
Forenklet melding av foretakssammenslutning

Nobina ABs

ervert av enekontroll over

Oslobuss AS

13. august 2025

INNEHOLDER FORRETNINGSCHEMMEHET

1 KONTAKTINFORMASJON

1.1 Foretak som erverver kontroll

Navn: Nobina AB
Org.nr.: 556576-4569
Adresse: Armégatan 38, 171 71 Solna, Sverige

1.2 Representant

Navn: Wikborg Rein Advokatfirma AS
Kontaktpersoner: Preben Milde Thorbjørnsen
Adresse: Postboks 1513 Vika, 0117 Oslo
Telefonnummer: +47 416 49 340 / +47 926 96 737
E-post: [pmt@wr.no/](mailto:pmt@wr.no)

1.3 Målselskapet

Navn: Oslobuss AS
Org.nr.: 996 644 294
Adresse: Haavard Martinsens vei 30, 0978 Oslo

2 BESKRIVELSE AV FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN

- (1) Foretakssammenslutningen innebærer at Nobina AB ("**Nobina**") erverver samtlige aksjer i Oslobuss AS ("**Oslobuss**") fra Nordealer Holding AS (org.nr. 996 606 902), jf. konkurranseloven § 17 første ledd bokstav b ("**Foretakssammenslutningen**").

- (2) Aksjekjøpsavtale datert 11. august 2025 følger vedlagt som bilag 1.

Bilag 1: Aksjekjøpsavtale 11. august 2025

- (3) Det strategiske og økonomiske rasionale for Foretakssammenslutningen 
- 

- (4) Foretakssammenslutningen er ikke meldepliktig til andre konkurransemyndigheter. Foretakssammenslutningen planlegges gjennomført når godkjenning fra Konkurransetilsynet foreligger.

3 BESKRIVELSE AV INVOLVERTE FORETAK

3.1 Nobina AB

- (5) Nobina AB er Nordens største operatør av kollektivtrafikk med virksomhet i Sverige, Norge, Danmark og Finland. Konsernet har ca. 15 000 ansatte og over 5 000 busser og spesialkjøretøy. Virksomheten er delt inn i følgende hovedområder:
- (6) **Nobina Buss - Linjetrafikk:** Offentlig anskaffet kollektivtransport med store busser.
- (7) **Nobina Care - Servicetrafikk:** Transport for personer med spesielle behov og skoleskyss.
- (8) I Norge drives virksomheten i forretningsområdet Nobina Buss gjennom datterselskapet **Nobina Norge AS**, med hovedkontor i Oslo. Nobina Norge har flere kontrakter med Ruter og andre offentlige oppdragsgivere, og kjører regelmessig rutetrafikk i og rundt Oslo-regionen.
- (9) Nobina Norge hadde i 2024/25 en årlig omsetning på ca. 1 600 millioner kroner, ca. 400 busser i drift ved utgangen av året og ca. 1 600 ansatte, tilsvarende en markedsandel på ca. 5 % i anbudsmarkedet for rutekjøring.¹ Flåten består i hovedsak av bybusser (klasse 1) og regionbusser (klasse 2).
- (10) I tillegg til rutetrafikken har Nobina kontrakter med togselskapene GoAhead Nordic og SJ Nord om å organisere deres togerstatningstjenester. Tjenestene betjenes av mindre lokale buss- og taxiselskaper. Nobina forestår imidlertid ikke transporten selv. Denne delen av virksomheten er lokalisert i Oslo sentrum med egen operasjonssentral. Fra Oslo organiserer vaktentralen ofte alternativ transport om det blir stans i tognettet. Kontraktene med GoAhead og SJ har en samlet årlig verdi på [REDACTED] millioner kroner.
- (11) I tillegg har Nobina et par mindre kontrakter for kundetilpassede tjenester og busstjenester til arrangementer og musikkfestivaler (<1 % av omsetningen). Nobina Norge har kun 2 turbusser, og selskapets markedsandel i det norske turbussmarkedet (hvor Oslobuss er aktiv) er derfor marginal.
- (12) Nobina har per i dag ingen andre operative datterselskaper i Norge.
- (13) Nobina er medlem i bransjeorganisasjonen NHO Transport.
- (14) For ytterligere informasjon om selskapet og virksomhetsområder vises det til selskapets hjemmesider: <https://www.nobina.no/>

