



Република Србија
**КОМИСИЈА ЗА ЗАШТИТУ
КОНКУРЕНЦИЈЕ**

Савска улица 25/IV, Београд
Број: 6/0-02-341/2018-10
Датум: 6. јун 2018. године

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

Председник Комисије за заштиту конкуренције на основу члана 37. став 2. и члана 65. став 5. Закона о заштити конкуренције („Службени гласник РС“, број 51/09 и 95/13) и члана 2. став 1. тачка 6. Тарифника о висини накнада за послове из надлежности Комисије за заштиту конкуренције („Службени гласник РС“, бр. 49/11), одлучујући по Пријави концентрације број: 6/0-02-341/2018-1 друштва Siemens AG са главном канцеларијом на адреси Werner-von-Siemens-Str. 1, 80333 München, Немачка, поднетој 10. априла 2018. године преко пуномоћника, адвоката Маје Станковић и осталих адвоката из WOLF THEISS из Београда, ПЦ Ушће, Булевар Михајла Пупина бр. 6, дана 6. јуна 2018. године, доноси следеће

РЕШЕЊЕ

I ОДОБРАВА СЕ у скраћеном поступку концентрација учесника на тржишту која настаје стицањем контроле друштва Siemens AG са главном канцеларијом на адреси Werner-von-Siemens-Str. 1, 80333 München, Немачка, регистарски број: HRV 6684 над новим друштвом Siemens Alstom S.A. путем спајања мобилног бизниса који укључује шинске погонске дискове и повезане сервисне активности друштва Siemens AG и друштва Alstom S.A., са регистрованим седиштем на адреси 48, Rue Albert Dhalenne, 93400 Saint-Ouen, Француска, регистарски број: 389 058 447 R.C.S. Bobigny, уношењем неновчаног улога у виду предметног мобилног бизниса друштва Siemens AG у друштво Alstom S.A., у замену за 50,67% новоиздатих акција друштва Alstom S.A., које представљају акције новог, комбинованог друштва Siemens Alstom S.A..

II УТВРЂУЈЕ СЕ да је подносилац пријаве концентрације уплатио износ од 25.000 (словима: двадесетпетхиљада) евра дана 17. априла 2018. године на рачун Комисије за заштиту конкуренције, што представља прописани износ за издавање решења о одобрењу концентрације у скраћеном поступку.

Образложење

Друштво Siemens AG са главном канцеларијом на адреси Werner-von-Siemens-Str. 1, 80333 München, Немачка, регистарски број: HRB 6684 (у даљем тексту: Siemens, подносилац Пријаве) је поднело 10. априла 2018. године Комисији за заштиту конкуренције (у даљем тексту: Комисија) Пријаву концентрације број: 6/0-02-341/2018-1 (у даљем тексту: Пријава) која настаје стицањем контроле Siemens-а над новим друштвом Siemens Alstom S.A. (у даљем тексту: Siemens Alstom) путем спајања мобилног бизниса који укључује шинске погонске дискове и повезане сервисне активности Siemens-а (у даљем тексту: Мобилни бизнис) и друштва Alstom S.A., са регистрованим седиштем на адреси 48, Rue Albert Dhalenne, 93400 Saint-Ouen, Француска, регистарски број: 389 058 447 R.C.S. Bobigny (у даљем тексту: Alstom), уношењем неновчаног улога у виду предметног мобилног бизниса друштва Siemens AG у друштво Alstom S.A., у замену за 50,67% новоиздатих акција друштва Alstom S.A., које представљају акције новог, комбинованог друштва Siemens Alstom. Пријава је поднета преко пуномоћника, адвоката Маје Станковић и осталих адвоката из WOLF THEISS из Београда, ПЦ Ушће, Булевар Михајла Пупина бр. 6.

С обзиром да поднета документација није била у свему усклађена са Уредбом о садржини и начину подношења пријаве концентрације („Службени гласник РС“, број 5/16, у даљем тексту: Уредба), недостаци Пријаве су отклоњени допунама Пријаве заведеним у Комисији под бројем: 6/0-02-341/2018-4 од 7. маја 2018. године, бројем: 6/0-02-341/2018-6 од 18. маја 2018. године, бројем: 6/0-02-341/2018-7 од 31. маја 2018. године.

Након допуне Пријаве, Комисија је утврдила да је Пријава потпуна, да је поднета Комисији у скраћеном облику у складу са чланом 3. Уредбе и да су испуњени услови за поступање и одлучивање Комисије по истој у скраћеном поступку.

Комисија је, такође, утврдила да је подносилац Пријаве уплатио прописани износ за издавање решења о одобрењу концентрације у скраћеном поступку, што је констатовано у ставу II диспозитива.

У предметном поступку подносилац Пријаве је на основу члана 45. Закона о заштити конкуренције („Службени гласник РС“, број 51/09 и 95/13, у даљем тексту: Закон) поставио и Захтев за заштиту података поднеском број: 6/0-02-341/2018-5 од 17. маја 2018. године, измењен поднесцима број: 6/0-02-341/2018-7 од 31. маја 2018. године и број: 6/0-02-341/2018-8 од 4. јуна 2018. године а тиче се заштите података који представљају садржину Пријаве, њених допуна и докумената која су предата као прилози уз Пријаву у папирној и електронској верзији. Председник Комисије је, решавајући по наведеном захтеву, донео 6. јуна 2018. године Закључак о заштити података број: 6/0-02-341/2018-9.

Увидом у целокупну предметну документацију, утврђено је како следи:

Учесници у концентрацији

Siemens је немачко акционарско друштво са регистрованим седиштима у Берлину и Минхену и са главном канцеларијом у Минхену, које представља и матично друштво Siemens групе друштава (у даљем тексту: Siemens Група). Подносилац Пријаве је технолошко друштво које глобално послује, а електрификација, аутоматизација и дигитализација су његова дугорочна поља раста. Како би се искористила потпуна предност тржишног потенцијала у овим пољима, пословне активности Siemens-а су груписане у следеће бизнис области:

- *Одељење енергија и гас* нуди асортиман ротационе опреме и решења са фокусом на еколошки компатибилне енергетске генераторе и оне који су усмерени на уштеду ресурса. Портфолио Siemens-а обухвата гасне турбине, парне турбине, генераторе и компресоре;

- *Одељење услуга у вези са производњом енергије* нуди услуге стручне фабричке подршке или подршке на терену, одржавања, поправке, замене, модернизације и надоградње компоненти за гасне и парне турбине, као и генераторе и компресоре;
- *Одељење енергетски менаџмент* испоручује производе, системе, решења и услуге за ефикасан, поуздан и интелигентан пренос и дистрибуцију електричне енергије;
- *Одељење грађевинске технологије* нуди заштиту од пожара, обезбеђење, грађевинску аутоматизацију, грејање, вентилацију и климу (HVAC), као и производе и услуге енергетског менаџмента;
- *Одељење мобилности* пружа решења, производе и услуге у вези са транспортом људи и робе железницом и путем. Конкретно, нуди широк портфолио возила за шински превоз, решења за шинске аутоматизације и за сигнализацију, железничке системе за електрификацију, саобраћајне технологије и повезана ИТ решења;
- *Одељење дигиталне фабрике* нуди свеобухватан портфолио неприметно интегрисаних хардвера, софтвера и услуга базираних на технологији у циљу подршке производних друштава широм света у повећању флексибилности и ефикасности њихових производних процеса и смањења времена на тржишту њихових производа;
- *Одељење прерађивачке индустрије и дискова* помаже друштвима да побољшају поузданост, безбедност и ефикасност својих производа, процеса и постројења;
- *Одељење финансијских услуга* пружа финансијска решења за пројекте и производе Siemens-а, отвара пут за нове пословне идеје, као што су финансијски модели "pay-per-use" и јавно приватна партнерства, и подржава тржишта кроз учешће у дугорочним ризицима;
- *Healthineers* (којим се засебно управља) испоручује технологију здравственој индустрији. Нуди сликовну дијагностику, лабораторијску дијагностику и напредне терапије и услуге;
- *Siemens Gamesa Renewable Energy* (којим се засебно управља) испоручује поуздана, еколошка и економична решења обновљиве енергије, нарочито ветро турбине;
- *Next47* је посебна јединица за снажније подстицање нових идеја и за убрзање развоја нових технологија. Next47 наступа као капиталистички подухват, тренер и саветник оснивачима и онима који започињу пословање.

Према наводима у Пријави, њен подносилац није под контролом било којег акционара друштва или физичког лица. Акције Siemens-а се котирају на берзи у Франкфурту на Мајни у Немачкој, као и на њеној Хетра берзи – електронском трговачком систему. Преглед највећих акционара Siemens-а на дан 23. октобар 2017. године (базиран на јавним обавештењима у складу са немачким Законом о хартијама о вредности - Wertpapierhandelsgesetz WpHG) је дат у наредној Табели 1:

Табела 1

највећи акционари Siemens-а (23. октобар 2017. године)	% гласачких права
BlackRock, Inc., Wilmington, USA	5,93%
State of Qatar/DIC	3,04%
Werner Siemens-Stiftung, Zug, Switzerland	3,03%

Извор: Siemens

У вези са подацима у Табели 1, подносилац Пријаве је појаснио да ниједна иностранна влада нити било које лице, које је под контролом иностране владе или послује у њено име,

нема право/моћ да именује било које директоре или чланове одбора директора Siemens-а, а ни да контролише Siemens у било којем другом погледу.

Мобилни бизнис је тренутно у власништву бројних зависних и повезаних друштава која су део Siemens Групе, и под крајњом контролом Siemens-а.

У Републици Србији Siemens Група има регистровану присутност преко следећих зависних друштава:

1. *Siemens d.o.o. Beograd*, са регистрованим седиштем на адреси Омладинских бригада 21, Београд-Нови Београд, Република Србија, матични број: 17134965. Његова претежна делатност је трговина на велико осталим машинама и опремом - шифра: 4669 (у даљем тексту: Siemens Србија). Друштво Siemens Србија је пословно ангажовано у свим областима у којима је активан и подносилац Пријаве. Повезано аустријско друштво Siemens Aktiengesellschaft Österreich, регистарски број: FN 60562 m, је једини власник овог друштва;
2. *Siemens Healthcare d.o.o. Beograd*, са регистрованим седиштем на адреси Омладинских бригада 21, Београд-Нови Београд, Република, Србија, матични број: 21160156. Претежна делатност овог друштва је трговина на велико осталим машинама и опремом - шифра: 4669. Повезано холандско друштво Siemens Healthineers Holding III B.V., регистарски број: 000037766902, је једини власник овог друштва;
3. *Milanović Inženjering d.o.o. Cerovac*, са регистрованим седиштем на адреси Собовица б.б., Церовац, Крагујевац, Република, Србија, матични број: 17286064. Претежна делатност овог друштва је машинска обрада метала - шифра: 2562 (у даљем тексту: Milanović Inženjering). Повезано холандско друштво Siemens Mobility Holding B.V., регистарски број: 70211965, је једини власник овог друштва. Siemens је стекао Milanović Inženjering у фебруару 2018. године. Друштво је специјализовано за задовољавање потреба индустрије шинских возила, док је једна од његових главних области стручности дизајн, производња и заваривање металних компоненти за возне каросерије које испуњавају све најважније међународне стандарде.

У фискалној 2017. години, која је завршена 30. септембра 2017. године, Siemens је са 372.000 запослених у свету остварио приход од преко 83 милијарде евра.

Siemens Група представља једног учесника на тржишту у складу са чланом 5. Закона.

Alstom је француско акционарско друштво које се котира на Euronext берзи у Паризу и представља матично друштво Alstom групе друштава (у даљем тексту: Alstom Група). Према наводима у Пријави, садашњи највећи акционари Alstom-а су:

1. Bouygues група друштава (у даљем тексту: Bouygues) - 28% акција. Ова група има разгранате активности у области грађевина, некретнина, телекомуникација и медија;
2. институционални инвеститори - 62% акција;
3. индивидуални инвеститори - 9% акција;
4. запослени у друштву Alstom - 1% акција.

Претходно, дана 4. фебруара 2016. године, Bouygues је закључио уговор о зајму са Француском државом, на основу ког је Bouygues позајмио 43.825.360 акција Alstom-а Агенцији за државна учешћа (*Agence des participations de l'Etat* - АРЕ), посебној агенцији француске владе, заједно са опцијом да стекне 20% учешћа у друштву Alstom које је у власништву Bouygues-а. Међутим, дана 17. октобра 2017. године, Француска држава је потврдила да неће активирати ову опцију и окончала зајам акција друштва Alstom добијен од Bouygues-а.

Alstom је глобални играч у светској железничкој транспортној индустрији и нуди потпуни асортиман решења (од брзих возова до метроа, трамваја и електричних аутобуса), персонализованих услуга (одржавање и модернизација), као и понуда које се односе на путнике и инфраструктуру, дигиталну мобилност и решења за сигнализацију.

Након индиректног стицања контроле над пословним областима Alstom-а: Топлотна енергија, Обновљива енергија и Електричне мреже друштва од стране друштва General Electric (у даљем тексту: GE) у 2015. години (пријава концентрације број: 6/0-02-718/2014, одобрена решењем Комисије 18. децембра 2014. године), друштво Alstom је члан са мањинским учешћем без контролних права у три друштва за заједничко улагање са друштвом GE и то: - Друштва за заједничко улагање за електричну мрежу и дигиталну енергију; - Друштва за заједничко улагање за обновљиву енергију; - Друштва за заједничко улагање за нуклеарна и француска парна постројења (у даљем тексту: GE друштва за заједничка улагања). GE друштва за заједничка улагања нису обухваћена предметном трансакцијом и биће издвојена пре или у најкраћем могућем року након закључења трансакције.

Alstom Група има регистровано присуство у Републици Србији преко једног огранка:

1. *Ogranak stranog pravnog lica Alstom Transport RUS Beograd-Voždovac*, са регистрованим седиштем на адреси Имотска 1, Београд-Вождовац, Република Србија, матични број: 29505845. Претежна делатност овог огранка је производња локомотива и шинских возила - шифра: 3020 (у даљем тексту: Alstom Russia Огранак). Његов једини члан је руско повезано друштво Alstom Transport RUS, регистарски број: 1137746174532, које, према подацима у Пријави, [...].

У фискалној 2016. и 2017. години, која је завршена 31. марта 2017. године, Alstom је са 32.800 запослених у преко 60 земаља остварио приход од 7,3 милијарде евра.

Alstom Група представља једног учесника на тржишту у складу са чланом 5. Закона.

Опис концентрације и акт о концентрацији

Siemens и Alstom су 23. марта 2018. године закључили Уговор о комбинацији бизниса/спајању (у даљем тексту: Уговор). У складу са истим, како је већ представљено, предложена трансакција се састоји од стратешког спајања Мобилног бизниса Siemens-а и друштва Alstom, путем уношења неновчаног улога који се састоји од Мобилног бизниса у друштво Alstom у замену за новоиздате акције друштва Alstom.

Стратешко спајање ће се реализовати у три корака:

1. [...];
2. [...];
3. у замену за унети Мобилни бизнис, Alstom ће, на дан закључења трансакције, Siemens-у издати нове акције које ће представљати ни мање од 50% и ни више од 50,67% акцијског капитала Alstom-а, односно акција Siemens Alstom-а. Такође, Alstom ће Siemens-у издати гаранције, чиме ће му омогућити да стекне одређени додатни број акција у друштву Siemens Alstom и тиме повећа своје учешће за 2%, у случају реализације свих гаранција почев од 4 године од закључења трансакције.

Следствено претходно наведеном, након затварања трансакције власничка структура Siemens Alstom-а ће бити следећа: Siemens ће постати власник највише 50,67% акција, садашњи највећи појединачни акционар (28% акција) – Bouygues ће бити власник [...]. Додатно, у случају реализације свих гаранција Alstom-а, почев од 4 године од закључења трансакције, Siemens-у ће бити омогућено да повећа своје учешће за 2% акција.

У Уговору је у погледу управљања над друштвом Siemens Alstom, [...]:

- *Састав Одбора директора*: Одбор директора Siemens Alstom-а чиниће 11 чланова и то: - шест директора одређених од стране Siemens-а (укључујући и председника); - четири независна директора одређена од стране Alstom-а, чији избор је одобрио

Siemens; и - генерални директор. Садашњи генерални директор друштва Alstom, Хенри Поупарт-Лафарге, наставиће да води друштво као генерални директор и биће члан Одбора директора. [...];

- [...].

Предложена трансакција биће предмет одобрења акционара Alstom-а, у другом календарском кварталу 2018. године, и биће, такође, предмет одобрења релевантних регулаторних органа и органа за заштиту конкуренције, укључујући и одобрења страних улагања у Француској, као и потврде од стране француског органа за тржиште капитала (AMF) да друштво Siemens не треба да поднесе никакву обавезну понуду за преузимање након закључења исте трансакције.

Корпоративно име новог/комбинованог друштва биће Siemens Alstom S.A., седиште групе, као и седиште бизниса за возила за шински превоз ће се налазити у Паризу, док ће се седиште Мобилног бизниса налазити у Берлину. Siemens Alstom наставиће да се котира на Euronext берзи у Паризу и имаће 62.300 запослених у преко 60 земаља.

С обзиром да је у Уговору, у свим његовим деловима, исказана воља његових потписника да закључе трансакцију и исту спроведу, Комисија га је прихватила као правни основ предметне концентрације.

Економски разлог за спровођење предложене концентрације јесте комбинација два глобална играча са јединственим вредностима у погледу односа са купцима и јединственим оперативним потенцијалима. Комбинација искустава обе стране, понуда комплементарних производа и географског присуства, омогућиће странама да значајно улажу у дигиталну технологију потребну за будуће изазове мобилности и да се баве растућим конкурентским притиском који долази од стране брзо растућих (азијских) конкурената, а све и у корист купаца и потрошача. Следствено, Siemens Alstom ће нудити свеобухватни портфолио разноврсних производа и решења за задовољавање вишеструких потреба купаца, а његово наглашено глобално присуство омогућиће приступ растућим тржиштима на Блиском истоку и у Африци, Индији и Централној и Јужној Америци где је садашње присуство Alstom-а, као и у Кини, Сједињеним Америчким Државама и Русији, где је присутан Siemens. Такође, комбинација знања обе стране ће довести и до кључних иновација и исплативости, што ће омогућити Siemens Alstom-у да боље одговори потребама купаца.

Према наводима у Пријави, уговорне стране очекују да ће спровођење предметне концентрације резултирати значајним синергијама, које ће, у светлу све веће конкуренције, обезбедити дугорочну глобално-конкурентну позицију Siemens Alstom-а. Исти ће, смањивањем трошкова, бити боље позициониран у смислу ценовне конкуренције, нарочито у источној Европи и Азији, доносећи корист купцима путем нижих цена, производа и услуга.

Закључење предметне трансакције се очекује крајем календарске 2018. или почетком 2019. године.

Испуњеност услова за подношење пријаве концентрације

Предметна концентрација се тиче стицања контроле једног учесника на тржишту над другим учесником на тржишту, у смислу члана 17. став 1. тачка 2) Закона.

Из података достављених Комисији о укупним годишњим приходима учесника у концентрацији оствареним на светском тржишту, као и о укупном приходу једног од њих оствареном на тржишту Републике Србије у 2017. години – проистиче да исти надмашују износе остварених укупних годишњих прихода из првог алтернативног услова из члана 61. Закона, што значи да је постојала обавеза пријаве предметне концентрације Комисији.

Пријава је поднета у складу са одредбама члана 63. став 1. тачка 1) и став 3. Закона.

Релевантно тржиште

Релевантно тржиште одређено је у складу са чл. 6. Закона и Уредбом о критеријумима за одређивање релевантног тржишта („Службени гласник РС“, број 89/2009). Релевантно тржиште производа представља скуп роба/услуга које потрошачи сматрају заменљивим у погледу њиховог својства, уобичајене намене и цене. Релевантно географско тржиште представља територију на којој учесници на тржишту учествују у понуди или потражњи и на којој постоје исти или слични услови конкуренције, а који се битно разликују од услова конкуренције на суседним територијама.

Образлажући предлог релевантног тржишта подносилац Пријаве је дао и следеће уводне напомене, полазећи од пословних активности учесника у концентрацији, првенствено имајући у виду оне које ће обављати Siemens Alstom.

Као што је већ изложено, предметна концентрација се односи на област пословања која спада у Одељење мобилности/Мобилни бизнис, конкретно, део пословања Siemens-а који се бави ефикасним и интегрисаним решењима за превоз људи и добара железницом и друмом. Конкретно, портфолио Мобилног бизниса чине: а) широк спектар возила за шински превоз: регионални као и месни, брзи возови, метро вагони, градски превоз и лаки возови, седишта за путнике, возила без возача и локомотиве; б) сигнална и контролна технологија за путнички и теретни саобраћај железницом; в) електрична решења за железнички и путни саобраћај; г) одржавање и сервисирање возила и инфраструктуре; д) контрола друмског саобраћаја и информациони системи, управљање паркинг просторима као и електронска наплата и системи за путарину за градски и међуградски саобраћај; њ) консалтинг, планирање, финансирање, изградња и рад мобилних система по принципу „кључ у руке“; е) интегрисана решења за интермодално умрежавање различитих саобраћајних система. Тржишта на којима послује Мобилни бизнис су првенствено усмерена ка јавној потрошњи. Његови главни корисници услуга су јавна и државна предузећа у сектору транспорта и логистике. Ови корисници обично имају вишегодишње проспекте планирања и имплементације, а њихови тендери за уговоре теже да буду независни од краткорочних економских трендова. Према доступним подацима, у 2016. години Мобилни бизнис је обезбедио око 10% прихода индустријског пословања Siemens-а.

Глобално посматрано, учесници у концентрацији су активни на тржишту железничког транспорта, односно тржишту шинских возила и тржишту сигнализације. Оба тржишта - шинских возила и сигнализације су тржишта понуда/тендерска тржишта (*bidding markets*) која карактерише додела неколико, великих уговора и значајан број понуђача, јер су на истим присутни прекомерни капацитети на глобалном нивоу. Учесници у концентрацији се суочавају са јаком конкуренцијом, која долази од стране већ успостављених глобалних конкурената, и повећаним ценовним притиском, који долази од стране брзо растућих конкурената који послују са ниским трошковима, док велики софистицирани купци уживају снажну куповну моћ, и потражња им је обично усмерена ка локалним производним и иновативним решењима за мобилност.

У вези са претходним, сигнализација представља системе који пружају сигурносне контроле на железничким мрежама. Базично, ови системи штите од судара возова спречавајући да се два воза нађу на истом делу пруге, а, такође, ови системи могу да одговоре и на друге изазове у раду железничких мрежа, као што су загушење мреже, ограничења у погледу сигурности и капацитета, подржавање аутоматског управљања возовима. Иако постоји одређени степен заменљивости између регионалне и градске сигнализације (сигнализације масовног транзита) на страни понуде, уобичајено је да се прави разлика између њих.

Регионална сигнализација - се односи на системе сигнализације који обезбеђују сигурност и контролу на регионалним железницама, тј. путничким или теретним возовима који се крећу око и између градова, укључујући и кроз различите земље. Регионалним железничким мрежама/јавном железничком инфраструктуром често управљају национални

железнички оператери (као што су „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. Београд) и на њима се, обично, крећу возови у већим брзинама него на системима градске сигнализације.

Градска сигнализација - се односи на системе сигнализације на градским транспортним мрежама (као што су метрои или лака железница). Такве мреже функционишу унутар градова и обично представљају затворене системе, тј. линије обично не комуницирају са регионалним мрежама, нити са другим линијама у оквиру градске мреже. Поред тога, карактеришу их мање брзине, чешћа заустављања и често већа фреквенција у поређењу са регионалним системима. У поређењу са регионалном сигнализацијом, градска сигнализација: може да функционише на вишем нивоу аутоматизације (нпр. управљање без возача је уведено на неким градским мрежама), недостају јој националне карактеристике или захтеви за међусобном повезаношћу (када су градске мреже затворене, различити системи сигнализације могу да се користе на различитим мрежама, па чак и на различитим линијама унутар мреже), усмерена је ка различитим купцима (регионални, локални органи или општине).

Градска сигнализација је, претежно, тржиште засновано на пројектима. Пројекти обично обухватају комплетан систем сигнализације који укључује све релевантне подсистеме и компоненте. Ово се односи на блокаде, аутоматско управљање возовима, неопходне теренске елементе и оперативне и контролне системе.

Претходно је наведено, да су учесници у концентрацији, такође, глобално активни и на *тржишту шинских возила*, односно на *тржиштима регионалних шинских и градских шинских возила*.

Регионална шинска возила - регионални возови су возови који круже око и између градова, укључујући и кроз различите земље. Они се крећу по великим мрежама које се обично деле између неколико оператера железничких услуга, а које се користе за превоз путника и терета. Регионална шинска возила укључују:

- *возове великих брзина* (дизајнирани да путују на великим раздаљинама на брзинама од 250 km/h или више);
- *регионалне возове* (циркулишу на регионалним, пре него на градским мрежама, али на брзинама испод 250 km/h);
- *локомотиве* (самоходна железничка возила дизајнирана да вуку и/или потискују путничка кола и теретне вагоне).

Градска шинска возила - возови који се крећу унутар градова, а обично на затвореним мрежама (одвојене од регионалних мрежа и које се не деле између оператера или са теретним железничким транспортом). Градска шинска возила карактеришу мање брзине, чешћа заустављања и/или велики капацитет путника. Она обухватају:

- *трамваје/лака шинска возила* - возила која се напајају електричном енергијом, крећу пругама дуж улица или на одвојеним стазама;
- *метро* - електрична возила која се крећу на челичним или гуменим точковима и транспортују људе у центру града, увек на потпуно одвојеним стазама и обично под земљом; и
- *аутоматизовано вођене транспорте* - у потпуности аутоматизована возила која чине део интегрисаног транзитног система који носе, на пример, путнике од авиона до терминала или између терминала на аеродрому.

На домаћем тржишту регионална сигнализација се обично испоручује преко пројеката (који обично укључују један или више подсистема сигнализације у целини, као и додатне инжењерске услуге као што су дизајн и управљање пројектом, инсталација, тестирање, пуштање у рад и услуге одржавања). Учесници у концентрацији немају сазнања о значајнијим продајама појединачних производа сигнализације или компоненти и сматрају да су појединачне продаје, уколико их има, мање и да се вероватно односе на продају резервних делова или на продају добављачу у циљу попуњавања празнине у производном портфолију.

Постоје четири главне категорије подсистема који се, обично, испоручују на основу пројекта:

- *блокаде*: системи блокада су системи на путу којима се утврђују путање за сигурно кретање возова, контролисањем и спречавањем приступа деловима железнице како би се спречили судари возова, укључујући бочне и чеоне сударе. Блокаде, такође, спречавају приступ одређеним деловима железнице (нпр. тунелима или пругама које су под одржавањем). Блокаде морају да се повезују са другим системима сигнализације, као што су заштита аутоматских возова и оперативни и контролни системи;
- *системи за заштиту аутоматских возова*: којима се пружа заштита сваком појединачном возу на начин да се воз придржава путање која је утврђена блокадом;
- *ниво укритања*: којима се пружа заштита железница од друмског саобраћаја и обрнуто; и
- *оперативни и контролни системи*: који су системи на путу намењени целокупном управљању железничким мрежама.

Према најбољем сазнању учесника у концентрацији, блокаде чине више од 88% целокупног тржишта регионалне сигнализације у Републици Србији.

У вези са наведеним, учесници у концентрацији су идентификовали преклапање пословних активности на домаћем тржишту у регионалној сигнализацији, као резултат уговора добијених у 2013. и 2014. години. Што се тиче шинских возила, Siemens истиче да није добио нове понуде за снабдевање шинским возилима у Републици Србији од 2008. године, док је Alstom [...]. Учесници у концентрацији нису били активни на домаћем тржишту градске сигнализације, из ког разлога се исто даље не разматра.

Следствено, у Републици Србији, према подацима у Пријави, учесници у концентрацији су само у одређеној мери били активни на тржиштима регионалне сигнализације и шинских возила у претходних 5 година. Siemens је, додатно, активан на домаћем тржишту железничке електрификације (обухвата системе за снабдевање електричном енергијом и системе контактних линија за градске и регионалне железнице). Железничка електрификација обезбеђује погонску снагу возовима, а пренос енергије се обезбеђује дуж пруге преко надземне жице или на нивоу земље, користећи додатну трећу шину положену близу пруге и обухвата више елемената укључујући испоруку погонске снаге, опрему за надземне водове и системе за контролу мреже. Такође, Siemens је активан и на домаћем тржишту интелигентних саобраћајних система који укључују било коју врсту производа или решења за транспорт, као што су управљање градским саобраћајем, градска решења за паркирање, међуградска решења и повезана решења за мобилност. Интелигентне саобраћајне системе је могуће применити у сваком виду транспорта (друмском, железничком, ваздушном, воденом), те је стога ово тржиште шире и не односи се само на железнички саобраћај. Из разлога да Alstom није активан на домаћим тржиштима железничке електрификације и интелигентних саобраћајних система, исти се не сматрају релевантним тржиштима за потребе Пријаве.

У вези са претходним, свеукупно приказаним подацима, подносилац Пријаве је Комисији предложио следећа релевантна тржишта производа:

1. Релевантно тржиште производа тендерске продаје регионалне сигнализације,
2. релевантно тржиште производа тендерске продаје шинских возила.

Као релевантно географско тржиште, у оба случаја, подносилац Пријаве је Комисији предложио национално тржиште, имајући у виду надлежности Комисије.

Комисија је прихватила овако дефинисана релевантна тржишта производа и релевантна географска тржишта као исправна.

На релевантном тржишту тендерске продаје регионалне сигнализације у Републици Србији у 2017. години, Siemens је остварио приход од [...] (док је у 2016. години, Siemens је

у односу са истим купцем остварио приход од [...]). Услуге и производи су испоручени [...]. Ови приходи односе се на пројекат Гиље Ћуприја - пројекат рехабилитације железнице за снабдевање, опремање и извођење радова на делу пруге Београд - Ниш. Пројекат је добијен 2013. године, вредност уговора је износила око 11,9 милиона евра, радови су завршени 2017. године. На истом тржишту је руски Alstom, у конзорцијуму са домаћим Институтом Михајло Пупин и друштвом руске железнице - RŽD International, освојио један уговор за снабдевање системима регионалне сигнализације за надоградњу деонице пруге Београд-Панчево 2014. године. Ово је био први пројекат сигнализације Alstom-а на домаћем тржишту и обухватао је испоруку електронске блокаде Smartlock 400, која покрива око 16 км између Панчевачког моста преко Дунава у Београду и Панчевачке станице. Модернизацију су финансирале Руска Федерација (85%) и Република Србија (15%), а радови су завршени 2016. године. У циљу потпуности података у Пријави, Alstom је навео да је учествовао на тендеру за 2014. годину као подизвођач за руско друштво RŽD International (које је потписник уговора), заједно са Институтом Михајло Пупин. Вредност наруџбине износила је око 13 милиона долара, док је вредност услуга Alstom-а износила [...] (прерачунате у односу на важећи средњи курс на дан 31. децембар 2014. године ове вредности су износиле око 10,7 милиона евра и [...]).

На релевантном тржишту тендерске продаје шинских возила у Републици Србији, Siemens није добио ниједан пројекат у 2016. и 2017. години. Пре тога, Siemens је имао [...] и услуге пружене истом су биле углавном ограничене на одржавање и надоградњу (нпр. резервни делови) постојеће (старе) технологије која датира из времена бивше Југославије. Према наводима Siemens-а, исти није остварио никакав промет са [...] у 2016. или 2017. години и није добио пројекат у области шинских возила у Републици Србији од 2008. године. Такође, на истом тржишту, ни Alstom није имао никакве продаје и није остварио никакав приход од продаје шинских возила у Републици Србији у 2017. и 2016. години и, такође, није добио никакав пројекат у области шинских возила у Републици Србији од 2008. године. Додатно, Alstom је навео да [...].

Што се тиче услуга одржавања и поправки, Siemens и Alstom су, првенствено, фокусирани на пружање услуга одржавања у погледу својих пројеката и обављају ограничене активности одржавања у погледу пројеката треће стране.

Према подацима у Пријави, тржишта која су релевантна за ову Пријаву су по својој природи тржишта понуда/тендерска тржишта која, како је већ поменуто, карактеришу неколико великих уговора, значајан број понуђача и моћни купци. Тржишни удели се на таквим тржиштима, обично, процењују у односу на годину у којој је додељен уговор и у односу на вредност уговора, јер је, редовно, потребан дуги низ година да би се пројекти завршили, а плаћање и испорука могу да се продуже и на неколико година. Стога, релевантан је датум када је уговор додељен, а не датуми испоруке или плаћања. Према наводима у Пријави, у извештајном периоду, у 2017. години, учесници у концентрацији нису добили никакве уговоре ни на тржишту регионалне сигнализације, ни на тржишту шинских возила у Републици Србији и због тога сматрају да је тешко проценити величину релевантних тржишта за односну годину. Учесници у концентрацији су, међутим, дали процену/прорачун у погледу тржишта регионалне сигнализације (једино домаће тржиште на којем су се њихове пословне активности преклапале у 2017. години, у смислу остварених прихода од раније добијених пројеката). Прорачун је извршен на основу UNIFE извештаја - Студија светског железничког тржишта за 2016. годину Удружења европске железничке индустрије (који, међутим, даје податке само на основу трогодишњег просека) и показује тржиште величине од око 19 милиона евра за регионалну сигнализацију за 2017. годину у Републици Србији. У вези са претходним, како оба учесника у концентрацији нису добили уговоре у регионалној сигнализацији у извештајном периоду (у 2017. години), исти процењују своје тржишне уделе на овом тржишту као 0%, без обзира на то како се исто вреднује.

Учесници у концентрацији истичу и да је један од начина процене тржишних удела на тендерским тржиштима без редовних уговора, разматрање укупне вредности добијених наруџбина на бази пројеката додељених у периоду од пет година. За период од 2013. до 2017. године, на основу процењене укупне вредности свих наруџбина, које се односе на регионалну сигнализацију, у износу од 76 милиона евра, учесници у концентрацији су проценили своје и тржишне уделе својих конкурената. Релевантне уговоре Alstom и Siemens су добили у 2013. и 2014. години. Учесници на овом релевантном тржишту, добијене наруџбине и њихови тржишни удели у периоду од 2013. до 2017. године, приказани су у Табели 2.

Табела 2 – учесници на српском тендерском тржишту регионалне сигнализације у периоду 2013. -2017. година

Учесници на тржишту	Тржишни удео(%) – по вредности	Примљене наруџбине (у милионима евра)	Назив пројекта
AZD Praha s.r.o., Чешка Република	≈ /5-10/%	[...]	Београд центар (фаза 1)
Bombardier Inc, Канада	≈ /10-20/%	[...]	Ресник-Ваљево
Институт Михајло Пупин, Београд	≈ /0-5/%	[...]	Раковица-Ресник
Siemens	≈ /10-20/%	[...]	Гиље-Ћуприја
RŽD International/Alstom	≈ /10-20/%/≈ /0-5/%	[...]	Панчевачки мост/жел.станица Панчево

Извори: величина тржишта заснована на UNIFE извештају

Према учесницима у концентрацији тржишни удели у Табели 2 су засновани на њиховим евиденцијама и сазнању о пројектима које су конкуренти добили за период од 2013. до 2017. године и стога су само индикативни и могу бити потцењени, јер су коришћене евиденције непотпуне. Други конкуренти су Thales Group, Париз, Француска, Altpro d.o.o., Загреб, Хрватска, као и домаћа друштва: Telefonkabl a.d., Београд, Signalling & Control d.o.o. Београд, Galeb FSU a.d. Београд, који представљају значајну конкуренцију учесницима у концентрацији, иако нису били успешни на скорашњим тендерима у Републици Србији.

Што се тиче тржишта тендерске продаје шинских возила, ниједан учесник у концентрацији није добио уговоре/наруџбе у извештајном периоду у 2017. години (или 2016. години), тако да исти процењују своје тржишне уделе на овом тржишту као 0%, без обзира на то како се исто вреднује. У вези са конкурентима на овом тржишту у периоду од 2013. до 2017. године, истиче се швајцарско друштво Stadler са процењених /30-40/% тржишног удела (који се приписује уговору од 100 милиона евра који је друштво потписало са друштвом Железнице Србије акционарско друштво, Београд за регионалне возове у 2013. години), док су у истом периоду мањи конкуренти друштво China Railway Signal & Communication Corporation Limited (CRSC), Пекинг, Кина са процењених /0-5/% тржишног удела (победило на тендеру за 2 електричне локомотиве у 2016. години који је објавило друштво Термоелектране „Никола Тесла“ – ТЕНТ, процењена вредност уговора је износила око 4,4 милиона евра) и друштво CZ Loko a.s. из Чешке Републике са процењених /0-5/% тржишног удела (победило на тендеру за локомотиве који је објавило друштво Naftna

Industrija Srbije a.d. Novi Sad у 2016. години). Процена конкурената је заснована на јавно доступним информацијама и евиденцијама учесника у концентрацији, које су, како исти истичу, непотпуне због њиховог дужег одсуства на овом тржишту. Најновији је тендер (најављен у 2017. години) који је објавило друштво Србија Карго у погледу 8 електричних локомотива за вучу теретног воза, уговор треба да буду додељен у 2018. години.

Оцена ефеката концентрације

У вези са приказаним тржишним уделима учесника у концентрацији од 0% на релевантним тржиштима у 2017. години, Комисија је имала у виду да се природа надметања на тендерским тржиштима разликује од типичних тржишта. Наиме, конкуренти на тендерским тржиштима се надмећу „за тржиште“ а не „на тржишту“. Иако конкуренција за давање најбоље понуде може бити јака, само једна понуда буде прихваћена. Стога, продаја коју су остварили учесници на тендеру, и њихови релевантни тржишни удели, зависе од успеха њихових понуда, што коначно зависи и од цене конкретног производа и/или услуга.

Сходно напред изложеном, Siemens и Alstom су дали следећу аргументацију за тврдњу да спровођење предметне концентрације неће имати негативне утицаје на конкуренцију на релевантним тржиштима:

- тржишни удели нису реални показатељи тржишне моћи на тендерским тржиштима јер директно зависе од резултата тендера и услед чињенице да је тражња увелико нередовна и нестабилна. Наиме, тендери могу бити нередовни (расписују се за периоде од 6 месеци, годишње и периоде дуже од године дана) и продаје су велике вредности, што значи да свеукупни тржишни удели учесника на релевантним тржиштима могу значајно варирати из године у годину, у зависности од величине тендера и успеха учесника у тендеру (нпр. може лако доћи до промене тржишног удела са 100% на 0% у периоду од само годину дана и обрнуто, тако да учесник са великим тренутним уделом у смислу количине или вредности нема никакву предност у погледу нових или надолазећих тендера);
- тржишни удели, одређени према критеријуму вредности уговора, показују само ко је добио одређени уговор, али не одражавају прецизно колико је кредибилних конкурената учествовало на тендеру;
- у Републици Србији су процеси набавки за предметне врсте производа ретки и сваки појединачни уговор представља значајан износ;
- купци на релевантним тржиштима су, углавном, национални железнички оператери, од којих обично постоји само један у држави. Поред тога, углавном постоји само мали број пројеката за које добављачи могу да конкуришу сваке године. Додатно, купци су често врло укључени у дизајнирање, развој и тестирање нових решења и пројеката, такође, су високо софистицирани, поседују подробно знање о индустрији и веома свесни у погледу трошкова. Они „поседују“ значајан степен куповне моћи, коју су снажно подстакнути да користе. Поред ослањања на сопствени *know-how*, купци имају могућност ангажовања спољних консултаната у поступку куповине, за савете о техничким или комерцијалним питањима и стратегији везаној за тендер. Спецификација тендера може да утиче на конкуренцију у погледу пројекта, јер може да прошири или да смањи поље потенцијалних добављача, а консултанти доносе стручност у погледу ефеката структурирања тендера и организују софистициране тендере како би осигурали да се добију најконкурентније понуде у смислу цене, квалитета и технологије. Поред тога, купци су често подвргнути стриктним буџетским ограничењима, које користе као полугу у преговорима;
- учесници у концентрацији се суочавају са јаком конкуренцијом на тржишту регионалне сигнализације која долази од стране већ установљених добављача, као и великог броја нових конкурената. Главни конкуренти су активни на глобалним

тржиштима, као што су друштва Thales, Bombardier и CRRC, као и неколико регионалних конкурената као што су друштва AŽD Praha и Altpro Croatia. Сви наведени су, такође, присутни у Републици Србији, осим CRSC, али се очекује се да ће исти учествовати у будућим пројектима, укључујући пројекат Београд - Будимпешта. Поред наведених, постоји велики број локалних српских друштава која су активна у регионалној сигнализацији, као што су Институт Михајло Пупин, Telefonkabl, Signalling & Control, Galeb FSU са пословним активностима везаним за производе блокаде и резервне делове. Иако је присутан недостатак тендера, сви добављачи шинских возила су у могућности да се надмећу за садашње/будуће понуде у Републици Србији, укључујући друштва попут CRSC, Bombardier, Hitachi/Ansaldo, CAF, Talgo, Hyundai Rotem, Pesa, Newag, Skoda, Kawasaki, GE Transportation, Vossloh, Stadler и Cz Loko.

Комисија је оценила изложену аргументацију учесника у концентрацији као исправну.

Применом критеријума из члана 19. Закона Комисија је оценила да се у конкретном случају ради о дозвољеној концентрацији, што опредељује одлуку у првом ставу диспозитива решења.

Одлука у другом ставу диспозитива решења је донета применом члана 65. став 5. Закона, као и члана 2. став 1. тачка 6. Тарифника о висини накнада за послове из надлежности Комисије, а на основу оствареног прихода учесника у концентрацији и са њима повезаних учесника на тржишту у обрачунској години која претходи години у којој је концентрација пријављена.

Упутство о правном средству:

Ово решење је коначно у управном поступку и против њега се може покренути управни спор подношењем тужбе Управном суду у Београду, Немањина 9, у року од 30 дана од дана пријема решења.

За подношење тужбе плаћа се судска такса у износу од 390 динара прописана Законом о судским таксама („Службени гласник РС“, бр. 28/1994, 53/1995, 16/1997, 34/2001 - др. закон, 9/2002, 29/2004, 61/2005, 116/2008 - др. закон 31/2009, 101/2011, 93/2012, 93/2014 и 106/2015).

ПРЕДСЕДНИК КОМИСИЈЕ

Др Милоје Обрадовић