

## Nederlandse Mededingingsautoriteit

### BESLUIT

Besluit van de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit tot afwijzing van een aanvraag tot het nemen van een besluit op grond van artikel 56, eerste lid, van de Mededingingswet.

Nummer: 2143/29

Betreft: zaak 2143/ Connexion vs Arriva

#### I. Inleiding

1. Op 16 februari 2000 ontving de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: d-g NMa) een aanvraag om toepassing van artikel 56 Mededingingswet (hierna: Mw) van Connexion N.V. met betrekking tot een overeenkomst die Arriva Personenvervoer Nederland B.V. is aangegaan met acht taxi-ondernemingen om tezamen een aanbidding te doen in de aanbesteding Wwg-vervoer Noordwest Fryslân ("Wwg" staat voor Wet Voorzieningen Gehandicapten<sup>1</sup>). Volgens Connexion N.V. is de overeenkomst in strijd met artikel 6 Mw.

#### II. Betrokken partijen

##### A. Klager

2. Connexion N.V. (hierna: Connexion) is een naamloze vennootschap naar Nederlands recht. Zij houdt zich met name bezig met collectief personenvervoer, bestaande uit onder andere lokaal en interlokaal openbaar vervoer alsmede kleinschalig personenvervoer (taxivervoer en doelgroepenvervoer, zoals leerlingen-, ouderen- en gehandicaptenvervoer).

##### B. Beklaagde

3. Arriva Personenvervoer Nederland B.V. (hierna: Arriva) is een besloten vennootschap naar Nederlands recht. Zij (en haar dochterondernemingen) is (zijn) onder andere actief op het gebied van openbaar vervoer, taxivervoer, touringcarvervoer, gehandicapten- en

---

<sup>1</sup> Wet van 7 oktober 1993, Stb. 545, houdende regels met betrekking tot de verlening van voorzieningen aan gehandicapten.

ambulancevervoer.

### **C. Lokale taxi-ondernemingen**

4. Eerdergenoemde overeenkomst is Arriva aangegaan met acht taxi-ondernemingen. Het gaat om: Beimers Taxicentrale te Sint Annaparochie, Taxicentrale Stiens te Stiens, Taxibedrijf Slager te Hallum, Taxicentrale Franeker B.V. te Franeker, B. v/d Pol & Zn. te Harlingen, Jbnkman Taxibedrijf B.V. te Harlingen, Firma Jbh. Swart te Stiens en Taxibedrijf D. v/d Horn te Menaldum.

### **III. Verloop van de procedure**

5. Bij brief d.d. 15 februari 2000 heeft Connexion een aanvraag om toepassing van artikel 56 Mw ingediend.
6. Connexion en Arriva zijn gevraagd (nadere) informatie te verschaffen. Tevens is Arriva gevraagd op voornoemde aanvraag van Connexion te reageren. Beide hebben de gevraagde informatie verstrekt en Arriva heeft haar reactie gegeven. De NMa heeft voorts de Dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid Noardwest Fryslân verzocht informatie te verstrekken. Deze heeft daarop de gevraagde informatie aan de NMa toegezonden.

### **IV. Feitelijke achtergrond**

#### **A. Aanbesteding Wvg-Vervoer Noardwest Fryslân**

7. Gemeenten dienen op grond van de Wvg het vervoer van gehandicapten te garanderen<sup>2</sup>. In het kader hiervan zijn de gemeenten Franekeradeel, Harlingen, Menaldumadeel, Het Bildt en Vlieland, vertegenwoordigd door de Dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid Noardwest Fryslân (hierna: Dienst Sociale Zaken), en de gemeenten Ferwerderadiel en Leeuwarderadeel (allen tezamen hierna: de aanbestedende gemeenten) eind 1999 overgegaan tot (Europese) aanbesteding van het desbetreffende vervoer. De betrokken gemeenten hebben hierbij het verkeersadviesbureau Diepens en Okkema (hierna: verkeersadviesbureau) ingeschakeld.

---

<sup>2</sup> Artikel 2, eerste lid, van de wet luidt: "Het gemeentebestuur draagt zorg voor de verlening van woonvoorzieningen, vervoersvoorzieningen en rolstoelen ten behoeve van de deelneming aan het maatschappelijk verkeer van in de gemeente woonachtige gehandicapten [...]."