3.2 Oslobuss AS

- (15) Oslobuss ble etablert i 2002 og er, før foretakssammenslutningen, 100 prosent eid av Nordealer Holding AS. Selskapet har avdelinger i Oslo, Drammen og på Gardermoen, samt datterselskapet Vestfoldbuss AS ("**Vestfoldbuss**"). Selskapet har ca. 210 ansatte (svarer til ca. 80 årsverk) og rår over en busspark bestående av 44 busser og 15 minibusser. Flåten består hovedsakelig av turistbusser (klasse 3) og minibusser (klasse B).
- (16) Selskapets virksomhet omfatter turbiltransport, i form av persontransporttjenester både for privatpersoner og privat- og offentlig sektor. Selskapet tilbyr transport for mindre grupper med sedan og minibuss, samt for større grupper med buss, både innenlands og utenlands. Oslobuss utfører daglige shuttle-tjenester for kjøpesentre og hoteller, samt utfører

¹ Estimert på grunnlag av andelen busser i drift i 2024.

enkeltoppdrag for privat og offentlig sektor. Oslobuss har en egen turavdeling som bistår med planlegging av turer og kan organisere bespising, guide og hotellopphold i tillegg til selve bussreisen.

- (17) Oslobuss har siden 2019 hatt kontrakt med Flytoget om å tilby busserstatningstrafikk for Flytoget. Slike transporttjenester tilbys i forbindelse med både planlagte og uforutsette hendelser på jernbanen mellom Drammen og Oslo Lufthavn. Denne avtalen har en årlig omsetning på [REDACTED] millioner kroner. I tillegg har Oslobuss en separat avtale med Flytoget om erstatningstrafikk i forbindelse med ombyggingen av Drammen stasjon til en verdi av [REDACTED] millioner kroner. Denne kontrakten løper imidlertid ut i august 2025.
- (18) Datterselskapet Vestfoldbuss (tidligere Unibuss Tur AS) ble kjøpt av Oslobuss i 2024. Selskapet driver tilsvarende turbussvirksomhet som Oslobuss. Selskapet har også noe busserstatningskjøring for VY. Selskapet har 23 ansatte og 15 aktive turbussløyver. I 2024 omsatte selskapet for 38 millioner kroner. I det følgende omtales målvirksomheten samlet som Oslobuss med mindre annet fremgår.
- (19) Oslobuss har ingen offentlige anskaffede kontrakter for rutegående kollektivtrafikk.
- (20) Oslobuss er medlem i bransjeorganisasjonen NHO Transport.
- (21) For mer informasjon om Oslobuss vises det til selskapets hjemmesider:
<https://www.oslobuss.no/>

4 FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN ER MELDEPLIKTIG

- (22) Nedenfor følger en oversikt over partenes omsetning og driftsresultat i Norge for 2024. Partenes samlede omsetning overstiger tersklene for meldeplikt.

Selskap	Omsetning (MNOK)	Driftsresultat (MNOK)
Nobina AS	1539	-25
Oslobuss AS	261	46

5 RELEVANTE MARKEDER

5.1 Innledning

- (23) EU-kommisjonen har tidligere lagt til grunn at det innenfor persontransporttjenester kan skilles mellom et marked for **kollektivtransport i rute** og **kommersielle busstjenester** som ekspressbuss i rute, og andre tjenester.
- (24) Når det gjelder markedet for kollektivtransport/rutekjøring med buss, er det fylkeskommunene som etterspør tjenestene, og anskaffelser foregår gjennom anbudskonkurranser. 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.
- (25) Når det gjelder kommersielle busstjenester, har EU-kommisjonen tidligere lagt til grunn at

tilbudet styres av markedets behov, og at bussoperatører konkurrerer i markedet på blant annet pris, kapasitet, frekvens eller andre tjenestefunksjoner.

(26) På denne bakgrunn, legger melder til grunn at det kan trekkes et skille mellom ruter som kjøres på kontrakt med fylkeskommunen (anbudsmarkedet) og kommersielle busstjenester. Selskapene anses ikke å ha overlappende virksomhet innenfor anbudsmarkedet ettersom det kun er Nobina som utfører ordinær rutekjøring med buss på oppdrag for fylkeskommuner. Det redegjøres følgerig ikke nærmere for dette markedet.

(27) Partene har imidlertid begge virksomhet innen kommersielle busstjenester, herunder turbiltjenester (persontransport utført med minibuss eller buss utenfor fastsatt rute). Denne overlappen er imidlertid svært begrenset.

5.2 Marked hvor partene har horisontalt overlappende virksomhet – kommersielle busstjenester

5.2.1 Produktmarked

(28) EU-kommisjonen har som nevnt tidligere lagt til grunn at det foreligger et eget produktmarked for kommersielle busstjenester.

(29) Konkurransetilsynet har tidligere lagt til grunn at transporttjenester utført med minibuss eller buss utenfor fastsatt rute (benevnt turbiltjenester) er et skreddersydd og fleksibelt transporttilbud med minibuss eller buss som, i større grad enn andre persontransportformer, tilpasses kundens spesifikke transportbehov. Turbiltjenester skiller seg også fra drosjetransport ved at transportmidlene som benyttes i all hovedsak er større. På denne bakgrunn har Konkurransetilsynet tidligere lagt til grunn at det i liten grad er etterspørselssubstitusjon mellom turbiltjenester og andre transporttjenester.

(30) For denne meldingens formål legges det til grunn at kommersiell kjøring med ekspressbuss og turbiltjenester mv. inngår i et samlet marked for kommersielle busstjenester.

5.2.2 Geografisk marked

(31) Melder er ikke kjent med at EU-kommisjonen har foretatt en avgrensning av den geografiske utstrekningen av markedet for kommersielle busstjenester.

(32) Konkurransetilsynet har tidligere vurdert at i hvilken grad tilbydere av turbiltjenester på ulike steder vil være substitutter avhenger særlig av det konkrete oppdragets lengde. Konkurransetilsynet har for helt korte oppdrag lagt til grunn at det trolig bare vil være tilbydere innenfor et mindre område som er substitutter mens konkurransen om lengre oppdrag trolig vil skje mellom tilbydere innenfor samme region. Konkurransetilsynet har imidlertid ikke tatt endelig stilling til markedets utstrekning.

(33) Etter melderens vurdering kan markedet ha en nasjonal eller videre utstrekning for oppdrag med lengre lengde, mens markedet kan ha en regional avgrensning for kortere oppdrag. Ettersom det uansett ikke har avgjørende betydning, kan den endelige geografiske utstrekningen av markedet holdes åpent.

5.3 Område med potensielt horisontalt overlappende virksomhet – "buss for tog" erstatningstrafikk

5.3.1 Produktmarked

(34) Partene har begge virksomhet innen erstatningstrafikk i form av buss for tog. Dette omfatter

både erstatningstrafikk ved planlagt vedlikehold og erstatningstrafikk ved ikke planlagt vedlikehold og reparasjon (plutselige hendelser).

- (35) Det legges som utgangspunkt til grunn at erstatningskjøring ved planlagt vedlikehold normalt utgjør den vesentligste delen av erstatningskjøringen. Planlagt erstatningstrafikk vil være aktuelt eksempelvis der det skal gjennomføres oppgradering av togspor, bygging av nye stasjoner og dobbeltspor og forbedring av signalsystemet for tog. Store deler av den planlagte erstatningstrafikken er knyttet til store og omfattende arbeider sommerstid, og berører mange reisende over lengre sammenhengende perioder. På denne tiden er imidlertid pendlertrafikk og annen transport til/fra arbeid av mindre omfang enn ellers i året. Ikke-planlagt erstatningstrafikk kan være knyttet til strømbrudd, jord/snøras på linjen, solsleng/fare for solsleng og andre driftsavvik, hvor det kan være variabelt hvor lenge erstatningstrafikk er nødvendig.
- (36) Melder er ikke kjent med at EU-kommisjonen eller Konkurransetilsynet har avgrenset et eget marked for erstatningstrafikk i form av buss for tog.
- (37) Det kan etter melderens syn være momenter som trekker i retning av at erstatningskjøring kan anses å inngå som del av et bredere anbudsmarked for busstjenester, samtidig som det kan være enkelte likhetstrekk med det kommersielle. Det er også momenter som trekker i retning av at erstatningskjøring i form av buss for tog utgjør et eget marked.
- (38) Erstatningstrafikk er tjenester som utføres på fastsatte ruter, som substitutt for annen trafikk på fastsatt rute, dels på deler av fastsatte ruter, i avgrensede tidsperioder. Tjenestene kan slikt sett anses å utgjøre et fleksibelt transporttilbud tilknyttet faste ruter. Buss for tog regnes etter yrkestransportloven som rutetransport. Yrkestransportloven definerer rutetransport som regelmessig transport av passasjerer langs bestemte ruter der passasjerer tas opp og slippes av ved stoppesteder som er fastsatt på forhånd. Transport utenfor rute er transport som ikke faller inn under definisjonen av rutetransport, som kjennetegnes ved at transport benyttes til å transportere grupper av passasjerer som er satt sammen etter initiativ fra kunde eller transportøren selv. Erstatningstransporten med buss foregår normalt på samme måte som en opprinnelig togrute og passasjerene er ikke satt sammen etter initiativ fra en kunde eller fra transportøren selv. Erstatningstrafikk har derfor egenskaper av å være rutetransport eller et avvik fra rutetransport. Som nevnt skiller imidlertid erstatningstrafikk seg vesentlig fra rutetransport ved at behovet for transportproduksjon etter sin natur er variabelt og til dels uforutsigbart, med lengre perioder uten noe behov.
- (39) En stor del av erstatningstrafikktjenestene kjøpes inn gjennom anbudskonkurranser. VY er som statlig eid selskap i de fleste tilfeller pålagt å gjennomføre anbudskonkurranser for kontrakt om kjøring med buss for tog. Avtaler om erstatningstransport inngås imidlertid på andre vilkår, herunder med andre tekniske spesifikasjoner, enn for ordinær rutetransport. Anbudskonkurranser gjennomføres først for rammeavtale, hvor det inngås parallelle rammeavtaler for å sikre kapasitet, for erstatningskjøring med et par års varighet samt mulighet for forlengelse. I konkurransegrunnlaget stilles det typisk andre lavere krav fra oppdragsgiver til en aktør med hensyn til bussmateriell mv. som skal yte erstatningstransport sammenlignet med ordinær rutetransport, blant annet stilles det høyere komfortkrav, men for øvrig mindre detaljerte krav.
- (40) For aktører det er inngått rammeavtale med, benytter VY deretter portalen bussfortog.no for å skaffe til veie buss for tog tjenester fra aktørene det er inngått rammeavtale med. Dette skjer ved at VY sender ut forespørsel via bussfortog.
- (41) Bussoperatørene har ved erstatningskjøring i utgangspunktet begrenset innflytelse over grunnleggende deler av oppdraget, slik som ruter, rutetider og billettpriser. Samtidig vil det ved avrop på rammeavtaler være opp til den enkelte aktør å gi et tilpasset tilbud for hvert konkrete oppdrag om erstatningskjøring.

