

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

57

Vragen van de leden **Aptroot** en **Schaart** (beiden VVD) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken over *het artikel «Duopolie op komst in openbaar busvervoer»* (ingezonden 18 augustus 2010).

Antwoord van minister **Van der Hoeven** (Economische Zaken), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 28 september 2010).

Vraag 1

Kent u het artikel «Duopolie op komst in openbaar busvervoer»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Maakt de Nederlandse regering, naast de Europese Commissie, een eigen afweging over de toelaatbaarheid van een fusie tussen Transdev (Connexion) en Veolia? Zo ja, beoordeelt in dat kader de Nederlandse Mededingingsautoriteit deze voorgenomen fusie? Zo nee, waarom wordt deze fusie niet getoetst door de Nederlandse regering, gezien het kleine aantal aanbieders van openbaar vervoer en het grote marktaandeel van twee aanbieders als deze fusie doorgaat?

Antwoord 2

Ondernemingen met een bepaalde omvang die willen fuseren, zijn afhankelijk van hun omzetsmeldingsplichtig bij de Europese Commissie of bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa).

Artikel 1 van de Europese verordening betreffende concentratiecontrole (139/2004) bevat gedetailleerde regels omtrent de hoogte van de omzet die een meldingsplicht bij de Europese Commissie doet ontstaan. Een wereldwijde gezamenlijk omzet van € 2,5 miljard vormt de ondergrens voor nader onderzoek of een Europese meldingsplicht bestaat. Een concentratie moet worden gemeld bij de NMa wanneer de betrokken ondernemingen individueel meer dan € 30 miljoen en gezamenlijk meer dan € 113 miljoen aan omzet hebben behaald.

De voorgenomen fusie van Transdev en Veolia is op grond van de relevante omzetsdrempels meldingsplichtig bij de Europese Commissie. Omdat de voorgenomen fusie significante gevolgen kan hebben voor de concurrentie

¹ NRC Handelsblad, 14 augustus 2010.

op Nederlandse vervoersmarkten, heeft de NMa, met instemming van de minister van Economische Zaken de Europese Commissie, verzocht om een verwijzing van de zaak voor zover die betrekking heeft op Nederland. De Europese Commissie heeft dit verzoek tot deelverwijzing ingewilligd, waarna de zaak is aangemeld bij de NMa.

De NMa heeft geconstateerd dat er redenen zijn om aan te nemen dat de daadwerkelijke concurrentie op de Nederlandse vervoersmarkten kan worden belemmerd als gevolg van de fusie tussen Transdev en Veolia. De NMa heeft daarom besloten dat voor de fusie een vergunning is vereist. De NMa voert momenteel een diepgaand onderzoek uit naar de gevolgen van de fusie. Op basis daarvan volgt een definitieve beschikking over het al dan niet verstrekken van een vergunning, eventueel onder nader te stellen voorwaarden. De beschikkingstermijn is in beginsel 13 weken, maar kan worden verlengd indien aanvullende gegevens moeten worden opgevraagd.

Vraag 3

Wat is het regeringsbeleid met betrekking tot marktwerking in het openbaar vervoer, gezien het feit dat nu de situatie dreigt te ontstaan dat de markt voor het overgrote deel in handen is van twee bedrijven, terwijl daarnaast een derde partij (Qbuzz) dochter is van de Nederlandse Spoorwegen die met behulp van belastinggeld mag concurreren en in de drie grote steden het vervoer aan de gemeentebedrijven onderhands wordt gegund?

Antwoord 3

Het Nederlandse beleid met betrekking tot marktwerking in het openbaar vervoer is vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000). De doelen van de wet zijn: betere kwaliteit van het openbaar vervoer en meer efficiency door middel van decentralisatie en aanbesteding van concessies. Thans ligt bij uw Kamer een wetsvoorstel tot wijziging van de WP2000. Dit wetsvoorstel beoogt de WP2000 in overeenstemming te brengen met de Europese verordening betreffende openbaar vervoer per spoor en over de weg, zoals deze vanaf 3 december 2009 rechtstreeks doorwerkt in de lidstaten (PSO-verordening).

Uitgangspunt van de verordening is aanbesteding van het openbaar vervoer. In het voorliggende wetsvoorstel wordt tevens uitvoering gegeven aan het kabinetsstandpunt over de motie Roefs. Dit houdt in dat voorgesteld wordt de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam en het Stadsgebied Haaglanden de keuze te geven tussen het aanbesteden dan wel inbesteden van het stadsvervoer in de drie grote steden. Inbesteden betekent dat het openbaar vervoer onderhands gegund mag worden aan een vervoerder waarover de Stadsregio zeggenschap heeft conform de regels van de Europese verordening.

Ten aanzien van de vraag over Qbuzz het volgende. Om mee te kunnen doen aan Europese openbare aanbestedingen, dient een partij onder meer de jaarrekeningen van drie voorgaande jaren te overleggen. Voor nieuwe marktpartijen, die hieraan per definitie niet kunnen voldoen, wordt veelal voorzien in een oplossing die inhoudt dat een derde partij zijn kennis en middelen ter beschikking stelt van de nieuwe partij. Indien dit niet mogelijk zou zijn, zou de openbaarvervoermarkt immers voor altijd afgesloten blijven voor nieuwe toetreders. Een nieuwkomer op de openbaarvervoermarkt mag, gegeven de systematiek van de WP2000, deelnemen aan aanbestedingen voor regionaal openbaar vervoer indien derde partijen bereid zijn de garantstelling op zich te nemen.

NS Internationaal stelt zich garant voor Qbuzz en Qbuzz betaalt in ruil daarvoor een marktconforme vergoeding. NS Internationaal is binnen de NS Groep commercieel zelfstandig. Dit betekent dat, hoewel de NS Groep 49% van de aandelen van Qbuzz bezit, de NS Groep niet aansprakelijk is voor eventuele schulden van NS Internationaal die voortvloeien uit rechtshandelingen verricht door Qbuzz. Er is geen sprake van het kruisen van financiële stromen. Omdat NS Internationaal geen (rijks)subsidie ontvangt, kan Qbuzz niet op de markt concurreren met belastinggeld.

Uit een vooronderzoek, dat de NMa medio 2009 heeft uitgevoerd naar aanleiding van de motie Aptroot/Mastwijk, blijkt dat er geen aanwijzingen zijn dat de Mededingingswet, of sectorspecifieke regelgeving waar de NMa toezicht op houdt, is overtreden (TK 29 984 nrs. 193 en 205).

Vraag 4

Is de Nederlandse openbaarvervoersmarkt daarmee straks niet gesloten voor kleinere zelfstandige aanbieders van openbaar vervoer en eventuele nieuwkomers?

Antwoord 4

De openbaarvervoersmarkt is niet gesloten voor kleinere aanbieders en eventuele nieuwkomers. Het staat binnenlandse en buitenlandse vervoerders altijd vrij om mee te dingen naar alle concessies die worden aanbesteed. Van de vijftig concessies worden er jaarlijks gemiddeld zeven opnieuw aanbesteed, waarbij ze van vervoerder kunnen wisselen. De mededingingswetgeving verbiedt misbruik van economische machtsposities. De kansen van nieuwkomers op de markt en de hoogte van de drempels voor nieuwe toetreders vormen een integraal onderdeel van de afweging van de NMa om al dan niet een vergunning te verlenen voor de voorgenomen fusie tussen Transdev en Veolia.