

Nederlandse Mededingingsautoriteit

BESLUIT

Nummer 4118/ 69; 4524/ 29; 4590/ 28; 4625/ 29; 4633/ 29; 4637/ 27; 4663/ 28; 4622/ 30; 4377/ 30; 4028/ 53

Betreft zaak: 4118, 4524, 4590, 4625, 4633, 4637, 4663, 4622, 4377 en 4028 / autobergingszaken

Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit tot ongegrondverklaring van de bezwaren gericht tegen de besluiten van de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit van 4 juni 2004, met kenmerk 4028/ 6, van 15 november 2004, met kenmerk 4118/ 16, van 3 december 2004, met kenmerk 4377/ 3, van 20 januari 2005, met kenmerk 4637/ 3, van 21 januari 2005, met kenmerk 4625/ 8, van 21 januari 2005, met kenmerk 4524/ 3, van 2 februari 2005, met kenmerk 4622/ 3, van 2 februari 2005, met kenmerk 4590/ 5, van 2 februari 2005, met kenmerk 4633/ 3, van 3 februari 2005, met kenmerk 4663/ 4.

I. VERLOOP VAN DE PROCEDURE

1. Op 2 augustus 2003, 23 april 2004, 24 en 25 juni 2004, 15 november 2004, 19 november 2004, 24 november 2004, 26 november 2004, 30 november 2004 en 22 december 2004 heeft de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: d-g NMa) klachten ontvangen van de Branchevereniging voor Bergingsbedrijven (hierna: BvB), Auto- en Bergingsbedrijf Van den Boogaard (hierna: Van den Boogaard), Kraan- en Sleepbedrijf Hoogenraad B.V. (hierna: Hoogenraad), Takel- en Bergingsbedrijf J Boots (hierna: Boots), Takelservice Den Helder (voorheen: Takelservice 14000), Takel- en Bergingsbedrijf H. van de Coolwijk v.o.f. (hierna: Coolwijk), Smits Kraan- en Sleepbedrijf B.V. (hierna: Smits) en Auto Schüller B.V. (hierna: Schüller).
2. Bij besluiten van 4 juni 2004, 15 november 2004, 3 december 2004, 20 januari 2005, 21 januari 2005 en 2 februari 2005 en 3 februari 2005 heeft de d-g NMa de klachten van de BvB, Van den Boogaard, Hoogenraad, Boots, Takelservice Den Helder, Coolwijk, Smits en Schüller afgewezen.

3. Bij brieven van 12 juli 2004, 6 december 2004, 10 januari 2005, 24 februari 2005, 25 februari 2005, 1 maart 2005, 2 maart 2005 en 4 maart 2005 hebben de BvB, Van den Boogaard, Hoogenraad, Boots, Takelservice Den Helder, Coolwijk, Smits en Schüller bezwaar gemaakt tegen de voornoemde besluiten van de d-g NMa.
4. Vanwege het feit dat de vorengenoemde zaken nauw samenhangen met een andere procedure naar aanleiding van de klacht van de Vereniging Bergers Belangen e.a. (zaak 2915), waarin sprake was van een mogelijk ook voor de onderhavige zaken richtinggevend beroep, aanhangig bij de Rechtbank Rotterdam, is de behandeling van de bezwaarprocedure van de vorengenoemde zaken opgeschort. Op 17 november 2006 heeft de Rechtbank uitspraak gedaan in zaak 2915. Na de uitspraak van de Rechtbank, waartegen hoger beroep loopt, is de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: de Raad) ertoe overgegaan de behandeling van de bezwaarprocedure van de vorengenoemde zaken voort te zetten.
5. Op 8 oktober 2004, en op 8, 13 en 15 februari 2007 zijn ten kantore van de NMa hoorzittingen gehouden in de vorengenoemde zaken. Naast bezwaarmakers hebben ook de SIMN, Unigarant NV, Mobiliteit Vereniging Nederland, Nederlandse Vereniging van Bergingsspecialisten, Alarmcentrale Eurocross International en Mondial Assistance zich tijdens één of meer van de zittingen laten vertegenwoordigen. Europ Assistance, SOS International, Verzekeraarshulpdienst, Inter Partner Assistance, de ANWB, het Verbond van Verzekeraars en Rijkswaterstaat zijn wel voor één of meer van de zittingen uitgenodigd, maar hebben zich niet laten vertegenwoordigen. Van de zittingen zijn verslagen gemaakt, die aan betrokkenen zijn toegezonden (kenmerk 4028/34, 4118/62, 4633/22, 4524/22, 4590/21, 4625/22, 4637/20, 4663/21, 4622/23 en 4377/23).
6. Op 13 juli 2007 heeft de Raad het feitencomplex dat ten grondslag ligt aan de vorengenoemde zaken, met bijlagen, schriftelijk aan partijen voorgelegd voor commentaar. Dit feitencomplex is voor alle vorengenoemde zaken identiek, aangezien de klachten nauw met elkaar samenhangen. Vanwege deze verwevenheid behandelt de Raad in het onderhavige besluit alle bezwaren van de vorengenoemde zaken gezamenlijk.
7. Bij brief van 30 juli 2007 hebben bezwaarmakers op het toegestuurde feitencomplex gereageerd. In de delen II, III en IV, hieronder, is met de opmerkingen van bezwaarmakers rekening gehouden.

II. ACHTERGROND

8. Alle klachten behelzen een verzoek aan de NMa om op te treden tegen gedragingen die, naar gesteld wordt, de mededinging op de bergingsmarkt(en) verhinderen of verstoren met als gevolg dat een aantal (in de BvB verenigde) bergingsbedrijven stelselmatig wordt uitgesloten van bergingsopdrachten. De klachten hangen samen met de invoering van een landelijk systeem van Incident Management – waarover aanstonds meer –, maar zijn niet tot dit systeem beperkt; zij richten zich ook tegen verschillende gedragingen in het verlengde daarvan. Alvorens tot een beoordeling van de ingediende bezwaren te komen, acht de Raad het goed een korte beschrijving te geven van de achtergrond, de verschillende actoren en de (voor)geschiedenis van de onderhavige zaken.
9. Bergingswerkzaamheden kunnen bij allerlei voertuigen en aanverwante zaken verricht worden. Het kan gaan om personenauto's, vrachtwagens, of tractoren. Tal van oorzaken kunnen aanleiding geven tot bergingswerkzaamheden. Het kan gaan om bij ongevallen betrokken gestrande voertuigen, om pechgevallen of om afgevalen lading. Het kan gaan om wegslepen op last van de politie of brandweer, wanneer foutparkeren een gevaarzettende situatie oplevert of om inbeslagneming van een voertuig. Het kan ook gaan om wegslepen van onrechtmatig gestalde voertuigen van een privéterrein (parkeergarages).
10. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in 1999 ten aanzien van bergingswerkzaamheden een systeem van Incident Management (hierna: IM) ingevoerd. Op 27 april 1999 zijn de "Beleidsregels incident management Rijkswaterstaat"¹ (hierna: Beleidsregels) opgesteld. Kort samengevat, omvat het systeem van IM het geheel van maatregelen met als doel de weg zo snel mogelijk nadat een incident heeft plaatsgevonden, voor het verkeer vrij te maken.
11. Het systeem van IM heeft slechts betrekking op een zeer beperkt deel van het totale aantal bergingen dat in Nederland plaatsvindt, en ná 1 juli 2003 op een nog beperkter deel.
12. Het systeem van IM beperkt zich ten eerste tot zogeheten incidenten. Incidenten kunnen worden omschreven als gebeurtenissen die de capaciteit van de weg nadelig kunnen beïnvloeden en als zodanig de doorstroming van het verkeer kunnen belemmeren. Meestal zal hiervan sprake zijn door een ongeval. Op het Nederlandse wegennet doen zich jaarlijks ongeveer 200.000 incidenten voor.

¹ Staatscourant 1999, nr. 89, pagina 6.

13. Ten tweede beperkt het systeem van IM zich tot de eerste berging (artikel 4 leden 1 en 3 Beleidsregels). De eerste berging betreft het vrijmaken van de rijbaan en het afvoeren van het voertuig naar een daarvoor in aanmerking komende veilige locatie. Deze berging heeft een spoedeisend karakter, zeker voor zover het ongeval plaats heeft gevonden op het hoofdwegennet. De tweede berging betreft het op de eerste berging volgend doortransport naar een finale bestemming (reparatie of sloop). De tweede berging (doortransport) is niet spoedeisend van karakter.
14. Ten derde beperkt het systeem van IM zich tot personenvoertuigen.
15. Ten vierde beperkt het systeem van IM zich, sinds juli 2003, tot het Nederlandse hoofdwegennet: de snelwegen en een aantal essentiële verbindingen daartussen. Tussen 1999 en juli 2003 gold het systeem van IM ook voor het onderliggende wegennet.²

III. PARTIJEN BETROKKEN BIJ BERGINGSWERKZAAMHEDEN

16. Ten aanzien van de bergingswerkzaamheden waarop het onderhavige besluit ziet, kan een negental categorieën van actoren worden onderscheiden. Ten eerste zijn dat de bergingsbedrijven die eerste en/ of tweede bergingen verrichten. In Nederland zijn thans circa 180 bergingsbedrijven actief.³
17. Ten tweede spelen eigenaren/ bezitters van personenauto's een rol. Zij zijn de uiteindelijke afnemers van bergingsdiensten, maar hoeven de kosten van de berging niet zelf te dragen voor zover die onder de dekking van een verzekering vallen. Voor (onder meer) bezitters van personenauto's geldt krachtens de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: WAM) een verplichting om zich te verzekeren voor burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig in het verkeer aanleiding kan geven. Nu – zoals blijkt uit volgend randnummer – de dekking die verzekeraars onder hun WA-verzekering aanbieden tevens hulpdiensten omvat terzake van bergingen bij een ongeval, is de rol van individuele autobezitters in de praktijk beperkt. Zij zijn evenwel niet verplicht de diensten volgens de WA-polis af te nemen, zodat de mogelijkheid om zelf opdracht te geven tot een berging blijft bestaan. Uiteraard geeft de polis in dat geval geen recht op vergoeding door de verzekeraar. *Fleetowners*, zoals leasemaatschappijen, kunnen met verzekeringsmaatschappijen en alarmcentrales bijzondere arrangementen overeenkomen.

