

## Nederlandse Mededingingsautoriteit

# BESLUIT

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

Nummer 5899/ 10

Betreft zaak: 5899/ Connexion - Novio

### I. MELDING

1. Op 27 november 2006 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 Connexion Holding N.V. voornemens is zeggenschap te verkrijgen in de zin van artikel 27, onder b, van de Mededingingswet, over Novio N.V.

2. Van de melding is mededeling gedaan in Staatscourant 234 van 30 november 2006. Naar aanleiding van de mededeling in de Staatscourant zijn er geen zienswijzen van derden naar voren gebracht. Ambtshalve zijn vragen gesteld aan verschillende marktpartijen.

### II. PARTIJEN

3. Connexion Holding N.V. (hierna: Connexion) is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht. De Nederlandse Staat houdt 100% van de aandelen in Connexion. Connexion is actief op het gebied van personenvervoer, bestaande uit onder andere lokaal en interlokaal vervoer met bussen en per trein. Voorts richt zij zich op besloten vervoer per touringcar, alsmede op alle vormen van kleinschalig personenvervoer die tot het taxivervoer behoren. Ook is Connexion via haar dochteronderneming Techno Service Nederland BV (hierna: TSN) actief op het gebied van technische onderhouds- en reparatiediensten voor wat betreft haar eigen voertuigen en in beperkte mate voor derden.

4. 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 in de regio Nijmegen. Tevens is Novio via haar minderheidsdeelneming in Stadsvervoer Nederland B.V.<sup>1</sup> (hierna: SVN) actief op het gebied van personenvervoer met bussen in het gebied Utrecht-Oost. Novio richt zich bovendien op besloten vervoer, met name het Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (hierna: CVV).

---

<sup>1</sup>SVN is een gezamenlijke onderneming van Novio en Koninklijke Volker Wessels Stevin N.V.; er is sprake van gezamenlijke zeggenschap.

Daarnaast is Novio via haar dochteronderneming Novio Techniek B.V. (hierna: Novio Techniek) actief op het gebied van technische onderhouds- en reparatiediensten voor wat betreft haar eigen voertuigen en in beperkte mate voor derden.

### **III. DE GEMELDE OPERATIE**

5. De gemelde operatie is neergelegd in de “Intentieverklaring tussen Gemeente Nijmegen en Connexion Holding N.V. betreffende de beoogde koop en verkoop van aandelen in Novio N.V.” d.d. 28 september 2006 en betreft een aandelentransactie waarbij Connexion het gehele aandelenkapitaal van de gemeente Nijmegen in Novio zal verwerven.

6. In een zeer recent besluit van de NMa<sup>2</sup> is toestemming gegeven om de voorgenomen overname van GVU door Connexion te effectueren. In onderhavige zaak zal de verwachte toevoeging van GVU aan Connexion worden meegenomen bij de beoordeling van de gevolgen van de concentratie.

### **IV. TOEPASSELIJKHEID VAN HET CONCENTRATIE TOEZICHT**

7. De gemelde operatie is een concentratie in de zin van artikel 27, onder b, van de Mededingingswet. De hierboven, onder 5, omschreven transactie leidt ertoe dat Connexion uitsluitende zeggenschap krijgt over Novio.

8. Betrokken ondernemingen zijn Connexion en Novio (hierna gezamenlijk te noemen: partijen).

9. 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

#### ***Openbaar vervoer***

10. Zowel Connexion als Novio is actief op het gebied van openbaar vervoer. Connexion richt zich op het aanbieden van openbaar vervoer over de weg en per spoor in Nederland. Zij verzorgt zowel stads- als streekvervoer in een groot aantal dorpen en (kleinere) steden. Het

---

<sup>2</sup> Besluit van 19 december 2006 in zaak 5840/ *Connexion* - *GVU*, punt 43.

vervoer wordt aangeboden op grond van concessies. Novio richt zich op het aanbieden van niet-betwistbaar lokaal openbaar busvervoer binnen de regio Nijmegen. Via haar (minderheids)deelname in SVN is Novio op dit moment nog actief in het concessiegebied Utrecht-Oost.

11. Net als in eerder besluiten<sup>3</sup> wordt er in onderhavige zaak van uit gegaan dat openbaar vervoer en private vervoermiddelen<sup>4</sup> niet tot dezelfde markt kunnen worden gerekend.

