

***Zaak Nr COMP/M.5741 - CDC/
VEOLIA ENVIRONMENT/
TRANSDEV/ VEOLIA
TRANSPORT***

Alleen de Nederlandse tekst is beschikbaar en authentiek.

**VERORDENING (EG) nr. 139/2004
CONCENTRATIEPROCEDURE**

Artikel 9 (3)

datum : 12/08/2010



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 12.8.2010
C(2010) 5708

In de gepubliceerde versie van deze beslissing, is enige informatie weggelaten ingevolge artikel 17(2) van Verordening Nr 139/2004, betreffende niet-openbaarmaking van zakengeheimen en andere vertrouwelijke informatie. De weglatingen worden aldus getoond [...]. Waar mogelijk, is de weggelaten informatie vervangen door bandbreedtes van cijfers of een algemene beschrijving.

GEPUBLICEEERDE VERSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 12.8.2010

**tot verwijzing van zaak COMP/M.5741 - CDC/ VEOLIA ENVIRONNEMENT/
TRANSDEV/ VEOLIA TRANSPORT**

naar de bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk der Nederlanden

op grond van artikel 9 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 12.8.2010

**tot verwijzing van zaak COMP/M.5741 - CDC/ VEOLIA ENVIRONNEMENT/
TRANSDEV/ VEOLIA TRANSPORT**

naar de bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk der Nederlanden

op grond van artikel 9 van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna "VWEU" genoemd),

Gelet op Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen¹ (hierna "de concentratieverordening" genoemd), en met name artikel 9, lid 3,

Gezien de op 25 juni 2010 door *Veolia Environnement* en *Caisse des Dépôts et Consignations* in overeenstemming met artikel 4 van voormelde verordening gedane aanmelding,

Gezien het verzoek van de Nederlandse Mededingingsautoriteit van 16 juli 2010 in overeenstemming met artikel 9, lid 2 van de concentratieverordening,

OVERWEGENDE HETGEEN VOLGT:

1. Op 25 juni 2010 heeft de Commissie een aanmelding van een voorgenomen concentratie ontvangen, conform artikel 4 van de concentratieverordening, waarbij de ondernemingen *Veolia Environnement* ("Veolia Environnement", Frankrijk) en *Caisse des Dépôts et Consignations* ("CDC", Frankrijk) de gezamenlijke zeggenschap verwerven over de ondernemingen *Transdev* ("Transdev", Frankrijk) en *Veolia Transport* ("Veolia Transport", Frankrijk), samengevoegd binnen een nieuwe eenheid genaamd "Veolia Transdev".
2. Op 29 juni 2010 heeft de Nederlandse Mededingingsautoriteit ("NMa") een afschrift ontvangen van deze aanmelding². Bij schrijven van 16 juli 2010 heeft het Koninkrijk der Nederlanden verzocht de voorgenomen concentratie, wat het deel betreft dat Nederland aangaat, te verwijzen naar zijn bevoegde autoriteiten om deze te toetsen aan de Nederlandse mededingingswetgeving, in overeenstemming met artikel 9, lid 2, onder a) van de concentratieverordening (hierna "het verzoek tot verwijzing" genoemd).

¹ PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1 ("de concentratieverordening"). Met ingang van 1 december 2009 werden bij het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) een aantal wijzigingen ingevoerd, zoals de vervanging van "Gemeenschap" door "Unie" en van "gemeenschappelijke markt" door "interne markt". De terminologie van het VWEU wordt in dit besluit gebruikt.

² De Commissie en de NMa hebben nauw samengewerkt gedurende de hele procedure in overeenstemming met artikel 19 van de concentratieverordening.

3. Op 28 juli 2010 hebben de aanmeldende Partijen, met name **Veolia Environnement** en **CDC** (hierna "de Partijen" genoemd), de Commissie medegedeeld dat zij akte hadden genomen van deze verwijzingsaanvraag zonder bijzondere reacties te geven.