² Bezwaarmakers tekenen aan dat de eerste bergingen op het onderliggende wegennet naar hun oordeel in beginsel geen spoedeisend karakter hebben en om die reden niet als “incidenten” als vermeld in randnummer 12 zouden moeten worden aangemerkt.

³ Het aantal loopt terug, met name door schaalvergroting; in 1999 waren er nog circa 230 bedrijven actief, Hendriks, Van der Mark, Van Roos, Van Twist, De Markt voor bergingswerk, 21 april 2004, p. 17 (eindrapport Berenschot).

18. Ten derde spelen verzekeringsmaatschappijen een rol. Verzekeraars bieden aan eigenaren van personenauto's een WA-verzekering aan, die onder meer een dekking biedt voor hulpverlening na een ongeval, die in ieder geval de vergoeding van de kosten van de eerste, spoedeisende berging na een ongeval omvat en (veelal) ook de kosten van tweede berging. Deze – niet op basis van artikel 3 tot en met 5 WAM vereiste – hulpverleningsdekking is in de WA-premie verdisconteerd. Dergelijke hulprechten zijn uiteraard eveneens opgenomen in motorrijtuigverzekeringen onder allerlei benamingen met een uitgebreidere dekking dan WA. Verzekeraars krijgen zo een eigen belang bij een doelmatige organisatie van bergingsdiensten. Verzekeringsmaatschappijen besteden de organisatie van de hulpverlening uit aan alarmcentrales.
19. Ten vierde speelt het Verbond van Verzekeraars een rol. Het Verbond van Verzekeraars is een vereniging van alle in Nederland op het gebied van verzekeringen voor motorrijtuigen werkzame verzekeraars.
20. Ten vijfde spelen alarmcentrales een rol. Alarmcentrales opereren zelfstandig ten behoeve van één of meer verzekeringsmaatschappijen. Zij bieden een veelheid van professionele hulpdiensten aan in binnen- en buitenland onder de dekking van verschillende schadeverzekeringen, bijvoorbeeld ook ter zake van het verlenen van medische hulp, hulp bij pech, en repatriëring. In opdracht van deze verzekeringsmaatschappijen contracteren, faciliteren, organiseren en coördineren alarmcentrales ook de hulpverlening na een ongeval voor motorvoertuigen tot een maximum gewicht van 3.500 kg, indien voor het motorvoertuig een verzekering met hulprechten is gesloten. Een alarmcentrale zorgt er voor dat bij een hulpvraag na een incident zo spoedig mogelijk contact wordt gelegd met een gespecialiseerde medewerker die het hulpverleningsproces – in het kader van dit besluit met name takel- en bergingswerkzaamheden – opstart.
21. Ten zesde speelt de SIMN een rol. SIMN is een samenwerkingsverband van acht van de negen in 1999 in Nederland werkzame alarmcentrales. Als gevolg van een aantal fusies zijn thans zes alarmcentrales in Nederland actief die verenigd zijn in de SIMN. De taken van de SIMN zijn tweeledig: de SIMN is verantwoordelijk (a) voor het contracteren van bergingsbedrijven ten behoeve van de eerste berging op het hoofdwegennet en b) voor de exploitatie van het Landelijk Centraal Meldpunt.
22. Ten zevende speelt het Landelijk Centraal Meldpunt (hierna: LCM, voorheen Centraal Meldpunt voor Incidenten, hierna: CMI) een rol. Rijkswaterstaat heeft in samenspraak met het betrokken bedrijfsleven zorg gedragen voor een centraal meldpunt IM (artikel 3 lid 1 Beleidsregels). De SIMN heeft de inrichting en exploitatie van het LCM (in 1999 opererend onder de naam CMI) destijds opgedragen aan de Verzekeraarshulpdienst (hierna: VHD). Momenteel valt de organisatie van het LCM onder de verantwoordelijkheid van de SIMN. Na een ontvangen melding onderzoekt het LCM in opdracht van de SIMN of een van haar diensten gebruikmakende alarmcentrale, welke berger moet worden

ingeschakeld en wordt deze berger door het LCM benaderd om de takel- en bergingswerkzaamheden te gaan uitvoeren.

23. Ten achtste spelen de Rijksoverheid en de lagere overheden een rol. De Minister van Verkeer en Waterstaat is als beheerder van rijkswegen eindverantwoordelijk voor de doorstroming en veiligheid. Rijkswaterstaat heeft in het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Stb. 1996, 645) een verantwoordelijkheid met betrekking tot het doelmatige en veilige gebruik van het hoofdwegennet. Eén van de instrumenten daarvoor is het systeem van IM. Lagere overheden zijn eveneens als wegbeheerder verantwoordelijk voor het doelmatige en veilige gebruik van de provinciale en regionale wegen.
24. Ten slotte speelt de politie een rol bij de bergingswerkzaamheden waarop het onderhavige besluit ziet. De politie heeft bevoegdheden ten aanzien van de handhaving van de verkeerswetgeving en de handhaving van de openbare orde en veiligheid. Rijkswaterstaat heeft de politie voor de uitvoering van het systeem van IM een volmacht verleend tot het verstrekken van eerste bergingsopdrachten op het hoofdwegennet. Indien de politie ter plaatse is van een incident, geeft de politie aan het LCM dan wel een afzonderlijke alarmcentrale (op de groene kaart van WA-verzekerden staat het LCM-nummer en/of het nummer van de alarmcentrale aan wie de verzekeraar de hulpverlening na een ongeval heeft uitbesteed) telefonisch het ongeval door (artikel 4 Beleidsregels).⁴

IV. HISTORISCHE ONTWIKKELING

Situatie tot 1999

25. Tot 1999 contracteerden de gezamenlijke alarmcentrales (verbonden aan verzekeringsmaatschappijen) in gezamenlijk overleg (dat wil zeggen zonder dat hiervoor een openbare dan wel onderhandse aanbesteding werd uitgeschreven) één bergingsbedrijf voor alle wegen binnen één rayon (het Nederlandse hoofd- en onderliggende wegennet is onderverdeeld in circa 225 rayons). Op basis van deze afspraken verrichtte de gecontracteerde berger voor onbepaalde tijd exclusief de eerste en tweede berging op alle wegen in zijn rayon. Een onderscheid tussen het hoofd- en onderliggende wegennet werd nog niet gemaakt. Door de gezamenlijke alarmcentrales werden met verenigingen van bergingsbedrijven of individuele grote bergers afspraken over de tarieven gemaakt.

⁴ Volgens bezwaarmakers belt de politie uitsluitend het nummer van het LCM, ook voor bergingen op het onderliggende wegennet. Zie nader bij de randnummers 52 e.v., hieronder.

26. Indien in een bepaald rayon een ongeluk gebeurde waarbij de politie ter plaatse kwam, wist de politie welke berger kon worden gebeld om de bergingswerkzaamheden zo spoedig mogelijk te verrichten. De politie beschikte hiertoe over rayonkaarten en lijsten van namen van bergers die per rayon waren geselecteerd door de gezamenlijke alarmcentrales. Indien de politie wilde verifiëren of de betrokken auto wel verzekerd was, moest eerst een kentekencheck worden uitgevoerd.

Situatie vanaf 1999 tot juli 2003

27. De hierboven geschetste situatie was in strijd met de op 1 januari 1998 van kracht geworden Mededingingswet. Deze (vergaande) private marktregulering kwam niet in aanmerking voor een ontheffing van het kartelverbod.
28. Hoewel het oude systeem niet kon voortbestaan en concurrentie moest worden toegelaten, wilden wegbeheerders en verzekeraars een regeling treffen die moest waarborgen dat bergingen na melding snel en doelmatig zouden worden uitgevoerd, in het belang van de doorstroming en veiligheid van het wegverkeer. Daarnaast wilden wegbeheerders “wildwesttaferelen”, waarbij meerdere bergers zouden uitrukken naar een ongeval en waarbij de bij een ongeval betrokken automobilist in zijn kwetsbare positie gemakkelijk onder druk gezet zou kunnen worden, vermijden.
29. Daarbij werd op de Nederlandse autosnelwegen een toename van het aantal files geconstateerd. Steeds vaker ontstonden lange files op de Nederlandse autosnelwegen, omdat door ongevallen de weg fysiek geblokkeerd raakte.
30. Om deze redenen is het systeem van IM ingevoerd. Het systeem van IM is er op gericht om de procedure voor het melden en bergen van auto's na een ongeval te verbeteren. Vóór de invoering van het systeem van IM nam de politie na een incident ter plaatse poolshoogte, controleerde de politie de kentekens van de betrokken auto's en gaf de politie daarna pas het incident door aan de betrokken alarmcentrale (dat wil zeggen de alarmcentrale met wie de verzekeraar van de bij het ongeval betrokken auto's, de hulpverlening na het ongeval had uitbesteed). Met de invoering van het systeem van IM geeft de politie voordat zij ter plaatse aanwezig is en zonder dat derhalve een kentekencontrole heeft kunnen plaatsvinden, aan het LCM het incident door, waarna het LCM de berger inschakelt aan wie het rayon (van het hoofdwegennet waar het ongeval heeft plaatsgevonden) door de SIMN is gegund voor het verrichten van eerste bergingen. Het tijdig en via een centraal systeem inschakelen van een berger levert tijdwinst op en beperkt derhalve veiligheidsrisico's en filevorming. Voor de invoering en werking van het systeem van IM is de instelling van het LCM onontbeerlijk.
31. Als gezegd, heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 27 april 1999 de Beleidsregels vastgesteld. In artikel 3 van de Beleidsregels is bepaald dat Rijkswaterstaat samen met het betrokken bedrijfsleven zorg draagt voor de instelling van het CMI (thans het LCM).

