
Melding av foretakssammenslutning

CARGONET AS

og

LITRA AS

Opprettelse av fellesforetaket

TREKKETJENESTER AS

6. mai 2022

INNEHOLDER FORRETNINGSHEMMELIGHETER

1 KONTAKTINFORMASJON

1.1 Melder 1

Navn: CargoNet AS
Org.nr.: 983 606 598
Adresse: Schweigaards gate 23, 0191 Oslo

1.2 Melder 2

Navn: Litra AS
Org.nr.: 911 943 441
Adresse: Leinskogen 9B, 2360 Rudshøgda

1.3 Meldernes representant

Navn: Wikborg Rein Advokatfirma AS
Kontaktperson: Knut Alexander Johnsen
Adresse: Postboks 1513 Vika, 0117 Oslo
Telefonnummer: + 47 55 21 52 54
E-post: kaj@wr.no

1.4 Andre involverte foretak

Navn: Trekketjenester AS
Org.nr.: 929 098 951
Adresse: Leinskogen 9B, 2360 Rudshøgda

2 BESKRIVELSE AV FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN

Meldingen gjelder opprettelsen av fellesforetaket, Trekketjenester AS (heretter "**Trekketjenester**"), mellom CargoNet AS (heretter "**CargoNet**") og Litra AS (heretter "**Litra**"). Fellesforetaket vil tilby såkalte trekketjenester, det vil si transport av lastbærere med trekkvogn, til og fra togterminaler i Nordland – i hovedsak mellom Fauske og Narvik.

Litra har stiftet selskapet Trekketjenester AS og selskapet er sendt til registrering i Foretaksregisteret. CargoNet og Litra inngikk 13. april 2022 en investeringsavtale (heretter "Investeringsavtalen"), hvis formål er å regulere partenes rettigheter og forpliktelser i forbindelse med opprettelse av fellesforetaket. Forutsetningen for gjennomføringen av investeringsavtalen er at transaksjonen godkjennes av konkurransemyndighetene i Norge og Sverige, se investeringsavtalens punkt 3.1 (c).

Bilag 1: Investeringsavtale, datert 13. april 2022

Gjennomføringen av transaksjonen er betinget av godkjenning fra både Konkurransetilsynet i Norge og Konkursverket i Sverige. Foretakssammenslutningen er ikke meldepliktig til andre myndigheter.

Den strategiske og økonomiske begrunnelsen for Transaksjonen

3 BESKRIVELSE AV DE INVOLVERTE FORETAK

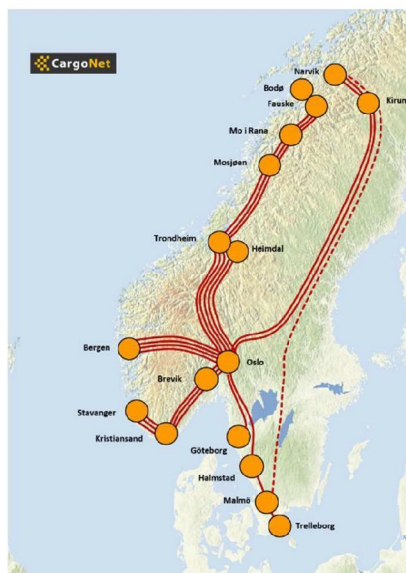
3.1 CargoNet AS

3.1.1 CargoNet AS

CargoNet er et 100 prosent heleid datterselskap av Vygruppen AS (heretter "**Vygruppen**"). CargoNet er majoritetseier (55 prosent av aksjene) i vognselskapet Tømmervogner AS (org. nr. 986 040 471).

CargoNets kjernevirksomhet er miljøvennlig godstransport på bane i Norge samt mellom Norge og Sverige. Selskapet tilbyr kombitransport (faste transporter mellom de store byene i Sør-Norge samt til og fra Nord-Norge) og systemtransport (særskilte tog for industrikunder eksempelvis innen malm, tømmer og flydrivstoff). CargoNet opererer en blanding av leasede og egne lokomotiver kombinert med vogner som i hovedsak eies av Vygruppen.