I. DE PARTIJEN

4. **Veolia Environnement** is een internationale groep van ondernemingen gevestigd in Frankrijk, die zich bezig houdt met (i) het beheer van water en reinigingsdiensten; (ii) schoonmaak- en afvalbehandelingsdiensten; (iii) diensten in de energiesector; en (iv) het beheer van vervoerdiensten. Veolia Environnement is aanwezig in de vervoerssector via haar dochtermaatschappij Veolia Transport. **Veolia Transport** levert diensten op het gebied van openbaar passagiersvervoer en beheert via delegatie stedelijke, interlokale (op provinciaal en regionaal niveau) en nationale netwerken van verschillende transportmiddelen (bus, trein, metro, tram, enz.) in verschillende landen. In Nederland is Veolia Transport actief via haar dochtermaatschappij Veolia Transport Nederland.
5. **CDC** is een Franse staatsvennootschap verantwoordelijk voor de levering van diensten van algemeen belang met inbegrip van (i) het beheer van privé fondsen waaraan de openbare diensten een speciale bescherming zouden willen geven (deposito's op spaarboekjes, pensioenen, etc.) en (ii) het verstrekken van leningen aan of doen van investeringen ten dienste van activiteiten van algemeen belang. Meer in het bijzonder levert CDC passagiersvervoersdiensten via haar dochtermaatschappij **Transdev**. De laatstgenoemde verleent, hoofdzakelijk in Europa, stedelijke en interlokale openbaar vervoerdiensten per trein, tram of metro, bus, trolleybus, veerboot, en door carsharing³ en openbare fietsverhuur. In Nederland is Transdev actief via haar dochteronderneming Connexion.

II. DE TRANSACTIE EN DE CONCENTRATIE

6. Veolia Environnement en CDC brengen hun dochterondernemingen op het gebied van vervoer, respectievelijk Veolia Transport en Transdev, samen in een nieuwe eenheid genaamd "Veolia Transdev".
7. Veolia Environnement en CDC zullen elk 50% van het kapitaal en het stemrecht van de nieuwe eenheid houden. Op grond van de overeenkomst tussen de aandeelhouders ("*Pacte d'Actionnaires*"), zal Veolia Environnement vier leden van de Raad van Bestuur benoemen en CDC de drie overige leden. Strategische beslissingen zullen worden genomen bij tweederde meerderheid van stemmen binnen de Raad van Bestuur. CDC en Veolia Environnement zullen aldus een gemeenschappelijke zeggenschap uitoefenen over Veolia Transdev.
8. De transactie vormt aldus een concentratie in de zin van artikel 3(1)(b) van de concentratieverordening.

³ Openbare autoverhuurdienst.

III. EU-DIMENSIE

9. De totale omzet verwezenlijkt op wereldniveau door de betrokken ondernemingen tezamen overschrijdt vijf miljard euro (34,5 miljard voor Veolia Environnement en [...] miljard euro voor CDC). De totale omzet, die door minstens twee betrokken ondernemingen individueel wordt verwezenlijkt, overschrijdt 250 miljoen euro ([...] miljard voor Veolia Environnement en [...] miljard voor CDC). Enkel CDC heeft meer dan twee derde van haar EU omzet in Frankrijk geboekt. Bijgevolg heeft deze concentratie een Europese dimensie.

IV. BEOORDELING VAN HET VERZOEK TOT VERWIJZING

10. Per brief gedateerd 16 juli 2010 (“het verzoek tot verwijzing”), dus binnen de termijn bedoeld in artikel 9, lid 2 van de concentratieverordening, heeft het Koninkrijk der Nederlanden de verwijzing naar de NMa verzocht van het deel van de onderhavige transactie dat Nederland aangaat, met de bedoeling over te gaan tot een onderzoek van deze transactie volgens het Nederlandse nationale concurrentierecht. Het verzoek is gebaseerd op artikel 9, lid 2, onder a) van de concentratieverordening. De NMa is van mening dat de aangemelde transactie de concurrentie op de Nederlandse markten van het openbare personenvervoer en de markt van de contractuele taxidiensten in significante mate dreigt te beïnvloeden. De NMa merkt op dat een onderscheid gemaakt moet worden tussen de getroffen Nederlandse markten en andere nationale markten, en dat deze markten nationaal of zelfs kleiner dan nationaal van dimensie zijn. Overigens voert de NMa aan dat zij een goede kennis van de betrokken markten bezit. In het bijzonder is de NMa tevens de reguleringsinstantie van het vervoer van Nederland, wat haar een zeer diepgaande kennis verleent van de sector en de specifieke wetgeving die erop van toepassing is. Bovendien heeft de NMa zich herhaaldelijk over openbaar vervoermarkten van personen in Nederland uitgesproken⁴.
11. Het heeft zin om te vermelden dat Veolia Transport en Transdev eveneens actief zijn op de markt van het openbare personenvervoer in Frankrijk en in andere Europese landen, evenals op de markt van het internationale reizigersvervoer per bus.
12. De Commissie is van mening, dat het gepast is het verzoek tot verwijzing positief te beantwoorden.