32. Op 2 juni 1999 hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Verbond van Verzekeraars en de SIMN een overeenkomst (hierna: Overeenkomst) gesloten om het systeem van IM nader uit te werken voor het hoofdwegennet. Op grond van de Overeenkomst heeft de SIMN twee taken gekregen:

- de SIMN is verantwoordelijk voor de aanbestedingsprocedure van de voor de eerste berging op het hoofdwegennet in te schakelen berger. Daartoe is Nederland ingedeeld in rayons. De SIMN draagt zorg voor gunning van de rayons aan één berger per rayon, die gedurende drie jaar exclusief de eerste bergingen volgens het systeem van IM in dat rayon zal mogen verrichten;⁵
- de SIMN richt het LCM in eigen beheer in en houdt het LCM operationeel.

Met betrekking tot eerste bergingswerkzaamheden op het onderliggende wegennet dienden nadere regelingen getroffen te worden met lagere overheden als betrokken wegbeheerders. Deze regelingen zijn evenwel niet tot stand gekomen.

33. Het systeem van IM vergrootte ten opzichte van het oude systeem het risico op zogenaamde loze ritten, waarbij een berger onverrichter zake terugkeert. Bovendien wordt niet meer vóór het uitrijden van de berger door de politie gecontroleerd of de eigenaar van de bij het incident betrokken auto verzekerd is volgens de WAM. Om aan deze mogelijke bezwaren tegemoet te komen, garandeerde het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in geval van een loze rit of een onverzekerde berging op het hoofdwegennet, betaling van de daarmee verband houdende kosten aan het LCM (artikel 10 Beleidsregels).

34. Inmiddels hadden acht alarmcentrales zich op 30 maart 1998 tot de d-g NMa gewend met het verzoek om een ontheffing op grond van artikel 17 (oud) Mw voor de "Bergingsregeling Incident Management" (hierna BIM). De BIM bestaat uit een samenwerkingsovereenkomst IM d.d. 14 april 1998, de statuten c.q. oprichtingsakte van de SIMN, de beleidsnotitie SIMN en de standaardovereenkomst SIMN – bergers en het *concept Tenderdocument Incident Management Nederland inzake Takel en Berging*. Volgens de aanvragers kenmerkte de BIM zich door de volgende punten:

- het systeem van IM heeft enkel betrekking op de eerste berging (dat wil zeggen het vrijmaken van de weg en het brengen van de personenauto naar een veilige plaats) van personenauto's, niet op de tweede berging;
- het systeem geldt zowel voor het hoofd- als het onderliggende wegennet;
- de betrokken alarmcentrales bundelen een aantal activiteiten en bundelen deze in de SIMN. De SIMN zal optreden als opdrachtgever via een openbare aanbesteding voor de eerste berging op het hoofd- en het onderliggende wegennet;

⁵ In 2001 heeft de SIMN alle takel- en bergingsbedrijven in Nederland uitgenodigd een aanbieding te doen voor eerste bergingen in één of meer rayons in Nederland voor de periode 1 december 2002 tot en met 30 november 2005 op basis van een aan hen toegezonden Aanbestedingsreglement inzake eerste berging van personenvoertuigen 2002.

- er is restconcurrentie, omdat de BIM alleen betrekking heeft op ongevallen en niet geldt voor de tweede berging;
 - er is één centraal meldpunt voor IM, te weten het CMI (voorloper van het LCM).
35. De d-g NMa heeft bij besluit van 30 maart 1999 de gevraagde ontheffing voor de BIM (die zag op de eerste berging op het hoofd- en het onderliggende wegennet) verleend voor 5 jaar.
36. Bij besluit van 7 december 1999 heeft de d-g NMa zijn besluit van 30 maart 1999 gewijzigd en aan een voorwaarde gebonden, omdat de SIMN voor het onderliggende wegennet geen toereikende afspraken had gemaakt met de wegbeheerders om het financiële risico van loze ritten en de berging van onverzekerde voertuigen te dekken. De d-g NMa heeft de ontheffing verleend onder voorschrift dat de betrokken partijen vóór 1 augustus 2002 rapporteerden over het resultaat van hun onderhandelingen betreffende invoering van de BIM op het onderliggende wegennet.

Situatie na juli 2003

37. Bij besluit van 18 maart 2003 heeft de d-g NMa de bij besluit van 30 maart 1999 verleende ontheffing met ingang van 1 juli 2003 ingetrokken voor het onderliggende wegennet, met uitzondering van een aantal in het besluit genoemde wegen. Voor het onderliggende wegennet kon derhalve het bestaande collectieve systeem van IM niet worden voortgezet.
38. Een direct gevolg van de intrekking van de ontheffing voor het onderliggende wegennet is geweest, dat verschillende verenigingen van bergingsspecialisten (met uitzondering van de bezwaarmakers, die wel uitgenodigd zijn om partij te zijn bij de intentieverklaring⁶), de SIMN en alle acht alarmcentrales op 23 juli 2003 een intentieverklaring hebben getekend. Daarnaast is een model voor de berging van personenauto's in Nederland gesloten. Kern van deze afspraken was dat de SIMN verantwoordelijk bleef voor de aanbestedingsprocedure voor de eerste berging op het hoofdwegennet. Daartoe is Nederland ingedeeld in rayons. De SIMN draagt zorg voor gunning van elk rayon op het hoofdwegennet aan één berger die gedurende drie jaar exclusief de eerste bergingen volgens het systeem van IM in dat rayon van het hoofdwegennet zal mogen verrichten. Voor de eerste bergingen op het onderliggende wegennet (die geen spoedeisend karakter hebben) zullen de alarmcentrales in het vervolg afzonderlijk en ieder voor zich contracten gunnen per rayon (niet noodzakelijk via openbare aanbesteding). Iedere afzonderlijke alarmcentrale zal ten behoeve van de bij haar aangeslotenen verzekeraar en diens verzekerden, de opdrachten voor eerste berging op het onderliggende wegennet per rayon aan een berger gunnen.

⁶ Over de redenen voor het afhaken van de BVB, lopen de lezingen uiteen. Bezwaarmakers stellen dat de vertegenwoordigers van de BVB "zijn weggestuurd".

39. Bij besluit van 16 april 2004 heeft de d-g NMa de bij besluit van 30 maart 1999 verleende ontheffing (eindigend op 30 maart 2004), zoals die gold sedert 1 juli 2003, dat wil zeggen een ontheffing beperkt tot – enkel en alleen – de eerste berging op het hoofdwegennet, met drie jaar verlengd.
40. De (beperkte) ontheffing die bij besluit van de d-g NMa van 16 april 2004 is verleend, is op 30 maart 2007 verlopen.

V. KLACHTEN EN STREKKING VAN DE BESTREDEN BESLUITEN

41. Hoewel de klachten divers van aard zijn, hangen alle klachten samen met de invoering van een landelijk systeem van IM en richten zij zich tegen verschillende gedragingen die in het verlengde daarvan liggen en die zich, terwijl daarvoor geen ontheffing meer van kracht is, afspelen op het onderliggende wegnnet. Klagers stellen dat zij door deze gedragingen worden gehinderd in het verwerven van bergingsopdrachten. Klagers stellen dat het functioneren van het LCM en de rol die de politie speelt bij het melden van incidenten, alsmede gedragingen van de bij het IM-systeem betrokken verzekeringsmaatschappijen, het Verbond van Verzekeraars, alarmcentrales, de SIMN en Rijkswaterstaat tot gevolg hebben dat alleen de door de verzekeraars/ alarmcentrales gecontracteerde bergingsbedrijven bergingsopdrachten verwerven, terwijl de gestrande automobilisten de mogelijkheid wordt ontnomen om zelf een bergingsbedrijf in te schakelen. Verder stellen klagers dat verzekeringsmaatschappijen ten onrechte weigeren om facturen te betalen van bergingsbedrijven die niet door de verzekeringsmaatschappijen/ alarmcentrales zijn gecontracteerd.
42. In de bestreden besluiten heeft de Raad voorop gesteld dat er geen aanleiding is om te vermoeden dat het LCM anders dan louter faciliterend werkt. In aansluiting daarop heeft de Raad – kort gezegd – geoordeeld, dat het optreden van de politie geen ondernemingsactiviteit is waarop de Mededingingswet van toepassing is, en dat de handelwijze van de verzekeraars en alarmcentrales niet als mededingingsbeperkend in de zin van artikel 6 eerste lid, Mw en artikel 24 Mw kan worden gekwalificeerd. Ten slotte heeft de Raad de verzoeken van klagers om nader onderzoek in te stellen afgewezen met een beroep op haar prioriteringsbeleid.

