



**JAVNA AGENCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE  
ZA VARSTVO KONKURENCE**

Kotnikova 28, 1000 Ljubljana

T: 01 478 35 97

F: 01 478 36 08

E: [gp.avk@gov.si](mailto:gp.avk@gov.si)

[www.varstvo-konkurence.si](http://www.varstvo-konkurence.si)

Številka: 306-97/2012-46

Ljubljana, 20. 3. 2013

Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence, Kotnikova 28, 1000 Ljubljana izdaja v senatu, ki ga sestavljajo Andrej Krašek kot predsednik senata ter dr. Aleš Kuhar, Franc Pušenjak, Simon Tantegel in mag. Tina Zajec kot člani senata, na nejavni seji dne 20. 3. 2013, na podlagi 12. in 12. o člena ter tretjega odstavka 46. člena Zakona o preprečevanju omejevanja konkurence (Ur.l. RS, št. 36/08, 40/09, 26/11, 87/11 in 57/12; v nadaljevanju: ZPOmK-1), v zadevi priglāsene koncentracije podjetja Slovenske železnice d.o.o., Kolodvorska 11, 1506 Ljubljana, ki ga zastopa Dušan Mes, generalni direktor in podjetja Fersped, d.d., Mednarodna špedicija, Parmova 37, 1000 Ljubljana, ki ga zastopa Jože Visintin, direktor, naslednjo

### **ODLOČBO**

- 1. Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence, Kotnikova 28, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Agencija) priglāseni koncentraciji podjetij Slovenske železnice d.o.o., Kolodvorska 11, 1506 Ljubljana in Fersped, d.d., Mednarodna špedicija, Parmova 37, 1000 Ljubljana, ne nasprotuje. Koncentracija je skladna s pravili konkurence.**
- 2. Izrek odločbe se objavi na spletni strani Agencije.**
- 3. V postopku niso nastali posebni stroški.**

### **Obrazložitev:**

#### **I. PRIGLASITEV KONCENTRACIJE IN UDELEŽENCI POSTOPKA**

- Javna agencija Republike Slovenije za varstvo konkurence, Kotnikova 28, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Agencija) je dne 29. 10. 2012 prejela priglasitev koncentracije podjetij Slovenske železnice d.o.o., Kolodvorska 11, 1506 Ljubljana (v nadaljevanju: Slovenske železnice d.o.o.), in Fersped, d.d., Mednarodna špedicija, Parmova 37, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Fersped, d.d.). Koncentracijo je priglasilo podjetje Slovenske železnice d.o.o.
- Koncentracija v smislu 2. alineje prvega odstavka 10. člena ZPOmK-1 je nastala dne 12. 10. 2012 s podpisom "Pogodbe o prodaji delnic na podlagi javne dražbe", na podlagi katere je podjetje Hypo Alpe-Adria-Bank d.d., Dunajska cesta 117, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Hypo Alpe-Adria-Bank d.d.) prodalo podjetju Slovenske železnice d.o.o. 187.772 prosto prenosljivih imenskih kosovnih delnic podjetja Fersped, d.d. z oznako FELG, ki predstavljajo 48,44 % vseh delnic podjetja Fersped, d.d., ki so bile v lasti zastavnega dolžnika Mercata, d.d., Ljubljana, Trg republike 3, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: Mercata, d.d.). Ker je bilo podjetje Slovenske železnice d.o.o. pred pridobitvijo navedenih delnic že imetnik 188.923 delnic z oznako FELG, ki predstavljajo 48,74 % vseh delnic podjetja Fersped, d.d., bo

priglasitelj po izvedeni koncentraciji razpolagal z 97,18 % deležem v osnovnem kapitalu ciljnega podjetja. Ker je priglasitelj naknadno, na podlagi prevzemne ponudbe, pridobil še dodatnih 1.271 delnic ciljne družbe z oznako FELG, kar predstavlja še dodatnih 0,33 % vseh izdanih delnic podjetja Fersped, d.d., ima tako podjetje Slovenske železnice d.o.o. skupno v lasti 377.966 delnic ciljne družbe z oznako FELG, kar predstavlja 97,51 % vseh delnic ciljne družbe.<sup>1</sup> Glede na navedeno se predmetna koncentracija podjetij nanaša na pridobitev izključne kontrole podjetja Slovenske železnice d.o.o. nad podjetjem Fersped, d.d.

3. V skladu s prvim odstavkom 43. člena ZPOmK-1 morajo udeleženci koncentracije le-to priglasiti Agenciji 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. V obravnavanem primeru je prvi dogodek nastal s sklenitvijo "Pogodbe o prodaji delnic na podlagi javne dražbe" dne 12. 10. 2012. Koncentracija je bila Agenciji priglašena dne 29. 10. 2012.
4. Agencija je priglasitev nemudoma pregledala in ugotovila, da je nepopolna v smislu posredovanja elementov priglasitve, ki jih natančneje določa na podlagi 6. odstavka 43. člena ZPOmK-1 sprejeta Uredba o vsebini obrazca za priglasitev koncentracije podjetij (Ur. l. RS, št. 36/2009; v nadaljevanju: Uredba). Priglasitelj je vlogo dopolnil dne 11. 12. 2012 in dne 13. 2. 2013. Ker so bili posredovani podatki še vedno nepopolni v smislu posredovanja vseh elementov priglasitve, je Agencija podatke o stanju na relevantnih trgih pridobila tudi od ostalih udeležencev na trgu<sup>2</sup>, pri čemer je zadnje posredovane podatke prejela dne 15. 2. 2013.
5. Skladno z določili Zakona o upravnih taksah (Uradni list RS, št. 106/2010; ZUT-UPB5) je priglasitelj dne 26. 10. 2012 plačal upravno takso po tarifni številki 48 v znesku 2.000,00 evrov.
6. Ustanovitelj in edini družbenik podjetja Slovenske železnice d.o.o. je Republika Slovenija. Enovito organizirano podjetje Slovenske železnice d.o.o. se je v skladu z Zakonom o družbi Slovenske železnice organiziralo kot holding in za izvajanje svojih dejavnosti ustanovilo tri nova odvisna podjetja, v katerih je večinski lastnik. Slovenske železnice - Infrastruktura, d.o.o. opravljajo vzdrževanje železniške infrastrukture, vodenje železniškega prometa in izvajanje drugih nalog upravljavca javne železniške infrastrukture, Slovenske železnice - Potniški promet, d.o.o. opravljajo prevoz potnikov v notranjem, čezmejnem regijskem in mednarodnem železniškem prometu, Slovenske železnice - Tovorni promet, d.o.o. (v nadaljevanju; SŽ Tovorni promet, d.o.o.) pa opravljajo prevoz blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu. Ravno tako se je dejavnost vleke in tehnično vagonška dejavnost v sklopu reorganizacije prenesla na obstoječo odvisno podjetje SŽ Centralne delavnice, d.o.o., ki se je v letu 2012 preimenovala v SŽ Vleka in tehnika, d.o.o. Poleg navedenih podjetij spadajo v isto skupino še naslednja podjetja: SŽ - ŽIP storitve, d.o.o. Ljubljana, SŽ - Železniško gradbeno podjetje Ljubljana, d.d., Prometni institut Ljubljana, d.o.o. in SŽ - Železniška tiskarna Ljubljana, d.d. Poleg 48,74 % kapitalskega deleža v podjetju Fersped, d.d. ima podjetje Slovenske železnice, d.o.o. še lastniške deleže v dveh pridruženih podjetjih: Adria Kombi, d.o.o. (26 %) in Terme Olimia, d.d. (28,48 %).

<sup>1</sup> Ilirika borzno posredniška hiša, d.d., Ljubljana, Obvestilo o izidu prevzemne ponudbe z dne 17. 12. 2012.

<sup>2</sup> Agencija je na podlagi javno objavljenih podatkov o največjih logističnih in špedicijskih podjetij (Finance, 14. 6. 2012) izbrala 21 največjih podjetij, na katere je naslovila vprašalnike. Agencija je prejela 16 odgovorov, ki jih je analizirala in v zbirni obliki uporabila v postopku presoje predmetne koncentracije podjetij (v nadaljevanju: analiza).