⁴ Zaak 5159 *HTM/NOVIO*, Zaak 5840 *Connexion / GVU*, Zaak 5899 *Connexion / Novio*.

A. Relevante markten

13. Op basis van het bestaande regelgevende kader in Nederland⁵ en voorafgaande beslissingen van de NMa, zijn de Partijen van mening dat de relevante productmarkten in Nederland zijn: (i) de markt voor het openbare vervoer van personen over de weg, per spoor en via de binnenvaart die periodiek opengesteld wordt voor concurrentie, en (ii) de markt van de taxidiensten waarvoor in Nederland plaatselijke of nationale aanbestedingen worden georganiseerd (contractuele taxidiensten).

Markt van het openbaar vervoer die periodiek opengesteld wordt voor concurrentie

Productmarkt

14. De Partijen geven aan dat de relevante markt die is van het openbare vervoer van personen over de weg, per spoor en via de binnenvaart die periodiek voor de concurrentie wordt opengesteld⁶. Deze markten zijn gebaseerd op openbare aanbestedingen die uitgeschreven worden door de voor openbaar vervoer in Nederland bevoegde overheden.
15. De NMa heeft een fijnere segmentatie van de openbare vervoermarkt die voor de concurrentie opengesteld wordt voor ogen, en meer bepaald:
- i) de totale openbaar vervoermarkt (inbegrepen tram, metro, het regionale spoor en het nationaal railnetwerk);
 - ii) de op termijn betwistbare openbaar vervoermarkt, met inbegrip van de openbare bussen (gemeentelijk en regionaal), alsook de GVB's, tram, metro en het regionale spoor;
 - iii) stads- en streekvervoermarkt;
 - iv) openbaar vervoermarkt over de weg en per spoor;
 - v) openbare busvervoermarkt;
 - vi) betwistbare openbaar vervoermarkt over de weg en per spoor;
 - vii) betwistbare busvervoermarkt.
16. In haar verzoek geeft de NMa aan dat de activiteiten van de Partijen zich over al deze zo gedefinieerde markten uitstrekken.

⁵ Wet Wp2000 ("Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer"), in werking getreden op 1 januari 2001.

⁶ Volgens de Partijen kan in Nederland geen onderscheid gemaakt worden tussen stadsvervoer en interlokaal vervoer omdat contracten voor het vervoer binnen en tussen steden dikwijls aan één enkele dienstverlener worden toegewezen binnen het kader van een unieke concessie.

17. Het marktonderzoek heeft de globale toepasselijkheid van deze marktdefinities voor het openbare vervoer van personen bevestigd.
18. Het onderzoek heeft eveneens bevestigd dat de huidige houders van concessies op 'captieve' markten (i.e. de houders van concessies voor de netwerken in Rotterdam, Amsterdam en Den Haag) vanwege de clausules van reciprociteit voorzien door de Nederlandse wetgeving, niet aan openbare aanbestedingen van openbaar vervoer buiten hun huidige netwerken kunnen deelnemen. Op dezelfde manier zijn de voorwaarden waaronder deze 'captieve' markten volledig kunnen worden opengesteld voor de concurrentie, en waardoor deze markten zouden behoren tot de relevante markt, tot op heden niet vervuld.
19. Hoewel de Partijen menen dat alle transportmodaliteiten zouden moeten worden gerekend tot een en dezelfde markt, wijst het onderzoek uit dat het, vanuit het oogpunt van de aanbieder, noodzakelijk is, wil hij een geloofwaardige inschrijving doen, te beschikken over deskundigheid inzake de betrokken vervoersmodaliteiten. Zo kan bijvoorbeeld een vervoerder die gespecialiseerd is in wegvervoer moeilijker een aanbieding doen voor een markt waarbij spoorvervoer betrokken is.
20. Over het algemeen werd de tendens naar het ontwikkelen van multimodale concessies (bussen, tram, trein en eventueel ferry) eveneens in het onderzoek van markt onderstreept, hoewel bepaalde middelgrote concurrenten erop hebben gewezen dat hun capaciteit om op aanbestedingen in te schrijven beperkt kon worden door een gebrek aan kunde of kennis van deze vragen.
21. In ieder geval kan de exacte definitie van de productmarkt open blijven aangezien de mededingingsrechtelijke beoordeling van deze concentratie, evenals de analyse van de gegrondheid van het verzoek tot verwijzing, onveranderd blijft ongeacht de aangenomen definitie.

Geografische markt

22. De Partijen geven aan dat de geografische dimensie van deze markt minstens nationaal gedefinieerd moet worden omwille van het nationale karakter van de op openbare aanbestedingen toepasselijke regelgeving en de aanwezigheid van actieve operatoren op het hele Nederlandse grondgebied.
23. Gezien het nationale reglementaire kader en de organisatiewijze van aanbestedingen in Nederland, geeft de NMa in haar verzoek tot verwijzing aan dat de markt hoogstens van nationale dimensie, maar meer waarschijnlijk van regionale dimensie is.
24. Het onderzoek van de markt heeft deze afbakening bevestigd, vooral gezien de nationale regelgeving, evenals de vaststelling dat de deelname aan de aanbestedingen veelal beperkt blijft tot Nederlandse ondernemingen of plaatselijke dochtermaatschappijen van buitenlandse ondernemingen. De Nederlandse wetgeving legt eveneens op dat de dienstverlener die op een aanbesteding inschrijft, over een adres in Nederland beschikt. Bovendien heeft het onderzoek ook duidelijk aangetoond dat een goede bekendheid met de plaatselijke netwerken en de besluitvormers op plaatselijk niveau nodig is om deze markten te bedienen, en dat bijgevolg een aanwezigheid ter plaatse als absoluut noodzakelijk wordt beschouwd

door de marktdeelnemers. Bijgevolg blijkt dat de geografische afbakening van deze markt een nationale dimensie niet overschrijdt.

Markt van contractuele taxidiensten

Productmarkt

25. Taxidiensten kunnen gedefinieerd worden als privévervoer van reizigers per auto tegen een betaling. In hun aanmelding maken de Partijen een onderscheid tussen contractuele taxidiensten en publieke taxidiensten, zoals ook de NMa dit in haar vroegere beschikkingen gedaan heeft.⁷
26. Publieke taxidiensten zijn klassieke taxidiensten waar de klant (het algemene publiek), afhankelijk van zijn vervoersbehoefte, direct en terstond de diensten van de transporteur koopt/bestelt voor het leveren van een gegeven vervoersprestatie. De gebruikmaking van deze prestatie is doorgaans niet aan een geschreven contract tussen klant en transporteur onderworpen.
27. Contractuele taxidiensten daarentegen, zijn bestemd voor duidelijk gedefinieerde groepen van klanten (zoals scholieren, gehandicapten, personen die zorg nodig hebben). De bij deze taxidiensten horende contracten worden aan taxibedrijven toegekend via openbare aanbestedingen die door scholen, zorginstellingen, lokale overheden of verzekeringsmaatschappijen georganiseerd worden; voor het algemene publiek bedoelde taxidiensten zijn niet onderworpen aan deze procedures. De vervoersvoorwaarden zijn in een geschreven contract vastgelegd. Bovendien zijn de tarieven voor publieke taxi's aan een maximum verbonden terwijl ze vrij zijn voor de contractuele taxi's.
28. In ieder geval kan de exacte definitie van de productmarkt open blijven aangezien de mededingingsanalyse van deze concentratie, evenals de beoordeling van de gegrondheid van het verzoek tot verwijzing, onveranderd blijft ongeacht de aangenomen definitie.

Geografische markt

29. In alle gevallen bevestigen de Partijen dat de relevante markten van nationale dimensie zijn, wat consistent is met de beschikkingspraktijk van de NMa.
30. Zelfs wanneer er in theorie geen juridische of reglementaire hindernissen bestaan voor buitenlandse dienstverleners om aan de aanbestedingen in Nederland deel te nemen, dan nog wordt de concurrentie voor de Nederlandse dienstverleners en de plaatselijke dochtermaatschappijen van Europese ondernemingen in de praktijk beperkt door de kennis van reglementaire en technische factoren. Aangezien Nederland een relatief kleine Staat is, voorzien van een dicht en verbonden openbaar vervoernetwerk, lijkt het niet gerechtvaardigd om de markt op een meer lokale basis

⁷ Zaak 2818/22.B23 *Rotterdamse Taxi Centrale*, 8 januari 2003 en zaak 1539 *Samenwerkingsovereenkomst taxivervoer Schiphol*, 30 oktober 2001.

te segmenteren. Bijgevolg blijkt dat de markt van de diensten van contractuele taxi's hoogstens van nationale dimensie is.

B. Beoordeling uit mededingingsoogpunt

Openbare vervoersmarkt voor personen in Nederland die opengesteld is voor concurrentie

31. Voor wat betreft de Nederlandse openbaar vervoermarkt die opengesteld is voor concurrentie, dient vooreerst opgemerkt te worden dat deze slechts een deel van de totale markt van het openbare vervoer uitmaakt. In feite is een groot deel van deze markt (69% volgens de Partijen) niet opengesteld voor concurrentie, ofwel omdat hij onder het monopolie van de Nederlandse Spoorwegen ("NS")⁸ valt, ofwel omdat het om de stadsnetwerken gaat die door gemeentelijke vervoersbedrijven (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) worden beheerd en die tot op heden niet via een open en transparante procedure worden aanbesteed.

Algemene situatie in de openbare vervoersmarkt voor personen in Nederland

32. Op de markt die opengesteld is voor de concurrentie, zal de transactie leiden tot de stichting van de grootste dienstverlener op de Nederlandse markt, met een marktaandeel van [60-70]% in omzet ([40-50]% Transdev, [10-20]% Veolia) en [50-60]% in aantal concessies (40-50)% Transdev, [10-20]% Veolia). Voorts, als een segmentatie per vervoermiddel aangenomen zou worden, zouden de Partijen een marktaandeel van [70-80]% op de markt van het openbare vervoer door bussen in Nederland in handen hebben.
33. De tweede belangrijkste dienstverlener op de markt, Arriva (Verenigd Koninkrijk, overgenomen door Deutsche Bahn), vertegenwoordigt slechts [10-20]% van de markt in termen van omzet, d.w.z. 5 keer minder dan de gefusioneerde eenheid. Twee andere aanbieders, Syntus⁹ en Q-Buzz¹⁰, zijn onlangs tot de markt toegetreden en er snel in geslaagd om een marktaandeel van in totaal [10-20]% te veroveren, wat schijnt aan te geven dat de markt een zekere dynamiek heeft. Nochtans benadrukt de NMa in haar verwijzingsverzoek dat de recente voorbeelden van toegang tot de markt van het openbare vervoer in Nederland niet als echte voorbeelden van toegang beschouwd kunnen worden, omdat deze zich meestal voordoen door de uitkoop van een bestaande dienstverlener of, in het geval van Q-Buzz, door de oprichting van een dochtermaatschappij van een al bestaande historische dienstverlener.

⁸ Dit monopolie loopt tot en met 31 december 2014. De vergunning van een nieuw contract voor het hoofd railnet na 1 januari 2015 is nog niet beslist door het Nederlands Parlement.

⁹ Syntus wordt volgens de Partijen door Keolis en NS gecontroleerd.

¹⁰ Q-Buzz wordt volgens de Partijen door NS gecontroleerd.