12. 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 vervoer per bus, tram, metro en bepaalde delen van het spoorvervoer, worden onder de WP 2000 via openbare aanbestedingen gefaseerd betwistbaar gesteld. Dit betwistbaar stellen houdt in dat de 19 regionale overheden, de zogeheten openbaarvervoerautoriteiten, openbaar vervoerconcessies die beschikbaar komen in hun gebied, verlenen na een openbare aanbesteding. Vervoerders kunnen een bod uitbrengen op de concessie en concurreren daarbij op basis van prijs en kwaliteit. Uiteindelijk wint een vervoerder de concessie voor de in de concessie bepaalde duur waarbij de wet een maximumduur stelt. Naar verwachting zal het zeker tot 2017 duren voordat alle concessies voor openbaar vervoer, waarvan thans besloten is deze betwistbaar te stellen, openbaar zijn aanbesteed.

13. In het Besluit Personenvervoer 2000 (BP 2000) voorziet de wetgever in een bijzonder regime voor gemeentelijke vervoerbedrijven in de vier grote steden (Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag) (hierna: GVB's) en voor het busvervoer in de gemeente Nijmegen, dat wordt verricht door vervoersbedrijf Novio. De wijzigingen van het BP 2000, zoals door de Tweede Kamer geaccordeerd per 1 november 2006, betreffen onder meer de uitwerking van de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer anders dan per trein, en de maximale duur van een te verlenen concessie.

14. De oorspronkelijke datum voor de aanbestedingsverplichting van het vervoer dat door GVB's wordt verricht, was 1 januari 2007. Omdat deze datum te ambitieus bleek voor de GVB's werd besloten verschillende data voor de aanbestedingsverplichting in te stellen: 1 januari 2009 voor het busvervoer, en 1 januari 2017 voor het metro- en tramvervoer. Voor de gemeente Nijmegen blijft voor het busvervoer de datum van 1 januari 2007 gelden. Voorts is in het (gewijzigde) BP 2000 de mogelijkheid opgenomen uitstel van de aanbestedingsverplichting te

---

<sup>3</sup> Zie het besluit in zaak 5840/ *Connexion* - *GVU*, reeds aangehaald, punt 10 en het besluit van 18 november 2005 in zaak 5159/ *HTM* - *Novio*, punt 9.

<sup>4</sup> Zoals fietsen, brommers, auto's en taxi's niet zijnde openbaar vervoer.

krijgen (voor wat betreft het busvervoer), indien een gemeente uiterlijk vanaf 1 januari 2007 niet langer een beslissende invloed op het gemeentelijke vervoerbedrijf heeft. In dat geval kan worden verzocht om de ingangsdatum van de aanbestedingsverplichting met drie jaar te verschuiven. Naar verwachting zal een dergelijk verzoek tot uitstel dan worden gehonoreerd.

15. Voor het busvervoer in de vier grote steden, alsook voor het busvervoer van Novio, geldt dus dat als aan bovenstaande voorwaarden wordt voldaan, de aanbestedingsverplichting naar verwachting wordt uitgesteld. De concessies zullen naar verwachting op de volgende data betwistbaar worden gesteld: RET (Rotterdam) en HTM (Den Haag) per 1-1-2009, GVV (Utrecht) en GVB Amsterdam per 1-1-2012 en de concessie van Novio per 1-1-2010.

16. In een eerder besluit<sup>5</sup> is aangegeven dat de markt voor openbaar vervoer nader zou kunnen worden onderverdeeld in zeven mogelijke markten naar type vervoer.

- (i) *De totale openbaar vervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, tram, metro en het vervoer via het regionale spoor en het hoofdrailnet per trein.
- (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 regionale spoor.
- (iii) *Stads- en streekvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, tram en metro.
- (iv) *Openbaar vervoermarkt over de weg en per spoor*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's, en het regionale spoor.
- (v) *Openbaar busvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) inclusief de GVB's.
- (vi) *Betwistbare openbaar vervoermarkt over de weg en per spoor*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) exclusief de GVB's, en inclusief het regionale spoor.
- (vii) *Betwistbare busvervoermarkt*: deze mogelijke markt bestaat uit openbaar busvervoer (stad en streek) exclusief de GVB's.

---

<sup>5</sup> Zie het besluit in zaak 5840/ *Connexion* - GVV, reeds aangehaald, punt 15 tot en met 18.