Figur 1 Oversikt over CargoNets tilbud av kombitransport



CargoNet tilbyr i tillegg til kombitransport og systemtransport på jernbane følgende tjenester:

- Distribusjon: CargoNets distribusjonsenhet utfører alle former for transport på vei, også andre steder enn til og fra terminalene.
- Terminaltjenester: På kombiterminalene løftes transportenheter av og på bil og tog. Kundene kan også få utført andre aktiviteter, som ettersyn av termotransport samt lagring av enheter i depot. I tillegg tilbys også andre jernbanerelaterte oppgaver. CargoNet leverer tjenester på de fleste terminaler i Norge.
- Tolltjenester: CargoNet har en egen tollavdeling som håndterer alle typer tolltjenester.

CargoNet er medlem av Spekter, NHO Logistikk og Transport og Godalliansen.

For ytterligere informasjon om CargoNet henvises det til selskapets hjemmeside www.cargonet.no.

3.1.2 Vygruppen AS

Vygruppen AS, org. nr. 984 661 177, eier samtlige aksjer i CargoNet. Vygruppen har i tillegg til godstransport på jernbane virksomhet innen følgende områder:

- Tog: Vy kjører lokaltog, intercitytog og regiontog på til sammen femten togstrekninger i Norge. Vy er operatør på all togtrafikk på Østlandet i tillegg til Bergensbanen, Vossebanen og Flåmsbana.
- Tog i Sverige: Vy Tåg AB kjører på fire ulike kontrakter i Sverige fra Kiruna og Narvik i Nord til Hässleholm i sør. I tillegg til den kontraktbaserte trafikken, kjører Vy Tåg helgetrafikk mellom Göteborg og Oslo.
- Buss: Vy Buss har betydelig virksomhet i Norge og Sverige. Virksomheten består av både anbudskjøring og kommersiell kjøring med ekspressbuss, flybuss og turbuss. I 2021 var det 77,1 millioner bussreiser med Vy i Norge og Sverige. I tillegg driver og eier Vy 26 verksteder for tyngre kjøretøy gjennom virksomheten Team Verksted.
- Kundeopplevelse og innovasjon: Dette virksomhetsområdet arbeider med utvikling av mobilitetstjenester og opplevelsesreiser. Innenfor mobilitet arbeider Vy med en plattform for reiseplanlegging og billettering, og utvikling av dør-til-dør-tjenester. I Oslo har Vy 280 elektriske biler som er tilgjengelig for leie i Osloområdet, og som kalles «Vybil». Vy har også begynt formidle taxitjenester gjennom Vy-appen. Innenfor reiseliv selger Vy fjord-, fjell- og kulturopplevelser til norske kunder, turister og internasjonale turoperatører. Hoveddelen av aktiviteten drives gjennom de deleide selskapene Flåm Utvikling og Fjord Tours.
- Støttefunksjoner: Området består av datterselskapene Agilia AS og Finse Forsikring AS, som leverer henholdsvis renhold på persontog og skadeforsikring for Vygruppen.

En oversikt over samtlige selskaper i Vygruppen følger som:

Bilag 3: Liste med selskapene i Vygruppen, per april 2022

Vygruppen AS er medlem av Spekter.

For ytterligere informasjon om Vygruppen henvises det til konsernets hjemmeside www.vy.no/vygruppen/om-oss.

3.2 Litra AS

Litra er et av Norges største transportselskaper, og driver hovedsakelig med transport av termogods, drivstoff, gass og ulike typer tørrbulk på vei. Litra er morselskap for Martinsen Transport AS, org. nr. 971 594 810 (100 prosent eierandel), Litra Gass AS, org. nr. 956 971 799 (100 prosent eierandel), Litra Termo AS, org. nr. 915 644 481 (100 prosent eierandel), og Litra Bulk AS, org. nr. 915 644 686 (100 prosent eierandel).

- Martinsen Transport AS: Selskapet har virksomhet innen alt som kan fraktes i tank. Hovedsakelig bitumen og frakt av drivstoff til bensinstasjonsmarkedet samt diverse oljer og kjemi i tank. Martinsen Transport har hovedkontor på Rudshøgda samt en rekke avdelinger rundt omkring i Norge. Se www.litra.no/martinsen-transport-as/.
- Litra Gass AS: Selskapet driver transport av nedkjølt, flytende og komprimert gass, samt masseforflytning og spesialtransport. Litra Gass har hovedkontor på Voss med flere avdelinger i Norge og Sverige. Se www.litra.no/litra-gass-as/.
- Litra Termo AS: Selskapet er landets største aktør innen frakt av kjøttråvarer på vei, og transporterer også alle salgs næringsmidler både nedkjølt, fryst eller som tørrvarer. Litra Termo har hovedkontor på Rudshøgda samt ytterligere avdelinger i Sør-Norge. Se <https://www.litra.no/litra-termo-as/>.
- Litra Bulk AS: Selskapet har virksomhet innen transport av tørr- og våtbulk, miljø/avfall og distribusjon. Virksomheten er rettet mot store kunder som krever sikkerhet og kvalitet. Se <https://www.litra.no/litra-bulk-as/>.