VI. STANDPUNTEN VAN BEZWAARMAKERS

43. De standpunten van de bezwaarmakers in de zaken 4118, 4633, 4663, 4590, 4625, 4637, 4524, 4622, 4377 en 4028, zoals nader toegelicht op de hoorzittingen, kunnen als volgt kort zakelijk samengevat worden:
- I. Na de intrekking van de ontheffing voor het onderliggende wegennet per 1 juli 2003 is op de markt voor eerste bergingen op het onderliggende wegennet geen sprake van een eerlijke en onvervalste mededinging en derhalve sprake van strijd met artikel 6, eerste lid, Mw, omdat:
 - i) bij de bepaling van de rayongrenzen voor het onderliggende wegennet is aangesloten bij de rayongrenzen van de SIMN voor het hoofdwegennet, zodat de centrale rayonering op het onderliggende wegennet ná 1 juli 2003 is gehandhaafd, terwijl op het onderliggende wegennet in tegenstelling tot het hoofdwegennet geen risico bestaat voor kop/staartbotsingen en filevorming;
 - ii) het verbod neergelegd in het Aanbestedingsreglement 2002, inhoudende dat niet gecontracteerde bergers de gunning van de alarmcentrale dienen te respecteren, na 1 juli 2003 is gehandhaafd voor het onderliggende wegennet;
 - iii) verzekeraars hun verzekerden verplichten na een ongeval contact op te nemen met de door de verzekeraar gecontracteerde alarmcentrale of het LCM en vervolgens middels de coördinatie binnen het LCM ervoor gezorgd wordt dat alarmcentrales/ verzekeraars de enige opdrachtgevers vormen van bergingsopdrachten en de verzekeraars ten slotte weigeren facturen te betalen van een berger die niet door de alarmcentrale is gecontracteerd met als enige doel de instandhouding van de exclusiviteit van de gerayoneerde bergers;
 - iv) de politie alle eerste bergingsopdrachten doorgeleidt naar het LCM en hiermee het LCM in stand houdt;
 - v) verzekeraars/ alarmcentrales alleen een WA-verzekering aanbieden indien ook hulprechten worden meeverzekerd, waardoor sprake is van verboden koppelverkoop.
 - II. De bezwaarmakers stellen dat de onder (i) tot en met (v) genoemde omstandigheden met zich meebrengen dat het systeem van de BIM na 1 juli 2003 in feite onverkort gehandhaafd is, met andere woorden dat de exclusiviteit van de via de centrale rayonering gecontracteerde bergers op het onderliggende wegennet niet gewijzigd is na 1 juli 2003.
 - III. Dat alle verzekeraars in Nederland collectief afspraken hebben gemaakt om alleen WA-polissen aan te bieden indien hulprechten meeverzekerd worden, vormt (tevens) misbruik van een economische machtspositie in de zin van artikel 24 Mw.
 - IV. Daarnaast illustreren bezwaarmakers in hun toelichting hun bezwaren met voorbeelden van concurrentiebeperkingen op het gebied van pechhulp, vervangend vervoer en andere los van het systeem van IM staande hulpverlening op het gebied van mobiliteit.

44. Bezwaarmakers in zaak 4118 (BvB en Van den Boogaard) verzoeken de Raad te verklaren dat het LCM sedert 1 juli 2003 een verboden en van rechtswege nietige mededingingsregeling vormt die niet voor ontheffing in aanmerking komt. Dit zou zonder nader onderzoek vastgesteld kunnen worden, maar, voorzover nodig dient de Raad nader onderzoek te verrichten ter onderbouwing van een beslissing op bezwaar volgens de vereiste standaarden. Bezwaarmakers in de zaken met zaaknummer 4633, 4590, 4625, 4524, 4637 en 4663 sluiten zich hierbij aan met dien verstande dat hun bezwaren zich (mede) richten tegen anderen dan het LCM die zich niet in overeenstemming met de Mededingingswet zouden gedragen.⁸

VII BEOORDELING

1. Opmerkingen vooraf

45. Met betrekking tot het verzoek aan de Raad te verklaren dat het LCM sinds 1 juli 2003 een verboden van rechtswege nietige mededingingsregeling vormt (zie randnummer 44, hierboven), wijst de Raad er op, dat het niet aan de NMa is om de nietigheid van rechtshandelingen op grond van artikel 6, tweede lid, Mw uit te spreken. Dat is aan de burgerlijke rechter.⁹ Een voorafgaande beschikking van de Raad is daarvoor niet vereist. Zo heeft de Nederlandse wetgever het, in navolging van het Europese systeem (met rechtstreeks werkende bepalingen), ook willen regelen: met twee zelfstandige vormen van handhaving, publiek en privaat. Onjuist is de stelling van de bezwaarmakers dat de NMa op grond van het Europese recht verplicht zou zijn voor de bezwaarmakers het pad te effenen voor civiele procedures. De Mededingingswet zelf opent reeds die mogelijkheid.
46. In overeenstemming met vaste jurisprudentie, vat de Raad klachten als de onderhavige op als een verzoek om handhavend optreden, meer in het bijzonder met gebruik van de bevoegdheid van artikel 56 Mw.

⁸ Zie pleitaantekening van mr. A.J. Braakman voor de zitting van 8 februari 2007, dossiernummer 4118/ 61 en pleitaantekening van mr. A.J. Braakman voor de zitting van 13 februari 2007, dossiernummers 4633/ 21, 4590/ 20, 4625/ 21, 4524/ 21, 4637/ 19 en 4663/ 20.

⁹ Eveneens is het aan de burgerlijke rechter, indien deze zou uitgaan van de nietigheid van bepaalde overeenkomsten krachtens artikel 6 Mw, om de eventuele consequenties voor de geldigheid van vervolcontracten te beoordelen. Het is dus ook de burgerlijke rechter die kan oordelen over de rechtsgeldigheid van de contractuele relaties tijdens de bij de randnummers 62-66 besproken overgangssituatie.

47. Uit de Memorie van Toelichting bij de Mededingingswet blijkt dat de Raad bij de beslissing of hij een klacht in behandeling neemt en welke prioriteiten hij daarbij stelt, de nodige discretionaire ruimte heeft.¹⁰ Dit is in de rechtspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven en de Rechtbank Rotterdam bevestigd.¹¹
48. Bij de beslissing of er aanleiding kan zijn publiekrechtelijke handhavinginstrumenten in te zetten en daarvoor capaciteit vrij te maken, staat voorop of het *algemeen belang* optreden van de NMa vereist. In het geval (slechts) individuele belangen worden geschaad, is de gang naar de burgerlijke rechter aangewezen. Met het oog op de daartoe te verrichten afweging heeft de NMa een prioriteitenbeleid ontwikkeld.¹² In dat kader moeten ook de besluiten in de onderhavige zaken worden gezien.
49. De Raad is van oordeel dat partijen in hun klachten en bezwaren, naast hetgeen de Raad reeds uit eerdere, verwante zaken op het gebied van de autobergingen heeft kunnen opmaken¹³, geen feiten of omstandigheden naar voren hebben gebracht die tot een nader onderzoek aanleiding zouden kunnen geven. Evenmin kan worden gesteld dat onderzoek overbodig is omdat de diverse gestelde overtredingen van de Mededingingswet op basis van de bekende feiten evident zouden zijn.
50. De hoofdvraag is of na de intrekking van de ontheffing voor het onderliggende wegennet per 1 juli 2003 op de markt voor eerste bergingen op het onderliggende wegennet sprake is van een situatie die in strijd is met artikel 6, eerste lid, Mw en/of artikel 24, eerste lid, Mw. Voor zover nodig zal tevens worden ingegaan op (de relatie met) de tweede berging en andere hulpdiensten, zoals pechhulp.
51. Hieronder behandelt de Raad de verschillende gedragingen van verschillende van overtreding van de Mededingingswet beschuldigde actoren overeenkomstig het stramien van de verbodsbepalingen in de wet.¹⁴

¹⁰ Kamerstukken II 1995/96, 24707, nr. 3 (MvT), p. 47.

¹¹ CBB 17 november 2004, AWB 03/614, 03/621 en 03/659 (Carglass en Glasgarage) par. 8.5.4. Rechtbank Rotterdam 2 december 2004, MEDED 03/2084 – KNP (Huisarts X tegen NMa), Rechtbank Rotterdam, 13 december 2004, MEDED 04/2143 – WILD (Shiva), Rechtbank Rotterdam 22 december 2005, MEDED 04/1657 – WILD (X en NROA tegen NMa). Rechtbank Rotterdam, 21 augustus 2007, MEDED 06/2904-WILD – (Vereniging van Reizigers tegen de NMa), Rechtbank Rotterdam, 21 augustus 2007, MEDED 07/391-WILD (Rechtspraak Drost B.V. tegen NMa).

¹² NMa Agenda 2004, www.nmanet.nl.

¹³ Zie hiervoor de bijlagen bij de brief van de NMa van 13 juli 2007 waarbij het feitencomplex aan bezwaarmakers is voorgelegd.