Hindernissen voor de toegang tot de openbare vervoersmarkt

34. De Partijen bevestigen dat de markt van het voor concurrentie opengestelde openbare vervoer in Nederland geen belangrijke toegangshindernissen kent.
35. Het marktonderzoek heeft echter aangetoond dat een aantal elementen reële toegangshindernissen kunnen vormen. Bijvoorbeeld, zoals de NMa in zijn verwijzingsverzoek opmerkt, moeten de nieuwkomers op deze markt een vergunning krijgen van het ministerie van vervoer; die vergunning is verbonden aan de naleving van financiële voorwaarden, aan ervaring en aan de beschikbaarheid van adequaat personeel en rollend materieel.
36. Bovendien hebben de kleinste aanbieders bijvoorbeeld laten weten dat hun kleinere omvang ze tot een permanente reeallocatie van middelen heeft gedwongen, wat hun mogelijkheid tot deelname aan verschillende gelijktijdige aanbestedingen beperkte. Voorts bevoordeelt de noodzaak om het rollend materieel en de deposito's te financieren de grootste dienstverleners.
37. Het marktonderzoek heeft eveneens aangetoond dat een dienstverlener die al concessiehouder is, bepaalde voordelen geniet bij vernieuwing van de concessie. Deze voordelen zijn in het bijzonder verbonden aan het feit dat zijn kennis van de concessie nauwkeuriger is dan de presentatie die in de documenten van aanbestedingen wordt gedaan, wat hem een meer efficiënt gebruik van middelen toelaat. De verplichting tot overname van het personeel dat aan een concessie is verbonden wanneer deze van uitbesteder verandert kan eveneens een remmende factor zijn bij deelneming aan "offensieve" aanbestedingen (aanbestedingen op concessies die door concurrenten worden gehouden).

Horizontale gevolgen

38. De concurrenten en de klanten die op het marktonderzoek hebben geantwoord, hebben benadrukt dat de transactie twee van de voornaamste actoren van het openbare vervoer in Nederland bijeen brengt. Het marktonderzoek van de Commissie heeft het eveneens mogelijk gemaakt om aan te tonen dat een aantal klanten van mening zijn dat de vermindering van het aantal dienstverleners negatieve gevolgen voor de concurrentie zou kunnen hebben bij toekomstige aanbestedingen. In het bijzonder uiten bepaalde klanten de vrees dat de groeiende tendens dat slechts één onderneming antwoordt op een aanbesteding zich voortzet door een vermindering van het aantal potentiële dienstverleners.
39. In dit opzicht merkt de NMa in haar verwijzingsverzoek op dat de voorgestelde concentratie zou leiden tot een significante vermindering van het aantal concurrenten op de Nederlandse markt van vier tot drie, als men de gehele markt in beschouwing neemt. Verder benadrukt de NMa dat de Partijen elkaars meest nabije concurrenten zouden zijn en dat de transactie zodoende zou kunnen leiden tot een belangrijke beperking van de concurrentie.
40. Tenslotte, gezien de vermindering van het aantal actoren op de markt, is de NMa van mening dat er een aanzienlijk risico bestaat van gecoördineerde effecten op de markt voor het openbaar vervoer in Nederland.

Voorlopige conclusie

41. Het blijkt bijgevolg dat de transactie een significante invloed zal hebben op de concurrentie op die delen van de Nederlandse openbaar vervoermarkten die opengesteld zijn voor concurrentie.

Markt van diensten geleverd door contractuele taxi's in Nederland

Algemene situatie in de markt voor contractuele taxi's in Nederland

42. Wat de markt voor contractuele taxidiensten in Nederland betreft, zal de transactie eveneens leiden tot het ontstaan van de grootste aanbieder met [30-40]% marktaandeel ([20-30]% Transdev, [5-10]% Veolia).
43. Weliswaar zijn nog andere actoren met significante omvang aanwezig op deze markt, in het bijzonder DVG met [20-30]%, ZCN met [10-20]% evenals een groot aantal andere actoren die meer dan [30-40]% van de markt uitmaken.