Litrakonsernet har videre virksomhet også i Sverige og Danmark gjennom datterselskapene Litra Gas AB, Martinsen Transport AB og Litra Danmark A/S.

En oversikt over samtlige heleide og deleide datterselskaper for Litra-konsernet fremgår av årsrapporten for 2021.

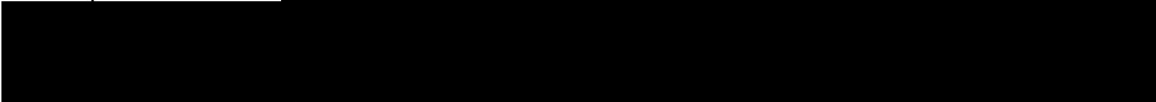
Litra er medlem av Norges Lastebileier-Forbund (NLF).

For ytterligere informasjon om Litra henvises det til selskapets hjemmeside www.litra.no.

3.3 Trekketjenester AS

Fellesforetaket vil utelukkende tilby såkalte "trekketjenester". Det innebærer at Trekketjenester stiller med trekkvognen, mens kunden har ansvaret for lastbæreren.

Selskapet har som mål



4 OMSETNING OG DRIFTSRESULTAT I NORGE

Nedenfor følger en oversikt over partenes omsetning og driftsresultat i Norge for henholdsvis 2021 og 2020:

Involverte foretak	Omsetning (MNOK)	Driftsresultat (MNOK)
Vygruppen AS (konsern) ¹		
Litra AS (konsern) ²		

Omsetning og driftsresultat er hentet fra konsernregnskapet til Vygruppen og Litra, se hhv. **Bilag 5** og **Bilag 6**.

5 RELEVANTE MARKEDER

CargoNet og Litra har som nevnt overlappende virksomhet innen spedisjon og godstransport.

Europakommisjonen har i tidligere praksis lagt til grunn at markedet for spedisjonstjenester utgjør et eget produktmarked adskilt fra markedet for godstransport. Mens speditører tilbyr tjenester til sine kunder som kan omfatte godstransport, vil imidlertid selve godstransporten som oftest leveres av en godstransportør som underleverandør.⁴ Følgelig legger melderne til grunn et skille mellom spedisjonstjenester og godstransporttjenester, da tjenestene ikke uten videre vil være substituerbare.

5.1 Godstransport

Godstransport består av den faktiske forflytningen av gods gjennom egeid eller leaset utstyr.⁵

Europakommisjonen har tidligere analysert markedet for godstransport, og kommet til at markedet for godstransport kan segmenteres på bakgrunn av typen transportmiddel/transportmåte (lufttransport, sjøtransport og transport på land).⁶

Videre har Kommisjonen vurdert om man, innenfor markedet for godstransport på land, må skille mellom transport på vei eller jernbane, jf. blant annet COMP/M.6059 *Norbert Dentressangle/Laxey Logistics*, para. 23. Selv om Kommisjonen ikke har tatt endelig stilling til hvorvidt en slik ytterligere segmentering er hensiktsmessig, har Kommisjonen gjort klart at en vurdering må gjøres fra sak til sak, tatt i betraktning blant annet egenskapene til varen som skal transporteres, samt kundens

¹ Fra årsregnskapet 2021

² Fra årsregnskapet 2020. Årsregnskap for 2021 ligger på Litras hjemmesider, men er ennå ikke tilgjengelig i Brønnøysundregisteret. Norsk konsernomsetning er beregnet ved å ta utgangspunkt i totalomsetningen og trekke fra omsetningen for svenske og danske datterselskaper. Vekslingkurs iht. Norges bank pr. 31. desember 2020.

³ På konsernnivå, dvs. at det ikke er skilt mellom norske og svenske/danske virksomheter.

⁴ Se eksempelvis Case COMP/M.5096 *RCA/MAV Cargo*, paras. 14-15; COMP/M.5855 *DB/ARRIVA*, para. 142; COMP/M.5480 *Deutsche Bahn/PCC Logistics*; COMP/M.2905 *Deutsche Bahn/Stinnes*.