7. Začetki delovanja ciljnega podjetja Fersped, d.d. segajo že v leto 1965, podjetje pa je danes organizirano tako, da zagotavlja optimalno izvajanje celovitih transportno logističnih storitev. Z omrežjem 15 poslovnih enot, ki se nahajajo v notranjosti države in na mejnih prehodih, pokriva podjetje Fersped, d.d. območje celotne Slovenije. Poleg glavne dejavnosti organiziranja železniških prevozov opravlja podjetje še dejavnosti v cestnem, kontejnerskem, pomorskem in letalskem prevozu, organizacije pristaniških in skladiščnih manipulacij, pomorske agencije, skladiščenja in distribucije, organizacije zbirnega prevoza in dostave malih pošiljk v 24 urah po vsej Sloveniji.<sup>3</sup> Skupino podjetij, v katerih ima podjetje Fersped, d.d. svoje finančne naložbe, sestavljajo naslednja podjetja s sedežem v Republiki Sloveniji: Fersea Shipping d.o.o. (100 % poslovni delež; podjetje se ukvarja z dejavnostjo transportne logistike), Ferport d.o.o. (50 % poslovni delež; skladiščna in transportna logistika) in CER Cargo d.d. (34 % poslovni delež; ponudba celovitih storitev na vseh področjih železniške logistike)<sup>4</sup>. Pred priglasitvijo koncentracije je bila lastniška struktura podjetja Fersped, d.d. sledeča: Mercata, d.d. 48,44 %, Slovenske železnice, d.o.o. 48,74%, ostale pravne in fizične osebe skupaj 2,82%.
8. Priglasitelj je navedel, da predstavlja nakup delnic podjetja Fersped, d.d., glede na poslovanje podjetja Fersped, d.d., donosno naložbo, ki omogoča zagotavljanje primerne donosa na kapital. Priglasitelj predvideva, da bo vrednost ciljnega podjetja z rastjo poslovanja in uspešnim nadzorovanjem in obvladovanjem tveganj narastla, za kar pa je po navedbah priglasitelja potrebno zagotoviti kontrolo nad podjetjem, ki omogoča uresničevanje in izvajanje ustrezne politike korporativnega upravljanja. Poleg navedenega priglasitelj navaja, da bo koncentracija pripeljala do določenih sinergij med podjetjema, kot npr.: (i) izboljšanje možnosti trženja na mednarodnih trgih, (ii) s povezavo dejavnosti distribucije kosovnih pošiljk SŽ Expressa, mednarodnega cestnega zbirnega prometa, distribucije letalskih pošiljk in skladiščne dejavnosti je možno izboljšati ekonomijo obsega, izboljšati izkoriščenje obstoječih cestnih vozil in skladiščnih kapacitet, povečati tržni delež in obseg poslovanja, (iii) ohranjanje najmanj sedanjega obsega železniških prevozov in obstoječih končnih kupcev ter možnost pridobivanja in razvoja novih poslov s skupnim partnerskim nastopom zlasti na mednarodnem trgu, (iv) izboljšanje distribucijskih kanalov za obstoječe posle, (v) dostop do novih storitev, špediterskih poslovnih vezi in novega logističnega znanja, (vi) izboljšanje prodajne učinkovitosti in optimizacija operativnih stroškov prodaje ter (vii) zmanjšanje stroškov izvajanja skupnih logističnih storitev.

## 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 ali (ii) kadar ena ali več fizičnih oseb, ki že obvladuje najmanj eno podjetje, ali kadar eno ali več podjetij z nakupom vrednostnih papirjev ali premoženja, s pogodbo ali kako drugače pridobi neposredno ali posredno kontrolo nad celoto ali deli enega ali več podjetij ali (iii) kadar dve ali več neodvisnih podjetij ustanovi skupno podjetje, ki opravlja vse funkcije samostojnega podjetja z daljšim trajanjem.
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

<sup>3</sup> Vir: Letno poročilo podjetja Fersped, d.d. za leto 2011, str. 10.

<sup>4</sup> Iz letnega poročila podjetja Fersped, d.d. za leto 2011 (str. 41) izhaja, da podjetje še ni začelo z aktivnim poslovanjem.

(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.

11. V obravnavanem primeru gre za koncentracijo podjetij po drugi alineji prvega odstavka 10. člena ZPOmK-1, ki je nastala na podlagi sklenjene "Pogodbe o prodaji delnic na podlagi javne dražbe" z dne 12. 10. 2012, ki jo je podjetje Slovenske železnice d.o.o. sklenilo s podjetjem Hypo Alpe-Adria-Bank d.d. Na podlagi sklenjene pogodbe je podjetje Slovenske železnice d.o.o. pridobilo 48,44 % kapitalski delež oz. 187.772 prosto prenosljivih imenskih kosovnih delnic podjetja Fersped, d.d. z oznako FELG, kar skupaj s 188.923 delnicami podjetja Fersped, d.d. z oznako FELG, ki predstavljajo 48,74 % vseh delnic podjetja Fersped, d.d., ki ga je podjetje Slovenske železnice d.o.o. v podjetju Fersped, d.d. imelo že pred zadevno koncentracijo, predstavlja 97,18 % kapitalski delež podjetja Fersped, d.d. Na podlagi določb statuta podjetja Fersped, d.d.<sup>5</sup> Agencija ugotavlja, da bo navedeni kapitalski delež omogočal podjetju Slovenske železnice d.o.o. možnost izvajanja odločilnega vpliva nad podjetjem Fersped, d.d. ter s tem izključne kontrole nad navedenim podjetjem.
12. Priglasitelj je naknadno na podlagi prevzemne ponudbe pridobil še dodatnih 1.271 delnic ciljne družbe z oznako FELG, kar predstavlja še dodatnih 0,33 % vseh izdanih delnic podjetja Fersped, d.d., kar pomeni, da ima podjetje Slovenske železnice d.o.o. skupno v imetništvu 377.966 delnic ciljne družbe z oznako FELG, kar predstavlja 97,51 % vseh delnic ciljne družbe.

#### **B Preseganje pragov po 1. 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 priglasitelja ter iz drugih Agenciji dostopnih podatkov izhaja, da v koncentraciji udeležena podjetja skupaj z drugimi podjetji v skupini presega prago letnega prometa, določene v prvem odstavku 42. člena ZPOmK-1. Podjetje Slovenske železnice d.o.o. skupaj z drugimi podjetji v skupini je v poslovnem letu 2011 na trgu Republike Slovenije ustvarilo 468.414.292 EUR prihodkov od prodaje<sup>6</sup>, podjetje Fersped, d.d. pa je v poslovnem letu 2011 na trgu Republike Slovenije ustvarilo 10.270.995 EUR prihodkov od prodaje<sup>7</sup>.
15. Podrejenost koncentracije določbam ZPOmK-1 in s tem obveznost priglasitve Agenciji nastane, ko sta kumulativno izpolnjena oba pogoja, pravni in ekonomski. V primeru pridobitve izključne kontrole podjetja Slovenske železnice d.o.o. nad podjetjem Fersped, d.d. sta izpolnjena oba pogoja, zaradi česar je koncentracija obravnavanih podjetij podrejena določbam ZPOmK-1 in mora biti priglašena Agenciji.

<sup>5</sup> Določbe 7.3.9., 7.3.10. in 7.3.11.

<sup>6</sup> Podatki priglasitelja, obrazec za priglasitev koncentracije podjetij, str. 9 in 12.

<sup>7</sup> Podatki priglasitelja, obrazec za priglasitev koncentracije podjetij, str. 10.

### III. SKLADNOST S PRAVILI KONKURENCE

#### A Upoštevni proizvodni oziroma storitveni trg

16. Upoštevni proizvodni oziroma storitveni trg predstavljajo 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. Agencija je pri presoji koncentracije ugotavljala, ali prihaja do prekrivanja dejavnosti v koncentraciji udeleženih in z njimi povezanih podjetij na katerem od proizvodnih oziroma storitvenih trgov. Prav tako je Agencija ugotavljala, ali prihaja do povezav, ki bi omejevale konkurenco na katerem od z njimi tesno povezanih trgov.

17. Pri določitvi upoštevni proizvodnih/storitvenih trgov je Agencija upoštevala navedbe priglasiatelja in drugih udeležencev s trga ter tudi prakso Agencije in Evropske komisije. Agencija je tako iz razlogov, ki so pojasnjeni v nadaljevanju, ugotovila, da bo zaradi zadevne koncentracije prišlo tako do horizontalnih prekrivanj, kot tudi vertikalnih povezav posameznih dejavnosti v koncentraciji udeleženih podjetij in drugih podjetij v skupini. Agencija je na podlagi navedb priglasiatelja ugotovila, da bo do horizontalnih prekrivanj prihajalo na trgu špedicijskih in logističnih storitev, na katerem sta aktivni podjetji SŽ tovorni promet, d.o.o., ki je odvisno podjetje podjetja Slovenske železnic d.o.o. in Fersped, d.d. Nadalje je Agencija ugotovila, da pri obravnavani koncentraciji prihaja tudi do vertikalnih povezav. Upoštevni proizvodni/storitveni trg, na katerem posluje podjetje Slovenske železnice d.o.o. s poveznimi podjetji, in sicer trg storitev železniškega tovornega prometa, na katerem posluje podjetje SŽ Tovorni promet, d.o.o., in trg špedicijskih in logističnih storitev, na katerem je prisotno podjetje Fersped, d.d., sta vertikalno povezana.