Horizontale gevolgen

44. Ongeacht dat deze markt door een groot aantal openbare aanbestedingen per jaar (ongeveer 100) gekenmerkt wordt, hebben toch talrijke concurrenten tijdens het marktonderzoek hun ongerustheid geuit wat betreft de concurrentiële voordelen waarvan de nieuwe entiteit zou kunnen genieten in het kader van inschrijvingen op toekomstige openbare aanbestedingen. De voornaamste moeilijkheden zouden met de grootte van de nieuwe entiteit samenhangen die van deze de enige zou maken die in staat is om in te schrijven op openbare aanbestedingen voor belangrijke contracten op het geheel van het Nederlands grondgebied, zoals de contracten Valys¹¹, AGIS, ACHMEA en UVIT¹². Tevens heeft het marktonderzoek van de Commissie getoond dat sommige concurrenten vrezen dat ze gedwongen zullen worden om alleen nog maar als onderaannemer van de Partijen op te treden (zo werd het contract Valys opgedeeld in regionale onderdelen en uitbesteed aan lokale vervoerders). Bovendien vereist de wet Wp2000 een vergunning voor het vervoer van reizigers per taxi.
45. Het blijkt bijgevolg dat de transactie dreigt de concurrentie op de markt of markten voor contractuele taxidiensten in Nederland significant te beïnvloeden.

C. Bijkomende overwegingen

46. Daarenboven moet vastgesteld worden dat de NMa over een actuele en diepgaande kennis van de sector beschikt wat uitermate noodzakelijk is voor het onderzoek van de voorgenomen transactie. De NMa is immers ook de met de regulering van de vervoersector belaste autoriteit in Nederland (Vervoerkamer), wat haar een heel diepgaande kennis van de sector en van de specifieke toepasselijke wetten verschaft.

¹¹ Valys is een initiatief van het Nederlandse ministerie van volksgezondheid.

¹² AGIS, ACHMEA en UVIT zijn contracten voor zorgverzekeraars.

Voorts hebben de Nederlandse autoriteiten zich herhaaldelijk over het onderwerp van de openbaar vervoermarkten in Nederland uitgesproken en in het bijzonder over sommige zaken die al bepaalde dochterondernemingen van de Partijen in Nederland betroffen.¹³

47. Tenslotte hebben de Partijen in reactie op het verzoek tot verwijzing door de Nederlands autoriteiten geen specifieke opmerkingen gemaakt.

VII. CONCLUSIE

48. Uit het voorgaande volgt dat is voldaan aan de voorwaarden voor een verzoek om verwijzing op grond van artikel 9, lid 2, onder a) van de concentratieverordening. De Commissie is voorts van oordeel dat de bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk der Nederlanden het best in staat zijn om een onderzoek van die onderdelen van deze zaak die betrekkingen tot Nederland hebben uit te voeren gezien de bijzonderheden van deze zaak evenals de instrumenten en de expertise waarover deze autoriteiten beschikken. De Commissie is van oordeel dat het daarom in dit geval passend is dat de Commissie gebruik maakt van de in artikel 9, lid 3, onder b) van de concentratieverordening geboden mogelijkheid en het verzoek tot verwijzing te aanvaarden.
49. Dit besluit heeft geen invloed op een eventuele inbreuk op de bepalingen van het VWEU betreffende staatssteun of op andere bepalingen van het recht van de Europese Unie.
50. Bij beschikking met datum van vandaag heeft de Commissie besloten om het Franse deel van de zaak naar de Franse mededingingsautoriteit door te verwijzen en goedkeuring te verlenen aan de transactie voor wat haar gevolgen voor de rest van de EER betreft.

¹³ Zaak 5159 *HTM/NOVIO*, Zaak 5840 *Connexion / GVU*, Zaak 5899 *Connexion / Novio*.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GENOMEN:

Artikel 1

Op grond van artikel 9, lid 3, onder b) van Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad wordt de aangemelde concentratie die leidt tot verwerving van gemeenschappelijke zeggenschap over Veolia Transdev door Veolia Environnement en Caisse des Dépôts et Consignations verwezen naar de bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk der Nederlanden voor wat het gedeelte van de transactie met betrekking tot Nederland betreft.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot het Koninkrijk der Nederlanden.

Gedaan te Brussel, 12.8.2010

Voor de Commissie
(ondertekend)
Joaquín ALMUNIA
Vice-voorzitter van de Commissie