8. Van het op te zetten vervoerssysteem kan gebruik worden gemaakt door in de aanbestedende gemeenten (intern vervoergebied<sup>3</sup>) wonende Wvg-geïndiceerden (mobiliteitsgehandicapten). Het aantal Wvg-geïndiceerden in het intern vervoergebied bedroeg per 1 september 1999 ongeveer 2.100 personen<sup>4</sup>.
9. De vervoersdienst, waarop de aanbesteding ziet, bestaat uit de centrale regie (o.a. ritaanname, ritplanningen en rituitgifte) en de uitvoering van het vervoer. Dit vervoer vindt plaats in het intern vervoergebied, doch ook naar een aantal omliggende gemeenten (extern vervoergebied).
10. Het Wvg-vervoerssysteem kent een contractperiode van 3 jaar met de mogelijkheid na afloop van het contract tot jaarlijks stilzwijgende verlenging. Schriftelijke opzegging, tegen het einde van de lopende termijn, dient te geschieden met inachtneming van een opzegtermijn van 6 maanden. Het vervoerssysteem is ingegaan op 1 april 2000.
11. Volgens opgave van het verkeersadviesbureau dat namens de aanbestedende gemeenten de aanbesteding verzorgde, zijn inschrijvingen ingediend door:
  - i) R.R. van der Pol BV, ii) Connexion, iii) De Vier Gewesten Personenvervoer BV en iv) Arriva.
12. De vervoersopdracht Wvg-vervoer Noardwest Fryslân is gegund aan Arriva.
13. Beoordeling van de inschrijvingen geschiedde op basis van de economisch meest voordelige inschrijving. De gunningscriteria bestonden uit: 1) prijs, 2) programma van eisen (o.a. wijze rolstoelvervoer, vervoerpassen, registratie, planning en uitvoering, bekwaamheid personeel, technische specificaties, klachtenprocedure) en 3) programma van wensen (o.a. kosten terugbelservice, kosten gratis reserveringsnummer en uitvoering, als hoofdaannemer of onderaannemers, door lokale vervoerders). Laatstgenoemde wens heeft geen rol bij de gunning gespeeld<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Vlieland behoort niet tot het intern vervoergebied.

<sup>4</sup> Bijlage 2 bij Bestek Europese aanbesteding Wvg-vervoer Noardwest Fryslân d.d. 22 november 1999. De Nota van Inlichtingen d.d. 15 december 1999 bij de aanbestedingsprocedure maakt melding van 55 rolstoelgebruikers, 202 gebruikers van een rollator, 103 gehandicapten met een voorzitindicatie en 460 met een specifieke indicatie. Van de overige mobiliteitsgehandicapten zijn geen bijzondere indicaties gegeven.

<sup>5</sup> Zie de notitie d.d. 9 april 2001 van het verkeersadviesbureau als bijlage bij document 2143/16.