#### Trg špedicijskih in logističnih storitev

18. Podjetje Fersped, d.d. v okviru svoje dejavnosti med drugim izvaja organizacijo transporta v cestnem, železniškem, pomorskem in zračnem prometu, carinsko zastopanje, storitve pomorskih in zračnih agentov, zavarovalno posredovanje, skladiščenje in storitve cestnega prevoza pošiljk. Opisane dejavnosti predstavljajo špedicijske in logistične storitve, ki pomenijo katerekoli storitve povezane s prevozom, združevanjem, hrambo, rokovanjem, pakiranjem ali distribucijo blaga, kakor tudi pomožne in svetovalne storitve povezane s temi storitvami. Vsebujejo tudi storitve s carinskega in davčnega področja, carinjenja blaga, zavarovanje blaga in pobiranje oziroma urejanje plačil ali dokumentacije v zvezi z blagom. Špedicijske storitve vključujejo tudi logistične storitve z moderno informacijsko in komunikacijsko tehnologijo pri prevozu, rokovanjem in hrambo blaga ter popolno organizacijo dobave (*total supply chain management*).<sup>8</sup>

19. Agencija je že v svojih predhodnih odločbah<sup>9</sup> ugotovila, da med celovite logistične storitve spadajo storitve klasične špedicije, storitve cestnega in železniškega prometa, storitve kopenskega prometa, storitve zračnega prometa ter storitve pomorskega prometa, vključno s storitvami skladiščenja, ter drugimi spremljajočimi storitvami, pri čemer tako ponudniki kot uporabniki celovitih logističnih storitev težijo k čim bolj integrirani storitvi, ki bo nudila podporo strankam za zagotovitev nemotenega prehajanja blaga od kraja (provenience), kjer se to naloži na prevozno sredstvo, do tam, kjer se razloži končnemu naročniku (destinacije).

<sup>8</sup> Vir: GZS, Sekcija špediterjev in skladiščnikov, Odgovor na zahtevo za posredovanje podatkov, opr. št. 306-97/2012-27 z dne 25. 1. 2013.

<sup>9</sup> Koncentracija podjetij Intereuropa, d.d. in Skladiščno transportni in trgovinski center Maribor d.d., z dne 10. 6. 2002.

20. Tudi Evropska komisija je v svojih odločitvah špedicijske in logistične storitve opredelila kot "organizacijo transportnih pošilk, kamor sodijo tudi aktivnosti, kot so carinjenje, skladiščenje, prekladalne storitve ipd., po naročilu uporabnikov in v skladu z njihovimi potrebami"<sup>10</sup>. Nadalje je navedene storitve segmentirala glede na (i) notranji in mednarodni promet, ter glede na vrsto prometa (ii) zračni, kopenski in pomorski promet. V zadevi Deutsche Bahn / PCC Logistics<sup>11</sup> je Evropska komisija ugotavljala ali je treba trg špedicijskih in logističnih storitev v kopenskem prometu nadalje deliti glede na vrsto transportnega sredstva (zlasti na železniški in cestni promet), pri čemer je analiza trga potrdila, da med železniškimi in cestnimi špedicijskimi in logističnimi storitvami obstaja vsaj delna zamenljivost.
21. Vendar, kot izhaja iz obrazložitve v nadaljevanju, tudi ob najožji opredelitvi upoštevnega proizvodnega/storitvenega trga ne obstaja resen sum o neskladnosti obravnavane koncentracije s pravili konkurence, zato Agencija ni dokončno določila upoštevnega proizvodnega/storitvenega trga.

#### **Trg storitev železniškega tovornega prometa**

22. V skladu s prakso Evropske komisije predstavljajo storitve tovornega prometa vhodno storitev špedicijskim in logističnim storitvam<sup>12</sup>, zato storitve tovornega prometa niso zamenljive s špedicijskimi storitvami, ampak jih je potrebno obravnavati kot ločen upoštevni produktni oziroma storitveni trg. Evropska komisija je v svojih predhodnih odločitvah ugotovila<sup>13</sup>, da vse vrste transporta, glede na geografsko lego uporabnikov, glede na specifičnost transportiranega blaga (vrsta, teža in volumen), kot tudi glede na razdaljo idr., medsebojno niso zamenljive, pri čemer je analiza trga v zadevi Deutsche Bahn/PCC Logistics<sup>14</sup> potrdila, da je potrebno razlikovanje med kopenskim, zračnim in pomorskim tovornim prometom. Vsaka oblika tovornega prometa ima namreč različne značilnosti, v smislu cene, strukture stroškov, geografske dostopnosti.<sup>15</sup> Praksa Evropske komisije je potrdila tudi nadaljnjo delitev kopenskega tovornega prometa na ožje opredeljene upoštevne trge, in sicer na: železniški tovorni promet, cestni tovorni promet in tovorni promet po celinskih plovni poteh.
23. Podjetje SŽ Tovorni promet, d.o.o., kot odvisno podjetje Slovenskih železnic, d.o.o. je registriran železniški prevoznik, ki med drugim izvaja dejavnost prevoznih storitev blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu. Notranji promet predstavlja prevoz pošilk med železniškimi postajami v Republiki Sloveniji<sup>16</sup> (izvor in ponor blaga sta v Republiki Sloveniji), mednarodni prevoz pa predstavlja prevoz pošilk, ki gre čez ozemlje najmanj dveh držav (izvor ali/in ponor sta v tujini). Zaradi tehnoloških značilnosti organizacije železniškega prometa, ki jo omejuje dostopnost železniške mreže in nakladalnih/razkladalnih mest ter manipulativnega časa potrebnega za izvedbo transporta, je notranji železniški promet zamenljiv s cestnim prometom le, v kolikor je zagotovljen neposreden dostop do skladišča naročnika prevoza ali direktna odprava vlekov/vagonov v primeru prevozov večjih količin blaga, do čimer je v mednarodnem prometu in tam, kje ni

<sup>10</sup>COMP/M.4045 DB / BAX Global, COMP/M.3971 Deutsche Post / Exel, COMP/M.3603 UPS / Melto, COMP/M.3496 TNT Forwarding Holding / Wilson Logistic, COMP/M.3155 Deutsche Post / Securicor, COMP/M.2908 Deutsche Post / DHL in COMP/M.1794 Deutsche Post / Air Express International.

<sup>11</sup>COMP/M.5480.

<sup>12</sup>COMP/M.1794 Deutsche Post/AEI, COMP/M. 4045 Deutsche Bahn/BAX Global.

<sup>13</sup> COMP/M.4294, Arcelor/SNCF/CFL Cargo, COMP/M.3150 SNCF/Trenitalia in COMP/M.5096 RCA/MAV Cargo.

<sup>14</sup> COMP/M.5480.

<sup>15</sup> COMP/M.5096 RCA/MAV Cargo.

<sup>16</sup> Promet znotraj Slovenije se po železnici opravlja na razdaljah okrog 140 km.

potreben vmesni preklad, železniški promet zamenljiv s cestnim prometom. Agencija je v okviru analize, ki jo je izvedla med podjetji, ki se ukvarjajo s špedicijsko in logistično dejavnostjo ugotovila, da je zamenljivost železniškega tovornega prometa s cestnim tovornim prometom odvisna od številnih dejavnikov in sicer: cene, velikosti, vrste in teže transportiranega blaga, možnosti direktne dostave brez prekladanja - dostopa do prometne infrastrukture, oddaljenosti, transportnega časa, železniške infrastrukture – geografske razpoložljivosti, varnosti, fleksibilnosti, hitrosti in zanesljivosti, kvalitete opravljene storitve, okoljskih pomislekov idr. Tudi konkurent podjetja SŽ Tovorni promet, d.o.o., podjetje Rail Cargo Austria AG, Podružnica Ljubljana, Metelkova ulica 7, 1000 Ljubljana (v nadaljevanju: RCA AG) je v odgovoru na zahtevo za posredovanje podatkov<sup>17</sup> navedlo, da je transport blaga v železniškem prometu konkurenčen cestnemu predvsem v mednarodnem prometu, medtem ko je v notranjem prometu, zaradi slabe razvejanosti javne železniške infrastrukture (v nadaljevanju: JŽI), kot tudi zaradi potrebnih resursov za izvedbo storitve (udeležba premikačev, vlakovodje, skladiščno komercialnih delavcev), konkurenčno le na nekaterih prometnejših ciljnih mestih. Enakega mnenja je tudi drugi konkurent podjetja SŽ Tovorni promet, d.o.o., podjetje Adria Transport, d.o.o., Vojkovo nabrežje 38, 6000 Koper (v nadaljevanju: Adria Transport, d.o.o.), ki v odgovoru na zahtevo Agencije navaja<sup>18</sup>, da je železniški promet konkurenčen cestnemu predvsem na daljših relacijah in tam, kjer ni potreben vmesni preklad (tam, kjer imajo naročniki industrijske tire). Delno zamenljivost železniškega tovornega prometa s cestnim tovornim prometom je mogoče ugotoviti tudi na podlagi elastičnosti povpraševanja. Iz analize, ki jo je izvedla Agencija, je tako mogoče ugotoviti, da bi 68,75 % vseh uporabnikov storitev železniškega tovornega prometa prešlo na cestni tovorni promet, če bi se trajno podražile storitve železniškega tovornega prometa za 5 – 10 %, kar sicer kaže na visoko, ne pa na absolutno zamenljivost železniškega prometa s cestnim tovornim prometom.