17. Novio is op dit moment via haar minderheidsdeelneming in SVN<sup>6</sup> in beperkte mate actief op (vi) een mogelijke markt voor betwistbaar openbaar vervoer over de weg en per spoor en op (vii) een mogelijke markt voor betwistbaar busvervoer. Partijen geven aan dat SVN zeer verlieslatend opereert, hetgeen tevens blijkt uit het jaarverslag van SVN, en de verklaring<sup>7</sup> van de directeur van SVN, [...] . [...] . De huidige concessie van SVN, Utrecht Oost, zal op 11-12-2008 aflopen. Ondanks bovenstaande, zal bij de beoordeling van de gevolgen van onderhavige concentratie de omzet van SVN worden meegenomen in de omzet van Novio.<sup>8</sup>

18. Het vervoer dat door Novio wordt verricht, valt op grond van het BP 2000 tot 1 januari 2010 buiten de aanbestedingsplicht op voorwaarde dat Novio uiterlijk vóór 1 januari 2007 is verzelfstandigd en het verzoek tot uitstel van de aanbestedingsverplichting is gehonoreerd. Novio is alleen via SVN actief op (vi) de mogelijke markt voor betwistbaar openbaar vervoer over weg en per spoor en (vii) de mogelijke markt voor betwistbaar busvervoer.

19. Als gevolg van onderhavige concentratie worden de volgende mogelijke openbaar vervoermarkten beïnvloed: (i) de totale openbaar vervoermarkt, (ii) de op termijn betwistbare openbaar vervoermarkt, (iii) stads- en streekvervoermarkt, (iv) openbaar vervoermarkt over de weg en per spoor, (v) openbaar busvervoermarkt, (vi) betwistbare openbaar vervoermarkt over weg en per spoor en (vii) betwistbare busvervoermarkt.

20. In het onderhavige geval kan 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 30 tot en met 43).

### ***Besloten vervoer***

21. Connexion en Novio zijn actief op het gebied van besloten vervoer. Onder besloten vervoer vallen verschillende vormen van kleinschalig personenvervoer. De belangrijkste vormen zijn CVV, Wet Voorzieningen Gehandicaptenvervoer (hierna: WVG-vervoer), groepsvervoer (o.a. leerlingenvervoer), AWBZ-vervoer, straattaxivervoer en touringcarvervoer (o.a. evenementenvervoer).

---

<sup>6</sup> Zie ook voetnoot 1.

<sup>7</sup> Verklaring d.d. 28 november 2006.

<sup>8</sup> SVN behaalde in 2005 een omzet van EUR [...] op de mogelijke relevante markten.

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

22. In een eerder besluit<sup>9</sup> heeft de NMa aangegeven dat de markt voor besloten vervoer mogelijk nader onderscheiden kan worden in een markt voor touringcarvervoer en een markt voor taxivervoer, bestaande uit onder andere CVV, WVG-vervoer, groepsvervoer, AWBZ-vervoer, straattaxivervoer, zittend ziekenvervoer en directievervoer. Taxivervoer wordt in beginsel uitgevoerd met taxi's en/of taxibusjes, terwijl touringcarvervoer wordt verricht met touringcars. Deze voertuigen zijn onderling niet uitwisselbaar.<sup>10</sup> Gelet op het bovenstaande kan in onderhavige zaak worden uitgegaan van een aparte relevante markt voor taxivervoer.

23. Gezien het feit dat Novio slechts in zeer beperkte mate actief is op het gebied van touringcarvervoer<sup>11</sup> zal in dit besluit niet nader worden ingegaan op een mogelijke markt voor touringcarvervoer.

### ***Technische diensten***

24. Connexion en Novio zijn beide via hun respectievelijke dochterondernemingen TSN en Novio Techniek actief op het gebied van technische reparatie- en onderhoudsdiensten (hierna: technische diensten), met name voor zichzelf en beperkt voor derden.

25. De activiteiten van Connexion en Novio overlappen horizontaal op een mogelijke markt voor technische diensten. Aangezien Connexion met name intern technische diensten levert en de levering van technische diensten aan Novio gering is, is het niet aannemelijk dat derden worden uitgesloten van de levering van technische diensten door Connexion. Er is derhalve geen mogelijk relevant verticaal effect.

---

<sup>9</sup> Zie het besluit in zaak 5840/ *Connexion - GUV*, reeds aangehaald, punt 22 en in zaak 5159/ *HTM - Novio*, reeds aangehaald, punt 20.

<sup>10</sup> Zie het besluit in zaak 5159/ *HTM - Novio*, reeds aangehaald, punt 17.

<sup>11</sup> Novio heeft slechts [...] in haar bezit.