⁵ Case COMP/M. 5855 *DB/ARRIVA*, para. 141.

⁶ Case COMP/M4746 *Deutsche Bahn/EWS*, para. 13.

geografiske plassering.⁷ På etterspørselssiden vil særlig pris, kostnadsstruktur og tilgjengelighet ha en innvirkning på hvorvidt ulike landbaserte transportmidler anses som substituerbare, jf. COMP/M.4746 *Deutsche Bahn/EWS*, avsnitt 14.

I denne forbindelse har Kommisjonen tidligere funnet at det er sterke indikasjoner på at godstransport på jernbane utgjør et eget produktmarked.⁸ Blant annet vil godstransport på jernbane foretrekkes for blant annet transport av bulkvarer og tunggods, samt for transport over lengre strekninger. Av Kommisjonens tidligere markedsundersøkelse fremgår det videre at det innen markedet for godstransport på jernbane kan skilles mellom innenlandske (nasjonale) og grenseoverskridende (internasjonale) tjenester.⁹

Da Transaksjonen ikke vil begrense konkurransen uansett om det legges til grunn et snevert produktmarked er det uansett ikke nødvendig å ta endelig stilling til produktmarkedsavgrensningen på dette punktet.

I likhet med Kommisjonens tidligere praksis legges det til grunn at markedet for landbasert godstransport er nasjonalt i utstrekning, jf. COMP/M.5069 *TATA Motors/Jaguar/Land Rover*, avsnitt 27.

Basert på det ovenstående legges det for den videre drøftelsen til grunn at partene har overlappende virksomhet innen følgende marked:

- Et nasjonalt marked for landbasert godstransport.

5.2 Spedisjon

Kommisjonen har definert spedisjon som "*organisering og gjennomføring av godstransport (inkludert ekspedering, fortolling, lagring, terminaltjenester etc.) på vegne av kunder i henhold til deres behov.*"¹⁰

Europakommisjonen har tidligere vurdert muligheten for å segmentere det overordnede markedet for spedisjonstjenester på bakgrunn av typen transportmiddel/transportmåte (lufttransport, sjøtransport og transport på land), samt på bakgrunn av typen operasjon, dvs. om det gjelder nasjonale eller internasjonale spedisjonstjenester.¹¹ Hva gjelder videre segmentering av landbasert spedisjonstjenester, har Kommisjonen latt konklusjonen stå åpen, med unntak av spedisjon av enkelte særegne produkter.¹²

⁷ Case COMP/M.4294 *Arcelor/SNCF/CFL Cargo*; COMP/M.3150 *SNCF/Trenitalia*; COMP/M.5096 *RCA/MÁV Cargo*.

⁸ Case COMP/M.5480 *Deutsche Bahn/PCC Logistics*; COMP/M.3971 *Deutsche Post/Exel*; COMP/M.4746 *Deutsche Bahn/EWS*.

⁹ Eksempelvis COMP/M.4746 *Deutsche Bahn/EWS*, para. 18.

¹⁰ Case COMP/M.6059 *Norbert Dentressangle/Laxey Logistics*, para. 17; COMP/M.1794 *Deutsche Post/Air Express International*, para. 8.

¹¹ Ibid. paras.17-18.

¹² Eksempelvis Case COMP/M.5579 *TLP/Ermewa*, para. 51.

Ettersom Transaksjonen ikke vil begrense konkurransen uansett om det legges til grunn et snevert eller vidt produktmarked, er det uansett ikke nødvendig å ta endelig stilling til produktmarkedsavgrensningen på dette punktet.

Europakommisjonen har tidligere også holdt åpent om markedet er nasjonalt på grunn av språk samt regulatoriske barrierer eller om det, i lys av fremveksten av store konkurrenter med videre nettverk, kan dekke flere land eller hele EØS.¹³ Etter partenes syn kan det dermed tas utgangspunkt i en konservativ tilnærming der markedet anses som nasjonalt i utstrekning ettersom Transaksjonen uansett ikke vil begrense konkurransen.¹⁴

Basert på det ovenstående legges det for den videre drøftelsen til grunn at partene har overlappende virksomhet innen følgende marked:

- Et nasjonalt marked for landbaserte spedisjonstjenester.