24. Agencija je preverila tudi, ali bi bilo potrebno trg storitev tovornega železniškega prometa deliti še na ožje trge. Pri tem je sledila v glavnem praksi Evropske komisije<sup>19</sup>, ki je v primerih s področja železniškega tovornega prometa nakazala tudi možno razlikovanje med sklenjenimi vlaki in posamičnimi vagoni, ker zagotavljanje storitev železniških tovornih prevozov z posamičnimi vagoni zahteva kompleksnejšo organizacijsko strukturo, večjo železniško omrežje in zadosten obseg aktivnosti. Po mnenju priglasiatelja delitev železniškega tovornega prometa glede na vrsto prevoznih sredstev ni ustrezna, ker so vagoni sicer potrebno proizvodno sredstvo, ki omogočajo izvedbo železniške storitve, niso pa omejitveni dejavnik za izvedbo železniških prevozov. Železniški prevozniki imajo namreč možnost, da poleg svojih lastnih vagonov<sup>20</sup> za potrebe izvedbe železniškega prevoza najamejo potrebno število in vrsto vagona od drugih železniških prevoznikov ali imetnikov zasebnih železniških vagonov na prostem trgu. Takšni ponudniki so npr. AAE, Touax, Transwagon, European Rail Rent, AWT, VTG, OLTIS, ipd. Priglasitelj meni, da je število ponudnikov na trgu zadostno in omogoča izvedbo tudi kratkoročnih najemov za potrebe organizacije občasnih prevozov ("t.i. spot prevozov").
25. Vendar, ker tudi ob najožji opredelitvi upoštevnega proizvodnega/storitvenega trga ne obstaja resen sum o neskladnosti obravnavane koncentracije s pravili konkurence, Agencija ni dokončno določila upoštevne trgov.

<sup>17</sup> Dokument opr. št. 306-97/2012-44 z dne 15. 2. 2013.

<sup>18</sup> Dokument opr. št. 306-97/2012-42 z dne 7. 2. 2013.

<sup>19</sup> COMP/M.4746 Deutsche Bahn/EWS.

<sup>20</sup> Podjetje SŽ Tovorni promet, d.o.o. razpolaga na dan 31. 12. 2011 z 3.142 tovornimi vagoni, podjetje RCA AG ima kot mednarodno železniško podjetje v last približno 30.000 vagonov različnih vrst namenjenih za prevoze raznoraznih vrst.

## **B Upoštevni geografski trg**

26. Upoštevni geografski trg obsega območje, kjer si konkurenti na upoštevni proizvodnem trgu medsebojno konkurirajo pri prodaji in nakupu proizvodov in storitev, na katerem so pogoji konkurence dovolj homogeni in ga je mogoče oddeliti od sosednjih območij zato, ker so pogoji konkurence na teh območjih bistveno drugačni. Dejavniki, ki so ključni pri presoji upoštevnega trga, so različne pravne zahteve, standardi, davčna bremena, transportni stroški, cenovne razlike med različnimi deli trga, tržne navade ipd.

### **Trg špedicijskih in logističnih storitev**

27. Po podatkih priglasitelja je trg špedicijskih in logističnih storitev nacionalen, saj je izvajanje in trženje špedicijskih storitev praviloma vezano na trg Republike Slovenije. Špediterji se zaradi jezikovnih in regulatornih ovir ter običajno veljavnih paritet praviloma osredotočajo na organizacijo transporta pošilk in drugih storitev (npr. carinjenje, skladiščenje) na nacionalnem trgu. Le špediterji z razširjeno mednarodno mrežo poslovalnic po Evropi in svetu lahko ponujajo špedicijske in druge spremljajoče storitve izven nacionalne države, kar pa za podjetje Fersped, d.d., po navedbah priglasitelja, ne velja.
28. Evropska komisija v svojih predhodnih odločitvah ni dokončno opredelila, ali bi lahko bil trg špedicijskih in logističnih storitev oziroma njegovi podtrgi, zaradi jezikovnih in regulatornih ovir nacionalni oziroma ali bi lahko bili opredeljeni širše, glede na to, da večji konkurenti ustvarjajo mednarodne in celo EEA-široke komercialne mreže. Glede na to, da natančna opredelitev upoštevnega geografskega trga ne spremeni presoje predmetne koncentracije, saj koncentracija ne vzbuja pomislekov glede njene skladnosti s pravili konkurence, ne glede na opredelitev upoštevnega geografskega trga, Agencija upoštevnega geografskega trga ni dokončno opredelila.

### **Trg železniškega tovornega prometa**

29. Priglasitelj je navedel, da podjetje SŽ Tovorni promet, d.o.o., kljub dejstvu, da opravlja železniški prevoz blaga tako za slovenske kot za tuje naročnike, svoje aktivnosti železniškega prevoznika izvaja izključno samo na nacionalnem območju Republike Slovenije, saj ni usposobljeno za izvajanje železniških prevozov v drugih državah, zato izvedbo prevozov v tujini organizira v sodelovanju s tujimi prevozniki. Priglasitelj glede na navedeno meni, da je trg železniškega tovornega prometa v obravnavnem primeru nacionalen. Ker na javni železniški infrastrukturi v Republiki Sloveniji železniški prevoz blaga lahko opravljajo samo podjetja, ki so pridobila licenco železniškega prevoznika in imajo veljavno varnostno spričevalo, Agencija meni, da je geografski trg železniškega tovornega prometa nacionalni trg.
30. Enako definicijo geografskega trga železniškega tovornega prometa potrjuje tudi praksa Evropske komisije, kar izkazujejo na primer odločbe v zadevah Deutsche Bahn/Stinnes<sup>21</sup>, Deutsche Bahn/EWS<sup>22</sup> in RCA/MAV Cargo. Evropska komisija je v navedenih zadevah menila, da je trg notranjega in mednarodnega železniškega tovornega prometa, zaradi različnih tehničnih in regulatornih zahtev, nacionalen. V nekaterih primerih s področja železniškega tovornega prometa je Evropska komisija opredelila trg tudi širše, npr. ko je bila določena prometna pot del prometnega koridorja, ki poteka preko več držav, spet v drugih je menila, da je opredelitev geografskih trgov po posameznih prometnih koridorjih, najustreznejši pristop.

<sup>21</sup> COMP/M.2905.

<sup>22</sup> COMP/M.4746.



prihodkov od prodaje. Priglasitelj navaja, da je podjetje SŽ Tovorni pomet, d.o.o. s špedicijskimi in logističnimi storitvami v letu 2011 ustvarilo [redacted] prihodkov od prodaje, podjetje Fersped, d.d. pa 23,1 mio evrov čistih prihodkov od prodaje<sup>25</sup>. Glede na ustvarjene prihodke od prodaje v letu 2011 je znašal tržni delež podjetja SŽ Tovorni pomet, d.o.o. na trgu špedicijskih in logističnih storitev [redacted] tržni delež podjetja Fersped, d.d. pa [redacted]. V zadnjih treh letih je največji tržni delež na trgu špedicijskih in logističnih storitev dosegalo podjetje Intereuropa, d.d., sledilo je podjetje Schenker, d.d., DSV transport, d.o.o., Cargo partner, d.o.o., Keuhne + Nagel d.o.o., FMS Logistika, d.o.o. in številni drugi.

Tabela 1: Tržni deleži največjih konkurentov, aktivnih na slovenskem trgu, na trgu špedicijskih in logističnih storitev glede na ustvarjene čiste prihodke od prodaje v letih 2011, 2010 in 2009

Naziv podjetja	2011		2010		2009	
	Prihodki (v mio EUR)	[redacted]	Prihodki (v mio EUR)	[redacted]	Prihodki (v mio EUR)	[redacted]
Intereuropa, d.d.	107,4	[redacted]	96,4	[redacted]	100,0	[redacted]
Schenker, d.d.	33,0	[redacted]	30,1	[redacted]	27,3	[redacted]
DSV Transport, d.o.o.	26,4	[redacted]	23,3	[redacted]	18,8	[redacted]
<b>Fersped, d.d.</b>	<b>23,1</b>	[redacted]	<b>24,1</b>	[redacted]	<b>22,0</b>	[redacted]
Cargo partner, d.o.o.	22,5	[redacted]	20,2	[redacted]	13,1	[redacted]
Keuhne + Nagel d.o.o.	19,4	[redacted]	18,5	[redacted]	14,2	[redacted]
FMS Logistika, d.o.o.	15,3	[redacted]	12,6	[redacted]	6,9	[redacted]
Ostali	291,6	[redacted]	248,4	[redacted]	206,2	[redacted]
<b>PANOGA SKUPAJ</b>	<b>538,7</b>	[redacted]	<b>473,6</b>	[redacted]	<b>408,5</b>	[redacted]

Vir: baza GVIN (www.gvin.com)

37. Agencija poudarja, da navedeni izračun tržnih deležev ne odraža nujno realne velikosti tržnih deležev na upoštevem trgu špedicijskih in logističnih storitev, saj lahko podjetja poleg glavne dejavnosti (špedicijske in logistične storitve) opravljajo tudi druge dejavnosti, zato lahko podatki o prihodkih glavne dejavnosti podjetij zajemajo tudi prihodke drugih dejavnosti, poleg tega se izkazani prihodki ne nanašajo nujno samo na ustvarjene prihodke v Republiki Sloveniji, temveč tudi na ustvarjene prihodke na tujih trgih.
38. Zaradi metodološke pomanjkljivosti tovrstnega izračuna tržnih deležev je Agencija izračun tržnih deležev podjetja Fersped, d.d. izvedla tudi na podlagi podatkov Statističnega Urada Republike Slovenije o prepeljanem tovoru z železnico, za katerega je podjetje Fersped, d.d. opravilo špedicijske in logistične storitve. Ker podjetje Fersped, d.d. [redacted] svojih celotnih prihodkov ustvari s špedicijskimi in logističnimi storitvami v železniškem prometu<sup>26</sup>, je Agencija izračun tržnih deležev izvedla še na ožje opredeljenem upoštevem trgu, in sicer na trgu špedicijskih in logističnih storitev v železniškem prometu.

<sup>25</sup> Letno poročilo podjetja Fersped, d.d. za leto 2011, str. 33.

<sup>26</sup> Odgovor podjetja Fersped, d.d. na zahtevo za posredovanje podatkov, opr. št. 306-97/2012-23 z dne 23. 01. 2013.

Tabela 2: Tržni deleži podjetja Fersped, d.d. na trgu špedicijskih in logističnih storitev v železniškem prometu glede na prepeljane količine tovora v železniškem prometu v letih 2010 in 2011

Železniški blagovni prevoz			
Vrsta prometa	Slovenija (v 1000 tonah)	Fersped, d.d.	Tržni delež Fersped, d.d.
<b>Leto 2010</b>	<b>16234</b>	██████	██████
Notranji promet	3520	██████	██████
Mednarodni promet	12714	██████	██████
<b>Leto 2011</b>	<b>17024</b>	██████	██████
Notranji promet	3320	██████	██████
Mednarodni promet	13704	██████	██████

Vir: Statistični urad Republike Slovenije in podatki podjetja Fersped, d.d.

39. Agencija poudarja, da je navedeni izračun tržnih deležev podjetja Fersped, d.d., ki temelji na prepeljanem tovoru v železniškem prometu, lahko zanesljiv samo ob predpostavki, da je količinski obseg prepeljanega blaga v sorazmerju z njegovo vrednostjo, v nasprotnem primeru pa ni nujno realen. Ob navedeni predpostavki je znašal tržni delež podjetja Fersped, d.d. na ožje opredeljenem trgu špedicijskih in logističnih storitev v železniškem prometu v letu 2010 ██████ in v letu 2011 ██████. Najvišji tržni delež na navedenem trgu je doseglo podjetje ██████, ki je v letu 2010 doseglo ██████, v letu 2011 pa ██████, sledilo je podjetje ██████ v letu 2010 in ██████ v letu 2011. Glede na to, da sta si oba izračuna tržnih deležev za podjetje Fersped, d.d. (vrednostni in količinski) zelo podobna (██████ tržni delež v letu 2011 na ožje opredeljenem upoštevnom trgu špedicijskih in logističnih storitev v železniškem prometu ter ██████ tržni delež v letu 2011 na širše opredeljenem upoštevnom trgu špedicijskih in logističnih storitev), je Agencija izračunane tržne deleže, ki temeljijo na prepeljanem tovoru v železniškem prometu, uporabila za oceno tržne moči udeležencev na navedenem upoštevnom trgu.
40. Ne glede na metodološke pomanjkljivosti posameznih izračunov tržnih deležev na trgu špedicijskih in logističnih storitev, Agencija meni, da so zaradi odsotnosti resnega suma o skladnosti obravnavane koncentracije s pravili konkurence tudi takšni približki ustrezni za oceno tržnih deležev, zato jih je uporabila pri presoji koncentracije podjetij. Agencija meni, da je delež podjetja SŽ Tovorni promet, d.o.o. na upoštevnom trgu špedicijskih in logističnih storitev tako ██████, da se razmere na zadevnem upoštevnom trgu zaradi predmetne koncentracije podjetij ne bodo bistveno spremenile, saj se bo tržni delež podjetja Fersped, d.d. na zadevnem trgu okrepil le za ██████ odstotni točki, zaradi česar vpliv na učinkovito konkurenco ne bo bistveno spremenjen. Poleg nizkih tržnih deležev, ki jih dosegajo v koncentraciji udeležena podjetja na trgu špedicijskih in logističnih storitev, je navedeni trg zelo konkurenčen, saj na njem nastopajo številna podjetja, zato je mogoče glede na stanje na trgu ugotoviti, da se bo združeno podjetje tudi po izvedeni koncentraciji na upoštevnom trgu, na katerem prihaja do horizontalnih prekrivanj, še naprej soočalo z zelo močno konkurenco številnih konkurentov. V skladu s prakso Evropske komisije, kot je ta izražena v 18. odstavku Smernic o presoji horizontalnih združitvev na podlagi uredbe Sveta o nadzoru koncentracij podjetij (v nadaljevanju: Horizontalne smernice)<sup>27</sup>, 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. Po mnenju Agencije obravnavana koncentracija ne predstavlja bistvene spremembe obstoječe strukture trga

<sup>27</sup> Uradni list Evropske unije C 31/5, z dne 5.2.2004.

špedicijskih in logističnih storitev in nevarnosti ustvarjanja ali krepitev prevladujočega položaja na tem trgu. Poleg tega se možnost izbire kot eden pomembnejših dejavnikov presoje skladnosti koncentracije s konkurenčnimi pravili, zaradi zadevne koncentracije, po mnenju Agencije, za uporabnike ne bo zmanjšala, saj so na trgu prisotni številni konkurenti, katerih tržna moč na trgu špedicijskih in logističnih storitev je precej večja od združenega podjetja.

41. Na podlagi vsega navedenega Agencija zaključuje, da podjetji SŽ Tovorni promet, d.o.o. in Fersped d.d. nimata takšne tržne moči na trgu špedicijskih in logističnih storitev, zaradi katere bi lahko vplivali na pogoje konkurence na navedenem trgu in zaradi katere bi lahko omejili dostop do trga drugim udeležencem na trgu ali kako drugače omejevali konkurence.
42. Agencija je na podlagi podatkov, ki jih je pridobila v okviru analize trga, preverila položaj podjetja Fersped, d.d. tudi na ožje opredeljenem upoštevnem trgu špedicijskih in logističnih storitev v železniškem prometu. Na podlagi zbranih podatkov Agencija ugotavlja, da je na ožje opredeljenem upoštevnem trgu špedicijskih in logističnih storitev v železniškem prometu, podjetje [REDACTED], glede na ustvarjene prihodke od prodaje špedicijskih in logističnih storitev v železniškem prometu, bistveno večje od podjetja Fersped, d.d. in podjetja [REDACTED], ki je podjetju Fersped, d.d., glede na ustvarjene prihodke, enakovreden konkurent. Agencija je v analizi podatkov največjih logističnih in špedicijskih podjetij, prihodke navedenih podjetij, ustvarjene s špedicijskimi in logističnimi storitvami v železniškem prometu, razčlenila glede na ustvarjene prihodke v notranjem in mednarodnem železniškem prometu in pri tem ugotovila, da sta v segmentu mednarodnega prometa, podjetji [REDACTED], bistveno večji od podjetja Fersped, d.d., sledijo podjetja [REDACTED] in drugi. Z organizacijo transportov v notranjem železniškem prometu pa je podjetje Fersped, d.d. ustvarilo največ prihodkov, kjer mu je enakovreden konkurent samo podjetje [REDACTED] pa sta na navedenem trgu prisotna le v manjšem obsegu.
43. Tudi če bi Agencija upoštevala trg špedicijskih in logističnih storitev v železniškem prometu definirala še ožje (na notranji in mednarodni železniški promet), je mogoče zaključiti, da se položaj podjetja Fersped, d.d. na ožje opredeljenem trgu špedicijskih in logističnih storitev v notranjem železniškem prometu, zaradi obravnavane koncentracije ne bo bistveno spremenil, saj se podjetje SŽ Tovorni promet, d.o.o. znotraj špedicijskih in logističnih storitev ukvarja samo s carinskim posredovanjem in storitvami skladiščenja, s katerimi podjetje Fersped, d.d. ustvari [REDACTED] celotnih prihodkov od prodaje, poleg tega je carinsko posredovanje relevantno le pri organizaciji mednarodnega železniškega prometa. Ob vsem tem pa je potrebno upoštevati tudi dejstvo, da bo na špedicijske in logistične storitve vplival tudi vstop Republike Hrvaške v EU (predvidoma julija 2013), ko se bo zmanjšalo povpraševanje po storitvah carinjenja na slovensko - hrvaški meji. Kljub temu, da ima podjetje Fersped, d.d. pomemben položaj na trgu špedicijskih in logističnih storitev v železniškem notranjem prometu, Agencija meni, da se tržna moč podjetja Fersped, d.d. zaradi obravnavane koncentracije ne bo bistveno povečevala, pri čemer predstavljajo obstoječi in potencialni konkurenti na tem trgu ter zlasti cestni tovorni promet, tako močno konkurenco železniškemu tovornemu prometu, da se združeno podjetje ne bo moglo obnašati neodvisno od svojih konkurentov in uporabnikov storitev.

### Vertikalna prekrivanja dejavnosti v koncentraciji udeleženih podjetij

44. Priglasitelj je navedel, da so dejavnosti podjetja SŽ Tovorni promet, d.o.o. vertikalno povezane z dejavnostmi podjetja Fersped, d.d. Upoštevni trg železniškega tovornega prometa, na katerem posluje podjetje SŽ Tovorni promet, d.o.o., kot podjetje v Skupini Slovenske železnice, je vertikalno povezan s trgom špedicijskih in logističnih storitev, na katerem je prisotno podjetje Fersped, d.d.
45. Zaradi opisanih vertikalnih povezav je Agencija preverila, kakšen je tržni položaj podjetij, udeleženih v koncentraciji, na posameznih trgih, ki so vertikalno povezani, ter presojala, ali bi zaradi vertikalnih povezav lahko prišlo do zaprtja dostopa do katerega izmed trgov.

### Trg železniškega tovornega prometa

46. JŽI je v lasti Republike Slovenije. V skladu z Zakonom o železniškem prometu je podjetje Slovenske železnice, d.o.o. upravljavec JŽI.<sup>28</sup> Železniški prevoz blaga na JŽI Republike Slovenije lahko opravljajo železniški prevozniki, ki so pri Javni agenciji za železniški promet Republike Slovenije (v nadaljevanju: AŽP) pridobili licenco železniškega prevoznika in veljavno varnostno spričevalo. Železniški prevozniki izvedejo prevoze na podlagi dodeljene vozne poti, ki jo dodeljuje AŽP. Dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in zaračunavanje uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ureja Direktiva Sveta 95/19/ES (z vsemi spremembami in dopolnitvami). Dostop do ključnih objektov infrastrukture je zakonsko urejen in ga spremlja poseben regulatorni organ v okviru APEK.
47. Liberalizacija trga železniških prevoznih storitev v tovornem prometu, ki se je v celoti odprl 1. januarja 2007, in implementacija navedene liberalizacije v pravni red Republike Slovenije je omogočila, da železniški prevoz blaga v Republiki Sloveniji opravljajo trije licencirani prevozniki: podjetje SŽ Tovorni promet, d.o.o., podjetje Adria Transport, d.o.o., ki je hčerinsko podjetje Luke Koper, d.d. in podjetje RCA AG, ki je odvisno podjetje Holdinga Avstrijskih zveznih železnic. Po navedbah priglasitelja ima za opravljanje dejavnosti železniškega prevoza varnostno spričevalo tudi podjetje Luka Koper, d.d.
48. Po podatkih priglasitelja in Agencije za pošto in elektronske komunikacije Republike Slovenije (v nadaljevanju: APEK) je podjetje SŽ Tovorni promet, d.o.o. v letu 2011 prepeljalo 17,4 milijon ton blaga, pri čemer je znašala celotna količina prepeljanega blaga na območju JŽI Republike Slovenije 18,6 milijonov ton blaga. Priglasitelj je ocenil velikost celotnega trga železniškega tovornega prometa, upoštevajoč podatke o čistih prihodkih od prodaje vseh aktivnih železniških prevoznikov. Ti so leta 2011 dosegli 191,3 mio evrov. Obseg prepeljanega blaga se po kriznem letu 2009 še ni dvignil na predkrizno raven, dolgoletne stopnje rasti so skromne, zato priglasitelj pričakuje, da se v naslednjih treh letih, zaradi močne odvisnosti železniškega prevoza v Sloveniji od gospodarske aktivnosti sosednjih držav ter pričakovanih večjih investicijskih del na JŽI Republike Slovenije, da stopnje rasti ne bodo presegle 2,7 %.

Tabela 3: Količina prepeljanega blaga v železniškem tovornem prometu na območju Republike Slovenije (v 1000 tonah) v obdobju od leta 2008 do 2011 (Vir: www.apek.si)

Železniški tovorni promet	2008	2009	2010	2011
Notranji promet	1.915	1.634	1.870	1.474
Mednarodni promet	17.099	13.857	16.138	17.111
<b>SKUPAJ</b>	<b>19.014</b>	<b>15.491</b>	<b>18.008</b>	<b>18.585</b>

<sup>28</sup> [http://www.mzlp.gov.si/si/delovna\\_podrocja/zeleznice\\_in\\_zicnice/javna\\_zelezniška\\_infrastruktura/](http://www.mzlp.gov.si/si/delovna_podrocja/zeleznice_in_zicnice/javna_zelezniška_infrastruktura/)

49. Glede na količine prepeljanega blaga v železniškem notranjem in mednarodnem prometu, Agencija ugotavlja, da se delež železniškega prevoza blaga v notranjem prometu dolgoročno zmanjšuje (v notranjem prometu se je v letu 2011 prepeljalo le 7,9 % vsega prepeljanega blaga v železniškem tovornem prometu), kar je posledica neugodne blagovne strukture, kratke prevozne poti, izredno močne konkurence cestnih prevoznikov, razpršenosti odpravnih/namembnih postaj,<sup>29</sup> ki zahtevajo vzdrževanje precej drage distribucijske mreže in v zelo majhnem obsegu dnevnih količin za posamezno postajo. Glede na navedene razloge vsi segmenti prevozov niso enako privlačni za nove prevoznike, kar se kaže tudi v dejstvu, da so se novi železniški prevozniki v Sloveniji odločili za "cherry-picking" strategijo, kar pomeni, da svojo dejavnost gradijo na izbranih relacijah (iz/za Luko Koper), ki predstavlja dovolj velik izvor in ponor blaga oziroma se ozirajo po tržnih nišah, ki niso kapitalsko preveč intenzivne, ali pa opravljajo svojo dejavnost kot dopolnilno dejavnost svojega lastnika (na primer Adria Transport, d.o.o. za potrebe Luke Koper, d.d.).

50. Na trgu železniškega tovornega prometa so podatki o tržnih deležih javno dostopni, saj trg spremlja regulatorni organ APEK. Glede na količino prepeljanega blaga v železniškem tovornem prometu na območju JŽI Republike Slovenije je imelo podjetje SŽ Tovorni promet, d.o.o. v letu 2011 na trgu železniškega tovornega prometa 93,79 % tržni delež, podjetje RCA AG 4,07 % tržni delež in podjetje Adria Transport 2,14 % tržni delež.

Tabela 4: Tržni deleži prevoznikov na trgu železniškega tovornega prometa, glede na količino prepeljanega blaga na območju JŽI Republike Slovenije v letih 2008 - 2011

Vrsta železniškega tovornega prometa	Tržni deleži prevoznikov v železniškem prometu (v %)			
	2008	2009	2010	2011
<b>Notranji in mednarodni promet</b>				
SŽ Tovorni promet, d.o.o.	100	93,05	92,46	93,79
RCA AG	-	4,68	6,74	4,07
Adria Transport, d.o.o.	-	2,27	0,80	2,14
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	-	-	-	-
[redacted]	-	-	-	-
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	-	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	-	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Vir: [www.apek.si](http://www.apek.si) in izračun priglasielja.

<sup>29</sup> V Republiki Sloveniji je 58 odpravnih/namembnih postaj.

## Vertikalne povezave med trgom železniškega tovornega prometa in trgom špedicijskih in logističnih storitev

51. Agencija je pri presoji vertikalnih učinkov priglašene koncentracije upoštevala prakso Evropske Komisije, navedeno v Smernicah o presoji nehorizontalnih združitv na podlagi uredbe Sveta o nadzoru koncentracij podjetij<sup>31</sup>, pri čemer je upoštevala verjetne protikonkurenčne učinke, ki so posledica vertikalnih združitv, in verjetne učinke za spodbujanje konkurence, ki izhajajo iz povečanja učinkovitosti, ki jih je utemeljil priglasiatelj.
52. Agencija je presojala dve vrsti izključitev, in sicer, ali bi lahko koncentracija podjetij pripeljala do izključitev pri surovinah, o kateri govorimo, če je verjetno, da bo zaradi koncentracije podjetij prišlo do povečevanja stroškov konkurentov na spodnjem delu oskrbne verige preko omejevanja možnosti njihovega dostopa do pomembnih surovin - t.i. input foreclosure, ter ali bi lahko koncentracija podjetij pripeljala do izključitev pri strankah na zgornjem delu oskrbne verige preko omejevanja njihovega dostopa do zadostne mreže strank - t.i. customer foreclosure.
53. Po navedbah priglasiatelja je med udeležencema koncentracije že pred priglašeno koncentracijo podjetij obstajal odnos dobavitelj in kupec storitev železniškega tovornega prevoza, pri čemer je podjetje Fersped, d.d. več kot [redacted] storitev železniškega tovornega prometa v notranjem in mednarodnem prometu nabavilo pri podjetju SŽ Tovorni promet, d.o.o. [redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]
54. Agencija meni, da nizki tržni deleži v koncentraciji udeleženih podjetij<sup>32</sup> združenemu podjetju ne dajejo zadostne tržne moči za izključevanje pri surovinah, saj bi se konkurenčna podjetja, ki nastopajo na trgu železniškega tovornega prometa na vsak poizkus takšnega ravnanja, brez večjih težav in dodatnih stroškov, odzvala s preusmeritvijo svojih povpraševanj na številne konkurente podjetja Fersped, d.d. Po podatkih baze GVIN je namreč v Republiki Sloveniji 334 podjetij, ki špedicijo in druge spremljajoče dejavnosti (standardna klasifikacija dejavnosti H 52.290) navajajo kot svojo glavno dejavnost. Glede na navedeno Agencija meni, da ni verjetno, da bi bili konkurenti podjetja SŽ Tovorni promet, d.o.o. v znatno slabšem položaju zaradi nezmožnosti dostopa do storitev podjetja Fersped, d.d. [redacted]  
[redacted]  
[redacted]
55. Tudi priglasiatelj je navedel, da v koncentraciji obravnavano vertikalno razmerje ne bo imelo za posledico zmanjšanja konkurence na nobenem od zadevnih trgov, saj je delež prodaje podjetju Fersped, d.d. relativno nizek. [redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

<sup>31</sup> Uradni list C 265, 18. 10. 2008 (v nadaljevanju: nehorizontalne smernice).

<sup>32</sup> 5,3 % tržni delež v letu 2011 na ožje opredeljenem upoštevnem trgu špedicijskih in logističnih storitev v železniškem prometu ter 4,2% tržni delež v letu 2011 na širše opredeljenem upoštevnem trgu špedicijskih in logističnih storitev.

[REDACTED]

[REDACTED] Priglasitelj meni, da niti podjetje SŽ Tovorni promet, d.o.o., niti podjetje Fersped, d.d. ne posedujeta virov in sredstev, ki bi predstavljali izključni pogoj za opravljanje dejavnosti, niti z združitvijo ne moreta priti do položaja, ki bi oviral ali onemogočal delovanje drugih železniških prevoznikov. Poseben položaj na zadevnem trgu ima po mnenju priglasitelja železniški prevoznik, ki je že sedaj neposredni ali posredni lastnik enega največjih špedicijskih podjetij v Sloveniji in na mednarodnih trgih, s katerimi poslujeta podjetji, vključeni v koncentracijo<sup>33</sup> ali pa železniški prevoznik, ki je v lasti logističnega podjetja s posebnim tržnim položajem.<sup>34</sup> Navedena razmerja, po mnenju priglasitelja, slednjemu preprečujejo kakršnokoli izkoriščanje položaja na trgu.

56. Poleg navedenega je potrebno še dodati, da položaj drugih železniških prevoznikov v Republiki Sloveniji ščitijo ključni upravni postopki, ki jih vodi AŽP, trg železniškega prometa pa spremlja tudi APEK. Naloga slednjega na področju železnic je med drugim tudi spremljanje konkurence na trgu storitev v tovornem prometu. APEK odloča tudi o pritožbah, ki so povezane s Programom omrežja, merili, ki izhajajo iz Programa, z dodeljevanjem vlakovnih poti, z določanjem in zaračunavanjem uporabnine, z izdajanjem licenc prevoznikom, z enakopravnim dostopom do JŽI in drugimi vprašanji, ki so ključnega pomena za enakopravno uporabo JŽI.

57. Nadalje je Agencija ugotavljala, ali bi lahko prišlo do izključitve pri strankah, ki bi lahko nastala, če bi se združeno podjetje odločilo, da ne bo več ponujalo storitev železniškega tovornega prometa ostalim špedicijskim in logističnim podjetjem (konkurentom podjetja Fersped, d.d.), ali da bi poslabšalo pogoje, pod katerimi se ponujajo njihove storitve (npr. preko zvišanja cen).

[REDACTED]<sup>35</sup>, predstavljajo špedicijska podjetja najpomembnejši distribucijski kanal za železniškega prevoznika, zato je nevtralnost in enako obravnavanje vseh špedicijskih podjetij osnovni pogoj za dobro poslovanje priglasitelja, saj stroški zamenjave le tega niso visoki, poleg tega pa špediterji brez večjih stroškov lahko zamenjajo izvajalca železniškega prevoza ali celo zamenjajo železniški prevoz za cestnega (v notranjem prometu predstavlja cestni tovorni promet močno konkurenco železniškemu tovornemu prometu).

[REDACTED]

<sup>33</sup> [REDACTED]

<sup>34</sup> [REDACTED]

<sup>35</sup> [REDACTED]

[REDACTED]

<sup>36</sup> [REDACTED]

[REDACTED]

Zaradi vsega navedenega, ter ob upoštevanju dejstva, da je pri dejavnosti železniškega prevoza blaga, zaradi visokega deleža fiksnih stroškov (70 %), ekonomija obsega ključnega pomena za donosnost poslovanja, obstaja po mnenju Agencije zelo majhna verjetnost, da bi zaradi izvedbe priglašene koncentracije podjetij lahko prišlo do izključitve pri strankah. Do enake ugotovitve je prišla tudi Agencija z analizo podatkov, pri čemer je ugotovila, da je večina anketiranih špedicijskih in logističnih podjetij na vprašanje, kaj bo za njihovo podjetje pomenila koncentracija podjetij Slovenske železnice, d.o.o. in Fersped, d.d., odgovorila, da ne bo povzročila sprememb.

58. [REDACTED]

Po mnenju priglasiatelja, slednji s koncentracijo ne pridobiva nobene edinstvene prednosti v tržnem, proizvodnem ali tehnološkem smislu, zaradi katere bi lahko prišlo do dviga cen oziroma zaradi katere bi drugi konkurenti ali uporabniki prišli v neenak ali podrejen položaj. Ker so transportne storitve pogoj za izvedbo špediterskih storitev, višina transportnih stroškov vpliva na skupno višino špediterskih storitev (ponudbe).

[REDACTED]

Ostali železniški prevozniki v Republiki Sloveniji sicer še vedno ne ponujajo tako obširnega servisa kot Slovenske železnice, zato se v veliko primerih lahko izkaže, kljub temu, da špediterji dajejo prednost okolju prijaznejšemu železniškemu prevozu, a le če jim ta omogoča konkurenčne pogoje, za prvo alternativo drugi prometni nosilci (konkurenčnejši cestni transport v notranjem prometu ali nizkocenovni letalski prevozniki v mednarodnem prometu).

59. Nedvomno pa na izbiro prometnega nosilca vpliva tudi zmanjšana konkurenčnost in kakovost železniškega prevoza, ki je posledica slabega stanja JŽI. Luka Koper pomeni enega glavnih virov in ponorov blaga za prevoze v železniškem tovornem prometu. Zaradi ozkih grl (premajhne zmogljivosti pri vходу v Luko Koper, enotirna proga Koper - Divača, na kateri so izrabljeni tako tiri kot vozno omrežje, prekratki postajni tiri prevozov na tem koridorju), prevozov ni mogoče optimalno organizirati. Predvidena je modernizacija tega koridorja, izboljšanje propustnosti pa bo zagotovila šele zgraditev drugega tira. Tudi drugi odseki prog se srečujejo s podobnimi omejitvenimi dejavniki (enotirne proge, omejitve prevoza težkih tovorov »osni pritiski« in dolgih vlakov ter elektrifikacije prog - elektrificiranih je le 503 kilometrov oziroma 41 % vseh prog), zaradi katerih nastajajo zamude pri prevozih, hkrati pa se povečujejo stroški.<sup>37</sup> Za dolgoročno konkurenčnost železniškega tovornega prometa je zato nujno potrebno dograditi in obnoviti V. in X. koridor, drugače se bodo že sicer manj konkurenčne železniške prevozne storitve še bolj oddaljile od zahtev in potreb uporabnikov. Sedanja neustrezna infrastruktura ne omogoča dostopnosti, povezljivosti in s tem kakovostne storitve, zato obstaja čedalje večja nevarnost, še zlasti ob morebitnem dvigu cen železniškega prevoza ali poslabšanju servisa železniškega prevoznika, do selitve tranzitnih blagovnih tokov na vzporedna omrežja skozi Italijo, Avstrijo, Madžarsko ali Hrvaško, kar se v praksi že dogaja.<sup>38</sup> Povečuje se tudi nevarnost odliva tovornega pristaniškega tranzita na severnomorska pristanišča.

<sup>37</sup> Letno poročilo Slovenske železnice, d.o.o. za leto 2011, str. 34.

<sup>38</sup> Letno poročilo podjetja Fersped, d.d. za leto 2011, str. 16.



60. Agencija je tudi preverila, ali bi lahko konkurenčna železniška prevoznika, podjetje RCA AG in Adria Transport, d.o.o., ki železniških prevozov blaga v notranjem prometu ne opravljata oziroma jih opravljata v zelo omejenem obsegu, sposobna vzpostaviti sistem za opravljanje železniških prevozov v notranjem prometu. [REDACTED]

61. Agencija je proučila tudi obstoj vstopnih ovir na trg železniškega tovornega prometa in pri tem ugotovila, da je vstop na trg železniškega tovornega prometa povezan predvsem z izpolnjevanjem pogojev za opravljanje dejavnosti, kar je sicer področje, ki ga regulirajo Direktive Evropske skupnosti in nacionalna zakonodaja držav članic. Kljub temu je mogoče opaziti, da liberalizacija trga ni pritegnila veliko število novih prevoznikov oziroma so tržni deleži novih prevoznikov redkokje v Evropi presegli 20 %, zato se zdi odpiranje trga železniških prevoznih storitev počasno. Priglasitelj ocenjuje, da je hitrejše zmanjšanje tržnih deležev pričakovati v segmentih, v katerih prevladujejo prevozi sklenjenih vlakov, kot je na primer prevoz kontejnerskih vlakov, ali pa pri prevozih surovin za jeklarsko, kemično ali lesno - predelovalno industrijo.

#### **Verjetni učinki za spodbujanje konkurence**

62. Agencija je skladno z 52. točko nehorizontalnih smernic učinek na konkurenco presojala tudi ob upoštevanju povečanja učinkovitosti, ki jih je utemeljil priglasitelj, ki je navedel, da se v zadnjih letih povečuje povpraševanje po zagotavljanju celovitih logističnih storitev, kot posledica izločanja logistične funkcije iz proizvodnih in trgovskih podjetij, ki izločajo strateško nepomembne poslovne funkcije in se osredotočajo na svoje ključne kompetence. Zaradi navedenih sprememb na trgu, ponudniki logističnih storitev težijo k širitvi in dopolnjevanju storitvenega portfelja, kar vodi do vertikalnih integracij v panogi. Po navedbah priglasitelja bo zadevna koncentracija podjetij koristila tudi uporabnikom storitev, saj jim bo omogočila lažji, enostavnejši in fleksibilnejši dostop do dodatne ponudbe celovitih logističnih rešitev, ki jo sicer ponujajo tudi drugi vertikalno integrirani železniški prevozniki oziroma špediterji. Zagotovljeno bo učinkovitejše izvajanje trženjskih aktivnosti na mednarodnih trgih in s tem prepoznavnost transportne poti preko Slovenije.

<sup>39</sup> Odgovor RCA AG na zahtevo za posredovanje podatkov, opr.št. 306-97/2012-44 z dne 13. 2. 2013.

<sup>40</sup> Odgovor podjetja Adria Transport, d.o.o. na zahtevo za posredovanje podatkov, opr.št. 306-97/2012-42 z dne 12. 2. 2013.

63. Po mnenju Agencije tudi ne obstaja verjetnost, da bi podjetje SŽ Tovorni promet, d.o.o. pogojevalo nabavo storitev železniškega tovornega prometa z nakupom ostalih špedicijskih storitev, saj bi to, po navedbah priglasitelja, lahko povzročilo odpor naročnikov in skoraj zagotovo zamenjavo prevoznika. Tovrstne storitve špediterska podjetja, ki so naročniki storitev SŽ Tovorni promet, d.o.o., namreč skoraj v vseh primerih izvajajo sama, saj predstavljajo njihovo osnovno dejavnost, zato podjetje SŽ Tovorni promet, d.d. ni nikoli pogojevalo nabavo storitev železniškega tovornega prometa z nakupom ostalih špedicijskih storitev. Podjetje je namreč dodatne špedicijske storitve (carinsko zastopanje, tranzitne carinske storitve, poročanje za Intrastat) začelo izvajati šele avgusta 2010, ko je pridobilo ustrezen status. Namen uvedbe izvajanja dodatnih storitev pa je bil izključno v dopolnitvi ponudbe logističnih storitev.
64. Glede na pojasnjeno Agencija ugotavlja, da se vertikalne povezave med podjetjem Slovenske železnice, d.o.o. in podjetjem Fersped, d.d., zaradi nizkega tržnega deleža podjetja Fersped, d.d. na trgu špedicijskih in logističnih storitev ne bodo bistveno krepile, zaradi česar so negativni učinki predmetne vertikalne koncentracije malo verjetni. Udeleženca koncentracije in z njima povezana podjetja ne dosegajo tržnih deležev, ki bi jim omogočili vzpostavitev takšne tržne moči, ki bi lahko povzročila preprečevanje dostopa do storitev, ki jih ponujajo v koncentraciji udeležena podjetja oziroma do izključitve konkurentov na katerem izmed trgov, na katerih delujejo.
65. Na podlagi vsega zgoraj obrazloženega Agencija ob upoštevanju tržne strukture, odsotnosti vstopnih ovir, obstoječe in potencialne konkurence, izbire, ki jo imajo potrošniki ter drugih dejavnikov, zaključuje, da predmetna koncentracija ne omogoča zmanjšanja ali ne onemogoča učinkovite konkurence na trgu, kljub temu da prihaja do horizontalnih in vertikalnih prekrivanj na upoštevanih trgih, saj udeleženca koncentracije in z njimi povezana podjetja v skupini ne dosegajo takšne tržne moči, ki bi jim omogočila bistveno omejevanje učinkovite konkurence na ozemlju Republike Slovenije, zlasti kot posledico ustvarjanja ali krepitve prevladujočega položaja, ki bi lahko privedel do preprečevanja dostopa do storitev, ki jih prodajajo v koncentraciji udeležena podjetja oziroma do izključitve konkurentov. Prav tako združitev podjetij ne bo spremenila narave konkurence na upoštevanih trgih tako, da bi se podjetja, ki prej niso usklajevala svojih ravnanj, po izvedeni koncentraciji bolj verjetno usklajevala in dvigovala cene ali na drug način škodovala učinkoviti konkurenci.

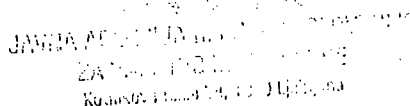
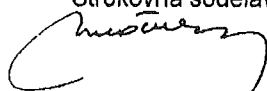
#### IV. ZAKLJUČEK

66. Na podlagi posredovanih podatkov priglasitelja koncentracije in ob upoštevanju drugih razpoložljivih podatkov Agencija ugotavlja, da v zvezi s koncentracijo, ki je nastala s pridobitvijo izključne kontrole podjetja Slovenske železnice, d.o.o. nad podjetjem Fersped, d.d., ni izkazan resen sum o neskladnosti koncentracije s pravili konkurence, zato je odločeno, kot izhaja iz izreka te odločbe.

**POUK O PRAVNEM SREDSTVU:**

67. Zoper to odločbo je dovoljeno vložiti tožbo pri Vrhovnem sodišču Republike Slovenije, Tavčarjeva 9, 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.

Pripravila:  
Nina Maček  
Strokovna sodelavka



JAVNA AGENCIJA  
ZA VARNOST PROMETA  
KOLVOZNEGA PROMETA  
REPUBLIKE SLOVENIJE

Andrej Krašek  
DIREKTOR



Vročiti:

- Slovenske železnice d.o.o., Kolodvorska 11, 1506 Ljubljana - osebno po ZUP.

Vložiti:

- zbirka dokumentarnega gradiva.