## B. Samenwerking met onderaannemers/ lokale vervoerders

14. Met het oog op de deelname aan bovenbedoelde Wvg-aanbesteding heeft Arriva een overeenkomst gesloten met acht taxi-ondernemingen (hierna: samenwerkingsovereenkomst) die als onderaannemers met Arriva streven naar een zo gunstig mogelijke aanbidding. De acht taxi-ondernemingen zijn alle gevestigd in het intern vervoergebied. Een eerste versie van deze overeenkomst dateert van 15 december 1999, doch deze samenwerkingsovereenkomst is vervangen door de nagenoeg identieke overeenkomst van 3 januari 2000. In het hiernavolgende wordt van laatstbedoelde overeenkomst uitgegaan.
15. Artikel 2.4 van de samenwerkingsovereenkomst luidt:  
*“In het kader daarvan [deelname aan de Wvg-aanbesteding, NMa] zullen de onderaannemers zich ervan onthouden aan anderen dan Arriva een aanbidding te doen die voor de onderaannemers naar objectieve en meetbare maatstaven ongunstiger is dan hun aanbidding aan Arriva. Ook zullen de onderaannemers na de aanbesteding voor andere opdrachtgevers geen vervoer verrichten in het kader van dit bestek voor een tarief dat voor de onderaannemers naar objectieve en meetbare maatstaven ongunstiger is dan het aan Arriva aangeboden tarief.”<sup>6</sup>*
16. Verder is in de samenwerkingsovereenkomst een geheimhoudings- en een boeteclausule opgenomen.
17. Bij het verkeersadviesbureau waren ten tijde van de aanbesteding, naast de acht taxi-ondernemingen waarmee Arriva de samenwerking was aangegaan, nog de volgende lokale vervoerders bekend: Taxibedrijf v/d Pol B.V. te Beetgum, Vieland Taxi te Vieland en R.R. van de Pol te Franeker. Deze zijn in de aanbestedende gemeenten gevestigd.
18. In haar beantwoording van enkele door de NMa gestelde vragen schrijft het verkeersadviesbureau onder andere:  
*“Inschrijvers die niet in de omgeving gevestigd zijn, maar elders in Nederland of zelfs elders in Europa zouden op de opdracht kunnen inschrijven door bijvoorbeeld een vestiging in het vervoergebied of in de naaste omgeving in te richten. Daarnaast is het mogelijk om het vervoer aan te sturen vanuit een centrale die buiten het vervoergebied gevestigd is [...]”*
19. Desgevraagd heeft Connexion aangegeven bij gunning van de opdracht een eigen vestiging te willen openen in het vervoergebied. Voorts stelt Connexion:  
*“Voor een efficiënte exploitatie van het vervoer is het echter noodzakelijk dat een deel van het vervoer gereden wordt door derden-vervoerders. Dit resterende deel wordt uitbesteed aan lokale*

---

<sup>6</sup> Vanwege de niet geheel heldere formulering van deze bepaling zij hier vermeldt dat volgens Arriva de bepaling erop toeziet dat een taxi-onderneming niet voor een lager tarief zijn diensten aanbiedt aan andere opdrachtgevers.

*ondernemers met name voor piekopvang en vervoer in gebieden met een grote spreiding van de vervoersvraag.”*

#### **V. Argumenten van klager**

20. Volgens Connexion is, gelet op onder meer artikel 2.4 uit de samenwerkingsovereenkomst, kennelijk beoogd om andere gegadigden te beperken in hun mogelijkheden om concurrerend in te schrijven op de aanbesteding. Daarbij is het van belang, voert Connexion aan, dat alle in het vervoergebied gevestigde taxi-ondernemingen, die ervaring hebben met Wvg-vervoer, zich via deze overeenkomst aan Arriva hebben verbonden.

#### **VI. Argumenten van beklaagde**

21. Arriva meent dat geen sprake is van een beperking van de mededinging. Een overeenkomst om gezamenlijk mee te dingen naar de aanbesteding bevordert de concurrentie, aangezien 1) alsnog aanbieders deelnemen die zelfstandig niet in staat zouden zijn geweest de opdracht uit te voeren en 2) gezamenlijke inschrijvingen doorgaans competitiever zijn (Arriva: beter een beperkt aantal sterke inschrijvers, dan een groot aantal zwakke inschrijvers). Samenwerking met het oog op een aanbesteding zal slechts in uitzonderlijke omstandigheden mededingingsbeperkend kunnen zijn, aldus Arriva.
22. Naar het oordeel van Arriva is sprake van een combinatieovereenkomst in de zin van het Besluit Vrijstelling Combinatieovereenkomsten<sup>7</sup> (hierna: Vrijstellingsbesluit). Arriva merkt onder andere op dat ieder van de betrokken partijen een wezenlijke bijdrage levert aan de realisatie van de opdracht. Zelf voorziet Arriva in de coördinatie van de werkzaamheden (ritaanmelding, administratie, financiële verwerking) en de taxi-ondernemingen zijn verantwoordelijk voor de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden. Arriva stelt daarbij dat alhoewel de taxi-ondernemingen klein zijn, hun geografische spreiding het mogelijk maakt om binnen een korte tijd op kostentechnisch efficiënte wijze hun diensten aan te bieden.