5.3 Terminaltjenester

Terminaltjenester omfatter omlasting mellom ulike transportformer, depottjenester, ettersyn mv.¹⁵

EU-kommisjonen har definert terminaltjenester som et eget marked, atskilt fra transport- og spedisjonsmarkedene.¹⁶ Kommisjonen har i disse sakene holdt det åpent om alle typer terminaler er del av samme produktmarked, eller om det må skilles basert på transportform og hvorvidt det er dreier seg om bimodal (omlasting mellom to transportformer) eller trimodal (mellom tre transportformer) terminal. Dette beror på graden av substituerbarhet mellom de aktuelle transportformene som terminalen betjener, men generelt har Kommisjonen ikke funnet grunn til å definere snevrere produktmarkeder basert på hvilke transportformer terminalen betjener.¹⁷

CargoNet tilbyr terminaltjenester på ni godsterminaler for omlasting mellom veg og bane i Norge (Alnabru, Bergen, Bodø, Fauske, Kristiansand, Ganddal, Mo i Rana, Narvik Trondheim). Litra tilbyr også terminaltjenester, men kun i Mjøsregionen.¹⁸ Dette dreier seg imidlertid om terminaler for omlasting av termo/kjølgods mellom Litras egne og andre transportørers veitransportkjøretøy, ikke om bi- eller trimodale terminaler. Terminaler som den Litra driver fyller en annen funksjon enn bi- og trimodale terminaler, som EU-kommisjonens praksis berører.

Slik melderne ser det vil ikke terminaltjenestene til CargoNet og Litra være del av samme produktmarked. CargoNets terminaltjenester er ikke et substitutt til Litras tjenester for kunder som etterspør omlasting mellom ulike typer veitransport, og vice versa. Det er heller ikke forhold på tilbudssiden som tilsier at meldernes ulike terminaltjenester er del av samme marked.

¹³ Case COMP/M.9221 *CMA CGM/CEVA*; COMP/M.4045 *DB/BAX Global*; COMP/M.3971 *Deutsche Post/Exel*, COMP/M.4786 *Deutsche Bahn/Transfesa*; COMP/M.1794 *Deutsche Post/Air Express International*.

¹⁴ Case COMP/M.10216 *DFDS/HSF Logistics Group*, para. 36.

¹⁵ Se CargoNets tjenestebeskrivelse for terminaltjenester, <https://www.cargonet.no/tjenester/terminaltjenester/>

¹⁶ COMP/M.2632 *Deutsche Bahn /ECT International /United Depots/JV*; COMP/M.5480 - *Deutsche Bahn/PCC Logistics*

¹⁷ COMP/M.5480 - *Deutsche Bahn/PCC Logistics*

¹⁸ Se <https://www.litra.no/tjenester/logistikk-og-tilleggstjenester/terminal-tjenester/>

Under enhver omstendighet har Litra kun én terminal, som ligger på Rudshøgda ved Mjøsa. Markedene for terminaltjenester må trolig anses lokale eller regionale, og ettersom CargoNet ikke har noen terminal i Innlandet¹⁹, ville partene uansett heller ikke være til stede i det samme geografiske markedet.

Det legges etter dette til grunn at uansett hva den nøyaktige markedsavgrensningen er, vil partene *ikke* ha overlappende virksomhet innen terminaltjenester.

6 INGEN MARKEDER ER HORIZONTALT BERØRT

6.1 Landbasert godstransport

Både CargoNet og Litra tilbyr innenlands godstransport på land, henholdsvis på jernbane og vei. [Statistikk fra SSB](#) viser at det i 2020 ble gjennomført 24 460 millioner tonnkilometer (uten kabotasje). Samme år sto CargoNet for ██████████ tonnkilometer i Norge, tilsvarende en markedsandel på rundt ██████████. Litra sto på sin side for ██████████ tonnkilometer i Norge, tilsvarende en markedsandel på rundt ██████████²⁰. Partenes samlede markedsandel på et overordnet marked for landbasert godstransport er dermed under 20 prosent. Med en så beskjeden markedsandel er det usannsynlig at opprettelsen av fellesforetaket, som kun skal tilby godstransport på vei i et begrenset geografisk område, vil kunne ha virkninger på konkurransen.

CargoNet og Litra fremstår videre som fjerne konkurrenter. CargoNet driver utelukkende godstransport på ulike jernbanestrekninger i Norge (primært mellom de store byene i Sør-Norge, samt til og fra Nord-Norge), mens Litra tilbyr godstransport på vei, herunder transport av termogods, drivstoff, gass og ulike typer tørrbulk. Det vil dermed ikke foreligge noe horisontalt overlapp mellom CargoNet og Litra dersom en snevrere produktmarkedsavgrensning, på bakgrunn av eksempelvis transportmåte, legges til grunn.

Ved opprettelse av fellesforetaket vil det derimot foreligge horisontal overlapp mellom Litra og Trekketjenester innen markedet for godstransport på vei. Av ovennevnte statistikk fra SSB fremgår det at det i 2020 ble gjennomført 19 719 million tonnkilometer (uten kabotasje) veitransport. Samme år sto Litra for ██████████ tonnkilometer i Norge, tilsvarende en markedsandel på rundt ██████████. Med en så beskjeden markedsandel er det videre usannsynlig at opprettelsen av fellesforetaket vil kunne ha virkninger på konkurransen også på et slikt snevrere marked. Det bemerkes også at hverken CargoNet eller Litra tilbyr trekketjenester på vei.

I lys av at partenes markedsandeler i både et overordnet marked for godstransport på land, samt et snevrere marked for godstransport på vei, er under 20 prosent, foreligger således ikke et horisontalt berørt marked i henhold til konkurranseloven § 18 a første ledd bokstav e.

¹⁹ Litra opplyser at tidligere terminal i Trondheim er nedlagt.

²⁰ I lys av typen transport Litra utøver og hvilke systemer transporten planlegges og styres i er oppgitte tall basert på gjennomsnittlig tonnasje per bil multiplisert med kjørte km. Videre bemerkes det at det i dette tallet kun er tatt høyde for tonnkilometer produsert av Litras egne biler og ikke innleide.

6.2 Landbaserte spedisjonstjenester

Som tidligere nevnt i kapittel 3 er Litra spesialisert innen spedisjon av godstransport på vei. CargoNets spedisjonstjenester er på sin side begrenset til blant annet ettersyn av termotransport, lagring av enheter i depot, samt tolltjenester. Videre er CargoNet kun aktiv innen spedisjon av godstransport på jernbane.

Ettersom transaksjonen ikke innebærer noen form for konsolidering på spedisjonsleddet og hver av Litra og CargoNet kun leverer tjenester inn mot markedet for spedisjon av godstransport på henholdsvis vei og jernbane, er det meldernes vurdering klart at markedet for landbasert spedisjonstjenester ikke vil påvirkes negativt som følge av Transaksjonen.

Uten å ha gjort nærmere undersøkelser av størrelsen på markedet for landbasert spedisjon i Norge, bemerkes at en rekke store, internasjonale aktører er aktive i dette markedet, som for eksempel Bring, DB Schenker, Post Nord, m.fl.²¹ Både for CargoNet og Litra fremstår spedisjon som en tilleggstjeneste som ytes i tilknytning til transporttjenesten, ikke som noe satsningsområde. Begge vil være små i et nasjonalt marked for landbasert spedisjon. Det er utelukket at partene hver for seg eller samlet kan ta markedsandeler over 20 prosent i et slikt marked, og noe horisontalt berørt marked oppstår derfor ikke.

7 VERTIKALT OVERLAPPENDE MARKEDER

7.1 Konkurransanalyse

Partene i Transaksjonen har i begrenset utstrekning aktivitet i markeder som er vertikalt forbundet med hverandre.

CargoNet er aktiv innen spedisjon og godstransport på jernbane, samt terminaltjenester på jernbane. CargoNet vil således være aktiv i oppstrømsmarkedene i forhold til Trekketjenesters aktivitet innen trekketjenester til og fra jernbaneterminaler i Nordland. CargoNet vil ha en betydelig tilstedeværelse innen markedet for godstransport på jernbane både til og fra disse jernbaneterminalene, og utfører også terminaltjenester på de aktuelle terminalene. I henhold til Statistikk fra SSB ble det i 2020 gjennomført 2 181 millioner tonnkilometer (uten kabotasje) jernbanetransport i Norge. Av dette sto CargoNet for [REDACTED] tonnkilometer. CargoNet har således beregnet sin markedsandel i det nasjonale markedet for godstransport på jernbane til om lag [REDACTED] hvorav [REDACTED] tilskrives transport til og fra de aktuelle jernbaneterminalene i Nordland. Om man legger til grunn en snevrere produktmarkedsavgrensning enn det vi har gitt uttrykk for ovenfor, slik at markedet for terminaltjenester kun omfatter jernbaneterminaler, vil CargoNet trolig ha en betydelig markedsandel her også.

Hva gjelder fellesforetakets aktivitet i nedstrømsmarkedet, er situasjonen derimot at Trekketjenester kun vil frakte en svært liten andel av alt som blir transportert på vei. [REDACTED]

Således vil

²¹ I EFTAs overvåkningsorgans vedtak 277/15/COL, fremgår at de store aktørene – Posten, DB Schenker og Post Nord – hadde markedsandeler på mellom 10 og 20 prosent og at disse hadde vært stabile over flere år.

partenes samlede markedsandel i det relevante nedstrømsmarkedet sannsynlig være langt under 30 prosent. Det foreligger således ikke et vertikalt berørt marked i henhold til konkurranseloven § 18 a første ledd bokstav e.

For ordens skyld vises det videre til at opprettelsen av fellesforetaket, uavhengig av CargoNets markedsandel i eventuelt lokalt oppstrømsmarked for terminaltjenester, uansett ikke er egnet til å ha utestengende virkninger på konkurrenter. Det fremgår av Bane NORs "Standardvilkår for tilgang til å levere tjenester på Bane NORs godsterminaler" at Bane NOR har det overordnede ansvaret for jernbanegodsterminalene i Norge.²² For å sikre kvaliteten på de tjenester som tilbys på godsterminalene, har Bane NOR etablert en ordning der alle som skal levere terminaltjenester må være prekvalifisert og ha godkjenning til dette fra Bane NOR. Godkjente terminaloperatører, som inngår avtale med ett eller flere togselskap om levering av terminaltjenester på Bane NORs terminaler, må videre inngå en tilgangsavtale med Bane NOR for hver av terminalene der de skal tilby sine tjenester. Bane NOR er forpliktet til å sørge for likebehandling med hensyn til infrastrukturtilgang. Blant standardvilkårene som inngår i tilgangsavtalene Bane NOR inngår med terminaloperatører, er at terminaloperatører tilbyr sine tjenester på godsterminaler til alle togselskaper og eventuelt andre kunder på like og ikke-diskriminerende vilkår. Således vil samtlige aktører ha tilgang til terminalene under Bane NORs forpliktelse om likebehandling.

Videre er det slutt kunder og speditører som inngår avtale om transport til/fra jernbaneterminalen, ikke transportselskapene. CargoNets markedsposisjon som speditør er marginal, og Trekketjenesters virksomhet vil utelukkende gå ut på å tilby trekketjenester på den nevnte strekningen mellom [REDACTED]

I lys av ovennevnte tilfredsstilles vilkårene i konkurranseloven § 18 a annet ledd.

8 KONKURRENTER, LEVERANDØRER OG KUNDER

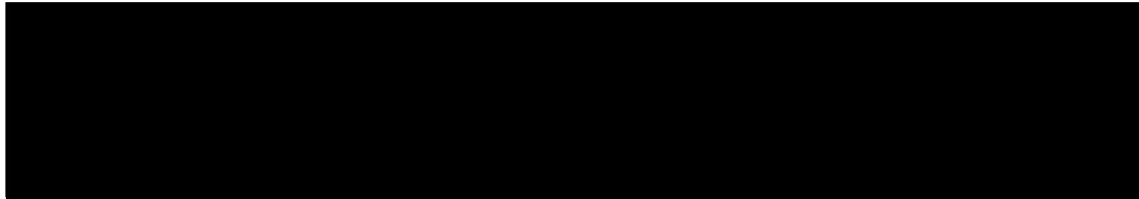
8.1 Partenes 5 viktigste konkurrenter, leverandører, og kunder i markeder med horisontalt overlapp, jf. konkurranseloven § 18a første ledd bokstav d

I markedet for landbasert godstransport vil konkurranse mellom ulike transportformer, eksempelvis transport på jernbane versus transport på vei, bidra til at aktuelle kunder også opptrer som konkurrenter og leverandører. Hva gjelder CargoNet virksomhet innen godstransport på jernbane, utgjør aktører innen veitransport deres viktigste konkurrenter. Tabellen er utfylt på bakgrunn av dette.

Tabell 1: CargoNets viktigste konkurrenter, leverandører og kunder i et nasjonalt marked for landbasert godstransport

Konkurrenter	Leverandører	Kunder
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

²² Tilgjengelig via https://www.banenor.no/globalassets/blokker---leverandor/tilgangsavtale_bane-nor.pdf



Også hva gjelder Litras virksomhet er det andre aktører innen veitransport som utgjør Litra sine viktigste konkurrenter. Videre har Litra fire hovedleverandører. Resterende leverandører er hver for seg små, slik at det ikke er skilt mellom disse i Tabell 2 nedenfor.

Tabell 2: Litras viktigste konkurrenter, leverandører og kunder i et nasjonalt marked for landbasert godstransport

Konkurrenter	Leverandører	Kunder
[Redacted content]		

Tabell 3: CargoNets viktigste konkurrenter, leverandører og kunder i et nasjonale marked for landbaserte spedisjonstjenester

CargoNet er kun i liten grad oppfattet som en aktør innen spedisjonsmarkedet. Tjenestene som vil kunne omfattes av dette markedet er utelukkende deres distribusjonstjenester og tolltjenester. Tabellen er utfylt basert på dette.

Konkurrenter	Leverandører	Kunder
[Redacted content]		

Litra har foreløpig svært liten virksomhet innen spedisjonstjenester, slik at Tabell 4 nedenfor er en uttømmende oversikt over Litras viktigste konkurrenter og kunder. Litra har ingen leverandører konkret knyttet til spedisjonstjenester.

Tabell 4: Litras viktigste konkurrenter, leverandører og kunder i et nasjonalt marked for landbaserte spedisjonstjenester

Konkurrenter	Leverandører	Kunder

8.2 Partenes 3 viktigste konkurrenter, leverandører og kunder i markeder med vertikalt overlapp, jf. konkurranseloven § 18a første ledd bokstav f

For det tilfellet at det avgrenses et eget marked for godstransport på jernbane i Norge vil CargoNets markedsandel være rundt 85 prosent, ettersom dette er CargoNets andel av transportert gods på jernbane i Norge. I henhold til konkurranseloven § 18 a første ledd bokstav f oppgis derfor CargoNets tre viktigste konkurrenter, kunder og leverandører i tabellen nedenfor.

Tabell 5: CargoNets viktigste konkurrenter, kunder og leverandører i et nasjonale marked for godstransport på jernbane.

Konkurrenter	Leverandører	Kunder

Noen tilsvarende oversikt gis ikke for CargoNets virksomhet innen spedisjon. CargoNet vil innenfor et slikt marked ha helt marginale markedsandeler. Som nevnt i kapittel 6.3 vil CargoNet også

innenfor et samlet terminalmarked som omfatter blant annet havneterminaler ha helt marginale markedsandeler. Noen tilsvarende oversikt gis dermed ikke for CargoNets virksomhet innen terminaltjenester.

Trekketjenester har i dag ingen virksomhet. Det er sannsynlig at [REDACTED], mens de viktigste leverandørene vil være tilbydere av leasing for lastebiler.

9 **EFFEKTIVITETSGEVINSTER**

Ettersom Trekketjenester er et nyopprettet virksomhet og transaksjonen ikke innebærer noen form for integrering av partenes virksomheter, har partene ikke søkt å kvantifisere eventuelle effektivitetsgevinster som Konkurransetilsynet skal vurdere opp mot en eventuell konkurransebegrensning.

10 **ÅRSRAPPORTER**

Årsberetning og årsregnskap for CargoNet og Litra vedlegges som

Bilag 4: Årsberetning og årsregnskap for CargoNet for 2020

Bilag 5: Årsberetning og årsregnskap for Litra for 2020

Videre vedlegges Vygruppens årsberetning og årsregnskap som

Bilag 6: Årsberetning og årsregnskap for Vygruppen for 2021

Årsrapporter for andre tilknyttede selskaper, for eksempel selskaper i samme foretak som partene, er offentlig tilgjengelige enten gjennom selskapenes respektive hjemmesider eller gjennom Brønnøysundregistrene.

11 **FORRETNINGSCHEMELIGHETER**

Denne meldingen inneholder forretningshemmeligheter. Forslag til offentlig versjon av meldingen, samt en begrunnelse for forslaget, følger vedlagt som

Bilag 7: Begrunnelse for forslag til offentlig versjon

Bilag 8: Forslag til offentlig versjon av konkurransemeldingen

Bergen, 6. mai 2022
WIKBORG REIN ADVOKATFIRMA AS

Knut Alexander Johnsen