¹⁴ In zaaknummer 4524 stelt de klager, dat de alarmcentrales, Rijkswaterstaat en de politie misbruik maken van hun machtspositie. Omdat de klager in zijn bezwaar het misbruik van machtspositie ten aanzien van Rijkswaterstaat niet heeft gehandhaafd, zal de Raad hieronder niet ingaan op de rol van Rijkswaterstaat.

2 Gedragingen van de politie; overheidshandelen

52. De bezwaarmakers zien een overtreding van de Mededingingswet in het feit dat de politie alle eerste bergingsopdrachten op het onderliggende wegennet doorgeleidt naar het LCM en hiermee bewerkstelligt dat niet-gecontracteerde bergers (bedoeld worden de bergingsbedrijven die van de alarmcentrales geen bergingsopdrachten gegund hebben gekregen) geen bergingsovereenkomst kunnen sluiten met automobilisten/verzekerden die betrokken zijn bij een incident.
53. Indien sprake is van een incident zal de politie, op grond van haar bevoegdheden ten aanzien van de verkeerswetgeving respectievelijk handhaving van de openbare orde en veiligheid, in de meeste gevallen ter plaatse komen, aangezien sprake is van gebeurtenis die de capaciteit van de weg nadelig kan beïnvloeden en/of gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert. Voor de politietaak is in wezen niet relevant op welk type weg de gebeurtenis zich afspeelt. De politie pleegt dan ook bij gebeurtenissen op het onderliggende wegennet op dezelfde wijze te werk te gaan als op het hoofdwegennet. De politie geeft in het algemeen (al dan niet na een kentekencontrole) het incident door aan het LCM. Het tijdig en via een centraal systeem inschakelen van een berger levert tijdwinst op en beperkt derhalve veiligheidsrisico's en filevorming. Indien de politie ter plekke is bij een incident met een automobilist die geen (WA-) verzekering en geen hulpverleningsdekking heeft en een kentekencontrole achterwege laat, zal de politie (doorgaans) ook het LCM bellen. Of de politie ook wel, op basis van groenekaartgegevens direct een alarmcentrale contacteert, is voor de beoordeling door de Raad niet van belang.
54. Wil artikel 6 Mw (of artikel 24 Mw) van toepassing zijn, dan moet er sprake zijn van handelen van ondernemingen. De Raad stelt vast dat het gedrag van de politie bij een incident op het onderliggende wegennet, bestaande uit de melding van het incident aan het LCM, geen ondernemingshandelen vormt. Het gaat immers om handelingen van de politie als overheidsdienaar, dat wil zeggen handelingen in het kader van de publieke taak van de politie, bestaande uit de handhaving van de verkeerswetgeving en de handhaving van de openbare orde en veiligheid. Het gaat niet om economische activiteiten die plaatsvinden op een bepaalde markt voor de levering van goederen en/of diensten, waarmee een onderneming op die markt haar positie ten opzichte van afnemers of concurrenten of toeleveranciers tracht te verbeteren.
55. Hetzelfde geldt voor het handelen van de politie bij fout of (in verband met ambulance- en brandweerdiensten) hinderlijk parkeren en inbeslagname, en dergelijke, waarbij de politie wel zelf opdrachtgever tot de berging is: ook in die gevallen gaat het om uitoefening van overheidsgezag.

56. Ook het wegsturen van niet-gecontracteerde bergers die het snelste ter plaatse komen, waarvan bezwaarmakers voorbeelden hebben gegeven, moet worden gezien als handeling binnen de publieke taakuitoefening. Deze taakuitoefening is niet gebaat bij conflicten tussen en met bergingsbedrijven op de plaats van een ongeval. Voorts kan de Raad zich voorstellen dat de politie de automobilist die onder zulke omstandigheden in een kwetsbare positie verkeert, kordaat in bescherming neemt.
57. De mogelijkheid om een berging in gang te zetten via een uniform landelijk meldpunt, betekent voor de politie een vergemakkelijking van haar taak, hetgeen de voorkeur van de politie voor een dergelijke werkwijze verklaart.¹⁵ De suggestie van verschillende bezwaarmakers dat de politie door verzekeraars, alarmcentrales of het LCM onder druk wordt gezet of zelfs omgekocht, wat daar ook van zij, betreft een kwestie van integriteit, waar de NMa niet in treedt. Het informeren van de politie over de financiële consequenties van opdrachten tot berging van personenauto's die niet onder de dekking van de verzekering van de betrokken automobilist vallen, ziet de Raad overigens niet als drukmiddel.
58. De Raad wijst er ten slotte op, dat niet alle meldingen van incidenten op het onderliggende wegennet door de politie aan het LCM worden doorgeleid. Bij bepaalde (minder zware) incidenten op het onderliggende wegennet verschijnt de politie niet of laat de politie het aan de automobilist zelf over de berging te regelen. Dan belt de automobilist die betrokken is bij het incident zelf het nummer van het LCM, dan wel het nummer van de alarmcentrale dat zijn verzekeraar op de groene kaart heeft vermeld, dan wel een berger van eigen keuze.¹⁶
59. De Raad concludeert dat de gedragingen van de politie waartegen de klachten zich richten, buiten het bereik van de Mededingingswet vallen. Het bezwaar van de bezwaarmakers ten aanzien van het handelen van de politie faalt.

¹⁵ Aan deze voorkeur is wat het hoofdwegennet betreft tevens tegemoet gekomen door de volmacht die Rijkswaterstaat aan de politie heeft verstrekt om namens haar via het LCM bergingsopdrachten te verstrekken waarbij Rijkswaterstaat garant staat voor de vergoeding van kosten van de berging van onverzekerde voertuigen en vergeefse ritten.

¹⁶ De automobilist die verzekerd is, kan er uiteraard voor kiezen zelf een berger in te schakelen, maar de kosten van deze berging worden dan niet door de verzekering met hulpverleningsrechten gedekt. Indien de automobilist niet (in Nederland) WA-verzekerd is en ook anderszins geen hulpverleningsdekking heeft, zal de automobilist zelf een berger dienen in te schakelen.

3. Gedragingen van het LCM, van de SIMN, alarmcentrales, verzekeraars en Verbond van Verzekeraars

60. De bezwaarmakers maken voorts bezwaar tegen het optreden van het LCM, de SIMN, de alarmcentrales, de verzekeraars en het Verbond van Verzekeraars. Ten aanzien van deze actoren trekt de Raad niet in twijfel dat sprake is van ondernemingen c.q. ondernemersverenigingen in de zin van artikel 6, eerste lid, Mw en dient dus te worden nagegaan of sprake is van mededingingsbeperkend gedrag.
61. Meer in het bijzonder richten de bezwaren zich tegen het functioneren van het LCM ten aanzien van het onderliggende wegennet ná 1 juli 2003, dat in strijd zou zijn met artikel 6, eerste lid, Mw. De bezwaren tegen de SIMN, alarmcentrales en verzekeraars zijn hiervan afgeleid, omdat zij voor het functioneren van het LCM (mede-)verantwoordelijk zouden zijn.

a. Voortgezet parallel gedrag

62. De Raad wenst in de eerste plaats te verduidelijken hoe hij oordeelt over de overgangssituatie na gedeeltelijke intrekking van de ontheffing. Anders dan bezwaarmakers, gaat de Raad ervan uit dat het besluit van 18 maart 2003 onherroepelijk is geworden.¹⁷ Vanaf 1 juli 2003 bestaat er dus geen ontheffing meer voor een collectief IM-systeem op het onderliggende wegennet.
63. Volgens bezwaarmakers is het collectieve IM-systeem voor het onderliggende wegennet wél voortgezet, althans zijn betrokkenen zich blijven gedragen alsof dit nog van kracht was, zodat het resultaat gelijk is aan centrale rayonerings.
64. Omdat contractering door de SIMN van de eerste berging op het onderliggende wegennet niet langer was toegestaan, zijn alle alarmcentrales afzonderlijk met ingang van 1 juli 2003 eigen aanbestedingen per rayon gaan organiseren voor de eerste berging op het onderliggende wegennet. De Raad acht het legitiem dat in eerste instantie, enkel voor de duur van de verdere looptijd, omwille van een vloeiende overgang en om de op 1 juli 2003 reeds gecontracteerde bergers niet met een onverhoedse contractbreuk te confronteren, de lopende SIMN-overeenkomsten zijn overgenomen.
65. Bezwaarmakers stellen dat het in het Aanbestedingsreglement 2002 neergelegde verbod, inhoudende dat niet gecontracteerde bergers die voor de opdracht hadden ingeschreven, de gunning van de alarmcentrale dienen te respecteren, na 1 juli 2003 is gehandhaafd voor het onderliggende wegennet. Zij zien hierin een nader bewijs voor afstemming strekkende tot uitsluiting van bepaalde bergers.

¹⁷ De bezwaarmakers zijn te laat tegen het besluit van 18 maart 2003 in bezwaar gegaan, hetgeen in beroep is bevestigd door de Rechtbank Rotterdam bij uitspraak van 25 februari 2005, inzake procedurenr. 04/ 2505 MEDED GVZ T1.