---

<sup>7</sup> Besluit van 25 november 1997, houdende vrijstelling van combinatieovereenkomsten ter zake van aanbestedingen van het verbod van mededingingsafspraken, Stb. 592.

## **VII. Beoordeling**

### **A. Toepasselijkheid artikel 6 Mw**

23. Artikel 6, lid 1, Mw bepaalt dat overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten van ondernemersverenigingen en onderling feitelijke gedragingen van ondernemingen, die ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan wordt verhinderd, beperkt of vervalst, verboden zijn.
24. Arriva en de acht lokale-taxiondernemingen zijn actief op het gebied van personenvervoer. Zij zijn ondernemingen in de zin van artikel 1, onder f, Mw.
25. De samenwerkingsovereenkomst is erop gericht in het kader van de aanbestedingsprocedure gezamenlijk de opdracht voor het Wvg-vervoer te verwerven en uit te voeren. In het licht hiervan is het aannemelijk dat artikel 2.4 van de overeenkomst beoogt de meest gunstige aanbidding te realiseren. Er is geen reden om aan te nemen dat dit artikel ertoe strekt de mededinging te beperken.
26. Nu de samenwerkingsovereenkomst, inclusief artikel 2.4, er niet toe strekt de mededinging te beperken, moet worden bezien of de desbetreffende clause merkbare mededingingsbeperkende effecten heeft op de relevante markt. Hiertoe dienen eerst de relevante productmarkt en de relevante geografische markt te worden afgebakend.

### **B. Relevante productmarkt**

27. De relevante productmarkt omvat alle goederen en diensten ten aanzien waarvan de mededingingsrechtelijk te beoordelen gedragingen van ondernemingen zich afspelen. In algemene zin geldt dat deze markt alle producten of diensten omvat die op grond van hun kenmerken, hun prijzen en het gebruik waarvoor zij zijn bestemd, door de consument als onderling verwisselbaar of substitueerbaar worden beschouwd<sup>8</sup>.
28. In het onderhavige geval gaat het om vervoer van gehandicapten die een indicatie hebben voor het gebruik van vervoersvoorzieningen in het kader van de Wvg. De betreffende aanbesteding heeft betrekking op het opzetten en verzorgen van een collectief vervoerssysteem waarbij de gehandicapten van deur tot deur en in bepaalde gevallen van kamer tot kamer worden vervoerd.

---

<sup>8</sup> Zie de Bekendmaking van de Commissie inzake de bepaling van de relevante markt voor het gemeenschappelijke mededingingsrecht, Mededeling van 7 december 1997, Pb. 1997, C 372/5, randnummer 7.

29. Voor de gebruikers van een collectief vervoerssysteem in het kader van de Wvg is openbaar vervoer geen substituuat. Volgens rechterlijke uitspraken is een dergelijk collectief vervoerssysteem bedoeld voor gehandicapten die een afstand van meer dan 100 meter en minder dan 800 meter lopend kunnen afleggen. Kan de gehandicapte meer dan 800 meter lopend overbruggen dan wordt ervan uitgegaan dat hij van het openbaar vervoer gebruik kan maken<sup>9</sup>. Daarnaast speelt een rol dat het openbaar vervoer er in mindere mate op is ingericht deze mobiliteitsgehandicapten te vervoeren dan het personeel en de voertuigen die de vervoersondernemingen gebruiken in het kader van het Wvg-vervoer (denk bijvoorbeeld aan voertuigen die geschikt zijn om rolstoelen en/ of scootermobiel in te kunnen plaatsen)<sup>10</sup>.
30. Ook individueel vervoer per taxi is vanwege de veel hogere prijs geen volwaardig substituuat voor de gehandicapten. De gehandicapten, die een indicatie hebben in het kader van de Wvg, betalen voor het Wvg-vervoer slechts een geringe eigen bijdrage. Deze eigen bijdrage verschilt per gemeente, maar de rechter heeft bepaald dat de tarieven ten hoogste gelijk mogen zijn aan de kosten van de blauwe strippenkaart voor het openbaar vervoer voor een vergelijkbare afstand<sup>11</sup>. Ten tijde van de aanbesteding bedroeg de ritvergoeding in de betreffende gemeenten in Friesland NLG 0,30 per kilometer<sup>12</sup>. Gezien deze lage ritprijs van het Wvg-vervoer is het aanzienlijk duurdere vervoer per reguliere taxi geen reëel alternatief voor de geïndiceerde gehandicapten.
31. Voor de onderhavige zaak is het aannemelijk dat de markt voor gehandicaptenvervoer in het kader van de Wvg als afzonderlijke productmarkt kan worden aangemerkt. Een nauwkeurigere afbakening van de relevante productmarkt kan voor de materiële beoordeling in het midden blijven.

