

Nederlandse Mededingingsautoriteit

BESLUIT

Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 37, eerste lid, van de Mededingingswet.

Nummer 5159/12

Betreft zaak: 5159/HTM - Novio

I. MELDING

1. Op 21 september 2005 heeft de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit een melding ontvangen van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 34 van de Mededingingswet. Hierin is medegedeeld dat HTM Personenvervoer N.V. voornemens is zeggenschap te verkrijgen, in de zin van artikel 27, onder b, van de Mededingingswet, over Novio N.V. Van de melding is mededeling gedaan in Staatscourant 187 van 27 september 2005. Naar aanleiding van de mededeling in de Staatscourant zijn geen zienswijzen van derden naar voren gebracht.

II. PARTIJEN

2. HTM Personenvervoer N.V. (hierna: HTM) is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht. Zij heeft als aandeelhouders de gemeente Den Haag en Haagsche Buurtspoorwegen N.V.¹ De gemeente Den Haag houdt 100% van de aandelen in Haagsche Buurtspoorwegen N.V. HTM is actief op het gebied van personenvervoer door middel van openbaar vervoer met bussen, trams en lightrail, besloten vervoer met onder andere bussen, touringcars en taxi's en het verlenen van technische diensten.
3. Novio N.V (hierna: Novio) is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht. De gemeente Nijmegen houdt 100% van de aandelen in Novio. Novio is actief op het gebied van personenvervoer door middel van openbaar vervoer met bussen, besloten vervoer en het verlenen van technische diensten.

III. DE GEMELDE OPERATIE

4. De gemelde operatie is neergelegd in de *"intentieverklaring tussen Gemeente Nijmegen ("Nijmegen") en HTM Personenvervoer N.V. ("HTM") betreffende de beoogde koop en verkoop van*

¹ De gemeente Den Haag en Haagsche Buurtspoorwegen N.V. hebben respectievelijk 67% en 33% van de aandelen in HTM Personenvervoer N.V.

aandelen in Novio N.V. (de “Vennootschap”)” d.d. 15 augustus 2005. De gemelde operatie betreft een aandelentransactie waarbij HTM het gehele aandelenkapitaal van Novio zal verwerven.

IV. TOEPASSELIJKHEID VAN HET CONCENTRATIE TOEZICHT

5. De gemelde operatie is een concentratie in de zin van artikel 27, onder b, van de Mededingingswet. De hierboven, onder punt 4, omschreven transactie leidt er toe dat HTM uitsluitende zeggenschap verkrijgt over Novio.
6. Betrokken ondernemingen zijn HTM en Novio.
7. Uit de bij de melding ter beschikking gestelde omzetgegevens blijkt dat de gemelde concentratie binnen de werkingssfeer van het in hoofdstuk 5 van de Mededingingswet geregelde concentratietoezicht valt.

V. BEOORDELING

A. RELEVANTE MARKTEN

RELEVANTE PRODUCTMARKTEN

8. Zowel HTM als Novio is actief op het gebied van openbaar vervoer en besloten vervoer. Op het gebied van besloten vervoer zijn beide partijen actief op het gebied van taxivervoer en touringcarvervoer. Gezien de geringe omzet van Novio op het gebied van touringcarvervoer is het niet nodig om hier in het navolgende op in te gaan.² Daarnaast zijn partijen actief op het gebied van het aanbieden van technische diensten voor derden. Deze diensten hebben onder andere betrekking op het verkopen van benzine en het onderhoud aan taxi's en bussen. Gezien de geringe omvang van de activiteiten van HTM op het gebied van technische diensten voor derden is het niet nodig om in het navolgende hierop in te gaan.³

(i) Openbaar vervoer

9. In een eerder besluit⁴ is in het midden gelaten of private vervoermiddelen⁵ al dan niet tot dezelfde markt dienen te worden gerekend als openbaar vervoer. Gezien de specifieke

² Novio heeft op het gebied van touringcarvervoer een omzet behaald van circa EUR [...] in 2004.

³ De omzet die HTM met deze diensten voor derden behaalt, wordt door HTM geschat op minder dan circa EUR [...]. HTM heeft voor circa EUR [...] aan technische diensten intern geleverd.

⁴ Zie het besluit van 28 november 2003 in zaak 3694/Arriva – NoordNed, punt 15.