Relevante geografische markten

### ***Openbaar vervoer***

26. Sinds de invoering van de WP 2000 kunnen openbaar vervoerbedrijven zich voor betwistbare concessies in heel Nederland inschrijven. Uit gegevens omtrent tot nu toe verleende concessies blijkt dat dit daadwerkelijk gebeurt. Gezien het voorgaande kan evenals in een eerder besluit<sup>12</sup> 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 besluit<sup>13</sup> in het midden worden gelaten of sprake is van een ruimere dan nationale markt, aangezien partijen niet actief zijn buiten Nederland.

### ***Taxivervoer***

27. Het taxivervoer vindt plaats op een geliberaliseerde markt waarbij gewerkt wordt met contracten en niet met publiekrechtelijke concessies. In beginsel kunnen alle bedrijven die in bezit zijn van een taxivergunning, zich inschrijven op aanbestedingen voor het uitvoeren van taxivervoer. In de praktijk blijkt dat dit ook gebeurt. Uit marktonderzoek blijkt dat spelers uit het hele land (succesvol) meedingen naar contracten op het gebied van taxivervoer. De markt voor taxivervoer is derhalve nationaal.

### ***Technische diensten***

28. Volgens partijen is de omvang van de geografische markt voor een mogelijke markt voor technische diensten regionaal. De reden hiervoor zou zijn dat het in verband met de transportkosten van belang is dat de geografische afstand van de cliënt naar de technische dienstverlener niet te groot mag zijn. Derhalve zouden cliënten vooral gebruik maken van in hun eigen regio gevestigde technische dienstverleners.

29. In het onderhavige geval kan in het midden worden gelaten of de mogelijke markt voor technische diensten regionaal of ruimer dan regionaal is, aangezien de materiële beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie de punten 45 tot en met 46).

---

<sup>12</sup> Zie het besluit in zaak 5840/ *Connexion* - *GUV*, reeds aangehaald, punt 27 en in zaak 5159/ *HTM* - *Novio*, reeds aangehaald, punt 25.

<sup>13</sup> Ibidem, punt 27 respectievelijk punt 25.

## B. GEVOLGEN VAN DE CONCENTRATIE

### Openbaar vervoer

#### *Marktaandelen*

30. Partijen hebben een gezamenlijk marktaandeel van [20-30]% op (i) een mogelijke markt voor het totale openbaar vervoer (Connexion: [20-30]%, Novio: [0-10]%), van [30-40]% op (ii) een mogelijke markt voor het op termijn betwistbare openbaar vervoer (Connexion: [30-40]%, Novio: [0-10]%), van [30-40]% op (iii) een mogelijke markt voor stads- en streekvervoer (Connexion: [30-40]%, Novio: [0-10]%), van [40-50]% op (iv) een mogelijke markt voor openbaar vervoer over de weg en per regionaal spoor (Connexion: [40-50]%, Novio: [0-10]%), van [50-60]% op (v) een mogelijke markt voor openbaar busvervoer inclusief GVB's (Connexion: [50-60]%, Novio: [0-10]%), van [50-60]% op (vi) een mogelijke markt voor betwistbare openbaar vervoer over weg en per spoor (Connexion: [50-60]%, Novio: < 1%) en van [60-70]% op (vii) een mogelijke markt voor betwistbare busvervoer (Connexion: [60-70]%, Novio: < 1%).<sup>14 15</sup>

31. Sinds de inwerkingtreding van de WP 2000 heeft de Nederlandse markt voor openbaar vervoer de kenmerken van een biedmarkt. De concurrerende vervoerders kunnen een bod uitbrengen en uiteindelijk wint één vervoerder de concessie. Daarna is er geen sprake meer van concurrentie totdat de bewuste concessie opnieuw wordt aanbesteed. Aangezien de markt voor openbaar vervoer een biedmarkt is waarop in het algemeen omvangrijke aanbestedingen plaatsvinden, dienen hoge marktaandelen tot op zekere hoogte te worden gerelativeerd.

#### *Te onderzoeken hypothese*

32. Teneinde te kunnen bepalen of er voldoende spelers zijn die daadwerkelijk in staat zijn concurrerend te bieden op concessies in Nederland is het, naast een analyse van marktaandelen, voor de beoordeling van de gevolgen van de onderhavige concentratie van belang welke spelers succesvol bieden op de verschillende concessies in Nederland.

---

<sup>14</sup> Zie het rapport *Concurrentieverhoudingen en marktmacht in het OV*, reeds aangehaald. De cijfers van de totale omvang van de mogelijke markten zijn geactualiseerd naar het niveau van 2005 op basis van de Consumenten Prijs Index. De posities van partijen op deze mogelijke markten zijn bepaald op basis van hun daadwerkelijke behaalde omzet in 2005.

<sup>15</sup> Indien de overname van GVV door Connexion geen doorgang zal vinden, zal het marktaandeel van Connexion en daarmee het gezamenlijke marktaandeel van partijen enkele procenten (tussen [0-5%]) lager uitvallen.

33. Als de overname van Novio door Connexion ertoe leidt dat de belangrijkste concurrenten niet meer in staat zijn om Connexion voldoende te disciplineren bij het verkrijgen van concessies, kan er een machtspositie ontstaan of worden versterkt op de mogelijke relevante markten. Dit kan het geval zijn als de concentratie ertoe leidt dat een belangrijke concurrent zal uittreden of op een onoverkomelijke achterstand komt te staan. De disciplinerende werking die uitgaat van de belangrijkste concurrenten zal dan naar verwachting verminderen, met als gevolg dat de biedprijzen zullen gaan stijgen of de aangeboden kwaliteit zal dalen.

***Voldoende spelers actief die daadwerkelijk in staat zijn te concurreren***

34. Analyse van biedmarktgegevens<sup>16</sup> door de NMa wijst uit dat met betrekking tot de concessies die met ingangsdatum 2002-2006 betwistbaar werden gesteld<sup>17</sup> (i) Connexion, Arriva en Veolia op bijna al deze concessies hebben geboden, dat (ii) Connexion gemiddeld [40-50]% van het aantal concessies heeft gewonnen, (iii) Veolia en Arriva respectievelijk [20-30]% en [20-30]% van het aantal concessies hebben gewonnen, (iv) de kans om een concessie te behouden gemiddeld ongeveer [50-60]% bedroeg, (v) deze kans voor Connexion ongeveer [60-70]% bedroeg, (vi) deze kans voor Arriva en Veolia iets lager was, (vii) de kans om in termen van contractwaarde een concessie te behouden gemiddeld ongeveer [60-70]% bedroeg, (viii) Veolia en Arriva in termen van contractwaarde respectievelijk ongeveer [80-90]% en [60-70]% van hun bestaande concessies hebben weten te behouden en (ix) dit percentage voor Connexion ongeveer [50-60]% bedroeg.

35. Uit de evaluatie van de WP 2000<sup>18</sup> blijkt dat de dienstregeluurprijs (hierna: DRU-prijs) na aanbesteding van concessies veel sterker is gedaald (15 à 20%) dan bij onderhands verleende concessies (0 à 10%). Ook wordt na aanbesteding vaak een betere kwaliteit geboden, bijvoorbeeld door de inzet van nieuwe, milieuvriendelijke lage-vloerbussen. De conclusie is daarmee gerechtvaardigd dat marktwerking heeft bijgedragen aan verhoging van de efficiency van vervoerders.<sup>19</sup>

36. Thans lijken er, gegeven de uitkomsten van de aanbestedingen, voldoende spelers actief die daadwerkelijk in staat zijn te concurreren om concessies. Uit recente aanbestedingen kan

---

<sup>16</sup> De analyse is gebaseerd op door partijen en marktpartijen aangeleverde gegevens.

<sup>17</sup> In deze analyse zijn de onderhandse contracten en de concessie Fast Ferry Vlissingen-Breskens buiten beschouwing gelaten. Bovendien zijn de gegevens wat betreft de concessies West- en Oost-Brabant gebaseerd op de concessies die afliepen op 1-1-2006.

<sup>18</sup> *Evaluatie WP 2000, eindrapport functionele en doelmatigheidsdoets*, Twijnstra Gudde, 31 augustus 2005.

<sup>19</sup> Ibidem, pagina 3.

worden geconcludeerd dat er ook bij grote concessies stevige concurrentie is. Zowel Veolia als Connexion heeft bijvoorbeeld een deel van hun traditionele thuismarkt niet weten te behouden, en de nieuwe vervoerders leveren meer kwaliteit tegen een lagere prijs.

***Geen uittrekking van een belangrijke concurrent***

37. Uit marktonderzoek zijn meerdere mogelijke (kosten)voordelen voor Connexion naar voren gekomen als gevolg van de overname. De NMa heeft geen reden om aan te nemen dat deze mogelijke (kosten)voordelen ertoe zullen leiden dat de belangrijkste concurrenten op een onoverkomelijke achterstand komen te staan, waardoor belangrijke concurrentiedruk verloren zou gaan.