### **C. Relevante geografische markt**

32. De relevante geografische markt is het gebied waarbinnen de betrokken ondernemingen een rol spelen in de vraag naar en het aanbod van goederen en diensten, waarbinnen de concurrentievoorwaarden voldoende homogeen zijn en dat van aangrenzende gebieden kan

---

<sup>9</sup> Zie "Een verstrekkende wet 3: eindrapport, Evaluatie van de Wet voorzieningen gehandicapten derde meting"; Onderzoek verricht in opdracht van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, het ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten door Ipsos Facto en SGBO, maart 2001 (hierna: "Wvg-rapport"), p. 205.

<sup>10</sup> Wvg-vervoer Noardwest Fryslân, Bestek Europese Aanbesteding d.d. 22 november 1999.

<sup>11</sup> Zie Wvg-rapport, reeds aangehaald, p. 205.

<sup>12</sup> Zie de Nota van Inlichtingen d.d. 15 december 1999 bij de aanbestedingsprocedure.

worden onderscheiden doordat daar duidelijk afwijkende concurrentievoorwaarden heersen.<sup>13</sup>

33. Bij de afbakening van de relevante geografische markt in het onderhavige geval moet opgemerkt worden dat de vraag naar gehandicaptenvervoer in het kader van de Wvg zich op twee niveaus afspeelt. De gemeente vraagt, uit hoofde van haar zorgplicht ex artikel 2, eerste lid, Wvg, vervoersdiensten voor de in haar gemeente woonachtige gehandicapten. De gehandicapte maakt vervolgens als eindafnemer gebruik van diezelfde vervoersdiensten<sup>14</sup>. Het is op het eerstgenoemde niveau waar de mededinging gaande is.
34. Steeds meer gemeenten zijn in het kader van de Wvg door middel van aanbesteding overgegaan tot invoering van een collectief vervoerssysteem voor mobiliteitsgehandicapten. Eind 2000 heeft ongeveer 65% van alle gemeenten in Nederland<sup>15</sup> een dergelijk systeem en eind 2001 zou dat 70% kunnen zijn<sup>16</sup>. Het blijkt dat circa 77% van de gemeenten met een collectief vervoerssysteem het huidige systeem Europees heeft aanbesteed<sup>17</sup>. De aanbestedingen waaraan vervoersondernemingen kunnen deelnemen zijn verspreid over Nederland<sup>18</sup>. Dit betekent dat vervoersondernemingen kunnen meedingen naar opdrachten in heel Nederland.
35. Bij de aanbesteding wordt over de prijs een afspraak gemaakt tussen de vervoersonderneming (aan wie de opdracht is gegund) en de gemeente. Dit kan een vaste of een variabele vergoeding per gereden kilometer zijn maar ook een vast bedrag per rit of per Wvg-geïndiceerde per jaar zijn. De gehandicapte betaalt een eigen bijdrage. Er heeft ná de aanbesteding geen concurrentie meer plaats om de gunst van de mobiliteitsgehandicapte. De onderhavige klacht richt zich op de (gevolgen van de) afspraak die gemaakt is vóór de aanbesteding (zie overweging 20).

---

<sup>13</sup> Zie de Bekendmaking van de Commissie inzake de bepaling van de relevante markt voor het gemeenschappelijke mededingingsrecht, Mededeling van 7 december 1997, Pb. 1997 nr. C 372, p. 5, randnummer 8.