⁵ Zoals fietsen, brommers, auto's en taxi's niet zijnde openbaar vervoer.

kenmerken van openbaar vervoer zoals onder andere de toegankelijkheid voor iedereen en het gezamenlijk gebruik, waardoor dit zich onderscheidt van private vervoermiddelen, wordt er in onderhavige zaak van uitgegaan dat openbaar vervoer en private vervoermiddelen niet tot dezelfde markt kunnen worden gerekend.

10. Op 1 januari 2001 is de Wet Personenvervoer 2000 (hierna: WP 2000) in werking getreden. De WP 2000 beoogt concurrentie in het openbaar vervoer per bus, tram en metro te introduceren. Met de inwerkingtreding van de concessiewet per 1 januari 2005, waarmee de WP 2000 is gewijzigd, is de systematiek van de WP 2000 ook volledig van toepassing op het openbaar vervoer per trein. Het openbaar vervoer bestaat uit vier modaliteiten: bus, tram, metro en trein. Daarnaast zijn er nog vormen van collectief vervoer die naar hun aard op openbaar vervoer lijken en waarop bepaalde delen van de WP 2000 van toepassing zijn verklaard: collectief vraagafhankelijk vervoer (hierna: CVV), openbaar vervoer te water en werknemersvervoer. Het vervoer per bus, tram, metro en bepaalde delen van het spoorvervoer, worden onder de WP 2000 de komende jaren via openbare aanbestedingen gefaseerd betwistbaar gesteld. Dit betwistbaar stellen houdt in dat de 19 regionale overheden, de zogeheten Openbaar Vervoer (hierna: OV)-autoriteiten, openbaar vervoerconcessies die beschikbaar komen in hun gebied, verlenen na een openbare aanbesteding. De vervoerders brengen een bod uit op de concessie en concurreren op basis van prijs en kwaliteit. Uiteindelijk wint een vervoerder (of een consortium van vervoerders) de concessie voor de in de concessie bepaalde duur waarbij de wet een maximumduur stelt. Het vervoer dat door gemeentelijke vervoersbedrijven (hierna: GVB's) wordt verricht, valt vooralsnog buiten de aanbestedingsplicht al mag dit wel worden aanbesteed. De GVB's mogen niet meebieden op concessies, tenzij (een gedeelte van) hun thuisomzet is aanbesteed. Naar verwachting zal het zeker tot 2017 duren voordat alle concessies voor openbaar vervoer waarvan thans is besloten deze betwistbaar te stellen openbaar zijn aanbesteed.

11. De NMa heeft eerder onderzoek verricht naar mogelijke afbakeningen voor openbaar vervoer op basis van type vervoer na de inwerkingtreding van de WP 2000.⁶ Op basis van dit onderzoek zou de markt voor openbaar vervoer nader kunnen worden onderverdeeld in vijf mogelijke markten naar type vervoer.

* In deze openbare versie van het besluit zijn delen van de tekst vervangen of weggelaten om redenen van vertrouwelijkheid. Vervangen of weggelaten delen zijn met vierkante haken aangegeven. In het geval van getallen of percentages kan de vervanging hebben plaatsgevonden in de vorm van vermelding van bandbreedtes.

⁶ Zie het rapport Concurrentieverhoudingen en marktmacht in het OV, ECORYS Nederland B.V., 10 september 2003, waarin wordt ingegaan op de marktbeschrijving van de NMa.