66. Het is juist dat de afzonderlijke alarmcentrales deze clausule uit het Aanbestedingsreglement 2002 hanteren. Ten onrechte stellen de bezwaarmakers zich op het standpunt dat deze clausule mededingingsbeperkend is. De Raad wijst er op dat iedere aanbesteding haar doel zou missen indien de inschrijvers die de aanbesteding hebben verloren nog de concurrentie zouden kunnen aangaan met degene aan wie de opdracht is gegund. De periode van exclusiviteit van drie jaar acht de Raad niet onredelijk lang.
- Het wezen van openbare aanbesteding is dat iedere economische entiteit kan meedingen naar een opdracht, waarbij de aanbestedende instelling c.q. opdrachtverlener vervolgens door middel van transparante criteria een selectie kan maken aan wie de opdracht wordt gegund. In deze zin kan derhalve worden gesteld dat aanbestedingen juist mededingingsbevorderend zijn.
67. Na de transitie was het aan de afzonderlijke, individuele alarmcentrales om de wijze te bepalen waarop men per rayon op voorhand bergingsdiensten inkocht en welke berger men wilde contracteren. Dit hoefde niet een systeem van openbare aanbesteding te zijn, onderhandse gunning was eveneens mogelijk. De door de alarmcentrale gecontracteerde berger kan dezelfde berger zijn als de berger die door de SIMN is geselecteerd voor de eerste berging op het hoofdwegennet, maar het hoeft niet, er is daartoe geen contractuele verplichting. In de praktijk wijkt deze keuze dan ook regelmatig af. Ook hoeft de keuze voor het verrichten van tweede bergingen niet op hetzelfde bedrijf te vallen. Op de hoorzitting is van de zijde van de aanwezige alarmcentrales aangegeven dat bij de selectie prijs en kwaliteit een rol spelen, maar dat in het bijzonder vertrouwen in de relatie op basis van ervaringsfeiten zwaar weegt.¹⁸ De Raad merkt hieromtrent op dat verstoorde zakelijke relaties geen mededingingsrechtelijk probleem vormen waarbij zijn tussenkomst in de rede ligt.
68. Hoe dan ook beschikt de Raad niet over aanwijzingen dat sprake zou zijn van afgestemd gedrag om doelbewust een collectieve rayoneringsplan voor het onderliggende wegennet in stand te houden¹⁹. Een zekere mate van parallel gedrag kan heel wel verklaard worden uit doelmatigheidsoverwegingen die bij de individuele keuze van alarmcentrales en verzekeraars een rol spelen.
69. Aan het bovenstaande standpunt van de Raad wordt geen afbreuk gedaan door de stelling van de bezwaarmakers, dat bij de bepaling van de rayongrenzen voor het onderliggende wegennet (waar geen risico bestaat voor kop/ staartbotsingen en filevorming) is aangesloten bij de rayongrenzen van de SIMN voor het hoofdwegennet.

¹⁸ Zie onder meer naar het verslag van de hoorzitting van 8 februari 2007 in zaak 4118, p. 14, de opmerking van mevr. Hoffstaeter.

¹⁹ Hiervoor kan worden verwezen naar de resultaten van het nader onderzoek dat in de zaak 2915 door de NMa is verricht in opdracht van de Rechtbank Rotterdam, zie bijlage 7 van het feitencomplex als bedoeld in randnummer 6 van het onderhavige besluit.

Het feit dat bij de bepaling van de rayons voor het onderliggende wegennet in geografisch opzicht in meer of mindere mate is aangesloten bij de rayonering voor het hoofdwegennet, acht de Raad niet relevant voor de mededingingssituatie op het onderliggende wegennet. De Raad ziet anderzijds een positieve ontwikkeling voor de mededinging in het feit dat bergingsbedrijven zich bij hun activiteiten steeds minder op een enkel rayon richten, maar daarin steeds flexibeler worden.

b. Het LCM

70. De Raad wenst in de tweede plaats te verduidelijken hoe hij oordeelt over de werkwijze van het LCM.
71. Het LCM komt in actie nadat zij een telefonische melding van een incident heeft gekregen. Het LCM gaat dan als volgt te werk. Het LCM checkt via de RDW-gegevens die aan haar zijn verstrekt bij welke verzekeringsmaatschappij de automobilist verzekerd is met een hulpverleningsdekking en gaat vervolgens na welke berger door deze verzekeringsmaatschappij is gecontracteerd voor het rayon van het onderliggende wegennet waar het incident zich heeft voorgedaan. Nadat de desbetreffende berger is gevonden, wordt deze berger op pad gestuurd om de eerste berging te gaan uitvoeren. Indien het LCM na de melding niet direct kan vaststellen of er sprake is van een verzekerd voertuig, selecteert het LCM een berger die in dat rayon de meeste gunningen van alarmcentrales heeft.
72. De Raad acht het functioneren van het LCM ook ná 1 juli 2003 naar zijn aard niet mededingingsbeperkend. Het LCM heeft niet tot doel en is ook niet het middel om bepaalde niet-gecontracteerde bergingsbedrijven uit te sluiten van eerste bergingsopdrachten op het onderliggende wegennet. Dat zou ook geen bedrijfseconomisch rationele handelwijze zijn. De Raad wijst er op dat het LCM louter faciliterend werkt en haar functioneren niet leidt tot mededingingsbeperkende coördinatie in de zin van artikel 6, eerste lid, Mw. Het LCM bepaalt op geen enkele wijze welke bergers voor eerste bergingsopdrachten op het onderliggende wegennet worden geselecteerd, maar voert slechts de instructies van de individuele alarmcentrales uit. Hierboven is al aangegeven dat voor incidenten op het onderliggende wegennet waarbij een automobilist is betrokken die verzekerd is met een hulpverleningsdekking, de alarmcentrale die in opdracht van de verzekeraar de hulpverlening uitvoert, zelf per rayon een berger selecteert. Het LCM doet niet meer en niet minder dan de gecontracteerde berger inschakelen, indien hij een melding van een incident ontvangt waarbij een automobilist is betrokken die bij de desbetreffende WA-verzekeraar is verzekerd met hulpverleningsdekking. Het LCM is aldus niet meer dan een instrument dat het mogelijk maakt om een opdracht bij de juiste opdrachtgever te krijgen. Het LCM staat buiten de facturering van werkzaamheden die op het onderliggende wegennet worden verricht. De facturering is een zaak tussen de opdrachtgever en de berger. Kortom, het LCM is niet

meer dan een doorgeefluik.²⁰

73. In de loop van de tijd wisselen bovendien de relaties tussen verzekeraars en alarmcentrales; er is geen sprake van voor altijd vastgelegde banden tussen die twee schakels in de keten. Daarbij is uit de hoorzittingen gebleken dat het LCM niet alleen voor alarmcentrales werkt, maar inmiddels ook voor verschillende leasemaatschappijen. Dat ligt ook voor de hand in gevallen waarin een leasemaatschappij de bergingskosten niet in de verzekeringspolis heeft gedekt. Het LCM maakt afspraken met iedereen die op een andere wijze de bergingskosten draagt en daarvoor zelf een alarmcentrale heeft ingeschakeld. Op grond van deze afspraken wordt het LCM betaald.²¹
74. Indien het LCM na een melding door de politie niet direct kan vaststellen of er sprake is van een verzekerd voertuig, selecteert het LCM een berger die in dat rayon de meeste gunningen van alarmcentrales heeft, omdat de kans het grootste is dat indien achteraf blijkt dat het voertuig toch verzekerd is, de verzekeringsmaatschappij via haar alarmcentrale met *die* berger een contract heeft gesloten voor de eerste bergingswerkzaamheden. Navenant verkleint dit de kans dat LCM met een onbetaalde rekening blijft zitten. Ook tegen deze wijze van handelen – waarvan slechts in een zeer klein aantal van de gevallen sprake is en waarvan de gevolgen voor de mededinging, zo al aanwezig, zeer gering moeten worden geacht – ziet de Raad geen mededingingsrechtelijk bezwaar dat tot handhaving noopt.
75. Ook het invoeren van één landelijk telefoonnummer is naar zijn aard niet mededingingsbeperkend en heeft niet tot doel om niet-gecontracteerde bergingsbedrijven uit te sluiten van eerste bergingsopdrachten op het onderliggende wegennet. Het initiatief voor de oprichting van een centraal nummer voor het invoeren van hulp bij incidenten op het hoofd- en onderliggende wegennet is ontstaan naar aanleiding van een aantal besprekingen tussen de SIMN, Rijkswaterstaat, het Verkeerscentrum Nederland en het Nationale Politie Instituut. Er bleek behoefte aan één centraal nummer, waardoor een efficiënte coördinatie van het oproepen van een berger mogelijk zou worden gemaakt. Doel van dit centrale nummer was het hulpverleningstraject van de eerste berging zo snel mogelijk op gang te brengen. Zonder een dergelijk centraal nummer zou de politie bij ieder incident dienen na te gaan bij welke WA-verzekeraar de automobilist verzekerd is en vervolgens per rayon dienen na te gaan met welke berger de desbetreffende verzekeraar een contract heeft gesloten voor zijn verzekerden.
76. Uit informatie die de SIMN op de hoorzittingen verschaftte, blijkt dat nog altijd in een aanzienlijk aantal gevallen, namelijk 30.000 per jaar, meldingen van incidenten op het onderliggende wegennet niet bij het LCM terechtkomen. Dit wijst niet op het bestaan van een verplichting of dwang. Tevens acht de Raad de kostenharmonisatie die voor

²⁰ Zie verslag van de hoorzitting van 8 februari 2007 in zaak 4118, de opmerkingen van de heer Wildenberg op p. 8-9.

²¹ Zie verslag van de hoorzitting van 8 februari 2007 in zaak 4118, de opmerkingen van de heer Wildenberg op p. 12.

verzekeraars en alarmcentrales gepaard gaat met de gezamenlijke inkoop van de meld- en verificatiediensten van LCM zeer gering en de invloed daarvan op de onderlinge concurrentieverhouding verwaarloosbaar.

77. Juist gezien de louter facilitaire en dus in de concurrentieverhoudingen tussen verzekeraars en alarmcentrales neutrale rol van het LCM acht de Raad het ten slotte passend dat het LCM is ondergebracht bij de SIMN, en niet langer onder het beheer van één van de alarmcentrales, VHD, valt. Anders dan bezwaarmakers ziet de Raad hierin geen bewijs van verboden afstemming. Tussen de diensten van het LCM ten behoeve van de SIMN en de diensten ten behoeve van de alarmcentrales bestaat geen overlapping, juist omdat het werkterrein na 1 juli 2003 duidelijk is afgebakend.
78. Waar het functioneren van het LCM zelf niet mededingingsbeperkend is, is de aanbeveling van het Verbond van Verzekeraars om het telefoonnummer van het LCM op de groene kaart te vermelden dit evenmin.
79. In het licht van het bovenstaande blijft de Raad bij afwijzing van het verzoek van bezwaarmakers tot handhavend optreden. Alvorens de Raad daartoe kan overgaan, zou hij overigens nog na moeten gaan of het functioneren van het LCM wellicht voldoet aan de criteria van artikel 6, derde lid, Mw. Op het eerste gezicht komt het de Raad voor dat aan de criteria daarvoor is voldaan. Het functioneren van het LCM draagt bij tot een technische of economische vooruitgang die (mede) ten goede komt aan de automobilisten die betrokken zijn bij een incident. Bovendien is de Raad van oordeel dat de instelling van het LCM respectievelijk het instellen van één landelijk telefoonnummer noodzakelijk is om de bedoelde verbetering van de efficiëntie te bereiken, zonder dat hierdoor de mededinging voor een wezenlijk deel wordt uitgeschakeld. Dat vormt een reden temeer om het verzoek van bezwaarmakers niet in te willigen.

c. Schadesturing

80. Bezwaarmakers wekken de indruk dat verzekeraars alles in het werk zouden stellen om te ontmoedigen dat hun verzekerden zelfstandig een opdracht tot beging geven, met voorbijgaan van de rol van de door de verzekeraar ingeschakelde alarmcentrale en het LCM. Zij zouden daarbij ook in strijd handelen met jurisprudentie van de Hoge Raad (zie arrest Hoge Raad van 16 januari 2004, Houterman/Coolwijk, nr. C02/317 HR) en het besluit van 22 oktober 2003 van de NMa zelf in de zaak Carglass.
81. De Raad stelt met de Hoge Raad vast dat een verzekerde altijd de mogelijkheid houdt zelf een berger in te schakelen. Het staat een verzekeraar echter vrij om in de verzekeringsovereenkomst een bepaling op te nemen dat bij een beroep op de polis gebruik moet worden gemaakt van de gecontracteerde berger, evenals het de verzekeringsmaatschappij vrij staat om in de verzekeringsovereenkomst een bepaling op te nemen dat indien geen gebruik wordt gemaakt van een gecontracteerde berger, de verzekeringsmaatschappij betaling zal weigeren van een bergingsopdracht die is uitgevoerd door een niet-gecontracteerde berger. Deze bepalingen vallen onder de contractsvrijheid van WA-verzekeraars en zijn als zodanig niet strijdig met artikel 6 Mw. De Raad wijst er op dat een aanspraak op de hulpverleningsdekking niet ten koste

gaat van de *no claim* die een WA-verzekerde mogelijk heeft opgebouwd.²² Dat kan dus geen reden zijn om de voorkeur te geven aan een zelf gekozen berger en geen beroep te doen op de door de verzekeraar aangewezen alarmcentrale, al dan niet via het LCM.

82. Bezwaarmakers begrijpen het besluit in de zaak Carglass verkeerd, indien zij hieruit opmaken dat iedere vorm van exclusiviteit verboden is, met inbegrip van die welke inherent is aan de onderhavige aanbestedingen en gunningen door de alarmcentrales. Het ontbreken van exclusiviteit in de relatie tussen verzekeraars en Carglass was in die zaak een reden om geen nader onderzoek te doen naar schending van artikel 6 Mw; men mag dit niet omdraaien en aannemen dat exclusiviteit reeds een voldoende voorwaarde vormt om onder het verbod van artikel 6, eerste lid, Mw te vallen.

4. Gedraging van de verzekeraars en het Verbond van Verzekeraars ten aanzien van de dekking van de WA-verzekering

83. De bezwaarmakers stellen dat verzekeraars en het Verbond van Verzekeraars in strijd handelen met artikel 6, eerste lid, Mw door alleen een WA-verzekering aan te bieden indien ook (bepaalde) hulprechten worden meeverzekerd, waardoor sprake zou zijn van verboden koppelverkoop. Onder verwijzing naar artikel 81, eerste lid, sub e, van het EG-verdrag stellen de bezwaarmakers dat verzekeraars/ alarmcentrales het sluiten van een verzekeringsovereenkomst afhankelijk stellen van de aanvaarding van bijkomende prestaties welke naar hun aard geen verband houden met het onderwerp van de verzekeringsovereenkomst.
84. De Raad merkt allereerst op dat dit bezwaar geen onderdeel van de inleidende klacht is geweest in de zaken 4118, 4377, 4622, 4524, 4590, 4625, 4633, 4637, 4663 en 4028.
85. Overigens ziet de Raad niet in wat de bezwaarmakers met dit betoog willen bewerkstelligen. Zelfs indien het betoog van de bezwaarmakers op dit punt gevolgd zou moeten worden, heeft dit alleen tot gevolg dat er op de markt voor het aanbod van WA-verzekeringen sprake zou zijn van een concurrentievervalsing. Met andere woorden, de Raad ziet niet in hoe de positie van de bezwaarmakers, die moeilijkheden zeggen te ondervinden bij het verwerven van contracten, verbeterd zou kunnen worden indien de NMa zou optreden tegen de afspraken ter zake van de WA-dekking.
86. Voor zover de bezwaarmakers ten aanzien van dit bezwaar ontvankelijk zijn, stelt de Raad vast dat het feit dat de hulprechten in de regel zijn geïncorporeerd in de WA-dekking in de gegeven context geen mededingingsbeperkend doel heeft in de zin van artikel 6, eerste lid, Mw. De Raad neemt daarbij de historie van de hulprechten in ogenschouw. In het kader van de invoering van het systeem van IM is door de Minister van Verkeer en Waterstaat een afspraak gemaakt met het Verbond van Verzekeraars omtrent

²² Zie verslag van de hoorzitting van 8 februari 2007 in zaak 4118, de opmerkingen van de heer Smolders op p. 16.

de hulpverleningsdekking. De afspraak hield in dat de eerste berging op het hoofdwegennet zoveel mogelijk zou plaatsvinden met gebruikmaking van de hulprechten (hulpverleningsdekking) in de WA-verzekeringsspolis van de automobilist (zie artikel 9 Beleidsregels). Dat wil zeggen dat de kosten van de eerste berging op basis van hulprechten voor rekening komen van de WA-verzekeraar. De ratio hiervan was dat als gevolg van de invoering van het systeem van IM, waarbij niet meer vóór het uitrijden van de berger door de politie werd gecontroleerd of de automobilist die bij het incident betrokken was (WA)-verzekerd was, Rijkswaterstaat (lees: het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) in geval van een loze rit of een onverzekerde berging, aan het LCM de betaling garandeerde van de eerste bergingskosten (zie artikel 10 Beleidsregels).

87. De schaarse jurisprudentie over toepassing van artikel 81, eerste lid, sub e EG leert dat koppelverkoop van geval tot geval in de gegeven economische context moet worden beoordeeld. De Raad ziet als duidelijk voordeel van de afspraken tot incorporatie van de hulprechten in de WA-verzekering dat een situatie wordt gecreëerd, waarbij voor 90% van de automobilisten in het geval van betrokkenheid bij een incident sprake is van een betalende opdrachtgever. Ter hoorzitting is verklaard dat leasemaatschappijen met hun WA-verzekeraar ook andere arrangementen overeenkomen.²³ De stelling van bezwaarmakers dat automobilisten ongewild tot aanschaf van een te uitgebreid (dus duur) verzekeringsproduct worden gedwongen, kan de Raad niet onderschrijven.
88. In juli 2003 is de ontheffing van de d-g NMa voor de eerste berging op het onderliggende wegennet ingetrokken. Deze intrekking gaf de verzekeraars geen aanleiding tot wijziging in de dekking van eerste bergingskosten. De Raad begrijpt dat het niet efficiënt is om een situatie te creëren waarbij er sprake is van twee soorten hulprechten, waarbij het recht op vergoeding van kosten van eerste bergingen op het hoofdwegennet zijn geïncorporeerd in de WA-verzekering, terwijl de automobilist zich daarnaast nog apart zou moeten verzekeren voor hulprechten ten aanzien van het onderliggende wegennet. Een dergelijke splitsing zou bij verzekerden ook gemakkelijk tot verwarring over de dekking kunnen leiden.
89. Onmogelijk is een dergelijke splitsing niet. De Raad acht de gevolgen voor de mededinging tussen de verzekeraars echter niet van dien aard dat hij de verzekeringsmaatschappijen tot een beperking van de WA-dekking zou willen dwingen, als de Mededingingswet hem hiertoe al een basis zou verschaffen.

²³ Zie verslag van de hoorzitting van 8 februari 2007 in zaak 4118, de opmerkingen van de heer Wildenberg op p. 9.

90. Bezwaarmakers stellen in dit verband tevens de zogenoemde *knock-for-knock*-regeling, aan de kaak, inhoudende dat de verzekeraars de kosten van hulpverlening onderling niet op elkaar verhalen en ook betalen ongeacht de vraag of de verzekerde schuld heeft aan het ongeval. Zij stellen dat een dergelijke afspraak de concurrentie beperkt en ook niet is vrijgesteld onder de groepsvrijstellingsverordening voor de verzekeringssector van de Europese Commissie.²⁴ De bezwaarmakers stellen dat door deze *knock-for-knock*-regeling de concurrentie tussen verzekeraars op het gebied van hulprechten wordt uitgesloten.
91. De Raad ziet niet in wat de bezwaarmakers met dit betoog willen bewerkstelligen. Zelfs indien het betoog van de bezwaarmakers op dit punt gevolgd zou moeten worden, heeft dit alleen tot gevolg dat er op de markt voor (WA-)verzekeringen sprake zou zijn van een concurrentievervalsing. Met andere woorden, de Raad ziet niet in hoe de positie van bergers verbeterd zou kunnen worden, indien de NMa zou optreden tegen deze *knock-for-knock*-regeling. Verder wijst de Raad erop dat als de *knock-for-knock*-regeling al een mededingingsbeperking zou inhouden, deze mededingingsbeperking gering is, terwijl er duidelijke efficiëntievoordelen van uitgaan. Voor de WA-verzekeraars zou het grote administratieve lasten met zich meebrengen indien zij de hulprechten op elkaar zouden moeten gaan verhalen, waarbij steeds de schuldvraag beantwoord zou moeten worden, terwijl er geen aanleiding is te veronderstellen dat dit de totale te vergoeden schade zou verminderen.

5. Misbruik van collectieve machtspositie

92. De bezwaarmakers stellen de “koppelverkoop” van hulprechten via de WA-polis nogmaals aan de orde in het kader van artikel 24 Mw (met verwijzing naar artikel 82 sub d EG). Dat verzekeraars in Nederland collectief afspraken hebben gemaakt om alleen WA-polissen aan te bieden indien hulprechten meeverzekerd worden, vormt in deze zienswijze misbruik van een machtspositie in de zin van artikel 24 Mw. De bezwaarmakers verwijzen voor dit standpunt naar artikel 9 van de Beleidsregels, dat verwijst naar afspraken met het Verbond van Verzekeraars.
93. De Raad constateert dat ook dit bezwaar geen onderdeel van de inleidende klacht is geweest in de zaken 4118, 4377, 4622, 4524, 4590, 4625, 4633, 4637, 4663 en 4028. Voor zover de bezwaarmakers op dit punt ontvankelijk zouden moeten worden geacht, stelt de Raad dat de bezwaarmakers geen begin van bewijs hebben geleverd dat sprake is van een collectieve machtspositie van verzekeraars, zodat de Raad zich niet genoodzaakt ziet om hier onderzoek naar te doen. Voor het bestaan van een collectieve machtspositie moet blijken de jurisprudentie sprake zijn van, economisch gezien, gezamenlijk optreden of gezamenlijk handelen op een specifieke markt, *als een collectieve eenheid*. De enkele

²⁴ Publicatieblad van de Europese Unie 2003, L53/8.

omstandigheid dat ondernemingen met elkaar verbonden zijn door een overeenkomst, een besluit van een ondernemersvereniging of onderling afgestemd gedrag kan op zich geen voldoende grondslag vormen voor de vaststelling van economische banden die hen in staat stellen gezamenlijk op te treden, onafhankelijk van hun concurrenten, hun afnemers en de consumenten.²⁵ Zodanig nauwe economische banden zijn tussen de WA-verzekeraars niet aan de orde. Wel leidt het wettelijk verplichte karakter van de verzekering zelf al tot een uniform aanbod, maar dat is iets anders dan optreden als collectiviteit. De globale mededingingsrechtelijke beoordeling die hierboven in het kader van artikel 6 Mw van de afspraken tot de gestelde koppelverkoop werd gegeven, geeft bovendien geen aanleiding te veronderstellen dat misbruik aan de orde is.

6. Overige bezwaren

94. De bezwaarmakers stellen dat door de invoering van het systeem van IM de aanrijtijden niet worden gehaald. De Raad kan slechts herhalen wat in de primaire besluiten met kenmerk 4633/3, 4524/3, 4637/3 en 4590/5 ter zake is opgemerkt. Uit onderzoek dat in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat is uitgevoerd in drie politieregio's in de periode november 2003 tot en met januari 2004, blijkt namelijk dat de normen die het Ministerie voor de aanrijtijden heeft gesteld, worden gehaald. In de cyclus van gunningen kunnen de verzekeraars/ alarmcentrales er trouwens zelf op toezien dat de gecontracteerde bedrijven tot voldoende prestaties op dit vlak in staat zijn. De Raad zijn geen signalen bekend dat zij hierin niet zouden slagen. Het bezwaar van de bezwaarmakers ten aanzien van de aanrijtijden mist derhalve feitelijke grondslag.
95. Voor zover bezwaarmakers betogen dat de NMa de situatie ter zake van de tweede berging onvoldoende heeft onderzocht, verwijst de Raad naar zijn besluit van 28 oktober 2005 in zaak 2915, met kenmerk 2915-211, in het bijzonder de randnummers 134-164 van dat besluit. Uit de uitspraak van de Rechtbank Rotterdam van 14 november 2006 maakt de Raad op dat de rechtbank het in dat kader verrichte onderzoek, dat geen indicaties voor verboden gedragingen heeft opgeleverd, voldoende acht.

²⁵ HvJEG 16 maart 2000, gevoegde zaken C-395/96P en 396/96P, Compagnie maritime belge, Jur. 2000, p. I-1365 r.o. 38-45. Voor een beknopt overzicht van deze en andere jurisprudentie over het begrip collectieve machtspositie, zie DG Competition Discussion Paper on the Application of Article 82 of the Treaty on exclusionary abuses, Brussels, December 2005, nummers 43-50.

96. De bezwaarmakers stellen dat de CTE-groep (een groep van bergers die zich bezig houden met de tweede berging, het doortransport) met alarmcentrales afspraken heeft gemaakt over hoge kortingen om eerste bergingen te krijgen. De Raad constateert dat dit bezwaar geen onderdeel van de inleidende klacht is geweest in de zaken 4118, 4377, 4622, 4524, 4590, 4625, 4633, 4637, 4663 en 4028. Voor zover de bezwaarmakers op dit punt ontvankelijk zijn, stelt de Raad dat de bezwaarmakers geen begin van bewijs hebben geleverd dat dergelijke afspraken zouden zijn gemaakt. De Raad verwijst naar diverse verklaringen van CTE en de Verzekeraarshulpdienst op basis waarvan de Raad in zaak 2915 al heeft geconcludeerd, dat tussen de Verzekeraarshulpdienst en CTE geen overeenkomst is gesloten over kortingen in ruil voor eerste bergingsopdrachten (zie de randnummers 149 tot en met 152 van het besluit van de Raad van 28 oktober 2005).
97. Voor zover bezwaarmakers betogen dat zich concurrentievervalsingen of –belemmeringen voordoen ten aanzien van het verlenen van pechhulp en andere mobiliteitsdiensten (vervangend vervoer en dergelijke), met wederom negatieve gevolgen voor bepaalde bergingsbedrijven, komt de Raad tot de conclusie dat de daarvoor aangevoerde argumenten onvoldoende met feiten zijn gestaafd en ook geen grond vinden in de algemeen kenbare dynamiek op bedoelde markten.

IX ENDCONCLUSIE

98. De Raad acht de bezwaren ongegrond en laat de besluiten van 4 juni 2004, 15 november 2004, 3 december 2004, 20 januari 2005, 21 januari 2005, 2 februari 2005 en 3 februari 2005 in stand.

BESLUIT

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit verklaart de bezwaren van Takel- en Bergingsbedrijf H. van de Coolwijk vof, Branchevereniging voor Bergingsbedrijven, Auto- en Bergingsbedrijf Van den Boogaard B.V., Takel- en Bergingsbedrijf J. Boots, Takelservice Den Helder, Bergings-, Kraan- en Transportbedrijf Hoogenraad, Smits Kraan- en Sleepbedrijf B.V., en Takel- en Bergingsbedrijf Auto Schuller tegen de besluiten van de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit van 4 juni 2004 met kenmerk 4028/6, van 15 november 2004, met kenmerk 4118/16, van 3 december 2004, met kenmerk 4377/3, van 20 januari 2005, met kenmerk 4637/3, van 21 januari 2005, met kenmerk 4625/8, van 21 januari 2005, met kenmerk 4524/3, van 2 februari 2005, met kenmerk 4622/3, van 2 februari 2005, met kenmerk 4590/5, van 2 februari 2005, met kenmerk 4633/3 en van 3 februari 2005, met kenmerk 4663/4, ongegrond.

Datum: 17 september 2007

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

w.g.
G.J.L. Zijl
Lid van de Raad van Bestuur

Tegen dit besluit kan degene, wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, binnen zes weken na bekendmaking een gemotiveerd beroep schriftelijk indienen bij de rechtbank te Rotterdam, sector bestuursrecht, Postbus 50 951, 3007 BM Rotterdam.