<sup>14</sup> Ultimo 1999 bedroeg het aantal uitstaande Wvg-voorzieningen met betrekking tot collectief vervoer in Nederland ongeveer 300.000. Zie Wvg-rapport, reeds aangehaald, p. 66. Zie ook bladzijde 11 van de Kabinetsreactie op evaluaties Wvg en Traxx d.d. 15 juni 2001 van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid waar wordt uitgegaan van 350.000 mensen die in 1998 gebruik maakten van Wvg-vervoersvoorzieningen.

<sup>15</sup> Nederland heeft ruim 500 gemeenten. Staatsalmanak voor het koninkrijk Nederland 2001 en 2002, blz. V 1, SDU Uitgevers, Den Haag.

<sup>16</sup> Zie Wvg-rapport, reeds aangehaald, p. 352.

<sup>17</sup> Zie Wvg-rapport, reeds aangehaald, p. 356.

<sup>18</sup> Zie kaart op p. 354 in Wvg-rapport, reeds aangehaald.



36. Aan deze Wvg-aanbestedingen kunnen in ieder geval vervoersondernemingen uit Nederland en mogelijk ook buitenlandse vervoersondernemingen deelnemen (zie overweging 18). In zijn besluit d.d. 25 november 1998 in de zaak 1138/ Arriva-Veonn en Hanze heeft de d-g NMa ten aanzien van het gehandicaptenvervoer uit hoofde van de Wvg onder meer overwogen dat er op het moment van aanbesteding concurrentie plaatsvindt tussen meerdere in aanmerking komende vervoersondernemingen, waardoor de geografische markt groter is dan het gebied waarvoor de aanbesteding is uitgeschreven, te weten in elk geval nationaal of zelfs Europees<sup>19</sup>.
37. Gelet op het voorgaande is aannemelijk dat de markt voor het gehandicaptenvervoer in het kader van de Wvg ten minste nationaal van omvang is.

#### **D. Geen merkbare mededingingsbeperkende effecten**

38. Artikel 2.4 heeft tot gevolg dat vervoersondernemingen op de markt voor gehandicaptenvervoer uit hoofde van de Wvg in hun concurrentie met Arriva worden beperkt om bij de onderhavige aanbesteding een concurrerende aanbieding te doen. Immers vervoersondernemingen die wilden meedingen bij de aanbesteding, werd het onmogelijk gemaakt om vóór en, als gevolg van de 2<sup>e</sup> zin van het artikel, ook ná de aanbesteding met alle of enkele van de acht betrokken taxi-ondernemingen tot voordeliger afspraken dan die met Arriva te komen. Het mededingingsbeperkend gevolg geldt te meer daar er in de regio circa 11 lokale vervoerders zijn gevestigd (zie overweging 17) en derhalve zowat alle lokale vervoerders gebonden zijn aan c.q. betrokken zijn bij de overeenkomst.
39. De aanbesteding Wvg-vervoer Noordwest Fryslân heeft betrekking op ongeveer 2.100 mobiliteitsgehandicapten. Gelet op de in voetnoot 14 genoemde gegevens (ultimo 1999 ongeveer 300.000 uitstaande Wvg-voorzieningen en in 1998 350.000 gebruikers van Wvg-vervoersvoorzieningen), wordt geconstateerd dat naar aantallen mobiliteitsgehandicapten gemeten minder dan 1% bij de onderhavige aanbesteding zijn betrokken. Verder maken de 7 aanbestedende gemeenten in casu circa 3% uit van alle gemeenten die het Wvg-vervoer Europees aanbesteden (zie overweging 34). Derhalve kan niet sprake zijn van een merkbare beïnvloeding op de mededinging op de Nederlandse markt voor gehandicaptenvervoer in het kader van de Wvg.

---

<sup>19</sup> Zie besluit van de d-g NMa d.d. 25 november 1998 in de zaak 1138/ Arriva-VEONN en Hanze, overweging 14.

**Besluit**

40. Gezien het voorgaande wordt de aanvraag tot het nemen van een besluit op grond van artikel 56, eerste lid, Mw afgewezen.

Datum: 28 maart 2002

De directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,  
voor deze:

w.g. drs. R.J.P. Jansen  
plv. directeur-generaal

*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 bezwaarschrift indienen bij de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit, Juridische Dienst, Postbus 16326, 2500 BH Den Haag.*