- (i) *Totale openbaar vervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, tram, metro en het vervoer via het decentrale en hoofdrailnet per trein⁷.
 - (ii) *De op termijn betwistbare openbaar vervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, tram, metro en het decentrale railnet per trein. Deze markt is mogelijk op termijn van een aantal jaren betwistbaar.
 - (iii) *Stads- en streekvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, tram en metro.
 - (iv) *Openbaar busvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's.
 - (v) *Betwistbare busvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) exclusief de GVB's. Deze mogelijke markt is per heden betwistbaar.
12. In het onderhavige geval kan evenals in een eerder besluit⁸ in het midden worden gelaten of en hoe de markt voor openbaar vervoer mogelijk kan worden onderverdeeld, aangezien de materiële beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie de punten 28 tot en met 32).
13. Vóór de invoering van de WP 2000, heeft de directeur-generaal van de NMa in een besluit⁹ aangegeven dat de markt voor openbaar personenvervoer per bus onderscheiden kan worden in een stadsbus- en streekbusvervoersmarkt. In een later besluit is in het midden gelaten of onder de WP 2000 dit onderscheid nog steeds aannemelijk is.¹⁰
14. Partijen zijn van mening dat het onderscheid tussen een mogelijke markt voor stadsbusvervoer en een mogelijke markt voor streekbusvervoer in verband met de veranderingen in het openbaar vervoer niet (meer) zinvol is. Op dit moment komt het al regelmatig voor dat het stadsbus- en streekbusvervoer in één concessie aan één concessiehouder wordt vergeven. Voorbeelden hiervan zijn Arriva, die geïntegreerd het stadsbusvervoer in Groningen tezamen met het streekbusvervoer in deze regio verzorgt, en BBA, die het stadsbusvervoer in Apeldoorn alsmede het streekbusvervoer eromheen verzorgt. Novio doet hetzelfde met betrekking tot het stadsbusvervoer in Nijmegen en het streekbusvervoer eromheen in het concessiegebied

⁷ Het spoornet bestaat uit een hoofdrailnet en het decentrale net. Het hoofdrailnet zal onderhands worden gegund aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) tot 2015. Verder zijn enkele lijnen van het decentrale net openbaar aanbesteed en enkele lijnen onderhands aanbesteed.

⁸ Zie het besluit in zaak 3694/Arriva – NoordNed, reeds aangehaald, punt 17.

⁹ Zie het besluit van 25 november 1998 in zaak 1138/ Arriva – VEONN en Hanze, punt 13.

¹⁰ Zie het besluit in zaak 3694/Arriva – NoordNed, reeds aangehaald, punt 18.

Knooppunt Arnhem Nijmegen-Zuid (KAN-Zuid). Krachtens de WP 2000 kunnen alle streekvervoerders in beginsel inschrijven op aanbestede stadsvervoerconcessies en omgekeerd. Een uitzondering is hierop gemaakt in de WP 2000 voor GVB's. GVB's mogen, zoals eerder aangegeven in punt 10, zolang hun eigen concessie nog niet op de markt is aanbesteed, dat wil zeggen nog niet betwistbaar is gesteld, niet meedingen op andere concessies.

15. In de WP 2000 is geen onderscheid gemaakt naar stadsbus- en streekbusvervoer. Een aanbieder van vervoersdiensten mag aan alle aanbestedingen meedoen mits deze een geldige vergunning heeft voor collectief personenvervoer¹¹ en zijn thuismarkt geopend is.¹² Het is mogelijk dat een concessie wordt aangeboden waarvan zowel stadsbus- en streekbusvervoer onderdeel uitmaken. Uit de aanbestedingspraktijk van de afgelopen jaren is naar voren gekomen dat "streekvervoerders" hebben meegedongen op concessies omtrent stadsvervoer en deze ook hebben gewonnen. Een stadsvervoerder (Novio) heeft in het verleden getracht een concessie voor streekvervoer te verwerven.¹³ Na een aanpassing van de WP 2000 is het voor Novio echter niet meer mogelijk om naar concessies mee te dingen tot de eigen concessie van Novio op de markt wordt gebracht. Er is op dit moment geen aanleiding om te veronderstellen dat (grotere) "stadsvervoerders" indien hun eigen concessie is aanbesteed en zij derhalve mogen meedingen op andere concessies, niet zouden kunnen meedingen naar concessies aangaande streekvervoer.

16. Gezien het voorgaande is het niet aannemelijk dat de mogelijke markt voor openbaar personenvervoer per bus moet worden onderscheiden in een stadsbus- en streekbusvervoersmarkt.

(ii) Besloten vervoer

17. Partijen zijn beide actief op het gebied van besloten vervoer. Zij geven aan dat onder de noemer kleinschalig- en besloten vervoer verschillende vormen van vervoer vallen. De belangrijkste vormen daarvan zijn voor partijen leerlingenvervoer, zorgvervoer, groepsvervoer, evenementenvervoer, taxivervoer en CVV¹⁴. CVV, leerlingenvervoer, zorgvervoer en (in beginsel) groepsvervoer¹⁵ wordt verricht met taxibusjes, terwijl het evenementenvervoer¹⁶ in beginsel wordt

¹¹ Zie art. 4 WP 2000.