38. Uit gesprekken met concurrenten blijkt dat geen van de belangrijkste concurrenten van Connexion verwacht uit te treden als gevolg van de overname van Novio of dat de belangrijkste concurrenten op een onoverkomelijke achterstand komen te staan. De overname van Novio zal ook volgens de belangrijkste concurrenten niet leiden tot een significante versterking van de positie van Connexion.

39. Geconcludeerd wordt dat als gevolg van de overname van Novio door Connexion de belangrijkste concurrenten niet van de markt zullen verdwijnen en dat deze door de overname niet op een onoverkomelijke achterstand komen te staan.

***Toekomstige concurrentiedruk van Novio is klein***

40. Volgens concurrenten opereert Novio zodanig inefficiënt dat het vrijwel ondenkbaar is dat in de toekomst de eigen, of een andere, concessie kan worden gewonnen. Novio is klein vergeleken met RET, HTM en GVB Amsterdam. Novio is volgens marktpartijen niet in staat om zelfstandig in de toekomst met de grote drie vervoerders te gaan concurreren.

41. Uit de evaluatie van de WP 2000 blijkt dat de GVB's, alsook Novio, in een ongunstige financiële positie verkeren. In de toelichting op de wijziging van het BP 2000 (november 2006) staat vermeld dat de GVB's, alsook Novio, op dit moment nog niet in staat zijn om daadwerkelijk te concurreren met de huidige spelers op de markt voor openbaar vervoer.

42. Geconcludeerd wordt dat de toekomstige concurrentiedruk die uitgaat van Novio gering is op de mogelijke relevante markten.

### ***Conclusie openbaar vervoer***

43. Op dit moment zijn er voldoende spelers actief die daadwerkelijk in staat zijn te concurreren op de mogelijke relevante markten. Als gevolg van de onderhavige concentratie is er geen uittreding van een belangrijke concurrent te verwachten en komt geen van de belangrijkste concurrenten naar verwachting op een onoverkomelijke achterstand te staan. Bovendien zal, mede gelet op het geringe marktaandeel van Novio, de toekomstige concurrentiedruk van Novio klein zijn. De Raad is dan ook van mening dat er geen belangrijke toekomstige concurrentiedruk zal verdwijnen op de mogelijke relevante markten. De NMa heeft derhalve geen reden om aan te nemen dat als gevolg van de concentratie een economische machtspositie kan ontstaan of kan worden versterkt.

### **Taxivervoer**

44. De totale omvang van de markt voor taxivervoer in Nederland was in 2005 circa EUR 1.080 miljoen.<sup>20</sup> Partijen behalen op de mogelijke nationale markt voor taxivervoer in 2005 een gezamenlijk marktaandeel van circa [10-20]% (Connexion: [10-20]%, Novio: [0-10]%). Gelet op de hoogte van de marktaandelen heeft de NMa geen reden om aan te nemen dat als gevolg van de concentratie een economische machtspositie kan ontstaan of worden versterkt op de markt voor taxivervoer.

### **Technische diensten**

45. Connexion behaalde in 2005 op een mogelijke markt voor technische diensten aan derden een omzet van EUR[..], Novio een omzet van EUR[..] miljoen. Connexion levert voornamelijk technische diensten aan busvervoerders, taxivervoerders en touringcarvervoerders. Novio verricht technische diensten aan met name bedrijfswagens die op verschillende terreinen worden ingezet<sup>21</sup> en in beperkte mate aan bussen. Uit marktonderzoek onder afnemers blijkt dat afnemers van Connexion op dit moment op non-discriminatoire wijze worden bejegend. Afnemers van Novio geven aan dat zij over voldoende reële alternatieven beschikken voor wat betreft het laten uitvoeren van technische diensten aan hun voertuigen. Afnemers van partijen hebben bovendien aangegeven dat zij, in het algemeen, geen nadelige effecten verwachten van de overname van Novio door Connexion.

46. Gezien bovenstaande, is het derhalve niet aannemelijk dat er een economische machtspositie ontstaat of kan worden versterkt op een mogelijke markt voor technische diensten.

---

<sup>20</sup> Zie het jaaroverzicht 2004 van Koninklijk Nederlands Vervoer, blz. 8 en 18.

<sup>21</sup> Voorbeelden zijn: huisvuilwagens, veegmachines en kolkenzuigers.

## VI. CONCLUSE

47. 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.

48. 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: 21 december 2006

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

w.g. Drs. A.J.M. Kleijweg  
Plv. 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 Rechtbank te Rotterdam, sector bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam*