²⁸ Slovenski prevoznik mora za izvajanje linije izven EU pridobiti dovoljenja vseh držav, skozi katere linija poteka, za razliko od linij znotraj EU, ko samo pristojno ministrstvo izda dovoljenje, ki velja v vseh udeleženi državih. Na mednarodnih linijah se izbor izvajalca na posamezni liniji posebej ne izvaja, velja, da kdor prvi zaprosi za izdajo dovoljenja, uredi vse potrebne dokumente in pridobi dovoljenje, ima prednost pred drugimi.²⁹ S prevozniki se ne sklepajo pogodbe za opravljanje prevoza na določeni mednarodni liniji. Prevozniku, ki po ugotovljenem postopku izpolnjuje pogoje za izdajo dovoljenja, izda dovoljenje pristojno ministrstvo z veljavnostjo največ 5 let. Stroškovno ceno avtobusnih prevozov, vozne rede in cene vozovnic določi prevoznik sam ali v dogovoru s kooperantom iz druge ciljne države tako znotraj EU kot tudi izven EU. Država ne krije nobenih stroškov, ne posega v cene vozovnic, zato se cene na istih relacijah med prevozniki lahko razlikujejo.³⁰
31. Glede na to, da na mednarodni relaciji Ljubljana – Beograd obstaja tudi železniška povezava, bi lahko na upošteveni storitveni trg mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd uvrstili tudi železniški prevoz, saj tudi ta omogoča prevoz potnikov med navedenima krajema. Glede na to, da morebitna ožja ali širša opredelitev upoštevnega trga ne bi spremenila presoje koncentracije na obravnavanem trgu, Agencija ni dokončno opredelila upoštevnega storitvenega trga mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd.

Javni linijski prevoz

32. Javni linijski prevoz je prevoz potnikov v cestnem prometu med avtobusnimi postajami in avtobusnimi postajališči na določeni liniji, po vnaprej določenem voznom redu, splošnih prevoznih pogojih in ceniku. Opravlja se lahko kot potniški, hitri ali direktni linijski prevoz.³¹ Država zagotavlja, da je javni linijski prevoz pod enakimi pogoji dostopen vsem, zato mora prevoznik opravljati prevoze v skladu z registriranim voznom redom, cenikom, splošnimi prevoznimi pogoji in koncesijsko pogodbo. Za razliko od posebnega linijskega prevoza

²² COMP/M.6818, DB/Veolia, odst. 26.

²³ COMP/M.5741, CDC/Veolia, odst. 11.

²⁴ COMP/M.6818, DB/Veolia, odstavki 26 in 32-34.

²⁵ Uradni list RS, št. 131/06, 5/07 – popr., 123/08, 28/10, 49/11, 40/12 – ZUJF, 57/12 in 39/13.

²⁶ 25. točka 3. člena ZPCP-2.

²⁷ Dokument št. 3061-4/2015-15 z dne 8. 5. 2015; podatki Ministrstva za infrastrukturo, Direktorat za promet.

²⁸ 61. člen ZPCP-2, 2. odst.

²⁹ Vsak naslednji avtobusni prevoznik, ki zaprosi za dovoljenje za prevoz potnikov na mednarodni liniji mora upoštevati 3. alinejo 2. odstavka 63. člena ZPCP-2, ki pravi: »Če je za relacijo, za katero je predlagan nov vozni red, že izdano dovoljenje za mednarodni linijski prevoz potnikov, ki ima s predlaganim novim voznom redom na relaciji več kot dve skupni postaji, mora biti pri novem voznom redu zagotovljen časovni presledek eno uro pred odhodom in eno uro po odhodu z avtobusne postaje«.

³⁰ Dokument št. 3061-4/2015-15 z dne 8. 5. 2015; podatki Ministrstva za infrastrukturo, Direktorat za promet.

³¹ 45. člen ZPCP-2, 1. odst.

morajo imeti potniki, ki uporabljajo javni linijski prevoz, ves čas trajanja prevoza pri sebi vozovnico. Javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu se na posamezni liniji lahko opravlja po istem voznem redu tudi z več avtobusi.³² Javni linijski prevoz se deli na medkrajevni in mestni linijski prevoz potnikov.

i. Trg medkrajevnih linijskih prevozov potnikov

33. Medkrajevni linijski prevoz potnikov zagotavlja država kot javno dobro v okviru gospodarske javne službe. Skladno s 1. odstavkom 50. člena ZPCP-2 naj bi država (v njenem imenu je za to pristojno Ministrstvo) na podlagi javnega razpisa podelila koncesije najugodnejšim ponudnikom prevozov. Za posamezne linije ali več linij se lahko v skladu z Uredbo 1370/2007/ES³³ koncesija podeli tudi neposredno s sklenitvijo pogodbe na podlagi izvedenega postopka za izbiro najugodnejšega ponudnika.
34. Agencija ugotavlja, da so od leta 2004 podeljene koncesije avtobusnim prevoznikom brez javnega razpisa. Obstoječi prevozi se tako še vedno izvajajo na podlagi 1. odstavka 43. člena Uredbe o koncesijah za opravljanje gospodarske javne službe izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu³⁴ (v nadaljevanju: Uredba 2004), ki določa, da se prve koncesije za opravljanje gospodarske javne službe (v nadaljevanju: GJS) na dosedanjih linijah do 31. 12. 2008 podeli prevoznikom, ki so na podlagi registriranih voznih redov iz prometnega leta 2003/2004 opravljali javne linijske prevoze. Sledila je prva novela ZPCP-2,³⁵ ki je omogočila podaljšanje veljavnosti koncesij do konca leta 2010. Leta 2010 je bil skladno z novo Uredbo o načinu izvajanja GJS javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in o koncesiji te javne službe³⁶ (v nadaljevanju: Uredba 2009), ki je predvidevala 6 koncesijskih območij, neuspešno izveden edini javni razpis. Danes imamo tako še vedno situacijo iz prevoznega leta 2003/2004, koncesijskih območij skladno z novo Uredbo 2009 ni, po podatkih Ministrstva pa ima 36 prevoznikov koncesije za opravljanje medkrajevnih linijskih prevozov. Na posamezni avtobusni medkrajevni liniji lahko opravlja prevoze potnikov tudi več različnih prevoznikov, kar pomeni, da ima lahko več prevoznikov koncesijo na isti liniji, pri čemer Ministrstvo uskladi vozne rede. Zadnja novela ZPCP-2³⁷ je predvidevala podaljšanje obstoječih koncesij do podelitve koncesije na podlagi javnega razpisa, vendar največ do 31. decembra 2015.
35. V sedanjih razmerah na trgu medkrajevnih linijskih prevozov, država oziroma pristojno Ministrstvo določi stroškovno ceno skladno z določili 43. člena Uredbe 2004, ki določa, da se višina kompenzacije določi na podlagi analize stroškov, ki bi jo imelo na tem področju tipično dobro delujoče podjetje. Priznana stroškovna cena je za vse prevoznike koncesionarje enaka. Končna cena vozovnic pa se oblikuje na podlagi Pravilnika o izvajanju subvencioniranega prevoza³⁸ in Pravilnika o določanju cen subvencioniranega prevoza³⁹.
36. Navedeno pomeni, da si avtobusni prevozniki na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov do sedaj niso konkurirali, kar pomeni, da se pri nas izvajalci niso izbirali v konkurenčnem postopku oziroma na razpisih za pridobitev koncesijske pogodbe, kot to predvideva ZPCP-2 in zakonodaja EU, ampak imamo na področju medkrajevnih linijskih prevozov zatečeno stanje iz prevoznega leta 2003/2004. Tudi praksa Evropske komisije je pokazala, da si avtobusni prevozniki ne konkurirajo za potnike, ampak poteka konkurenca

³²http://www.mzip.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/prevozi_v_cestnem_prometu/novosti_v_cestnem_prometu/prevoz_notranji_promet/

³³ UREDBA (ES) št. 1370/2007 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70

³⁴ Uradni list RS, št. 88/04, 131/06 – ZPCP-2 in 73/09.

³⁵ Uradni list RS, št. 123/08.

³⁶ Uradni list RS, št. 73/09

³⁷ Uradni list RS, št. 39/13.

³⁸ Uradni list RS, št. 69/13 in 55/14.

³⁹ Uradni list RS, št. 65/12, 102/12 in 69/13.

med avtobusnimi prevozniki na ravni razpisov za pridobitev koncesije.⁴⁰

ii. Trg mestnih linijskih prevoz potnikov

37. Mestni promet se izvaja na ozemlju mesta oziroma mestne občine. Občina podeli koncesijo izvajalcu mestnega prometa. Financiranje mestnih prevozov se izvaja z vplačili uporabnikov mestnega prevoza in sofinanciranjem lokalne skupnosti/občine. Izjema so mestni prevozi v nekaterih mestih, kot so Ljubljana, Koper, Maribor, Murska Sobota in Kranj, kjer država sofinancira (subvencionira) dijaške in študentske vozovnice. Za razliko od medkrajevnih linijskih prevozov, prevozov v mestnem avtobusnem prometu ne predpisuje oziroma zagotavlja država, ampak so za organizacijo in način izvajanja linijskih prevozov v mestnem prometu pristojne lokalne skupnosti, ki lahko določijo izvajanje mestnega prometa za gospodarsko javno službo. Linijski prevoz v mestnih občinah, ki imajo več kot 100.000 prebivalcev, pa se po določitih ZPCP-2 obvezno opravlja kot lokalna gospodarska javna služba.⁴¹ Agencija ni dokončno opredelila upoštevnega storitvenega trga mestnih linijskih prevozov, saj to ni potrebno, ker na zadevnem trgu ni izražen sum glede skladnosti koncentracije s pravili konkurence.

Trg posebnih linijskih prevozov

38. Posebni linijski prevoz je prevoz določene vrste potnikov. 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.⁴² Teh prevozov ne zagotavlja država, temveč se izvajajo na podlagi sklenjene pisne pogodbe med naročnikom prevoza in prevoznikom. Seznam potnikov je obvezni sestavni del pogodbe. Agencija ni dokončno opredelila upoštevnega storitvenega trga posebnih linijskih prevozov, ker na tem trgu ni izražen sum glede skladnosti koncentracije s pravili konkurence.

Trg občasnih prevozov potnikov

39. Avtobusni prevoz lahko obsega tudi občasni prevoz potnikov, ki je opredeljen kot prevoz v cestnem prometu, pri katerem se skupina vnaprej določenih potnikov prevaža pod pogoji, ki so dogovorjeni s pogodbo med prevoznikom in naročnikom prevoza (npr. turistični prevozi). 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 prevozih in nimajo funkcije prevoza dnevne migracije potnikov. Dokončna opredelitev upoštevnega storitvenega trga občasnih prevozov potnikov ni potrebna, saj na zadevnem trgu ni izražen sum glede skladnosti koncentracije s pravili konkurence.

Vertikalna prekrivanja dejavnosti

40. Za vertikalne koncentracije štejejo vse tiste koncentracije, v katerih so udeležena podjetja dejavna na različnih stopnjah oskrbne verige.
41. Priglasitelj je navedel, da se Skupina Alpetour v omejenem obsegu v Sloveniji ukvarja tudi s storitvami vzdrževanja/popravil in maloprodaje rezervnih delov za motorna vozila (avtobusi in tovornjaki) tretjim osebam. Na področju vzdrževanja/popravil in prodaje rezervnih delov zunanjim naročnikom sta v Skupini Alpetour dejavni podjetji Alpetour (gospodarska vozila) in Integral Avto (osebna in lahka gospodarska vozila). Podjetje Integral Avto opravlja tovrstne storitve tudi za manjša gospodarska vozila in se poleg tega

⁴⁰ COMP/M.5855, DB/Arriva, odstavek 20.

⁴¹http://www.mzip.gov.si/si/delovna_podrocja/promet/prometna_politika/prevozi_v_cestnem_prometu/novosti_v_cestnem_prometu/prevoz_notranji_promet/

⁴² Prvi odstavek 54. člena ZPCP-2.

ukvarja tudi s prodajo osebnih vozil VW in Škoda ter gospodarskih vozil VW na drobno. Skupina Arriva v Sloveniji ni dejavna niti na področju vzdrževanja/popravil ali prodaje rezervnih delov za gospodarska vozila tretjim osebam, kot tudi ne na področju prodaje osebnih in gospodarskih vozil⁴³.

42. Agencija ugotavlja, da bi lahko imela priglašena koncentracija podjetij določene vertikalne učinke v okviru vertikalnih povezav med (i) trgov izvajanja avtobusnih prevozov potnikov (Skupina Arriva) in trgov storitev vzdrževanja/popravil avtobusov (Skupina Arriva izven lastnih servisnih delavnic); (ii) trgov vzdrževanja/popravil avtobusov (Skupina Arriva v lastnih servisnih delavnicah) in trgov prodaje rezervnih delov za avtobuse (s strani Skupine Alpetour) in (iii) trgov izvajanja avtobusnih prevozov potnikov (Skupina Arriva) in trgov prodaje gospodarskih vozil VW (s strani Skupine Alpetour na drobno).
43. Priglasitelj je navedel, da transakcija ne bo povzročila negativnih vertikalnih učinkov v okviru zgoraj navedenih vertikalnih povezav, ker združen subjekt, kot bo navedeno v nadaljevanju, nima precejšnje stopnje tržne moči na nobenem izmed navedenih vertikalno povezanih trgov.
44. Skupina Alpetour v manjšem obsegu ponuja storitve vzdrževanja in popravil gospodarskih vozil (avtobusi in tovornjaki) tretjim osebam, vendar pa tako Skupina Arriva kot tudi Skupina Alpetour potrebujeta tovrstne storitve s strani tretjih oseb v zelo omejenem obsegu. Priglasitelj to pojasnjuje s tem, da ni ekonomično, da bi se avtobus za manjša popravila in vzdrževanje vozil dlje kot 20-30 km oz. za večja vzdrževalna dela več kot 100 km, kar pomeni, da je le 10 % avtobusnega voznega parka Skupine Arriva na dosegu servisnih delavnic Skupine Alpetour za običajna in manjša popravila in le 20 % za večja vzdrževalna dela. Priglasitelj je ocenil⁴⁴, da Skupina Alpetour z vzdrževanjem in popravili gospodarskih vozil ustvari približno EUR letnega prometa, kar glede na ocenjeno velikost celotnega trga (65 mio EUR) predstavlja % tržni delež. Agencija na podlagi izvedene tržne analize tudi ugotavlja, da konkurenčni avtobusni prevozniki v času garancijske dobe izvajajo popravila in vzdrževanja avtobusov pri pooblaščenih serviserjih (npr.: MAN, Iveco, Mercedes Benz, Volvo trucks), po preteku garancije pa vzdrževanje avtobusov opravljajo večinoma v lastnih delavnicah. Redki med njimi se poslužujejo tudi zunanjih delavnic, večinoma le v primeru urgentnih popravil.
45. Priglasitelj je navedel, da je Skupina Alpetour kot dobavitelj rezervnih delov majhna. Po oceni priglasitelja je tržni delež Skupine Alpetour na trgu prodaje rezervnih delov za gospodarska vozila (vključno z avtobusi) glede na ocenjeno velikost celotnega trga 105 mio EUR in višino ustvarjenih prihodkov Skupine Alpetour na tem področju (EUR) %. Analiza trga je glede prodaje rezervnih delov pokazala, da večina avtobusnih prevoznikov kupuje rezervne dele pri različnih slovenskih dobaviteljih, med katerimi Agencija ni zasledila podjetij iz Skupine Alpetour.
46. Maloprodaja VW gospodarskih vozil, ki jih prodaja od podjetja Alpetour odvisno podjetje Integral Avto po navedbah priglasitelja ne vključuje običajnih (velikih) avtobusov za prevoz potnikov. VW ima le eno vrsto gospodarskega vozila, in sicer VW Crafter, ki se lahko šteje kot minibus in ima do 16 sedežev. Gospodarska vozila se v skladu s prakso Evropske komisije lahko razlikujejo na: (i) lahka tovorna vozila (bruto teža pod 5 ton); (ii) srednja tovorna vozila (5-16 ton); (iii) težki tovornjaki (nad 16 ton); (iv) mestni avtobusi; (v) medkrajevni avtobusi in (vi) turistični oz. potovalni avtobusi.⁴⁵ Glede na navedeno delitev gospodarskih vozil, je priglasitelj ocenil, da Skupina Alpetour s prodajo lahkih tovornih vozil dosega približno % tržni delež.
47. Ker lahko skladno s Smernicami o presoji nehorizontalnih združitvev na podlagi Uredbe

⁴³ Priglasitelj je navedel, da DB skupina prodaja rabljena vozila preko DB Fuhrpark, a (skoraj) izključno v Nemčiji (dokument št. 3061-4/2015-1 z dne 10. 4. 2015).

⁴⁴ Dokument št. 3061-4/2015-11 z dne 20. 5. 2015.

⁴⁵ COMP/M.6267 - VOLKSVAGEN / MAN, 8. in 73. odst.; COMP/M.4336 - MAN / SCANIA, 16. odst.

Sveta o nadzoru koncentracij podjetij⁴⁶ (v nadaljevanju: Nehorizontalne smernice) nehorizontalne koncentracije, kar velja tudi za vertikalne učinke predmetne koncentracije, pomenijo grožnjo učinkoviti konkurenci samo v primeru, če ima združeni subjekt precejšnje stopnjo tržne moči na najmanj enem od zadevnih trgov, Agencija ne izraža pomislekov glede zgoraj navedenih vertikalnih povezav, saj bo trni delež novega subjekta po združitvi na vsakem od zadevnih trgov znašal manj kot 30 %.⁴⁷

48. Glede na pojasnjeno Agencija v nadaljevanju ni dokončno opredelila trgov in tudi ni podrobneje izvedla presoje učinkov koncentracije na trgu storitev vzdrževanja in popravil gospodarskih vozil, prodaje rezervnih delov za gospodarska vozila in prodaje gospodarskih vozil, saj koncentracija na teh trgih ne bo povzročila bistvenih sprememb.

B Upoštevni geografski trg

49. Upoštevni geografski trg je v skladu z 8. točko 3. člena ZPOmK-1 definiran kot trg, ki praviloma vključuje območje, na katerem si konkurenti na upoštevni proizvodnem oziroma storitvenem 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.

Trg mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd

50. Priglasitelj je navedel, da je Komisija v preteklih odločbah, tudi v razmerju do mednarodnih regionalnih oz. medkrajevnih (t.i. long-distance) gospodarskih avtobusnih prevozov, zavzela pristop "izvor in namembni kraj (origin and destination) in je zato ugotavljala posamezne linije od kraja do kraja (individual point-to-point routes).⁴⁸ Prevoz na posamezni mednarodni liniji tudi ni zamenljiv s prevozom na drugi mednarodni liniji.
51. Agencija je pri določitvi geografskega obsega trga upoštevala prakso Evropske komisije, zato je geografski obseg trga za zagotavljanje komercialnih avtobusnih prevozov na dolge razdalje ocenila na ravni "izvora (starta) do namembnega kraja". V nadaljevanju je Agencija zato presojala učinke na trgu mednarodnega linijskega prevoza potnikov na liniji Ljubljana – Beograd in Beograd - Ljubljana. Glede na to, da Agencija ni dokončno opredelila upoštevnege proizvodnega oz. storitvenega trga, tudi dokončna opredelitev geografskega trga ni potrebna.

Trg medkrajevnih linijskih prevozov potnikov

52. Priglasitelj se je pri določitvi geografskega obsega trga medkrajevnih linijskih prevozov skliceval na odločbo Agencije, v kateri je slednja nakazala, da bi lahko geografski obseg trga izvajanja medkrajevnih linijskih avtobusnih prevozov potnikov opredelili kot celotno nacionalno ozemlje, saj so pogoji konkurence pri izvajanju teh storitev enaki na celotnem območju Republike Slovenije, poleg tega na trgu ni razlik v pravnih zahtevah in cenah.⁴⁹
53. Skupina Arriva je s poslovnimi enotami prisotna v Kopru, Ilirski Bistrici, Mariboru, Ljubljani, Novem mestu, Ptujju in Slovenski Bistrici in opravlja medkrajevne linije v mesta in iz mest Ljubljana, Maribor, Ptuj, Ilirska Bistrica in Piran, medtem ko je prevzeto podjetje Alpetour skupaj s povezanimi podjetji prisotno pretežno na Gorenjskem, vključno s

⁴⁶ UL C 265, 18. 10. 2008, str. 6-25.

⁴⁷ Nehorizontalne smernice, odst. 15, 23 in 25.

⁴⁸ COMP/6818, DB/Veolia, odstavki 26 in 32-34.

⁴⁹ Odločba Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014 v zvezi s pridobitvijo skupne kontrole Darka Martina Klariča in podjetja Avrigo d.o.o. nad avtobusnim prevoznikom Izletnik Celje d.d., odst. 46.

severovzhodnim območjem Kamnika in Domžal. Kljub temu, da so nekateri avtobusni prevozniki osredotočeni na posamezno regijo, Agencija na podlagi podatkov o izvajanju medkrajevnih linijskih prevozov, ki jih je pridobila od Ministrstva⁵⁰, ugotavlja, da prihaja na območju Republike Slovenije do prekrivanja dejavnosti v koncentraciji udeleženi in z njimi povezani podjetji pri izvajanju medkrajevnih linijskih avtobusnih prevozov potnikov na naslednjih linijah (v obeh smereh): Bohinj Zlatorog – Bled - Ljubljana; Rateče Planica – Kranjska Gora - Ljubljana; Ljubljana – Koper – Piran; Žužemberk – Dolenjske Toplice – Novo mesto.

54. Na podlagi navedenega, upošteva doseženo prakso Agencije ter glede na to, da se bo v primeru javnega razpisa za javni medkrajevni linijski prevoz potnikov konkurenca med avtobusnimi prevozniki verjetno vršila na širšem območju RS, je Agencija geografski obseg trga izvajanja medkrajevnih linijskih avtobusnih prevozov potnikov opredelila kot celotno nacionalno ozemlje.

Trg mestnih linijskih prevoz potnikov

55. Agencija je v svoji pretekli praksi navedla, da bi lahko upoštevni geografski obseg trga mestnih linijskih prevozov potnikov opredelili ožje, in sicer kot območje mesta oziroma lokalne skupnosti, na katerem se ti prevozi s strani posameznega prevoznika izvajajo,⁵¹ vendar pa ni dokončno opredelila zadevnega geografskega trga. Agencija je z analizo trga (odgovori občin na vprašalnik Agencije) v predmetni zadevi ugotovila, da si podjetja pri izvajanju mestnih linijskih prevozov potnikov lahko konkurirajo na razpisih občin za opravljanje navedene dejavnosti.⁵² Nadalje je Agencija še ugotovila, da je v manjših mestih, kjer se mestni linijski prevoz potnikov opravlja kot izbira gospodarska javna služba, koncesionar za izvajanje tovrstnih prevozov izbran na javnem razpisu, ki se objavi na Portalu javnih naročil, in da se na razpis lahko prijavijo vsi ponudniki, ki opravljajo tovrstne prevoze, ne glede na to, kje imajo locirane svoje poslovne enote.⁵³ Vendar pa praksa kaže, da se na posamezen razpis dejansko prijavljajo ponudniki s tistih območij, ki imajo na tem območju locirane potrebne resurse (delovno silo, parkirišča za avtobuse, servisne delavnice, upravne prostore za operativne službe ipd). Agencija je z analizo trga še ugotovila,⁵⁴ da se koncesijske pogodbe sklepajo tudi za daljše časovno obdobje (npr. podjetje Alpetour ima sklenjeno koncesijsko pogodbo za izvajanje mestnih linijskih prevozov v MO Kranj za obdobje 10-ih let), ter da so prevozne cene in cene vozovnic določene na podlagi občinskega odloka.
56. Skupina Arriva preko podjetja Arriva Dolenjska in Primorska opravlja mestne linijske prevoze potnikov na območju RS v Novem mestu⁵⁵, Kopru⁵⁶ in Piranu⁵⁷ in ima za ta namen angažiranih avtobusov. Skupina Alpetour opravlja mestne linijske prevoze potnikov s . . . -imi avtobusi v Kranju⁵⁸ in na Jesenicah⁵⁹. Glede na navedeno se dejavnosti strank na področju lokalnih trgov javnega linijskega mestnega prometa v Sloveniji ne prekrivajo, čemur pritrjuje tudi priglasiatelj.

57.

⁵⁰ Dokument št. 3061-4/2015-15 z dne 8. 5. 2015.

⁵¹ Odločba Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014, odst. 47.

⁵² Odločba Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014, odst. 47.

⁵³ Odločba Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014, odst. 66.

⁵⁴ Odločba Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014, odst. 66.

⁵⁵ Veljavnost koncesije:

⁵⁶ Veljavnost koncesije:

⁵⁷ Veljavnost koncesije:

⁵⁸ Veljavnost koncesije:

⁵⁹ Veljavnost koncesije:

⁶⁰ Dokument št. 3061-4/2015-11 z dne 20. 5. 2015, točka 11.

58. Agencija je z namenom ugotovitve geografskega obsega trga mestnih linijskih prevozov potnikov izvedla tržno analizo in posredovala vprašalnike večjim in manjšim konkurenčnim podjetjem.⁶³ Iz prejetih odgovorov je razvidno, da se konkurenčna podjetja prijavljajo na razpise samo v tistih občinah, ki so blizu njihovemu sedežu oz. poslovnim enotam, kjer imajo tudi parkirišča za avtobuse, s katerimi izvajajo tovrstne prevoze, zaposlene voznike, servisne delavnice itd. Iz prejetih odgovorov je tudi razvidno, da v zadnjih 10-ih letih ta podjetja niso konkurirala v koncentraciji udeleženi in z njimi povezanim podjetjem za opravljanje mestnih linijskih prevozov potnikov. Izjema je [REDACTED].
59. Agencija je v okviru tržne analize prav tako ugotavljala, ali je mogoča hitra prilagoditev avtobusov za drugo vrsto prevoza in če je takšna prilagoditev mogoča z ekonomsko upravičenimi stroški. Iz prejetih odgovorov kot tudi iz navedb priglasiatelja je razvidno, da z mestnimi avtobusi zaradi tehničnih značilnosti (nudijo prostor za stoječe potnike, razporeditve sedežev, ki nimajo vgrajenih varnostnih pasov, so nizkopodni ali vsaj z nizkim vstopom, z malo stopnicami, z več in širšimi vrati, kar omogoča hiter vstop in izstop potnikov itd.) ni mogoče izvajati druge vrste prevozov, poleg tega tudi prilagoditev medkrajevni avtobusov za mestne prevoze ni ekonomsko smiselna.
60. Agencija na podlagi razpoložljivih podatkov ugotavlja, da na trgu mestnih linijskih prevozov potnikov ne prihaja do prekrivanja dejavnosti, saj so v koncentraciji udeležena in z njimi povezana podjetja dejavna na geografsko ločenih območjih, zato se stanje na navedenem trgu po izvedeni koncentraciji ne bo spremenilo.

Trg posebnih linijskih prevozov

61. Priglasitelj je navedel, da podjetja iz Skupine Arriva in podjetja iz Skupine Alpetour opravljajo storitve posebnih linijskih prevozov na različnih geografskih področjih. Arriva Štajerska opravlja prevoze šoloobveznih otrok v [REDACTED] občinah na območju [REDACTED] a in Primorska pa opravlja tovrstne prevoze v štirih občinah na območju [REDACTED] občinah na območju [REDACTED] ter v [REDACTED] (kot [REDACTED]). Skupina Alpetour izvaja prevoze [REDACTED] šoloobveznih otrok v občinah [REDACTED] Arriva Štajerska opravlja tudi [REDACTED] delavske prevoze za podjetje [REDACTED] in [REDACTED].
62. Agencija je v svoji pretekli praksi nakazala, da bi geografski trg posebnih linijskih prevozov lahko opredelili ožje, in sicer kot območje lokalne skupnosti, na katerem se ti prevozi s strani posameznega prevoznika izvajajo.⁶⁴ Agencija je v navedeni odločbi na podlagi analize trga ugotovila, da se izvajalec za opravljanje prevozov šoloobveznih otrok (ki so bili in so tudi v predmetni koncentraciji prevladujoči med posebnimi linijskimi prevozi)^{65,66}, izbere skladno z Zakonom o javnem naročanju, in sicer z izvedbo javnega naročila, ki se objavi na Portalu javnih naročil, oziroma z zbiranjem ponudb, v kolikor gre za vrednosti, nižje od 20.000 EUR, ter da se pogodbe sklepajo za obdobje od 1 do 4 let.

⁶¹ Dokument št. 3061-4/2015-33 z dne 16. 6. 2015

⁶² Dokument št. 3061-4/2015-19 z dne 27. 5. 2015.

⁶³ Dokument št. 3061-4/2015-12 z dne 22. 5. 2015.

⁶⁴ Odločba Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014, odst. 47.

⁶⁵ Agencija se je na podlagi navedenega osredotočila samo na prevoze šoloobveznih otrok, kot prevladujočo obliko posebnih linijskih prevozov, ki jih izvajata Skupina Arriva in Skupina Alpetour ter njihova konkurenčna podjetja.

⁶⁶ Dokument št. 3061-4/2015-1 z dne 10. 4. 2015, točka 6.2.1.2 b).

63. V koncentraciji udeležena in z njimi povezana podjetja imajo sklenjene pogodbe za prevoz šoloobveznih otrok za obdobje ⁶⁷ Priglasitelj je navedel, i

64. Večina konkurenčnih podjetij je navedla, da je prevoz šoloobveznih otrok edina oblika posebnega linijskega prevoza, ki jo izvajajo. Manjša konkurenčna podjetja so navedla, da se prijavljajo na razpise za tovrstne prevoze samo v tistih občinah, kjer imajo svoj sedež oz. so v neposredni bližini sedeža njihovega podjetja.

65. Tudi večji avtobusni prevozniki so navedli, da se prijavljajo na razpise za opravljanje prevozov šoloobveznih otrok v občinah, kjer so že prisotni s svojim voznim parkom oz. ki so bližje lokacijam, kjer imajo parkirana vozila in zaposlene voznike. Eno podjetje je navedlo, da se zaradi teritorialne omejenosti, logistike, prepletenosti linij, poznavanja terena in še nekaterih drugih razlogov ni mogoče prijavljati na razpise zunaj domačega območja, v kolikor pa bi se prijavili, ne bi mogli ponuditi cenovno konkurenčne ponudbe. Nekateri izmed konkurentov so navedli, da so se v zadnjih petih letih prijavili tudi na razpise, na katere so se prijavila v koncentraciji udeležena in z njimi povezana podjetja

66. Glede na to, da so v koncentraciji udeležena in z njimi povezana podjetja pri izvajanju posebnih linijskih prevozov potnikov dejavna na geografsko ločenih območjih in glede na izrazito lokalno usmerjenost avtobusnih prevoznikov pri prijavljanju na razpise za opravljanje prevozov šoloobveznih otrok, Agencija ugotavlja, da sta v koncentraciji udeleženi podjetji s povezanimi podjetji prisotni na geografsko ločenih trgih, zato se stanje na trgu po izvedeni koncentraciji ne bo bistveno spremenilo, zato Agencija ni dokončno opredelila upoštevnege geografskega trga.

Trg občasnih prevozov potnikov

67. Agencija je glede geografskega trga občasnih prevozov potnikov v svoji pretekli praksi ugotovila, da bi ga lahko opredelili kot območje RS, saj ti prevozi temeljijo na ponudbi in povpraševanju in jih podjetja izvajajo na osnovi pridobljenih naročil po vsej Sloveniji in ostalih evropskih državah.⁶⁸

68. Agencija zato meni, da bi lahko upoštevni geografski trg predstavljal območje Republike Slovenije, vendar v primeru obravnavane koncentracije, glede na to, da natančna opredelitev upoštevnege geografskega trga ne spremeni presoje predmetne koncentracije, upoštevnege geografskega trga ni dokončno opredelila, saj predmetna koncentracija na trgu občasnih prevozov potnikov ne vzbuja pomislekov glede njene skladnosti s pravili konkurence.

C Presoja koncentracije

69. 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

⁶⁷ Dokument št. 3061-4/2015-11 z dne 20. 5. 2015, točka 13.

⁶⁸ Odločba Agencije št. 3061-13/2014-69 z dne 6. 11. 2014, odst. 48.

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 upoštevanih trgih, koristi vmesnih in končnih uporabnikov ter glede na tehnični in gospodarski razvoj pod pogojem, da je v korist potrošnikom in ne ovira konkurence.

70. Horizontalne združitve lahko bistveno ovirajo učinkovito konkurenco v primeru, če so pred združitvijo v koncentraciji udeležena podjetja bližnji konkurenti in se s koncentracijo odstrani pomemben konkurenčen pritisk med njimi, kar bi posledično povečalo tržno moč združenega subjekta in škodovalo učinkoviti konkurenci.
71. Agencija ugotavlja, da prihaja do horizontalnega prekrivanja dejavnosti v koncentraciji udeleženih podjetij na trgu izvajanja mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd, na trgu izvajanja medkrajevnih linijskih prevozov potnikov in pri izvajanju občasnih prevozov potnikov.

Trg mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana - Beograd

72. Na trgu izvajanja rednih komercialnih avtobusnih prevozov potnikov na mednarodnih avtobusnih linijah se dejavnosti podjetij Skupine Arriva in Skupine Alpetour prekrivajo samo na relaciji med Ljubljano (Slovenija) in Beogradom (Srbija). Obe v koncentraciji udeleženi skupini podjetij imata veljavno dovoljenje za linijo Ljubljana – Beograd z veljavnostjo do ⁶⁹.
73. Priglasitelj je podal ločeni oceni trga mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd, s tem da je v eni oceni upošteval samo avtobusni prevoz potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd (Tabela 2), v drugi oceni pa je poleg avtobusnega prevoza potnikov upošteval tudi železniški prevoz potnikov na tej relaciji (Tabela 1). Priglasitelj je tudi navedel, da v koncentraciji udeleženi skupini podjetij ne ponujata prevoza potnikov z vlakom na relaciji Ljubljana – Beograd.
74. Agencija je presojala učinke zadevne koncentracije na širše in ožje opredeljenem storitvenem trgu mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd; upošteva avtobusni in železniški potniški prevoz in upošteva samo avtobusni prevoz potnikov.
75. Tabela 1: Tržni deleži (v %) Skupine Arriva in Skupine Alpetour na širše opredeljenem upoštevem storitvenem trgu mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd, upošteva avtobusni in železniški prevoz potnikov, v obdobju od leta 2012 do 2014, ocenjeni na podlagi vrednosti prodaje in na podlagi števila opravljenih potniških kilometrov

Leto	Enota	Velikost celotnega trga (v 1000)	Skupina Arriva (v 1000)	Tržni delež (%)	Skupina Alpetour (v 1000)	Tržni delež (%)	TD združenega subjekta (%)
2012	EUR	1.900					
	km	1.830					
2013	EUR	2.250					
	km	1.830					
2014	EUR	2.000					
	km	1.830					

Vir: Podatki in ocene priglasitelja.⁷⁰

⁶⁹ Dokument št. 3061-4/2015-15 z dne 25. 5. 2015, točka 4c.

⁷⁰ Dokument št. 3061-4/2015/11 z dne 20. 5. 2015, točka 5b.

76. Iz Tabele 1 je razvidno, da je priglasiatelj vrednostni obseg trga avtobusnega in železniškega prevoza potnikov na mednarodni liniji Ljubljana – Beograd, Beograd – Ljubljana v letu 2012 ocenil na 1,9 mio EUR, leta 2013 na 2,25 mio EUR in leta 2014 na 2 mio EUR. Ocena priglasiatelja glede količinskega obsega celotnega trga je za vsa tri leta enaka, in sicer je bilo na relaciji Ljubljana – Beograd v avtobusnem in železniškem prometu prevoženih skupno 1,83 mio kilometrov. V letu 2014 so podjetja iz Skupine Arriva z opravljanjem avtobusnih prevozov na relaciji Ljubljana – Beograd na širše opredeljenem storitvenem trgu dosegla % vrednostni in % količinski tržni delež, količinski tržni delež podjetij iz Skupine Alpetour je v istem obdobju na navedenem trgu znašal prav tako %, vrednostni pa %. Tržni deleži, izračunani na podlagi prepeljanih potniških kilometrov, so nekoliko višji od vrednostnih tržnih deležev, vendar ne odstopajo bistveno. Iz Tabele 1 je prav tako razvidno, da se vrednostni in količinski tržni deleži v obdobju od leta 2012 do leta 2014 niso bistveno spreminjali. Združeni subjekt bi po podatkih za leto 2014 dosegel približno % vrednostni oz. % količinski tržni delež.
77. Od konkurenčnih podjetij ima na trgu izvajanja avtobusnega in železniškega prevoza potnikov na mednarodni liniji Ljubljana – Beograd, Beograd - Ljubljana v obdobju od leta 2012 do leta 2014 najvišji količinski in vrednostni tržni delež podjetje Kooperacija Slovenskih, Srbskih in Hrvaških železnic (po podatkih priglasiatelja za leto 2014 % vrednostni oz. % količinski), sledi ji podjetje Niš Express a.d. Niš, ki je doseglo v letu 2014 % vrednostni oz. % količinski tržni delež ter dva približno enako močna konkurenta, podjetje SP Lasta Beograd a.d. in Transprodukt bus prevoz d.o.o., ki sta po podatkih za leto 2014 dosegala % vrednostni oz. % količinski tržni delež. Združeni subjekt kot tudi ostala konkurenčna podjetja, z izjemo Kooperacije Slovenskih, Srbskih in Hrvaških železnic, dosegajo višje tržne deleže na podlagi opravljenih potniških kilometrov.
78. Dodatno je priglasiatelj navedel, da se konkurenca na trgu mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd še povečuje s konstantnim povečevanjem motorizacije srbskega prebivalstva in naraščajočo konkurenco malih "8+1" transportnih vozil, ki niso avtobusi in ne potrebujejo posebnih dovoljenj javnih organov, ter razvijajočim se letalskim prevozom. Glede na navedeno priglasiatelj predvideva postopno padanje prihodkov na trgu mednarodnih linijskih prevozov potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd v prihodnjih treh letih, in sicer v višini % letno.⁷¹
79. V skladu z 18. odstavkom Smernic o presoji horizontalnih združitvev na podlagi uredbe Sveta o nadzoru koncentracij podjetij⁷² (v nadaljevanju: Horizontalne smernice), se pri koncentracijah, pri katerih skupni tržni delež v koncentraciji udeleženih podjetij ne presega 25 %, zaradi omejenega tržnega deleža domneva, da koncentracija ne more ovirati učinkovite konkurence in je zato skladna s pravili konkurence. Glede na navedeno Agencija meni, da zadevna koncentracija na širše opredeljenem storitvenem trgu ne vzbujata konkurenčno-pravnih pomislekov, saj znaša vrednostni tržni delež združenega subjekta na trgu mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd, upošteva avtobusni in železniški prevoz potnikov, v letu 2014 % oz. % na podlagi prepeljanih potniških kilometrov.
80. Agencija je v nadaljevanju izvedla presojo koncentracije tudi na ožje opredeljenem storitvenem trgu mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd, upošteva samo avtobusni prevoz potnikov. Iz Tabele 2 je razvidno, da je priglasiatelj ocenil vrednostni obseg trga avtobusnih prevozov potnikov na mednarodni relaciji Ljubljana – Beograd v letu 2012 na 1 mio EUR, leta 2013 na 1,25 mio EUR in leta 2014 na 1,1 mio EUR. Glede količinskega obsega celotnega trga je priglasiatelj za vsa tri leta podal enako oceno, in sicer je ocenil, da je bilo v avtobusnem prevozu potnikov na mednarodni relaciji Ljubljana – Beograd skupno opravljenih 1,1 mio km.

⁷¹ Dokument št. 3061-4/2015-11 z dne 20. 5. 2015, točka 8.

⁷² UL C 31, 5.2.2004.

81. Tabela 2: Tržni deleži (v %) Skupine Arriva in Skupine Alpetour na ožje opredeljenem upoštevem storitvenem trgu mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd, upošteva avtobusni prevoz potnikov, v obdobju od leta 2012 do 2014, ocenjeni na podlagi vrednosti prodaje in opravljenih potniških kilometrov

Leto	Enota	Velikost celotnega trga (v 1000)	Skupina Arriva (v 1000)	Tržni delež (%)	Skupina Alpetour (v 1000)	Tržni delež (%)	TD združ. subjekta (%)
2012	EUR	1.000					
	km	1.100					
2013	EUR	1.250					
	km	1.100					
2014	EUR	1.100					
	km	1.100					

Vir: Podatki priglasitelja.⁷³

82. Iz Tabele 2 je razvidno, da so podjetja iz Skupine Arriva in iz Skupine Alpetour na ožje opredeljenem storitvenem trgu avtobusnih prevozov potnikov na mednarodni relaciji Ljubljana – Beograd v obdobju od leta 2012 do 2014 dosegala približno % vrednostni in količinski tržni delež in da bi združeni subjekt v obravnavanem obdobju na tem trgu dosegal približno % vrednostni in količinski tržni delež.
83. Od konkurenčnih podjetij ima po podatkih za leto 2014 po oceni priglasitelja največji količinski tržni delež podjetje Niš Ekspres a.d. Niš (%), sledita mu podjetji SP Lasta Beograd a.d. in Transprodukt bus prevoz d.o.o., ki dosegata približno enaka količinska tržna deleža (%). Po izvedeni koncentraciji bo združeni subjekt na ožje opredeljenem storitvenem trgu mednarodnih linijskih prevozov na relaciji Ljubljana – Beograd okrepil svoj tržni delež za odstotnih točk (po podatkih za leto 2014 se bo Skupini Arriva količinski tržni delež povečal s % na %). Navedeno ob preostali strukturi trga, na katerem ima največji konkurent, podjetje Niš Ekspres a.d. Niš % tržni delež, preostala konkurenta SP Lasta Beograd a.d. in Transprodukt bus prevoz d.o.o. pa vsak po % tržni delež, ne vzbuja konkurenčnopravnih pomislekov glede skladnosti koncentracije s pravili konkurence.
84. Agencija ugotavlja, da si konkurenčna podjetja na ožje opredeljenem trgu mednarodnega linijskega prevoza potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd konkurirajo s ceno vozovnic in kakovostjo opravljenih storitev in glede na njihove tržne deleže, ki se gibljejo med % in %, ni verjetno, da bi združeni subjekt po izvedeni koncentraciji pridobil takšno tržno moč, ki bi mu omogočala dvig cen nad konkurenčni nivo. Prihodki iz naslova mednarodnih linijskih avtobusnih prevozov potnikov na relaciji Ljubljana – Beograd predstavljajo tudi zelo majhen del od skupno ustvarjenih prihodkov v koncentraciji udeleženih in z njimi povezanih podjetij.

Trg občasnih prevozov potnikov

85. Priglasitelj je ocenil vrednostni obseg trga občasnih avtobusnih prevozov potnikov na območju RS v obdobju od leta 2012 do 2014 na 32 mio EUR v letu 2012, na 30 mio EUR v letu 2013 in na 32 mio EUR v letu 2014. Enake ocene je podal tudi za količinski obseg obravnavanega trga, in sicer je ocenil, da je bilo v letu 2012 in 2014 na območju RS z občasnimi prevozi potnikov opravljenih 32 mio, leta 2013 pa 30 mio potniških kilometrov, kar je razvidno iz Tabele 3.

⁷³ Dokument št. 3061-1/2015-1 z dne 10. 4. 2015, str. 27-28.

86. Tabela 3: Tržni deleži (v %) Skupine Arriva in Skupine Alpetour na upoštevem storitvenem trgu občasnih prevozov potnikov v RS v obdobju od leta 2012 do 2014, ocenjeni na podlagi vrednosti prodaje in opravljenih potniških kilometrov

Leto	Enota	Velikost celotnega trga	Skupina Arriva	Tržni delež (%)	Skupina Alpetour	Tržni delež (%)	TD združ. subjekta
2012	EUR	32.000.000					
	km	32.000.000					
2013	EUR	30.000.000					
	km	30.000.000					
2014	EUR	32.000.000					
	km	32.000.000					

Vir: Podatki priglasiatelja.⁷⁴

87. Iz Tabele 3 je razvidno, da so v letu 2014 podjetja Skupine Arriva na trgu občasnih prevozov potnikov z nekaj manj kot mio EUR ustvarjenimi prihodki dosegla vrednostni tržni delež v višini %, medtem ko so v istem letu podjetja Skupine Alpetour s mio EUR ustvarjenimi prihodki dosegla na obravnavanem trgu % vrednostni tržni delež. Tržni deleži, izračunani na podlagi prevoženih potniških kilometrov, so bili pri Skupini Arriva in Skupini Alpetour za odstotno točko nižji od vrednostnih tržnih deležev. Iz Tabele 3 je prav tako razvidno, da ima združen subjekt Arriva/Alpetour na opredeljenem storitvenem trgu občasnih prevozov potnikov v RS po podatkih za leto 2014 % vrednostni oz. % tržni delež izračunan na podlagi opravljenih potniških kilometrov.
88. Od konkurenčnih podjetij je imel na trgu občasnih prevozov potnikov v letu 2014 po oceni priglasiatelja največji tržni delež združen subjekt Izletnik Celje/Avrigo (: % vrednostni oz. % količinski), sledijo mu Integral Brebus z %, LPP s %, Street tour s % ter AP Rižana in Promet Mesec s po % vrednostnimi tržnimi deleži.
89. Agencija na podlagi javno dostopnih podatkov ugotavlja, da obstajajo na trgu občasnih prevozov potnikov številni avtobusni prevozniki, ki vršijo konkurenčni pritisk na udeležence koncentracije, zato ni bojazni, da bi zadevna koncentracija na obravnavanem trgu povzročila takšno povečanje tržne moči združenega subjekta, ki bi imelo za posledico bistveno zmanjšanje učinkovite konkurence.

Trg medkrajevnih linijskih prevozov potnikov

90. Dejavnosti v koncentraciji udeleženih podjetij na trgu izvajanja medkrajevnih linijskih prevozov potnikov na območju Republike Slovenije se horizontalno prekrivajo zgolj v omejenem obsegu, in sicer le na določenih relacijah na obrnočju Republike Slovenije.⁷⁵
91. Konkurenca med avtobusnimi prevozniki na trgu izvajanja medkrajevnih linijskih prevozov potnikov na območju Republike Slovenije poteka le na ravni razpisov za pridobitev koncesije. Glede na to, da v Sloveniji v zadnjih desetih letih takšnih razpisov ni bilo, si avtobusni prevozniki dejansko v tem obdobju niso konkurirali med seboj. Agencija je, glede na to, da se predvideva izvedba javnega razpisa in da je rok za objavo razpisa podelitve koncesij konec leta 2015, kar je navedlo tudi Ministrstvo⁷⁶, analizirala, kakšen je trenutni položaj udeležencev koncentracije in konkurenčnih podjetij na obravnavanem trgu.

⁷⁴ Dokument št. 3061-1/2015-15 z dne 10. 4. 2015, str. 37-38.

⁷⁵ Bohinj Zlatorog – Bled - Ljubljana; Rateče Planica – Kranjska Gora - Ljubljana; Ljubljana – Koper – Piran; Žužemberk – Dolenjske Toplice – Novo mesto.

⁷⁶ Dokument št. 3061-4/2015-15 z dne 25. 5. 2015, točka 3.

92. Ocena priglavitelja glede vrednostnega in količinskega obsega trga medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v obdobju od leta 2012 do 2014 na območju RS se nekoliko razlikuje od podatkov, ki jih je Agencija pridobila neposredno s strani Ministrstva⁷⁷. Razlike med podatki niso bistvene, zato je Agencija pri izračunu tržnih deležev v koncentraciji udeleženih in z njimi povezanih podjetij, upoštevala vrednostne in količinske podatke obsega obravnavanega trga, ki jih je pridobila neposredno s strani Ministrstva (Tabela 4).⁷⁸

93. Tabela 4: Tržni deleži (v %) Skupine Arriva in Skupine Alpetour na opredeljenem upoštevem storitvenem trgu medkrajevnega linijskega prevoza potnikov v obdobju od leta 2012 do 2014 na območju RS, ocenjeni na podlagi vrednosti prodaje in opravljenih potniških kilometrov

Leto	Enota	Velikost celotnega trga	Skupina Arriva	Tržni delež (%)	Skupina Alpetour	Tržni delež (%)	TD združ. subjekta (%)
2012	EUR	70.281.246					
	km	43.728.079					
2013	EUR	76.990.985					
	km	45.370.850					
2014	EUR	77.623.169					
	km	46.019.229					

Vir: Podatki Ministrstva in podatki priglavitelja.⁷⁹

94. Iz Tabele 4 je razvidno, da so v letu 2014 podjetja iz Skupine Arriva na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov s EUR ustvarjenimi prihodki dosegla % tržni delež, medtem ko so podjetja iz Skupine Alpetour v istem letu s EUR ustvarjenimi prihodki dosegala % vrednostni tržni delež. Tržni deleži, izračunani na podlagi prevoženih potniških kilometrov, so bili pri Skupini Arriva v obdobju od leta 2012 do 2014 nekoliko višji kot vrednostni, pri Skupini Alpetour pa nekoliko nižji od vrednostnih, vendar ne bistveno. Iz Tabele 4 je tudi razvidno, da so bili tržni deleži pri obeh skupinah v koncentraciji udeleženih podjetij, v obravnavanem obdobju, približno enaki. Vrednostni in količinski tržni delež združenega subjekta na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov znaša v letu 2014 %.

95. Kot glavne konkurente na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov je priglavitelj v obdobju od leta 2012 do 2014 navedel Skupino Izletnik Celje in Skupino Avrigo (od konca leta 2014: združeni subjekt Avrigo/Izletnik Celje) ter podjetja LPP d.o.o., Avtobusni promet Murska Sobota d.d. in Skupino Integral Brebus. Od navedenih konkurenčnih podjetij je po ocenah priglavitelja za leto 2014 na obravnavanem trgu dosegel najvišji vrednostni in količinski tržni delež združeni subjekt Avrigo/Izletnik Celje (%), sledi mu podjetje LPP (%), ter podjetji Avtobusni promet Murska Sobota d.d. (%) in Skupina Integral Brebus (%).

96. Agencija ugotavlja, da bo združeni subjekt Arriva/Alpetour po izvedeni koncentraciji s % tržnim deležem največji avtobusni prevoznik za medkrajevne linijske prevoze potnikov na slovenskem trgu, sledi mu v letu 2014 združeni subjekt Avrigo/Izletnik Celje s % tržnim deležem. Oba subjekta skupaj bosta po izvedeni koncentraciji obvladovala

⁷⁷ Dokument št. 3061-4/2015-15 z dne 25. 5. 2015, točka 1.

⁷⁸ Agencija je ugotovila tudi manjša odstopanja v podatkih, pridobljenih s strani Ministrstva za leti 2012 in 2013, in sicer v dokumentu št. 3061-4/2015-15 z dne 25. 5. 2015 in dokumentu št. 3061-13/2014-20 z dne 24. 9. 2014, ki ga je uporabila v postopku presoje koncentracije pridobitve skupne kontrole Darka Martina Klariča in podjetja Avrigo d.o.o. nad avtobusnim prevoznikom Izletnik Celje d.d. Ministrstvo je v dopisu z dne 25. 5. 2015 pojasnilo, da prihaja do določenih razlik med podatki, ker v posredovanih podatkih v dopisu z dne 24. 9. 2014 še niso bili upoštevani poračuni kompenzacij.

⁷⁹ Dokument št. 3061-4/2015-1 z dne 10. 4. 2015, str. 29-30 in Dokument št. 3061-4/2015-16 z dne 26. 5. 2015, točka 3.

% zadevnega trga, kar pomeni da se s koncentracijo vzpostavlja oligopolna tržna struktura. 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 situaciji oziroma 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 konkurirali med seboj za opravljanje medkrajevnih linijskih prevozov potnikov. Agencija ugotavlja, da si kljub prekrivanju dejavnosti na določenih relacijah na območju Republike Slovenije, 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. Tudi izkušnje Skupine Arriva na trgu kažejo, da so se avtobusni prevozniki poskušali razlikovati med seboj in tekmovati za pridobitev večjega števila potnikov z izboljšanjem kakovosti storitev (npr. večji, udobnejši avtobusi, vgrajena Wi-Fi-omrežja v avtobuse itd.), vendar na odločitve potnikov pri izbiri avtobusnega prevoznika to ni bistveno vplivalo, saj uporabnikom največ pomeni čas vožnje, zato izberejo avtobus z voznim redom, ki najbolj ustreza njihovemu osebnemu urniku. Kot že navedeno, se predvideva izvedba javnega razpisa za podelitev koncesij v medkrajevnem linijskem prevozu potnikov, zato je Agencija glede na tržne deleže obeh združenih subjektov podrobneje analizirala vplive predmetne koncentracije na konkurenco naupoštevem trgu, ko si bodo avtobusni prevozniki med seboj konkurirali na razpisih.

97. Tržni deleži in stopnje koncentracije predstavljajo z vidika konkurence prve koristne podatke o strukturi trga, ter pomembnosti v koncentraciji udeleženih podjetij in njihovih konkurentov.⁸⁰
98. Tržni deleži se pogosto uporabljajo kot nadomestek za tržno moč. Evropska komisija (v nadaljevanju: Komisija) pri horizontalnih koncentracijah navadno nima pomislekov, kadar tržni delež v koncentraciji udeleženih podjetij ne presega 25 %. Tudi visok tržni delež sam po sebi ni dovolj za ugotovitev, da ima podjetje znatno tržno moč. Po utečeni sodni praksi pa so lahko zelo veliki tržni deleži (50 % ali več) sami po sebi dokaz za obstoj prevladujočega položaja na trgu. Tržni delež, ki bo po združitvi sicer nižji od 50 %, pa lahko vzbuja skrb glede konkurence z vidika drugih dejavnikov, kot so moč in število konkurentov na trgu, navzočnosti omejitev glede zmogljivosti ali stopnja, do katere so proizvodi udeležencev združitve bližnji substituti.⁸¹ Na oligopolnih trgih, kakršen je tudi trg medkrajevnih linijskih prevozov potnikov (trenutno pet skupin podjetij obvladuje 95 % trga), Komisija predlaga drugačno presojo za primere, kjer gre za homogene izdelke, in za primere, kjer so izdelki diferencirani. Če gre za homogene izdelke (med katere lahko štejemo tudi storitve avtobusnih prevozov), Komisija kot mejnik za potencialno škodljive koncentracije predlaga izračun Herfindahl-Hirschman indeksa (HHI)⁸², ki meri stopnjo koncentracije. HHI se izračuna tako, da se seštejejo kvadrati posameznih tržnih deležev vseh podjetij na trgu.
99. Tabela 5: HHI na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v Republiki Sloveniji glede na število opravljenih potniških kilometrov v letu 2014

	Leto 2014
HHI sedaj	
HHI po izvedeni koncentraciji Skupine Arriva + Skupine Alpetour	

⁸⁰ Horizontalne smernice, odst. 14.

⁸¹ Horizontalne smernice, odst. 17.

⁸² HHI – Herfindahl-Hirschmanov indeks je merilo za velikost podjetij v odnosu do celotne panoge in je indikator stopnje konkurenčnosti med podjetji. Njegova vrednost se nahaja med 0 (razmere popolne konkurence) in 10000 (monopol). Višji kot je indeks, višja je stopnja koncentracije in nižji kot je indeks, nižja je stopnja koncentracije tržne moči. Na podlagi vrednosti indeksa je mogoče sklepati na konkurenčnost v panogi. Višje vrednosti so lahko znak manjše konkurenčnosti, in obratno, nižje vrednosti lahko pomenijo višjo konkurenčnost (Vir: Grilo Peter et al: Zakon o preprečevanju omejevanja konkurence (ZPOmK-1): s komentarjem, Ljubljana: GV Založba, 2009, stran 191).

Sprememba v HHI – delta

Vir: Izračun Agencije na podlagi podatkov priglasiatelja.⁸³

100. Iz Tabele 5 izhaja, da je že sedaj na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v RS visoka stopnja koncentracije, ki se bo s koncentracijo podjetij Skupine Arriva in Skupine Alpetour še dodatno povečala.⁸⁴ V primeru presoje koncentracije podjetij Skupine Arriva in Skupine Alpetour na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v RS bi po združitvi HHI presegel navedene mejne vrednosti, enako tudi delta v HHI (na podlagi podatkov o tržnih deležih za leto 2014 znaša HHI po združitvi _____ in delta _____).
101. Agencija je v nadaljevanju ugotavljala, ali bi lahko predmetna koncentracija podjetij Skupine Arriva in Skupine Alpetour bistveno ovirala učinkovito konkurenco v primeru izvedbe javnega razpisa za podelitev koncesij v medkrajevnem linijskem prevozu potnikov. Skladno s Horizontalnimi smernicami⁸⁵ obstajata za to dva glavna načina. Prvi način je odstranitev pomembnega konkurenčnega pritiska za eno podjetje ali več podjetij, ki bi posledično povečala tržno moč brez usklajenega ravnanja (enostranski protikonkurenčni učinki). Drugi način pa so koordinirani protikonkurenčni učinki.
102. Tudi podatki, ki jih je Agencija pridobila od konkurenčnih podjetij v okviru analize trga⁸⁶, kažejo, da za večino avtobusnih prevoznikov⁸⁷ predstavlja zadevna koncentracija, še zlasti na področju medkrajevnih linijskih prevozov potnikov, nevarnost za njihov nadaljnji obstoj, saj kot navajajo, bo v primeru njene odobritve slovenski trg razdeljen med dve veliki podjetji (IC/Avrigo in Arriva/Alpetour), ki bosta obvladovali _____ % trga in obstaja velika nevarnost, da bosta imeli interes izriniti preostale manjše prevoznike s trga. To bi po mnenju nekaterih konkurenčnih avtobusnih prevoznikov pomenilo tudi nevarnost zmanjšanja ali celo onemogočanja pogajalske moči za državo, ki bo pri zagotavljanju medkrajevnih linijskih prevozov tako v sedanjih situaciji, kot tudi v primeru izvedbe razpisa, odvisna od teh dveh akterjev.
103. Priglasiatelj je navedel, da sta možna dva osnovna modela, po katerih se lahko izvedejo novi razpisi za podelitev koncesij v medkrajevnem linijskem prevozu potnikov.⁸⁸ V prvem lahko država ponudi "bruto pogodbe", kar pomeni, da so prevozniki plačani za vsak prevožen kilometer. V tem sistemu ponudniki ponudijo ceno na kilometer in potem država kupuje od najugodnejšega ponudnika, npr. 10.000 kilometrov medkrajevnih avtobusnih prevoznih storitev. Drugi model je "neto sistem", kjer avtobusni prevozniki v svojih ponudbah navedejo letni znesek nadomestil, ki bi jih potrebovali od države za dano avtobusno linijo ali koncesijo (poleg dohodka, ki ga prevoznik ustvari z neposredno prodajo vozovnic potnikom). Drugi model je bil uporabljen pri neuspešno izvedenem razpisu v letu 2010.
104. Glede na negotovost glede uporabe modela na prihodnjem razpisu je Agencija v nadaljevanju proučila izvedbo razpisa po t.i. neto modelu, ki ga predvideva obstoječa zakonodaja in po katerem je bil izveden tudi neuspešni razpis leta 2010. Uredba 2009 predvideva podelitev koncesij za šest koncesijskih območij. Merilo za izbiro koncesionarja na javnem razpisu je najnižje letno nadomestilo⁸⁹, ki ga plačuje koncedent, torej država, za izvajanje obveznosti javne službe koncesionarju mesečno, na podlagi izstavljenega

⁸³ Dokument št. 3061-4/2015-1 z dne 10. 4. 2015, str. 29-30 in Dokument št. 3061-4/2015-16 z dne 26. 5. 2015, točka 3.

⁸⁴ Iz ustaljene prakse Komisije izhaja, da v primeru horizontalnih združitvev na trgu, kjer je po združitvi HHI pod 1000, običajno ni potrebna poglobljena analiza. Malo verjetno je tudi, da bi horizontalne koncentracije bistveno ovirale učinkovito konkurenco v primerih, ko je HHI po združitvi med 1000 in 2000 in delta pod 250 ali v primerih, ko je HHI po združitvi nad 2000 in delta pod 150 (Horizontalne smernice, odst. 19 in 20).

⁸⁵ Horizontalne smernice, odst. 22.

⁸⁶ Dokument št. 3061-4/2015-12 z dne 22. 5. 2015.

⁸⁷ Agencija je posredovala vprašalnike 15 avtobusnim prevoznikom, ki opravljajo medkrajevne linijske prevoze. Od 13-ih prejetih odgovorov ima 9 avtobusnih prevoznikov negativno mnenje o predmetni koncentraciji.

⁸⁸ Vir: Možne prihodnje oblike javnega potniškega prometa v Sloveniji; <http://www.drc.si/portals/6/prispevki/186-192.pdf>

⁸⁹ Uredba 2009, 66. člen, odst. 1.

računa.⁹⁰ Višina nadomestila se določi tako, da se stroškom, ki nastanejo z izvajanjem javne službe, prištejejo primeren dobiček in stroški financiranja ter odštejejo vsi prihodki, ustvarjeni z i izvajanjem javne službe.⁹¹

105. Agencija ugotavlja, da imata obe v koncentraciji udeleženi skupini podjetij pomembna tržna deleža (Skupina Arriva % in Skupina Alpetour %), saj sta uvrščeni neposredno za združenim subjektom Avrigo/IC, ki je s % količinskim tržnim deležem največji avtobusni prevoznik na upoštevem trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov. V primeru izvedbe javnega razpisa bi lahko v koncentraciji udeleženi skupini podjetij vršili konkurenčni pritisk druga na drugo, kot tudi na združeni subjekt Avrigo/IC. Z združitvijo podjetij Skupine Arriva in podjetij Skupine Alpetour pa se bo zaradi izgube konkurence med obema skupinama podjetij, ki se združujeta, konkurenčni pritisk zmanjšal. Na trgu bosta dejansko ostala samo dva velika konkurenta in nekaj manjših, ki pa ne predstavljajo enakega konkurenčnega pritiska na večja podjetja na trgu oziroma ne v enaki meri, kot sta ga oziroma bi ga v primeru izvedbe javnega razpisa pred izvedbo predmetne koncentracije Skupina Arriva in Skupina Alpetour vršili ena na drugo. Struktura trga, ki bo nastala po izvedbi predmetne koncentracije, je tako rekoč oligopolna struktura, ki povečuje možnosti za usklajevanje konkurenčnega ravnanja na trgu, vključno s povečano možnostjo tihega usklajevanja, kar bi lahko privedlo do zvišanj cen na trgu medkrajevnega javnega linijskega prevoza potnikov. Verjetnost za to se povečuje, ker so podjetja, ki se združujejo, bližnji konkurenti in ima država kot kupec omejene možnosti za zamenjavo dobavitelja oz. izvajalca.⁹²
106. Agencija ugotavlja, da si avtobusni prevozniki konkurirajo na javnih razpisih za pridobitev koncesijskih pogodb za daljše časovno obdobje, kar pomeni, da bo avtobusni prevoznik, ki bo na javnem razpisu ponudil nižji znesek letnega nadomestila in bil izbran kot najugodnejši ponudnik na posameznem koncesijskem območju, sklenil koncesijsko pogodbo z državo za obdobje nekaj let in si na ta način zagotovil pomemben vir dohodkov. Glede na navedeno in glede na to, da na obravnavanem trgu obstaja močen konkurent, združeni subjekt Avrigo/IC, je verjetnost, da bi združeni subjekt Arriva/Alpetour deloval na razpisu enostransko in bi ponudil državi višji znesek letnega nadomestila za opravljanje medkrajevnih linijskih prevozov potnikov, zmanjšana, saj bi bilo zanj v tem primeru tveganje izgube koncesijske pogodbe preveliko. Tudi 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.⁹³ Priglasitelj je v zvezi s tem še navedel, da bi bila konkurenca s strani manjših avtobusnih prevoznikov močnejša v primeru manjših ali bolj regionalno usmerjenih javnih razpisov, kar se naj bi pokazalo tudi v primeru neuspelega razpisa v letu 2010, ko je bilo s strani naročnika predvideno, da se neposredno dodeli manjše medkrajevne linije manjšim avtobusnim prevoznikom in da je pričakovati, da bodo tudi avtobusni prevozniki iz sosednjih držav (na primer s Hrvaške) in druga mednarodna podjetja, ki trenutno še niso dejavna v Republiki Sloveniji (npr. Keolis, Abellio, Egged, FirstGroup, National Express ali MTR) vstopila na slovenski trg takoj, ko bodo na voljo konkurenčni razpisi. Dokazov, ki bi na kakršenkoli način potrjevali te navedbe, priglasitelj ni predložil.
107. Agencija nadalje ugotavlja, da koncentracija povečuje verjetnost, da bi lahko največja konkurenta na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov (združeni subjekt Avrigo/IC in združeni subjekt Arriva/Alpetour) na trgu uskladila svoje ravnanje in dvignila cene z ali celo brez sklenitve sporazuma (tiho dogovarjanje) ali usklajenega ravnanja. Dejavniki, ki povečujejo verjetnost usklajevanja: (i) s koncentracijo se vzpostavlja oligopolni trg (malo tržnih udeležencev; ostali tržni udeleženci prešibki, da bi lahko konkurirali združenima

⁹⁰ Uredba 2009, 49. člen, odst. 1 - 2.

⁹¹ Uredba 2009, 50. člen, odst. 2.

⁹² Horizontalne smernice, odst. 28 in 31.

⁹³ COMP/M.3653, Siemens/VA Tech, odst. 39.

subjektoma Arriva/Alpetour in Avrigo/IC); (ii) usklajevanje med manj udeleženci je lažje kot med številnimi; (iii) lažje je usklajevanje o ceni enotnega, homogenega proizvoda oz. storitve; (iv) zaradi združitve je lahko usklajevanje lažje, stabilnejše in učinkovitejše za podjetja, ki so se usklajevala že pred združitvijo (Agencija razpolaga z dokazi o preteklem usklajevanju Skupine Arriva)⁹⁴; (v) lažje je doseči dogovor o pogojih usklajevanja, če so podjetja razmeroma simetrična glede strukture stroškov, tržnih deležev, stopnje zmogljivosti in stopnje vertikalnega povezovanja; (vi) usklajevanje z delitvijo trga je lažje, če imajo kupci preproste značilnosti⁹⁵.

108. Za trajno usklajevanje morajo biti izpolnjeni trije pogoji: (i) podjetja, ki se usklajujejo, morajo biti sposobna zadovoljivo spremljati, ali so izpolnjeni pogoji usklajevanja; (ii) zaradi discipline je potrebna neka oblika verodostojnega mehanizma odvrčanja, ki ga je mogoče aktivirati, če se odkrije odstopanje; (iii) odzivi zunanjih, t.j. sedanjih in prihodnjih konkurentov, ki ne sodelujejo pri usklajevanju, pa tudi kupcev, ne bi smeli ogroziti pričakovanih rezultatov usklajevanja.⁹⁶
109. Agencija ugotavlja, da bi na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov lahko bili izpolnjeni zgoraj navedeni pogoji. Spremljanje odstopanj je namreč lažje na preglednih trgih z malo tržnimi udeleženci in preglednost na trgu, kjer se transakcije odvijajo pri javnih ponudbah in javnih naročilih ali na odprtih izklicnih dražbah, je verjetno visoka.⁹⁷ Glede na to, da se povračilni ukrepi lahko izvajajo tudi na drugem trgu (npr. pri drugih vrstah prevozov),⁹⁸ bi to lahko bil zadosten odvrčalni mehanizem v primeru odkritja odstopanj od pogojev usklajevanja. Ista podjetja, ki izvajajo medkrajevne linijske prevoze potnikov, namreč sodelujejo tudi na javnih razpisih za pridobitev koncesij za opravljanje mestnega linijskega prevoza potnikov, konkurirajo pa si tudi na drugih trgih prevozov potnikov, kar bi v določeni meri lahko pomenilo odvrčalni mehanizem odvrčanja od kršenja pogojev usklajevanja. Prav tako so obstoječi konkurenti na zadevnem trgu premajhni, da bi lahko v enakem obsegu kot oba združena subjekta (Avrigo/IC in Arriva/Alpetour) zagotavljali medkrajevne linijske prevoze potnikov in s tem ogrozili pričakovane rezultate usklajevanja. Tudi časovna negotovost glede izvedbe javnega razpisa zmanjšuje verjetnost vstopa potencialnih konkurentov na trg, kar je nenazadnje pokazala tudi praksa razpisa leta 2010, ko ni bilo za vstop na slovenski trg zainteresirano nobeno mednarodno podjetje.⁹⁹ Država kot kupec ima glede na visoka tržna deleža, ki ju dosejata združena subjekta Avrigo/IC in Arriva/Alpetour relativno nekoliko nižjo pogajalsko moč, saj se ne more preusmeriti na alternativne avtobusne prevoznike, ker imajo le-ti omejene zmogljivosti.
110. Agencija je glede na zgoraj navedeno ugotovila, da bi predmetna koncentracija lahko povzročala pomisleke glede skladnosti koncentracije s pravili konkurence na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v Republiki Sloveniji. Agencija meni, da obstaja nevarnost, da bi se v primeru izvedbe javnega razpisa oba največja konkurenta na tem trgu usklajevala glede razpisnih pogojev, bodisi glede cen in drugih pogojev konkurence na trgu bodisi glede geografske razdelitve trga, kar bi lahko imelo negativne posledice za konkurenco na trgu. Večji avtobusni prevozniki lahko namreč dosežajo nižje stroške na enoto in so posledično bolj učinkoviti, za razliko od manjših, ki ne bi bili sposobni zagotoviti prevozov po konkurenčnih cenah, kar bi lahko imelo za posledico njihov umik s trga. Združeni subjekt bi lahko konkurenčnim avtobusnim prevoznikom brez lastne infrastrukture oz. avtobusnih postaj in postajališč onemogočal ali pod nerazumnimi pogoji onemogočal dostop do avtobusnih postaj oz. postajališč, s katerimi razpolagata oz. jih

⁹⁴ Praksa edinega, sicer neuspešno izvedenega razpisa za podelitev koncesij za izvajanje javnih linijskih prevozov potnikov kaže na sum kartelnega dogovarjanja med avtobusnimi prevozniki na način, da so se dogovorili, na katera koncesijska območja bodo oddali ponudbe in si na ta način razdelili trg. Skupina Arriva je s tem, ko je vložila prošnjo v programu prizanesljivosti, tudi priznala svoje ravnanje.

⁹⁵ Horizontalne smernice, odst. 44 - 48.

⁹⁶ Horizontalne smernice, odst. 41.

⁹⁷ Horizontalne smernice, odst. 50.

⁹⁸ Horizontalne smernice, odst. 55.

⁹⁹ Dokument št. 306-1-13/2014-20 v zadevi v zvezi s pridobitvijo skupne kontrole Darka Martina Klariča in podjetja Avrigo d.o.o. nad avtobusnim prevoznikom Izletnik Celje d.d., ki jo je Agencija vodila pod opravilno št. 3061-13/2014.

upravljata v koncentraciji udeleženi skupini podjetij.¹⁰⁰ To bi imelo lahko negativne posledice na učinkovito konkurenco na upoštevem trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov. Država kot edini kupec bi se znašla v oslabiljenem pogajalskem položaju, ker bi bila pri zagotavljanju medkrajevnih linijskih prevozov potnikov v celoti odvisna od obeh velikih skupin podjetij (Avrigo/IC in Arriva/Alpetour). Obe skupini podjetij bi lahko z morebitnim usklajevanjem na javnem razpisu dosegli višjo ceno, kar bi lahko imelo dolgoročno tudi negativne posledice za končnega potrošnika¹⁰¹. Agencija je te pomisleke predstavila prigrasitelju na sestankih dne 22. 7. 2015¹⁰², 31. 7. 2015¹⁰³ in 12. 8. 2015¹⁰⁴. Z namenom, da se le-ti odpravijo, je prigrasitelj dne 18. 8. 2015 predložil Agenciji predlog korektivnih ukrepov¹⁰⁵, ki ga je dopolnil dne 31. 8. 2015 in dne 4. 9. 2015 posredoval Agenciji končni predlog korektivnih ukrepov¹⁰⁶, ki so sestavni del izreka te odločbe.

IV. PRESOJA KOREKTIVNIH UKREPOV

A) Korektivni ukrepi - teoretično

111. Kadar koncentracija vzbuja pomisleke glede konkurence do te mere, da bi lahko bistveno ovirala učinkovito konkurenco, zlasti zaradi ustvarjanja ali krepitve prevladujočega položaja, lahko stranke spremenijo koncentracijo in tako odpravijo pomisleke glede konkurence in s tem pridobijo odobritev za združitev.¹⁰⁷ Stranke morajo predlagati korektivne ukrepe, ki zadostujejo, da se z njimi odpravijo pomisleki glede konkurence, in predložiti potrebne informacije za njihovo oceno, konkurenčni organ pa mora ugotoviti, ali je treba koncentracijo, kot je spremenjena s pravilno predloženimi korektivnimi ukrepi, razglasiti za nezdržljivo s skupnim trgom, ker kljub korektivnim ukrepom povzroča bistveno oviro za učinkovito konkurenco.¹⁰⁸ Predloženi korektivni ukrepi morajo biti, da bi dosegli svoj namen, celoviti in učinkoviti ter hkrati taki, da jih je mogoče v kratkem času učinkovito izvesti in tudi nadzorovati njihovo izvajanje.¹⁰⁹ Pri oceni, ali bo korektivni ukrep ponovno vzpostavil učinkovito konkurenco, bo konkurenčni organ preučil vse ustrezne dejavnike, ki se nanašajo na ukrep sam, med drugim vrsto, obseg in cilj predlaganega ukrepa, skupaj z verjetnostjo njegove uspešne, celovite in pravočasne izvedbe s strani strank.¹¹⁰
112. Korektivni ukrepi o odsvojitvi so najboljši način, da se z njimi odpravijo pomisleki glede konkurence, vendar so lahko tudi drugi strukturni ukrepi (npr. odobritev dostopa do ključne infrastrukture ali vložkov na nerazlikovalni podlagi) primerni, če so učinki teh korektivnih

¹⁰⁰ Razpoložljivi Avtobusni Terminali, trenutno pod nadzorom prigrasitelja: Avtobusna postaja Ilirska Bistrica, Vojkov drevored 2/a, 6250 Ilirska Bistrica; Razpoložljivi Avtobusni Terminali, trenutno pod nadzorom Skupine Alpetour: Avtobusna postaja Kranj, Stošičeva ulica 2, 4000 Kranj, Avtobusna postaja Škofja Loka, Kapucinski trg 13, 4220 Škofja Loka, Avtobusna postaja Radovljica, Kranjska cesta 9, 4240 Radovljica, Avtobusna postaja Bled, Cesta Svobode 4, 4260 Bled, Avtobusna postaja Tržič, Predilniška cesta 1, 4290 Tržič, in Avtobusna postaja Kamnik, Maistrova ulica 18, 1241 Kamnik; Razpoložljivi Avtobusni Terminali, trenutno pod nadzorom Arrive Štajerska: Avtobusna postaja Ptuj, Osojnikova cesta 11, 2250 Ptuj, Avtobusna postaja Ormož, Vrazova ulica 5, 2270 Ormož, Avtobusna postaja Slovenska Bistrica, Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica, Avtobusna postaja Ljutomer, Ormoška cesta 3, 9240 Ljutomer, in Avtobusna postaja Oplotnica, Partizanska cesta 33, 2317 Oplotnica.

¹⁰¹ Uredba 2009, 58. člen, odst. 2.

¹⁰² Dokument št. 3061-4/2015-39.

¹⁰³ Dokument št. 3061-4/2015-47.

¹⁰⁴ Dokument št. 3061-4/2015-54.

¹⁰⁵ Dokument št. 3061-4/2015-59.

¹⁰⁶ Dokument št. 3061-4/2015-5.

¹⁰⁷ Sporočilo Evropske komisije o korektivnih ukrepih, dopustnih po Uredbi Sveta (ES), št. 139/2004 in po Uredbi Komisije (ES) št. 802/2004, str. 2, odst. 5.

¹⁰⁸ Sporočilo Evropske komisije o korektivnih ukrepih, dopustnih po Uredbi Sveta (ES), št. 139/2004 in po Uredbi Komisije (ES) št. 802/2004, str. 3, odst. 7-8.

¹⁰⁹ Sporočilo Komisije o korektivnih ukrepih, dopustnih po Uredbi Sveta (ES), št. 139/2004 in po Uredbi Komisije (ES) št. 802/2004, str. 3, odst. 9 in str. 4, odst. 13.

¹¹⁰ Sporočilo Komisije o korektivnih ukrepih, dopustnih po Uredbi Sveta (ES), št. 139/2004 in po Uredbi Komisije (ES) št. 802/2004, str. 4, odst. 12.

ukrepov enaki učinkom odsvojitve.¹¹¹ Nestrukturne vrste korektivnih ukrepov, kot so obljube strank, da se bodo vzdržale določenih oblik gospodarskega obnašanja, običajno ne odpravijo pomislekov glede konkurence, ki izhajajo iz horizontalnih prekrivanj. Pri doseganju potrebne stopnje učinkovitosti takega korektivnega ukrepa se lahko pojavijo težave zaradi odsotnosti učinkovitega nadzora za njegovo izvajanje.

B) Predlagani korektivni ukrepi

113. Priglasitelj navaja dva temeljna cilja predlaganih korektivnih ukrepov. Prvi cilj predlaganih korektivnih ukrepov je po navedbah priglasitelja zagotoviti pogoje, ki bi dovoljevali manjšim konkurentom učinkovitejše konkuriranje na bodočih javnih razpisih za podelitev koncesij v medkrajevnem (regionalnem) potniškem cestnem prometu, in olajšati potencialnim konkurentom, zlasti iz tujine, vstop na trg. Ta cilj naj bi omogočil korektivni ukrep zagotavljanja poštenega dostopa proti plačilu poštene in enake dajatve do ključne infrastrukture, ki jo upravlja katerakoli izmed DB družb v Sloveniji¹¹², saj omogoča konkurenčnim avtobusnim prevoznikom brez lastne infrastrukture predvidljivost stroškov, ki so povezani s pomembnimi vhodnimi storitvami. Drugi cilj predlaganih korektivnih ukrepov pa je po navedbah priglasitelja odpraviti kakršenkoli pomislek glede morebitnega zmanjšanja učinkovite konkurence med združenim subjektom Arriva/Alpetour in združenim subjektom Avrigo/IC na bodočih javnih razpisih za podelitev koncesij v medkrajevnem potniškem cestnem prometu. Ta cilj naj bi se dosegel s korektivnim ukrepom predložitve kopije oddane ponudbe priglasitelja in vsake izmed Drukih Relevantnih DB Družb v Sloveniji, načina izračuna vrednosti ponudbe oziroma predložitve razlogov za odločitev o ne-oddaji ponudb na bodočem javnem razpisu za podelitev koncesij v medkrajevnem linijskem avtobusnem prevozu potnikov Agenciji. Na ta način naj bi se omogočilo Agenciji učinkovito nadzirati izvajanje sprejetih korektivnih ukrepov.

Korektivni ukrep zagotavljanja poštenega dostopa proti plačilu poštene in enake dajatve

114. Priglasitelj se je s tem korektivnim ukrepom zavezal, da bo vsakemu avtobusnemu prevozniku, ki bo pravnomočno izbran na javnem razpisu za podelitev koncesije v medkrajevnem linijskem prevozu potnikov, zagotovil dostop do Potrebnih Objektov na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih, ki so del linij, ki so predmet Javnega Razpisa in ki jih upravlja katerakoli izmed DB družb v Sloveniji, pod pogojem, da so na voljo, in to vsakemu od njih pod enakimi pogoji in proti plačilu enake in poštene dajatve kot kateremu koli drugemu avtobusnemu prevozniku, ki je del Skupine DB. Za izpolnitev tega korektivnega ukrepa se je priglasitelj zavezal, da bodo podjetje Arriva Dolenjska in Primorska kot tudi vsaka izmed Drukih Relevantnih DB Družb v Sloveniji sprejeli splošne pogoje za dostop do predmetnih Potrebnih Objektov na svojih Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih in jih objavili na svojih spletnih straneh v roku 15 dni od objave Javnega Razpisa¹¹³ v Uradnem listu Evropske Unije oziroma na slovenskem Portalu javnih naročil. Splošni pogoji za dostop bodo vsebovali med drugim določbe o pogojih dostopa do Potrebnih Objektov na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih in formulo za izračun poštene in enake dajatve. V enakem roku bodo priglasitelj kot tudi vsaka izmed Drukih Relevantnih DB Družb v Sloveniji sprejeli in objavili na svojih spletnih straneh osnutek pogodbe o dostopu do predmetnih Potrebnih Objektov na svojih Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih, ki bo določala pravice in obveznosti priglasitelja oziroma posamezne izmed Drukih Relevantnih DB Družb v Sloveniji na eni strani in avtobusnega prevoznika, ki zahteva dostop do Potrebnih Objektov na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih, na drugi strani. O navedenih objavah splošnih pogojev in osnutka pogodbe bo priglasitelj obvestil Agencijo v roku 5 dni od takšne objave.

115. Priglasitelj je predložil način izračuna Poštene in enake dajatve za dostop do

¹¹¹ Sporočilo Komisije o korektivnih ukrepih, dopustnih po Uredbi Sveta (ES), št. 139/2004 in po Uredbi Komisije (ES) št. 802/2004, str. 4-5, odst. 15 in 17.

¹¹² Pod izrazom »katerakoli izmed DB družb v Sloveniji« je mišljeno podjetje Arriva Dolenjska in Primorska in Druge Relevantne DB Družbe v Sloveniji (glej tudi definicijo pojmov v izreku te odločbe).

¹¹³ V primeru serije javnih razpisov v okviru Javnega Razpisa od objave prvega javnega razpisa v takšni seriji.

posameznega izmed Razpoložljivih Avtobusnih Terminalov, in sicer je predviden izračun po naslednji formuli:

$$Dajatev = \frac{Stroški + Marža}{Dogodki}$$

Pri tem (i) Stroški pomenijo vse stroške povezane z upravljanjem posameznega izmed Razpoložljivih Avtobusnih Terminalov v posameznem koledarskem letu; (ii) Marža pomeni do 12-odstotno maržo; in (iii) Dogodki pomenijo število rednih prihodov in odhodov na posameznem izmed Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih v posameznem koledarskem letu. Dajatev bo izračunana na osnovi posameznega koledarskega leta, razen če bo avtobusni prevoznik zahteval izračun na osnovi daljšega obdobja. Dajatev za izredne prihode in odhode na posameznem izmed Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih se bo določila v splošnih pogojih za dostop.

116. Priglasitelj se je v okviru izvajanja tega korektivnega ukrepa zavezal, da bo Agenciji predložil kopijo pisnega povpraševanja vsakega avtobusnega prevoznika, ki ga bodo po objavi splošnih pogojev prejeli bodisi podjetje Arriva Dolenjska in Primorska bodisi katerakoli druga Relevantna DB Družba v Sloveniji (v 10 dneh po prejemu takega povpraševanja). Dodatno se je priglasitelj zavezal, da bodo vse DB družbe v Sloveniji pisno odgovorile na vsako tako povpraševanje v roku 10 dni od prejema ter pisni odgovor skupaj z izračunom dajatev po formuli, ki bo narejen na osnovi najboljše možne ocene števila rednih prihodov in odhodov na posameznem izmed Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih, Agenciji posredovale v roku 10 dni od prejema takega povpraševanja.
117. Priglasitelj bo posredoval Agenciji kopijo pisne zahteve avtobusnega prevoznika, ki bo pravnomočno izbran na Javnem Razpisu, za sklenitev pogodbe o dostopu do Potrebni Objektiv na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih s priglasiteljem ali vsako Drugo Relevantno DB Družbo v Sloveniji, in sicer v roku 10 dni od prejema take zahteve katerekoli izmed DB družb v Sloveniji. Prav tako bo Agenciji predložil tudi kopijo vsake take sklenjene pogodbe (v roku 10 dni od sklenitve), skupaj z izračunom dajatev po formuli, ki je navedena zgoraj.
118. Ta korektivni ukrep pa ne omejuje priglasitelja in Drugih Relevantnih DB družb v Sloveniji, da bodisi odsvojijo kateri koli Razpoložljivi Avtobusni Terminal bodisi prenehajo poslovati na katerem koli Razpoložljivem Avtobusnem Terminalu. Prav tako niso dolžni zagotavljati dostopa do Potrebni Objektiv na Razpoložljivih Avtobusnih Terminalih preko njihovih maksimalnih zmogljivost kot tudi niso dolžni povečati njihovih zmogljivosti. V zvezi z navedenim je priglasitelj v spremnem dopisu predlaganih korektivnih ukrepov Agenciji pojasnil, da so običajno zmogljivosti avtobusnega terminala določene na osnovi urnika avtobusnih prevozov in časa, ki je ob upoštevanju varnostnih zahtev potreben za vkrcavanje in izkrcavanje potnikov (in natovarjanje prtljage), vključno z morebitnim daljšim časom postanka. Ob predpostavki enakomerno razporejenih prihodov, se običajno lahko na enem peronu ustavi do 8 avtobusov na uro. Če pa avtobusi prispejo na peron ob istem času, je treba poskrbeti za varnost potnikov, kar pomeni, da morajo potniki počakati v avtobusu do odhoda avtobusa, ki je pred njimi. Iz navedenega izhaja, da bodo zmogljivosti avtobusnih terminalov v glavnem odvisne od urnikov avtobusnih prevozov, ki jih bo določil predviden Javni Razpis, in zato je situacija, v kateri bi bilo treba zavrniti zahtevo avtobusnega prevoznika iz razloga omejenih zmogljivosti, malo verjetna.
119. Ta korektivni ukrep začne veljati naslednji dan po izdaji odločbe Agencije o skladnosti koncentracije s pravili konkurence. Ta korektivni ukrep ne prične učinkovati in preneha veljati, če ne nastopi Zaključek Transakcije.
120. Avtobusni prevoznik pridobi upravičenja iz tega korektivnega ukrepa šele na dan, ko odločba o podelitvi koncesije ali subvencioniranju dejavnosti za takšnega izbranega avtobusnega prevoznika na Javnem Razpisu postane pravnomočna (v primeru serije javnih razpisov v okviru Javnega Razpisa pa na dan, ko odločba o podelitvi koncesije ali subvencioniranju dejavnosti za izbranega avtobusnega prevoznika na takšnem

posameznem javnem razpisu v navedeni seriji javnih razpisov postane pravnomočna) ob pogoju, da je odločba o podelitvi koncesije ali subvencioniranju dejavnosti za izbranega avtobusnega prevoznika na Javnem Razpisu sprejeta do 31. 12. 2020 in da postane pravnomočna do 31. 12. 2022. V tem primeru, kot tudi v primeru izdaje odločbe Agencije o skladnosti koncentracije s pravili konkurence, in v primeru, da nastopi tudi Zaključek Transakcije, pridobi avtobusni prevoznik upravičenja iz tega korektivnega ukrepa za celotno obdobje trajanja pogodbe.

Korektivni ukrep predložitve Agenciji kopije oddane ponudbe na Javnem Razpisu, načina izračuna vrednosti (cene) končne zavezujoče ponudbe oddane na Javnem Razpisu in opis komercialnih razlogov za odločitev o ne-oddaji končne zavezujoče ponudbe na Javnem Razpisu

121. Priglasitelj se je s tem korektivnim ukrepom zavezal, da bo Agenciji predložil kopijo svoje končne zavezujoče ponudbe oziroma kopijo končne zavezujoče ponudbe posamezne izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji, oddane na Javnem Razpisu, in sicer v roku 10 dni od dneva javnega odpiranja ponudb.¹¹⁴ Priglasitelj se je zavezal, da bo v enakem roku v primeru, da iz predložene ponudbene dokumentacije končnih zavezujočih ponudb oddanih na Javnem Razpisu ne bo razviden način izračuna vrednosti (cene) ponudbe, predložil Agenciji obrazložitev načina izračuna vrednosti (cene) zavezujoče ponudbe. V kolikor niti priglasitelj niti nobena izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji ne bi oddali končne zavezujoče ponudbe na Javnem Razpisu, se je priglasitelj zavezal posredovati Agenciji v roku 10 dni od dneva javnega odpiranja ponudb opis komercialnih razlogov za takšno odločitev.¹¹⁵
122. Ta korektivni ukrep ne posega v pravice priglasitelja ali katerekoli izmed Drugih Relevantnih DB Družb v Sloveniji do svobodnega odločanja o sodelovanju ali nesodelovanju (oz. oddaji ponudbe) na kateremkoli bodočem javnem razpisu.
123. Pričetek veljavnosti tega korektivnega ukrepa je vezana na dan po izdaji odločbe Agencije. Korektivni ukrep je v veljavi do 31. 12. 2020, s tem da v kolikor ne nastopi Zaključek Transakcije, korektivni ukrep sploh ne prične učinkovati in tudi preneha veljati.

Mnenje Agencije o predlaganih korektivnih ukrepih

124. Priglasitelj je predložil korektivne ukrepe in hkrati obrazložil, kako naj bi predlog korektivnih ukrepov odpravil pomisleke glede skladnosti koncentracije s pravili konkurence. Prvi korektivni ukrep dejansko postavlja vse avtobusne prevoznike, tudi manjše in potencialne konkurente, ki nimajo lastne infrastrukture za zagotavljanje ustreznega sprejema in odprave avtobusov v javnem medkrajevem prevozu potnikov, v enak položaj, saj jim v primeru, da bodo izbrani na Javnem Razpisu, omogoča dostop do potrebne infrastrukture, in sicer vsem pod enakimi pogoji. Agencija ocenjuje, da bo ta ukrep olajšal oziroma omogočil učinkovitejše konkuriranje manjših in potencialnih novih konkurentov na bodočem javnem razpisu, saj je dostop do avtobusnih postaj in postajališč nujen za opravljanje teh prevozov na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov. Odločitev avtobusnih prevoznikov za oddajo ponudbe na javnem razpisu bo v določeni meri odvisna tudi od načina oblikovanja javnega razpisa za podelitev koncesij v medkrajevem linijskem prevozu potnikov s strani pristojnega organa. Oblikovanje bodočega javnega razpisa na način, ki bi omogočil tudi sodelovanje manjših avtobusnih prevoznikov in potencialnih novih konkurentov, bi ob izpolnitvi v izreku navedenih korektivnih ukrepov omogočilo vzpostavitev tržnih razmer, ko učinkovita konkurenca na trgu medkrajevnih linijskih prevozov potnikov ne bi bila bistveno zmanjšana ali

¹¹⁴ Če je predložitev Agenciji končne zavezujoče ponudbe v nasprotju z Javnim Razpisom ali veljavnimi predpisi, bo priglasitelj o tem obvestil Agencijo in se z njo posvetoval o obliki in vsebini kopije končne zavezujoče ponudbe, ki jo bo predložil Agenciji.

¹¹⁵ V primeru serije javnih razpisov v okviru Javnega Razpisa, bo priglasitelj posredoval Agenciji navedeno dokumentacijo za posamezen javni razpis v takšni seriji.

onemogočena. Kljub dejstvu, da podjetja z večjim obsegom prodaje lahko učinkoviteje konkurirajo na trgu, bo ob izpolnitvi korektivnih ukrepov omogočeno konkurentom v koncentraciji udeleženih in z njimi povezanih podjetij ter morebitnim novim vstopnikom na trg, da bodo lahko koristili infrastrukturo, ki je potrebna za zagotavljanje medkrajevnih linijskih prevozov potnikov in z njo upravljajo podjetja skupine Deutsche Bahn oziroma bodo z njo upravljala v trenutku, ko se bodo morali korektivni ukrepi izvajati. Navedeno bo nekoliko povečalo konkurenčni pritisk tretjih podjetij na trgu na združeni subjekt, bi bo nastal s predmetno koncentracijo.

125. Agencija se sicer zaveda, da tudi ZPCP-2 v 114. členu načelno preprečuje neenako obravnavanje uporabnikov in tako ureja področje, ki se v določeni meri prekriva s sprejetimi korektivnimi ukrepi. Agencija se je navkljub temu odločila za sprejetje predmetnih korektivnih ukrepov, iz razlogov opredeljenih v nadaljevanju. Zakonska diktacija je omejena in se nanaša le na določeno vrsto Avtobusnih Terminalov, in sicer le na avtobusne postaje. Priglasitelj se s korektivnimi ukrepi zavezuje zakonsko diktacijo enakega obravnavanja razširiti tudi na druge vrste Avtobusnih Terminalov, ki obsegajo prostore oz. površine v RS, ki so namenjene prihodom in odhodom avtobusov. Nadalje pa se priglasitelj zaveže ravnati v skladu z obveznostmi iz korektivnih ukrepov za čas njihovega trajanja tudi v primeru, da se zakonska ureditev spremeni v škodo ostalim udeležencem na trgu.
126. Nenazadnje bodo korektivni ukrepi Agenciji omogočili učinkovit in neposreden nadzor nad izvrševanjem korektivnih ukrepov v kratkem času po izvedbi Javnega Razpisa. Agencija bo tako lahko zaradi obveznosti posredovanja dokumentov in pojasnil iz točk 116, 117 in 121 predmetne odločbe Agenciji hitreje odkrivala morebitna ravnanja, ki ne bi bila v skladu s pravili konkurence. Hkrati lahko Agencija v primeru neizpolnjevanja korektivnih ukrepov iz izreka te odločbe predmetno odločbo skladno z 52. členom ZPOMK-1 tudi razveljavi.
127. Na podlagi posredovanih podatkov priglasitelja koncentracije in ob upoštevanju drugih razpoložljivih podatkov Agencija zaključuje, da pridobitev izključne kontrole podjetja Arriva Dolenjska in Primorska nad podjetjem Alpetour ne bo povzročila izločitve ali bistvenega zmanjšanja učinkovite konkurence na storitvenih trgih udeležencev koncentracije, zlasti kot posledica ustvarjanja oziroma krepitve prevladujočega položaja, in sicer, če bodo izpolnjeni korektivni ukrepi iz druge točke izreka te odločbe.

V. ODLOČITEV O STROŠKIH POSTOPKA

128. 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 tretje točke izreka.

VI. ZAKLJUČEK

129. Ob upoštevanju razpoložljivih podatkov Agencija ugotavlja, da v zvezi z obravnavano koncentracijo, če bodo izpolnjeni korektivni ukrepi iz druge točke izreka te odločbe, ni izkazan resen sum o neskladnosti koncentracije s pravili konkurence, zato je na podlagi tretjega odstavka 46. člena ZPOMK-1 odločeno, kot izhaja iz izreka te odločbe.

POUK O PRAVNEM SREDSTVU:

Zoper to odločbo je dovoljeno vložiti tožbo pri Upravnem sodišču Republike Slovenije Fajfarjeva 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:
Andreja Engelman



Andrej Krašek
predsednik senata



Vročiti:

- Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kolodvorska cesta 11, 6000 Koper – Capodistria - osebno po ZUP; po pooblaščenju: Odvetniška pisarna Klemen Radosavljevič, d.o.o., Bleiweisova 30, 1000 Ljubljana.

Objaviti:

- Izrek odločbe se objavi na spletni strani Javna agencije Republike Slovenije za varstvo konkurence.

Vložiti:

- zbirka dokumentarnega gradiva, tu.