¹² Zie art. 109 WP 2000.

¹³ Aangezien de thuismarkten van de GVB's nog niet betwistbaar zijn gesteld, hebben zij niet mee kunnen dingen op concessies.

¹⁴ Zie voor een uitleg van CVV punt 21.

¹⁵ Groepsvervoer betreft geregeld vervoer. Daarbij wordt dezelfde groep op een vaste tijd op een vaste route vervoerd. Een voorbeeld hiervan is zwemvervoer, waarbij iedere week op dezelfde tijd dezelfde groep van en naar het zwembad wordt vervoerd. Partijen geven aan dat groepsvervoer zowel met taxibusjes als met gewone bussen wordt uitgevoerd.

verricht met touringcars. Deze voertuigen zijn niet onderling uitwisselbaar, CVV zal niet met touringcars worden verricht en evenementenvervoer in beginsel niet met taxibusjes, aldus partijen.

18. De markt voor besloten vervoer dient naar de mening van partijen niet te worden onderscheiden naar het type cliënt (bijvoorbeeld leerling, zorgbehoefte) maar naar het type voertuig waarmee het vervoer wordt verricht. Dit betekent dat naar de mening van partijen de markt voor besloten vervoer dient te worden onderscheiden in een markt voor taxivervoer en een markt voor touringcarvervoer.

Taxivervoer

19. Partijen geven aan dat voor het verrichten van taxivervoer een taxivergunning is benodigd en men dient te beschikken over gediplomeerde chauffeurs.

20. In het midden kan worden gelaten of er een aparte markt voor taxivervoer bestaat of dat taxivervoer onderdeel uitmaakt van een ruimere markt voor besloten vervoer aangezien de materiële beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie punt 33 tot en met 36).

Collectief Vraagafhankelijk Vervoer

21. CVV is een vorm van vervoer die tussen openbaar vervoer en taxivervoer inzit. Bij het CVV reizen de reizigers meestal samen. Bovendien is het vervoer toegankelijk voor iedereen (collectief). De taxi's of taxibusjes rijden echter alleen als zich van tevoren reizigers hebben aangemeld.

22. Partijen gaan ervan uit dat CVV onderdeel uitmaakt van het besloten vervoer. Partijen geven aan dat het CVV een aanvulling vormt op het aanbod van openbaar vervoer, waarbij kenmerkend is dat er geen dienstregeling is, maar dat vervoer beschikbaar is op afroep van reizigers. Partijen geven daarnaast aan dat het CVV qua regelgeving onder de WP 2000 valt, maar operationeel dichterbij besloten vervoer staat dan bij openbaar vervoer. Bij het verrichten van CVV worden namelijk dezelfde vervoermiddelen, taxibusjes, en centrales gebruikt als voor ander besloten vervoer. Daarnaast is volgens partijen CVV financieel-economisch ook alleen haalbaar indien het gecombineerd wordt met besloten vervoer.

23. Partijen geven aan dat om CVV te kunnen aanbieden men dient te beschikken over een vergunning voor het verrichten van collectief personenvervoer krachtens artikel 4 WP 2000, een taxivergunning en gediplomeerde chauffeurs. CVV verloopt via aanbestedingen maar valt niet

¹⁶ Het evenementenvervoer betreft ongeregeld vervoer. Dit houdt in dat er telkens verschillende groepen, op verschillende tijden naar verschillende bestemmingen worden vervoerd. Evenementenvervoer vindt dus op incidentele basis plaats.

onder de concessiesystematiek van de WP 2000, aldus partijen. OV-autoriteiten kunnen ervoor kiezen om deze aanbestedingen parallel te laten verlopen met een aanbesteding van een openbaar vervoer-concessie dan wel functioneel te integreren in één aanbesteding. Meestal wordt het CVV apart aanbesteed, aldus partijen.

24. Gezien het voorgaande zijn er op dit moment voldoende aanwijzingen om er van uit te gaan dat CVV onderdeel uitmaakt van besloten vervoer respectievelijk van de daarbinnen mogelijk te onderscheiden markt voor taxivervoer.

RELEVANTE GEOGRAFISCHE MARKTEN

(i) Openbaar vervoer

25. Sinds de invoering van de WP 2000 kunnen openbaar vervoerbedrijven zich voor elke betwistbare concessie in heel Nederland inschrijven. Uit gegevens omtrent tot nu toe verleende concessies blijkt dat dit ook daadwerkelijk gebeurt. Gezien het voorgaande kan evenals in een eerdere zaak worden uitgegaan van een geografische omvang van de mogelijke markt(en) voor openbaar vervoer die minimaal Nederland is. In het onderhavige geval kan evenals in een eerder besluit¹⁷ in het midden worden gelaten of sprake is van een ruimere dan nationale markt, aangezien partijen niet actief zijn buiten Nederland.¹⁸

(ii) Besloten vervoer

26. Naar opvatting van partijen is de markt voor besloten vervoer naar zijn aard een regionale markt. Dit komt doordat het besloten vervoer vooral vraagafhankelijk stads- en streekvervoer betreft, waarbij de vervoerder in de desbetreffende regio werkzaam is.

27. In onderhavige zaak kan in het midden worden gelaten wat de exacte geografische omvang is van de mogelijke markt voor besloten vervoer en de mogelijke markt voor taxivervoer aangezien de materiële beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie punt 33 tot en met 36).

B. GEVOLGEN VAN DE CONCENTRATIE

(i) Openbaar vervoer

¹⁷ Zie het besluit in zaak 3694/*Arriva – NoordNed*, reeds aangehaald, punt 20.

¹⁸ In onderhavige zaak is er geen reden om in te gaan op de mogelijkheid van het eventueel voorkomen van kleinere dan nationale markten. Dit neemt niet weg dat dit in andere zaken, afhankelijk van de concrete omstandigheden, wel het geval kan zijn.

28. Uitgaande van de gegevens die betrekking hebben op 2002 zoals opgenomen in het rapport “Concurrentieverhoudingen en marktmacht in het OV” van Ecorys Nederland B.V.¹⁹ behalen partijen op alle in punt 11 genoemde mogelijke markten voor openbaar vervoer gezamenlijke marktaandeelen van 12% of lager. Partijen zijn beide een GVB waarvoor, zoals eerder is aangegeven (zie de punten 10 en 14), geldt dat zij niet mogen meedingen op nieuwe concessies zolang hun eigen concessie nog niet is aanbesteed. Gezien het voorgaande is er geen overlap op de mogelijke markt voor betwistbaar busvervoer in Nederland.

29. Partijen geven aan dat de bovengenoemde marktaandeelen van HTM en Novio sinds 2003 niet ingrijpend zijn veranderd, omdat HTM en Novio als GVB's sinds 2002 niet bij aanbestedingen zijn betrokken. Voor een meer recente schatting van de marktaandeelen van HTM en Novio kan volgens partijen worden gekeken naar de onderlinge verhouding van de verschillende bronnen van inkomsten van de openbaar vervoersbedrijven. Hierbij kan worden gekeken naar (i) de “Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen” (hierna: WROOV)-opbrengsten²⁰, (ii) de niet-WROOV-opbrengsten²¹, en (iii) de “Studenten OV” (hierna: SOV)-opbrengsten²². Partijen behalen uitgaande van de totale inkomsten uit WROOV, niet-WROOV en SOV een gezamenlijke positie van circa [10-20]% (HTM circa [0-10]% en Novio circa [0-10]%).

30. Sinds de inwerkingtreding van de WP 2000 is de Nederlandse markt voor openbaar vervoer een biedmarkt aan het worden. Zoals aangegeven in punt 10, gunnen de regionale OV-autoriteiten concessies na een openbare aanbesteding. De concurrerende vervoerders brengen een bod uit en uiteindelijk wint één vervoerder de concessie. Daarna is er geen sprake meer van concurrentie totdat de bewuste concessie opnieuw wordt aanbesteed. Naast marktaandeelen is voor de beoordeling van de gevolgen van de onderhavige concentratie derhalve mede van belang welke spelers bieden op de verschillende concessies in Nederland, teneinde te kunnen bepalen of er voldoende spelers zijn die daadwerkelijk in staat zijn concurrerend te bieden op concessies in Nederland.

31. HTM en Novio kunnen niet meedingen naar de onder de WP 2000 betwistbaar gestelde concessies aangezien hun eigen concessies nog niet op de markt zijn gebracht.²³ Op dit moment zijn er diverse grote vervoersbedrijven actief in Nederland die in het verleden al hebben

¹⁹ Zie het rapport Concurrentieverhoudingen en marktmacht in het OV, reeds aangehaald, tabel 2.2 en tabel 2.3.

²⁰ Het WROOV-systeem is ontwikkeld om de verkoopopbrengsten van de nationale vervoerbewijzen (strippenkaart en sterabonnementen) onder de verschillende vervoersbedrijven te verdelen.

²¹ Dit zijn opbrengsten die bestaan uit de verkoop “aan boord”.

²² Openbaar vervoersbedrijven krijgen een vergoeding voor de gedeerde inkomsten als gevolg van het feit dat studenten gratis of tegen gereduceerd tarief met een OV-jaarkaart kunnen reizen. HTM en Novio hebben echter slechts inzicht in de verdeling van de SOV-opbrengsten onder stadsvervoerders en niet in de verdeling onder streekvervoerders.

²³ Zie punt 15

meegedongen op verschillende concessies, namelijk Connexion, Connex (bestaande uit BBA en SBM) en Arriva. Mogelijk zullen in de toekomst ook de GVB's meedingen naar de concessies. Uit het bovenstaande volgt dat er ook na de concentratie voldoende spelers actief zijn die daadwerkelijk in staat zijn concurrerend te bieden op concessies in Nederland.

Conclusie

32. Gezien het voorgaande is er geen reden om aan te nemen dat een economische machtspositie kan ontstaan of worden versterkt op de mogelijke markt(en) voor openbaar vervoer die tot gevolg heeft dat een daadwerkelijke mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze wordt belemmerd.

(ii) Besloten vervoer

33. Partijen schatten dat de totale omvang van de mogelijke markt voor besloten vervoer circa EUR 1.570 miljoen is in 2004.²⁴ Partijen behalen op de mogelijke markt voor besloten vervoer een gezamenlijk marktaandeel van circa [0-10]% (HTM circa [0-10]% en Novio circa [0-10]%) naar waarde in Nederland in 2004.

34. Partijen schatten dat de mogelijke markt voor taxivervoer in Nederland ongeveer EUR 1.080 miljoen bedraagt in 2004.²⁵ Partijen behalen op de mogelijke markt voor taxivervoer een gezamenlijk marktaandeel van circa [0-10]% (HTM circa [0-10]% en Novio circa [0-10]%) naar waarde in Nederland in 2004.

35. HTM is op de mogelijke markt voor taxivervoer actief in de regio's Den Haag en Dordrecht. Novio is op de mogelijke markt voor taxivervoer actief in Nijmegen en omstreken. Indien wordt uitgegaan van regionale geografische markten voor (i) besloten vervoer en (ii) taxivervoer dan is er geen geografische overlap op deze mogelijke productmarkten.

Conclusie

36. Gezien het voorgaande is er geen reden om aan te nemen dat een economische machtspositie kan ontstaan of worden versterkt op de mogelijke markt voor besloten vervoer of de mogelijke markt voor taxivervoer die tot gevolg heeft dat een daadwerkelijke mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze wordt belemmerd.

VI. CONCLUSIE

²⁴ Zie het jaaroverzicht 2004 van Koninklijk Nederlands Vervoer, blz. 8 en 18.

²⁵ Zie het jaaroverzicht 2004 van Koninklijk Nederlands Vervoer, blz. 18.

37. Na onderzoek van deze melding is de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit tot de conclusie gekomen dat de gemelde operatie binnen de werkingssfeer valt van het in hoofdstuk 5 van de Mededingingswet geregelde concentratietoezicht. Hij heeft geen reden om aan te nemen dat als gevolg van die concentratie een economische machtspositie kan ontstaan of worden versterkt die tot gevolg heeft dat een daadwerkelijke mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze wordt belemmerd.

38. Gelet op het bovenstaande deelt de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit mede dat voor het tot stand brengen van de concentratie waarop de melding betrekking heeft geen vergunning is vereist.

Datum: 18 november 2005

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,
namens deze:

W.g. Mr. J. Schönau
Directeur Concentratiecontrole

Tegen dit besluit kan degene, wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit een gemotiveerd beroepschrift indienen bij de arrondissementsrechtbank te Rotterdam, sector bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam