

---

# Melding av foretakssammenslutning

---

**DSD Bus AS**

ervert av kontroll over

**Keolis Norge AS**

---

6. september 2022

OFFENTLIG VERSJON

## 1 KONTAKTINFORMASJON

### 1.1 Foretak som erverver kontroll

Navn: DSD Bus AS  
Org.nr.: 927 384 914  
Adresse: Børehaugen 1A, 4006 STAVANGER

### 1.2 Representant

Navn: Wikborg Rein Advokatfirma AS  
Kontaktperson: Eivind Stage  
Ansvarlig advokat: Jan Erik Clausen  
Adresse: Postboks 1233 Sentrum, 5811 Bergen  
Telefonnummer: +47 55 21 52 15  
E-post: [est@wr.no](mailto:est@wr.no)

### 1.3 Målselskap

Navn: Keolis Norge AS  
Org.nr.: 993 050 377  
Adresse: Kokstadflaten 59, 5257 KOKSTAD

## 2 BESKRIVELSE AV FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN

Meldingen gjelder DSD Bus AS (heretter "**DSD Bus**") sitt erverv av kontroll over Keolis Norge AS (heretter "**Keolis Norge**") gjennom kjøp av 100 prosent av aksjene i selskapet ("**Transaksjonen**"). DSD Bus AS er et 100 prosent eid datterselskap av DSD AS ("**DSD**"). DSD Bus vil også være 100 prosent eier av DSDs datterselskap Tide AS ("**Tide**").

Aksjekjøpsavtalen ble inngått 6. september 2022 og følger vedlagt som

**Bilag 1:** Signert aksjekjøpsavtale med vedlegg datert 6. september 2022

Gjennom kjøp av 100 prosent av aksjene i Keolis Norge vil DSD Bus ved gjennomføring av Transaksjonen på varig grunnlag overta enekontroll over Keolis Norge, jf. konkurranseloven § 17.

Gjennomføring av foretakssammenslutningen er blant annet betinget av godkjenning fra Konkurransetilsynet. Transaksjonen er ikke meldepliktig til andre konkurransemyndigheter.

Den strategiske og økonomiske begrunnelsen for Transaksjonen er følgende:

I tråd med både DSD og Tide sin omstilling fra tradisjonell busstransport til investering i fremtidsrettede mobilitetsløsninger, ønsker DSD å tilføre inntektsområder som både vil komplementere og styrke selskapets eksisterende virksomhet. Det er særlig tenkt at Transaksjonen vil bidra til å utvikle en bredere, grønnere og mer robust produktportefølje. Ved å kombinere Tides eksisterende virksomhet innen samfunnskritisk infrastruktur for persontransport og Keolis Norges kompetanse og erfaring med bane, muliggjør Transaksjonen innpass i et helt nytt segment, både i inn- og utland.

### 3 BESKRIVELSE AV DE INVOLVERTE FORETAK

#### 3.1 DSD-konsernet

DSD er et konsern som tidligere primært har drevet industrielt innen transport og maritim virksomhet. Konsernspiss er DSD AS, org. nr. 911 178 664, som er et heleid datterselskap av Folke Hermansen AS, som igjen er eid av Hermansen-familien, og hvor Yuhong Jin Hermansen er majoritetseier. Konsernet har de siste årene utvidet virksomheten med investeringer i teknologiske og bærekraftige selskaper innen mobilitet, hav, reiseliv og helse, som omtales nærmere i det følgende. Innen området mobilitet inngår også Tide-konsernet, se nærmere omtale i neste punkt.

##### *Mobilitet*

- Elbilrelaterte mobilitetstjenester: DSD er minoritetseier i oppstartsselskapet Imove AS, org. nr. 821 511 992 (11,32 prosent eierandel). Selskapet tilbyr en fleksibel bilabonnementstjeneste for elbiler. Selskapet administrerer en bilpark på cirka 2 300 biler gjennom egne og andres merkevarer, og hadde om lag 50 ansatte ved utgangen av 2021.
- Import av elbusser: DSD er minoritetseier i selskapet Eurobus Nordic AS, org. nr. 921 025 653 (38,46 prosent eierandel). Selskapet importerer utslippsfrie busser til Norden. Bussene produseres av den kinesiske produsenten Xiamen Golden Dragon Bus Co Ltd (Golden Dragon).
- Utvikling og produksjon av battericeller: DSD er minoritetseier i selskapet Beyonder AS, org. nr. 917 015 961 (6,23 prosent eierandel). Selskapet utvikler og produserer battericeller for en ny type energilagring med høyere effekt, rask lading og lang levetid for industrielt bruk.
- Infrastruktur: DSD er minoritetseier i selskapet KVS Technologies AS, org. nr. 916 511 787 (9,86 prosent eierandel). Selskapet er totalleverandør innen ubemannet inspeksjon og digitalisering av samfunnskritisk infrastruktur og leverer også geodata. KVS Technologies AS hadde om lag 271 ansatte med utgangen av 2021.
- Digitale transportløsninger: DSD er minoritetseier i selskapet Swipload Technologies AS, org. nr. 922 201 080 (8,8 prosent eierandel). Selskapet leverer en digital plattform for transportløsninger, hvor brukerens bestillinger, forespørsler og maildialog kompiles i et samlet digitalt brukergrensesnitt.
- Billettering innen buss og fergetransport: DSD er eneeier i selskapet Mobitech AS, org. nr. 950 426 977 (100 prosent eierandel). Selskapet utvikler og leverer digitale billetteringsløsninger til selskaper innen buss, ferge og hurtigbåt.

DSD har for øvrig ingen minoritetseierskap i selskaper med virksomhet innen landtransportsektoren annet enn indirekte gjennom Tide AS, se nedenfor.

## Hav

- Shipping: DSD Shipping hadde ved utgang av 2021 en internasjonal tankflåte bestående av syv skip; ett Aframax-tankskip, fire MR produkttankskip samt to (deleide) intermediate tankskip. Skipene seiles i en pool med Teekay (Aframax), Maersk (MR) og FURUTANK (intermediate). OSM og Wallem drifter skipene på vegne av DSD Shipping.
- Cargo: DSD Cargo består av selskapet Baltic Line AS, org. nr. 983 053 424 (75 prosent eierandel). Baltic Line opererer tre konvensjonelle multi-purpose skip, med en fast ukentlig rute mellom Finland, Baltikum, Polen, Nederland, UK, Danmark, Sverige og Norge.
- Løsninger for landstrømstilkobling og autonom tilkobling for skip: DSD er minoritetseier i selskapet Zinus AS, org. nr. 920 777 821 (36,55 prosent eierandel). Selskapet tilbyr landstrømstilkobling for skip som ligger i havn, samt ladeløsninger for el-ferger og andre skip drevet på elektrisitet.
- Software for krise- og hendelseshåndtering: DSD er minoritetseier i selskapet Rayvn AS, org. nr. 918 322 701 (13,99 prosent eierandel). Selskapet leverer et digitalt verktøy som tilrettelegger for at organisasjoner raskt skal kunne mobilisere sine ressurser, koordinere sin respons og kommunisere effektivt under kritiske hendelser med kontinuerlig automatisk dokumentering underveis.
- Produksjon og salg av dyremat: DSD er minoritetseier i det britiske selskapet Fish4Pets Ltd, med company registration number 052 95 698 (23,98 prosent eierandel). Selskapet produserer og selger hunde- og kattemat basert på marine råstoffer.

## Reiseliv

DSD er aktiv innen reiselivssektoren gjennom datterselskapene Adventure Tech AS, org. nr. 920 148 867 (100 prosent eierandel), Go Fjords AS, org. nr. 982 076 811 (100 prosent eierandel), og XXLofoten AS, org. nr. 987 734 841 (51,2 prosent eierandel).

- Adventure Tech AS: Leverer teknologiløsninger for reiselivet, herunder programvaren Bilberry som optimaliserer daglig drift og produktutvikling, samt hjelper aktivitetsleverandører med distribusjon både fysisk og digitalt.
- Go Fjords AS: Tar turister med til kjente og mindre kjente attraksjoner i fjellet, langs fjorden og ved kysten langs hele Norge.
- XXLofoten AS: Tilbyr et bredt utvalg av utendørs- kvalitetsopplevelser for privatpersoner og bedrifter, inkludert kurs- og konferansemarkedet gjennom alle årstider.

## Helse

Helse er et nytt satsningsområde for DSD. Ambisjonen er å utvikle kompetanse og erfaring til å investere i selskaper som utvikler grønn, smart og nyskapende teknologi innen helse og omsorg.

Helseteknologi: DSD er minoritetseier i selskapet Tidewave Medical AS, org. nr. 918 491 775 (24,2 prosent eierandel), som produserer vendemadrasser som skal begrense liggesår hos sengeliggende.

Hørselsbeskyttelse: DSD er minoritetseier i selskapet Minuendo, org. nr. 921 129 637 (6,42 prosent eierandel), som produserer produkter som beskytter hørselen for brukeren, med bruksområder fra konserter til anleggs-arbeidsplasser.

I tillegg har DSD gjort noen mindre investeringer i oppstartsselskap i 2022: Salarsafe (Hav), Asistobe (Mobilitet) og Brudeli Green Mobility (Mobilitet).

En oversikt over samtlige heleide og deleide datterselskaper i DSD-konsernet per 31.12.2021 fremgår av årsrapporten for 2021, vedlagt som:

**Bilag 2:** Årsrapport og årsberetning for DSD-konsernet for 2021

For ytterligere informasjon om DSD henvises det til konsernets hjemmeside: [www.dsd.no](http://www.dsd.no).

### 3.2 Tide

Tide AS er et 100 prosent heleid datterselskap av DSD AS. Tide er et eget konsern der den operative virksomheten ligger i de norske heleide datterselskapene Tide Buss AS (org. nr. 910 500 805), Tide Eiendom Hordaland AS (org. nr. 990 945 020), Tide Eiendom Voss AS (org.nr. 990 945 179), Tide Eiendom Møre AS (org. nr. 912 869 067), Rødlimyra AS (org nr. 997 608 348), samt det danske datterselskapet Tide Bus Danmark A/S, CVR. nr.31 34 79 63 (100 prosent eierandel). Videre er Tide deleier av Trucknor Tide AS (org. nr. 822 431 712) (50 prosent eierandel) og Trucknor Tide Osterøy AS (org. nr. 925 918 539 ) (50 prosent eierandel). Tide er også minoritetseier i Ferdia AS (35,6 prosent eierandel) som tilbyr en markedsplattform for charterbuss, samt i Fjord Tours AS (15,38 prosent eierandel) og Norsk Tur AS (33,34 prosent eierandel) som begge tilbyr pakketurer.

Gjennom datterselskapene tilbyr Tide turbussutleie, ekspress- og flybussruter, samt rutebusskjøring for fylkeskommunale oppdragsgivere og danske trafikkselskaper. Konsernets kjernevirksomhet er således busstransport for offentlige aktører, bedrifter og private kunder. Tides bussflåte består av 1998 busser, hvorav 256 er elektriske busser.

Hovedkontoret til Tides norske virksomhet ligger i Bergen, mens den danske virksomheten ledes fra konsernets kontorer i Odense. Konsernet hadde om lag 4 445 ansatte ved utgangen av 2021.

Tide Buss AS eier samtlige aksjer i Turbuss Vest AS (org. nr. 981 412 826), Turbuss Vest Reiser AS (org. nr. 982 703 492), Tide Verksted AS (org.nr. 985 538 220), Tide Bane AS (org. nr. 993 219 010), Kystbussen AS (org. nr. 989 689 304), Neste Blåne AS (org. nr. 992 763 035). Gjennom ovennevnte datterselskaper driver Tide Buss Norge rutekjøring i Vestland, Rogaland, Trøndelag, Møre og Romsdal, Vestfold og Telemark, samt Troms og Finnmark. Videre driver Tide Buss Norge to ekspressbussruter i egen regi, tre ekspressbussruter i samarbeid med andre aktører, samt flybussene i Bardufoss, Bergen, Lofoten og Haugesund. Konsernet er også aktiv innen turbussutleie til offentlig, privat- og bedriftskunder, samt reparasjons- og vedlikeholdstjenester for deler av bussparken til den norske virksomheten. Tide Buss AS er medeier i Nor-Way Bussekspress AS (32,6 prosent eierandel) som driver ekspressbussruter i Norge.

Turbuss Vest AS har virksomhet innen turbussutleie til offentlig, privat- og bedriftskunder, persontransport med bil og buss i inn- og utland, samt kjøp og salg av motorkjøretøy.

Turbuss Vest Reiser AS har som vedtektsfestet formål å arrangere reiseopplevelser til store og små lag, organisasjoner, grupper og firma innenfor reise i inn og utland. Det er per i dag ingen aktivitet i selskapet.

Tide Verksted AS har virksomhet innen reparasjons- og vedlikeholdstjenester for deler av bussparken til den norske virksomheten i tillegg til eksterne kunder. Videre har selskapet 67 prosent eierandel i Bergen Bilberging AS (org. nr. 815 635 922). Verkstedene er lokalisert i Bergen (Flesland og Fana), Haugesund, Husnes, Kristiansund, Odda, og Voss. Tide Verksted AS er også deleier sammen med Trucknor Hordaland AS i de to selskapene Trucknor Tide AS og Trucknor Tide Osterøy AS, som begge driver verksted blant annet for tyngre kjøretøy på henholdsvis Straume og Osterøy.

Tide Bane AS har som vedtektsfestet formål å investere i transportvirksomhet og andre aktiviteter i forbindelse med dette. Selskapet er imidlertid for tiden uten aktivitet.

Kystbussen AS har som vedtektsfestet formål drive å bussvirksomhet, personbefordring og godsbefordring og det som står i sammenheng med dette. Selskapet er imidlertid for tiden uten aktivitet.<sup>1</sup>

Neste Blåne AS har som vedtektsfestet formål å drive markedsføring og salg innen reise og opplevelsesnæringen. Selskapet er imidlertid for tiden uten aktivitet.

Tide Bus A/S kjører rutebuss for FynBus, Midttrafik, Movia og Sydtrafik, samt drifter en minibusskontrakt for Haderslev Kommune. Selskapet har også vunnet kontrakter med oppstart i løpet av 2022 i Ålborg By og Vejle.

Tide Eiendom Hordaland AS har virksomhet innen eiendom. Selskapet eier tomter, garasjer og sjåførfasiliteter. Majoriteten av eiendommene ligger i Nordhordland og er per i dag leiet ut til Vy Buss AS.

Tide Eiendom Voss AS har virksomhet innen eiendom. Selskapet eier bussanlegg på Voss som leies ut til Tide Buss AS og Tide Verksted AS.

Tide Eiendom Møre AS har virksomhet innen eiendom. Selskapet eier en eiendom, et bussanlegg med verksted beliggende i Kristiansund. Eiendommen er per i dag leiet ut til Tide Buss og Tide Verksted.

Rødlimyra AS har virksomhet innen eiendom. Selskapet besitter en eiendom i Kabelvåg i Lofoten. Eiendommen står per i dag uten leietaker/aktivitet.

En oversikt over samtlige heleide og deleide datterselskaper for Tide-konsernet per 31.12.2021 fremgår av årsrapporten for 2021, vedlagt som:

**Bilag 3:** Årsrapport og årsberetning for Tide AS for 2021

Tide er medlem i følgende bransjeorganisasjoner: NHO Transport, NHO Transport Hordaland og Bergen Næringsråd.

For ytterligere informasjon om Tide henvises det til konsernets hjemmeside: [www.tide.no](http://www.tide.no).

### 3.3 Keolis Norge AS

Keolis Norge AS er et 100 prosent heleid datterselskap av den franske mobilitetsaktøren Keolis SA (heretter "**Keolis**"). Keolis er en europeisk leverandør av mobilitetsløsninger. Konsernet er aktiv i 16 land, og innen alle typer transportløsninger, herunder tog, bybane, trikk, selvkjørende tunnelbane, buss, bildeling, bysykler og parkering. Konsernet hadde ved utgangen av 2021 om lag 65 000 ansatte.

Keolis Norges kjernevirksomhet er kollektivtransport på buss og bane. Selskapet har vært operatør av Bybanen i Bergen siden oppstart i 2010, og har siden 2020 driftet en bussflåte bestående av 102 el-busser, 10 trolleybusser og 26 biodieselbusser i Bergen.

---

<sup>1</sup> Merkevaren "Kystbussen", en ekspressbussrute mellom Bergen og Stavanger drives i samarbeid mellom Tide Buss AS og Boreal Travel AS.

Selskapet har hovedkontor på Kokstad i Bergen og hadde ved utgangen av 2021 om lag 472 ansatte fordelt på sine tre depoter i Kokstad, Mannsverk og Straume.

Keolis Norge er medlem i følgende bransjeorganisasjoner: NHO Transport- Bergen Næringsråd og HR Norge.

For ytterligere informasjon om Keolis Norge AS henvises det til konsernets hjemmeside: [www.keolis.no](http://www.keolis.no).

Se også årsrapport og årsberetning for Keolis Norge AS, som er vedlagt som:

**Bilag 4:** Årsrapport og årsberetning for Keolis Norge AS for 2021

## 4 OMSETNING OG DRIFTSRESULTAT I NORGE

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

Involverte foretak	Omsetning (MNOK)	Driftsresultat (MNOK)
DSD AS (konsern) <sup>2</sup>	4 039	85
Keolis Norge AS	454	-57

Omsetning og driftsresultat for 2021 er hentet fra konsernregnskapet til DSD og årsregnskapet til Målselskapet, se hhv. **Bilag 2** og **Bilag 4**.

## 5 RELEVANTE MARKEDER

### 5.1 Marked hvor partene har horisontalt overlappende virksomhet – rutebuss

Partene i Transaksjonen har overlappende virksomhet innen markedet for rutekjøring med buss på anbud eller kontrakt med fylkeskommunene.<sup>3</sup>

Europakommisjonen har i tidligere praksis lagt til grunn at markedet for rutekjøring med buss på kontrakt med fylkeskommunene utgjør et eget produktmarked adskilt fra markedet for kommersielle busstjenester, herunder ekspress-, fly- og turbusstjenester.<sup>4</sup> Hva gjelder førstnevnte er det fylkeskommunene som etterspør tjenestene, og kontraktene tilbys gjennom anbudskonkurranser.<sup>5</sup>

Fylkeskommunene setter i anbudsutlysningen krav til tilbyderens bussmateriell, og oppstiller hvilke ruter som skal betjenes. Bussoperatørene har således svært begrenset innflytelse over grunnleggende deler av oppdraget slik som ruter, rutetider og billettpriser, da disse fastsettes av fylkeskommunene.<sup>6</sup>

<sup>2</sup> Omsetning og driftsresultat omfatter også konsernets virksomhet utenfor Norge. Det vesentlige av omsetningen er generert i Norge.

<sup>3</sup> Såkalte 'konsesjonsbaserte busstjenester', jf. Case COMP/M.6818 *Deutsche Bahn/Veolia Transport Central Europe*, avsnitt 19.

<sup>4</sup> Se eksempelvis Case COMP/M.5855 *DB/Arriva*, avsnitt 20-25; Case COMP/M.6818 *Deutsche Bahn/Veolia Transport Central Europe*, avsnitt 19.

<sup>5</sup> EFTA Surveillance Authority Delegated Decision No. 042/19/COL, avsnitt 27-30.

<sup>6</sup> Case COMP/M.6818 *Deutsche Bahn/Veolia Transport Central Europe*, avsnitt 23.

Bussoperatørene tilbyr kun de tjenestene de er forpliktet til etter kontrakten med fylkeskommunen, og har ikke anledning til å tilpasse slike tjenester i henhold til etterspørsel fra kunden. Konkurransen mellom de aktuelle bussoperatørene foregår således på anbuds nivå og ikke i markedet.<sup>7</sup>

Kommersielle busstjenester styres derimot kun av markedets behov, og alle bussoperatører konkurrerer i markedet på blant annet pris, kapasitet, frekvens eller andre tjenestefunksjoner.<sup>8</sup> Følgelig legger melderne til grunn et skille mellom kommersielle busstjenester og ruter som kjøres på kontrakt med fylkeskommunen, da tjenestene ikke uten videre vil være substituerbare.

Videre har Europakommisjonen vurdert om man, innenfor markedet for rutekjøring med buss, må skille mellom lokale og regionale kontrakter med fylkeskommunen, det vil si skille mellom typisk bykjøring og distriktruter.<sup>9</sup> I sine vurderinger har Europakommisjonen kommet til at en slik segmentering ikke er hensiktsmessig gitt at anbudskonkurransene for både lokale og regionale kontrakter er underlagt samme regelverk, samt at bussoperatører vil kunne konkurrere om samtlige kontrakter ved å tilpasse sine tilbud etter eventuelle kontraktspesifikke krav som stilles av fylkeskommunene.<sup>10</sup> Det er også melderens erfaring at de sentrale aktørene i det norske markedet konkurrerer om begge typer kontrakter.

I tidligere praksis har Kommisjonen holdt åpent om markedet for rutekjøring med buss på kontrakt med fylkeskommunene er nasjonalt i utstrekning.<sup>11</sup> I COMP/M. 6818 *Deutsche Bahn/Veolia* vurderte Kommisjonen imidlertid at et homogent regelverk for tildeling av kontrakter tilsier at markedet minst er nasjonalt. Videre vil lave etableringshindre tale for at markedet er nasjonalt i utstrekning.<sup>12</sup> Ved drift av en ny rutepakke er operatørens bidrag langt på vei begrenset til å omfatte bemanning og vognpark. De ansatte hos tidligere operatør vil være omfattet av arbeidsrettslige regler om virksomhetsoverdragelse og overtas av ny operatør. Kontraktene har lang varighet, typisk ti år, og vognparken anskaffes særskilt til de konkrete rutepakkene, tilpasset aktuelle kjøretøykrav satt av fylkeskommunen. Det er derfor både fullt mulig, og utbredt at aktører som ikke har drevet en rutepakke tidligere konkurrerer om å vinne nye kontrakter.

Mens busselskapene historisk sett har operert med utgangspunkt i sine geografiske hjemmeområder, konkurrerer flere aktører i dag om rutepakker over hele landet. Det er i gjennomsnitt 3,75 tilbydere i hver anbudskonkurranse og ofte flere i konkurranser om større rutepakker. Videre har flere fylkeskommuner lagt særlig til rette for bytte av operatør ved å stille med offentlig eiet infrastruktur som bussdepoter, eksempelvis i Bergen. Der fylkeskommunen ikke legger til rette for infrastruktur og depot vil bussoperatør selv måtte besørge dette. En operatør som er etablert i det aktuelle anbudsområdet med de nødvendige anleggsfasiliteter vil imidlertid normalt tilby utleie til vinnende operatør i perioder der eier ikke har kontrakten for anbudsområdet, da anlegget ellers vil kunne stå uten aktivitet og inntekt. Kombinert med at kontraktene utlyses i hele EØS-området, taler dette for at markedet er minst nasjonalt, og at man ikke er avhengig av lokal eller regional tilstedeværelse for å inngi og vinne anbud. Keolis sin inntreden innen rutebuss i Norge er et godt eksempel på dette. Det legges dermed til grunn i denne meldingen at markedet er nasjonalt i utstrekning.

---

<sup>7</sup> Se Case COMP/M.5855 *DB/Arriva*, avsnitt 22; Case COMP/M. 6818 *Deutsche Bahn/Veolia Transport Central Europe*, avsnitt 22-23.

<sup>8</sup> Case COMP/M. 6818 *Deutsche Bahn/Veolia Transport Central Europe*, avsnitt 25.

<sup>9</sup> Se eksempelvis Case COMP/M.5855 *DB/Arriva*, avsnitt 23-24.

<sup>10</sup> Case COMP/M.5855 *DB/Arriva*, avsnitt. 23-24; Case COMP/M. 6818 *Deutsche Bahn/Veolia Transport Central Europe*, avsnitt 21.

<sup>11</sup> Se eksempelvis Case COMP/M.5855 *DB/Arriva*, avsnitt 27; Case COMP/M. 6818 *Deutsche Bahn/Veolia Transport Central Europe*, avsnitt 31.

<sup>12</sup> Case COMP/M. 6818 *Deutsche Bahn/Veolia Transport Central Europe*, avsnitt 31.



Basert på det ovenstående legges det for denne meldingens formål til grunn at partene har overlappende virksomhet innen følgende marked:

- Et nasjonalt marked for rutekjøring med buss på anbud eller kontrakt med fylkeskommunene.

## 5.2 Marked hvor partene har vertikalt overlappende virksomhet – verkstedtjenester

Partene har kun i begrenset utstrekning aktivitet i markeder som er vertikalt forbundet med hverandre. Gjennom datterselskapet Tide Verksted AS, er Tide aktiv i markedet for reparasjons- og vedlikeholdstjenester av tyngre kjøretøy. Tide er således aktiv i oppstrømsmarkedet i forhold til Keolis Norges aktivitet innen rutekjøring med buss på kontrakt med fylkeskommunene.

Europakommisjonen har i tidligere praksis lagt til grunn at markedet for reparasjons- og vedlikeholdstjenester utgjør et eget produktmarked adskilt fra markedet for salg av reservedeler og tilbehør.<sup>13</sup> Kommisjonen her derimot holdt åpent om markedet for reparasjons- og vedlikeholdstjenester kan segmenteres ytterligere på bakgrunn av, blant annet, type reparasjons- og vedlikeholdstjeneste (enkle eller komplekse reparasjoner), samt kjøretøytype (lette eller tunge kjøretøy).<sup>14</sup>

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 homogene konkurransevilkår og mangel på betydelige etableringshindre eller om det, i lys av kundens motvillighet til å reise langt for slike tjenester, skal avgrenses regionalt/lokalt.<sup>15</sup> Etter partenes syn kan det dermed tas utgangspunkt i en konservativ tilnærming der markedet anses som regionalt/lokalt i utstrekning ettersom Transaksjonen uansett ikke vil begrense konkurransen.

Basert på det ovenstående legges det for denne meldingens formål til grunn at partene har vertikalt overlappende virksomhet innen følgende marked:

- Et regionalt/lokalt marked for reparasjons- og vedlikeholdstjenester av tyngre kjøretøy.

## 5.3 Markeder uten overlappende virksomhet – bane og kommersiell bussvirksomhet

Transaksjonen vil heller ikke føre til bortfall av potensiell konkurranse av noen merkbar betydning for andre relevante markeder, noe vi vil gjøre kort rede for i det følgende.

Europakommisjonen har tidligere definert markedet for drift av transporttjenester på bane som et eget marked, atskilt fra rutekjøring med buss, da tjenestene ikke uten videre vil være substituerbare fra tilbyderens side.<sup>16</sup> Dette skyldes blant annet kvalifikasjonskravene tilbydere må oppfylle for å kunne delta i de aktuelle anbudskonkurransene for drift av bane, herunder lisens- og erfaringskrav. Mens det

<sup>13</sup> Se eksempelvis Case COMP/M.10412 *Volkswagen AG/Bilmetro Finans & Förvaltning AB*, avsnitt 20.

<sup>14</sup> Case COMP/M. 6063 *Itochu/Speedy*, avsnitt 8-9; Case COMP/M.1526 *Ford/Kwik-Fit*, avsnitt 8.

<sup>15</sup> Case COMP/M.1526 *Ford/Kwik-Fit*, avsnitt 11.

<sup>16</sup> Se eksempelvis Case COMP/M. M.2730 *Connex/DNVBVG/JV*, avsnitt 9; Case COMP/M.1768 *Schoyen/Goldman Sachs/Swebus*

potensielt vil være en konkurranseflate mellom tjenestene *i markedet*, har Kommisjonen lagt til grunn at det ikke foreligger en slik konkurranseflate *om* markedet, dvs. på anbuds nivået.<sup>17</sup>

Keolis Norge er som nevnt operatør av Bybanen i Bergen. Tide har ingen konkurrerende aktivitet innen bane, og kan heller ikke betraktes som en potensiell konkurrent. På kort til mellomlang sikt er det heller ikke ventet utlyst noen kontrakter innen bane i Norge.

For ordens skyld nevnes at da Skyss utlyste kontrakten om drift av Bybanen i 2018 innga Tide tilbud i samarbeid med Arriva. Det er et kvalifikasjonskrav at tilbyder har lisens fra Jernbanetilsynet for å kunne delta. Samarbeidet og tilbudet med Arriva var basert på Arrivas lisens. Tide har ingen egen lisens

Et annet hinder for å etablere virksomhet innen bane er at oppdragsgiverne stiller krav om erfaring med drift av bane, som i praksis er helt avgjørende for å kunne komme i betraktning. Ettersom Tide ikke har slik erfaring anser melder Tide for ikke å være en potensiell konkurrent i dette markedet.

Tilgang til lisens og erfaring er en sentral del av rasjonalet bak Transaksjonen.

Kommersielle busstjenester utgjør som nevnt et eget produktmarked ifølge Europakommisjonens praksis. Tide driver ulike kommersielle busstilbud, som nærmere beskrevet ovenfor. Keolis Norge har ingen konkurrerende aktivitet innen kommersielle transporttjenester. Det er ikke uvanlig at selskap med virksomhet innen buss driver både på oppdrag for det offentlige og kommersielt, men dette krever investering i blant annet egen driftsorganisasjon med egne busser, sjåførere og markedsføring mv. Keolis Norge har imidlertid ikke tatt steget og etablert et kommersielt tilbud i løpet av de årene selskapet har operert innen rutebuss.

## 6 MARKED MED HORIZONTALT OVERLAPP – RUTEBUSS

Både Tide og Keolis Norge er aktive innen rutekjøring med buss på anbud eller kontrakt med fylkeskommunen. Etter at markedet har vært konkurranseutsatt med offentlig anbudsregime over flere år har markedet etter hvert blitt mer dynamisk. I dag er markedet preget av hard konkurranse fra flere effektive aktører som konkurrerer over hele landet. Hard konkurranse viser seg også gjennom at rutebusskjøring er en lavmarginsvirksomhet.

Melder har ikke tilgang til presis informasjon om konkurrentenes omsetning, og anser offentlig tilgjengelig informasjon om aktørenes produserte transportarbeid (målt i rutekilometer) som et godt mål for markedsandeler. Ifølge statistikk fra Kollektivtrafikkforeningen<sup>18</sup> utgjør totalmarkedet i Norge i 2022 om lag 300 millioner rutekilometer per år. Tide er operatør på kontrakter for vel 54 millioner rutekilometer, tilsvarende en markedsandel på om lag 18,18 prosent. Keolis Norge står på sin side for ca. 5,7 millioner rutekilometer, tilsvarende en markedsandel på rundt 1,91 prosent. Partenes samlede markedsandel på et overordnet nasjonalt marked for rutekjøring med buss på kontrakt med fylkeskommunen er dermed ca. 20,1 prosent. Med en så lav samlet markedsandel, og med en så beskjedne økning i markedsandel,

<sup>17</sup> Se eksempelvis, Case COMP/M. 9407 *First Trenitalia West Coast Rail/ West Coast Partnership Rail Franchise*, avsnitt 23; Case COMP/M.7483 *Abellio Transport/Scotrail*, CASE COMP/M.4797 *Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise*.

<sup>18</sup> Se Kollektivtrafikkforeningens markedsoversikt for bussdrift i offentlig regi 2022, tilgjengelig via <https://kollektivtrafikk.no/innsikt/markedsoversikt-buss/>.

er det usannsynlig at Transaksjonen vil kunne begrense konkurransen i strid med konkurranseloven § 16.

Som det fremgår av tabellen nedenfor er det flere effektive konkurrenter som vil disiplinere det kombinerte Tide og Keolis etter Transaksjonen.

Bussoperatører	Markedsandel (rutekilometer)
Vy	34,3 %
Tide	18,2 %
CBRE Investment Management	17,7 %
Boreal	7,6 %
Unibuss	7,4 %
Nobina	7,3 %
Keolis Norge	1,9 %
Andre	5,6 %

Selv om markedsandelene som skissert viser resultatet av historiske konkurranser anser Tide det også for å være en god indikasjon på aktørenes konkurransekraft i fremtidige anbudskonkurranser.

Videre er ikke Tide og Keolis Norge spesielt nære konkurrenter. Etter det Tide kjenner til har Tide og Keolis Norge kun konkurrert mot hverandre i fem utlyste anbudskonkurranser de senere år.<sup>19</sup> Anbudskonkurransene gjaldt kontraktene for Bergen Sør og Trondheim (to rutepakker) gjennomført i 2018, samt kontraktene for Bergen Nord og Bergen Sentrum gjennomført i 2019. I hver av de fem anbudskonkurransene var det mellom fire og fem ytterligere tilbydere, og partene har kun blitt innstilt som nummer en og to i én av anbudskonkurransene.<sup>20</sup> For begge rutepakkene i Trondheim ble Keolis Norge rangert sist og ikke invitert til videre forhandlinger. Siden anbudskonkurransene gjennomført i 2019 er det ingen tilfeller i løpet av de siste tre årene der partene har deltatt i samme anbudskonkurranse. Keolis Norge har ikke deltatt i noen ytterligere anbudskonkurranser. Dette tilsier både at partene ikke er nære konkurrenter, samt at Keolis Norge ikke er en særlig aktiv aktør i dette markedet.

Det skal videre påpekes at partene har hatt et noe ulikt fokus når det gjelder type kontrakter de konkurrerer om. På sin side har Tide deltatt aktivt i konkurranser for både by- og distriktsanbud i Norge og Danmark de siste ti årene, mens Keolis Norge derimot utelukkende har deltatt i byanbud. I lys av at

<sup>19</sup> For ordens skyld opplyses det at Keolis Norge (under sitt tidligere navn, Fjord 1 Partner AS) også deltok i anbudskonkurransene for Bergen Nord i 2010 og Bergen sentrum i 2011.

<sup>20</sup> Dette gjaldt anbudskonkurransen for Bergen Nord gjennomført i 2019.

flertallet av anbudene som skal utlyses de neste årene er distriktsanbud, legger melder til grunn at det også i fremtiden vil være begrenset hvor ofte partene møter hverandre i anbudskonkurranser.<sup>21</sup>

Også de kontraktene som partene opererer i dag og som skal utlyses i de kommende årene tilsier en begrenset konkurranseflate mellom dem. Kontrakten Keolis Norge er operatør på (Bergen Sentrum) utløper ikke før tidligst i 2030, langt utenfor den relevante tidshorizonten for vurdering av Transaksjonen. Blant alle kontraktene i Norge som utløper og kan komme i spill innenfor de neste tre årene har Tide kun fire av over førti kontrakter. Kun to av disse kontraktene er i region Vest, og begge er distriktsruter (Hardanger/Voss og Sogndal/Årdal/Lærdal/Aurland/mv.) og fremstår ikke å ligge innenfor det som har vært Keolis Norges fokusområde. [REDACTED]

Som redegjort for i kapittel 5 ovenfor er etableringshindringene i anbudsmarkedet for rutekjøring med buss på kontrakt med fylkeskommunene relativt lave, slik at det i utgangspunktet ligger til rette for potensiell konkurranse fra internasjonale så vel som aktører med et historisk annet geografisk tyngdepunkt enn partene. At det i stadig mindre grad medfører noe fortrinn å inneha den aktuelle rutepakken ved ny utlysning av kontrakten illustreres blant annet av at hovedoperatøren i byer som Trondheim, Stavanger og Kristiansand har blitt byttet ut i de siste anbudskonkurransene. Keolis er også et godt eksempel på at en ny aktør kan vinne kontrakter, selv uten å ha rutebussaktivitet i Norge fra før av.

I lys av partenes beskjedne markedsandeler i det nasjonale markedet for rutekjøring med buss, deres begrensede konkurranseflate, og lave etableringshindringer i markedet, er det usannsynlig at Transaksjonen vil kunne begrense konkurransen i strid med konkurranseloven § 16.

## 7 VERTIKALT OVERLAPPENDE MARKEDER – VERKSTEDTJENESTER

Som nevnt har partene i Transaksjonen i begrenset utstrekning aktivitet i markeder som er vertikalt forbundet med hverandre. Dette følger av at Tide, gjennom datterselskapet Tide Verksted AS, har en viss aktivitet innen verkstedtjenester for busser. Tides verksteder leverer hovedsakelig tjenester internt, men tilbyr også noe eksternt. Verkstedene konkurrerer da med andre verksteder for tyngre kjøretøy (blant annet lastebiler) i markedet for reparasjons- og vedlikeholdstjenester av tyngre kjøretøy.

Keolis Norge har som operatør innen rutebuss et behov for å kjøpe slike tjenester. Etter det melder kjenner til leverer Keolis Norges bussleverandører også slike tjenester som en del av deres busskontrakt. Behovet for ytterligere tjenestekjøp er således begrenset. Det er like fullt en viss, begrenset vertikal overlapp mellom partene i så måte.

Melder er ikke kjent med at det foreligger markedsstatistikk knyttet til verkstedtjenester for tyngre kjøretøy, men estimerer Tides markedsandel i et tenkt regionalt/lokalt marked til å være maksimalt [REDACTED] prosent og uansett langt under 30 prosent.

Dette støttes også av antallet aktuelle verksted som fremgår av Statens vegvesens oversikt over autoriserte verksteder i Norge. Som nevnt i kapittel 2, har Tide verksteder i Bergen (Flesland og Fana), Haugesund, Husnes, Kristiansund, Odda, og Voss, samt to deleide verksteder på Straume og Osterøy. Ifølge Statens vegvesens oversikt over autoriserte verksteder, er det 51 som leverer reparasjons- og vedlikeholdstjenester for tyngre kjøretøy i et tenkt regionalt/lokalt marked i Vestland fylke, hvorav 19

<sup>21</sup> Se Kollektivtrafikkforeningens markedsoversikt for bussdrift i offentlig regi 2022.

ligger i Bergen.<sup>22</sup> I Møre og Romsdal er det 28 autoriserte verksted som leverer reparasjons- og vedlikeholdstjenester for tyngre kjøretøy, og i Rogaland er det 30. Tide har totalt syv verksteder i Vestland fylke (inklusive to deleide sammen med Trucknor), samt ett i hver av Møre og Romsdal og Rogaland. Tatt i betraktning at Tides verksteder hovedsakelig leverer tjenester internt, samt det begrensede antallet verksteder som Tide har i de regionale markedene, vil markedsandelene i dette markedet sannsynlig være lave.

Keolis Norges markedsandel innen rutebuss er som nevnt i underkant av 2 prosent. Også dersom en benytter antall rutekilometer som et uttrykk for servicebehov står Keolis Norge for noe over 20 prosent innenfor Stor-Bergen (anbudene Bergen sentrum, nord, vest og sør). Keolis Norges behov for verkstedtjenester er imidlertid som nevnt mindre gitt at selskapets kontrakter med bussleverandørene også omfatter slike tjenester.

Grunnet partenes svært begrensede markedsposisjoner i de aktuelle oppstrøms- og nedstrømsmarkedene vil ikke Transaksjonen medføre noen risiko for vertikale effekter. Videre foreligger det ikke et vertikalt berørt marked i henhold til konkurranseloven § 18 a. første ledd bokstav e.

## 8 KONKURRENTER, LEVERANDØRER OG KUNDER

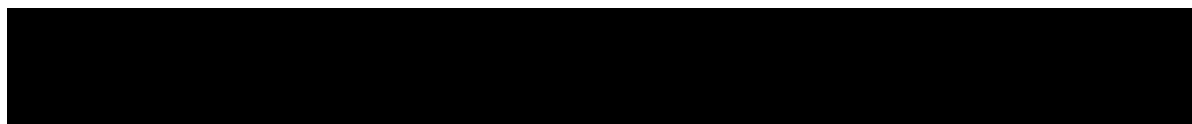
### 8.1 Partenes fem viktigste konkurrenter, leverandører og kunder i markeder med horisontalt overlapp, jf. konkurranseloven § 18a første ledd bokstav d

**Tabell 1:** Tides viktigste konkurrenter, leverandører og kunder i det nasjonale markedet for rutekjøring med buss på kontrakt med fylkeskommunene.

Konkurrenter	Leverandører	Kunder
VY		Skyss/Kringom
Connect (CBRE Investment Management)		TFFK – Troms fylkestrafikk
Boreal		AtB – Trøndelag fylke
Unibuss		Vestfold Kollektivtrafikk
Nobina		Fram (Møre og Romsdal fk)

<sup>22</sup> Se Statens vegvesens oversikt over autoriserte verksteder i Norge, tilgjengelig via <https://www.vegvesen.no/kjoretoy/eie-og-vedlikeholde/finn-godkjent-verksted/%20,%20s>, snevret inn til "service/reparasjon" og koden "Bilverksted 03 - kjøretøy > 7500 kg unntatt MC, moped og traktor".

**Tabell 2:** Keolis Norges viktigste konkurrenter, leverandører og kunder i det nasjonale markedet for rutekjøring med buss på kontrakt med fylkeskommunene.



Konkurrenter	Leverandører	Kunder
VY		Skyss/Kringom
Tide		N/A
Connect (CBRE Investment Management)		N/A
Boreal		N/A
Unibuss		N/A

## 9 EFFEKTIVITETSGEVINSTER

Ettersom foretakssammenslutningen ikke vil kunne ha negative virkninger på konkurransen som effektivitetsgevinstene skal måles opp mot, gjøres det ikke nærmere rede for eventuelle effektivitetsgevinster.

## 10 ÅRSRAPPORTER

Årsberetning og årsregnskap for Tide AS og Keolis Norge AS for 2021 følger vedlagt som henholdsvis **Bilag 3** og **4**, referert til ovenfor. Videre vedlegges for fullstendighets skyld DSD-konsernets årsberetning og årsregnskap for 2021 som **Bilag 2**.

## 11 FORRETNINGSHEMMELIGHETER

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

**Bilag 5:** Begrunnelse for forslag til offentlig versjon

**Bilag 6:** Forslag til offentlig versjon av konkurransemeldingen

\*\*\*

Bergen, 6. september 2022  
**WIKBORG REIN ADVOKATFIRMA AS**

Eivind Stage  
Specialist Counsel