- (42) Andre togoperatører (Go Ahead - og SJ) kan inngå avtaler direkte med busselskaper om fast kjøring av buss for tog. Det samme gjelder Flytoget som siden 2019 har hatt kontrakt med Oslobuss om å tilby busserstatningstrafikk for Flytoget.
- (43) De relativt få togoperatørene i Norge etterspør busserstatningstjenester for geografiske områder av svært ulik utstrekning. Flytoget har et begrenset behov som kun omfatter strekningen mellom Drammen og Oslo Lufthavn, mens Go Aheads kontrakt omfatter strekningen fra Oslo i øst til Stavanger i vest og SJ dekker strekningen mellom Oslo og Bodø, samt Dombås-Åndalsnes og Røros-Hamar og enkelte lokale strekninger. VY dekker alle øvrige togruter i Norge. I tillegg finnes Ruter et mer begrenset behov for erstatningstrafikk for trikk og metro.
- (44) Den begrensede strekningen som Flytoget opererer gjør at turbussoperatører kan dekke hele eller det vesentlige av behovet for erstatningstrafikk med egen transportproduksjon. De store områdene som opereres av Go Ahead og SJ fordrer til sammenligning et sammensatt tilbud bestående av en rekke lokale turbussoperatører.
- (45) Mens Oslobuss betjener kontrakten med Flytoget alene har Nobina avtale med ca. 150 buss- og taxiselskaper med lokal tilhørighet i områdene der Go Ahead og SJ opererer togtilbudet. Nobina er dermed en "integrator" og med unntak av en svært begrenset del av transporten står ikke Nobina selv for transportproduksjonen i kontraktene for erstatningstrafikk. [REDACTED]
- (46) Følgelig kan det stilles spørsmål ved om Oslobuss og Nobina i det hele tatt opererer i det samme produktmarkedet.
- (47) Det vil etter melderens syn imidlertid ikke være nødvendig å ta endelig stilling til hva som utgjør det relevante produktmarkedet for denne meldingens formål, ettersom Foretakssammenslutningen ikke i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse uavhengig av markedsavgrensning.
- (48) I det videre redegjøres det for Foretakssammenslutningen basert på det snevrest mulige markedet, som vil være som vil være erstatningstrafikk i form av buss for tog.

5.3.2 Geografisk marked

- (49) EU-Kommisjonen har tidligere vurdert at det geografiske markedet for offentlige anbudskonkurranser om rutebuss transporttjenester kan være nasjonalt, grunnet et ensartet regelverk og faktisk konkurranse om tildeling av konsesjoner mellom bussoperatører fra ulike regioner.²
- (50) Blant annet trekker betydelig verdi av rammeavtaler og avtaler om erstatningstrafikk i retning av et nasjonalt marked også for et mulig marked for erstatningstrafikk i form av buss for tog. Videre utlyses kontrakter om erstatningskjøring nasjonalt. VY utlyser rammeavtale for de banestrekninger som VY til enhver tid er ansvarlig for å betjene.
- (51) Et eksempel på anbudskonkurranse for rammeavtale om erstatningskjøring utlyst av VY i 2020, viser at en rekke aktører både med nasjonalt nedslagsfelt og aktører med i utgangspunktet regionalt nedslagsfelt innga tilbud og fikk rammeavtale med VY. Blant aktørene som fikk rammeavtale var blant annet Boreal Buss AS (Trondheim), Geilo

² Se bla. COMP/M.6818 – DB/Veolia punkt 29-24.

Turbusser AS, Tide Buss (Bergen), VY buss AS (Oslo), Charterbuss (Nannestad).

- (52) På bakgrunn av det ovennevnte, legger melder til grunn at et eventuelt eget marked for erstatningskjøring i form av buss for tog minst har en nasjonal utstrekning.
- (53) Som nevnt over har Nobina etablert tilbud innen erstatningstrafikk ved å inngå avtale med et stort antall mindre, lokale buss- og taxiselskaper. På tilsvarende måte har VY inngått rammeavtale om erstatningstransport med en rekke mindre, mer lokale transportaktører. Det er forholdsvis klart at slike mindre transportaktører opererer i geografiske markeder av lokal utstrekning.
- (54) For denne meldingens formål anses det imidlertid ikke nødvendig å ta endelig stilling til markedets geografiske utstrekning ettersom Foretakssammenslutningen ikke i betydelig grad vil medføre noen hindring av effektiv konkurranse uavhengig av geografisk markedsavgrensning.

5.4 Kort om vertikale forhold

- (55) For ordens skyld nevnes at Oslobuss hypotetisk sett kunne vært en av en rekke potensielle underleverandører til Nobina i Nobinas sammenpakkede tilbud innen erstatningstrafikk, der Nobina opptre som integrator for slike tjenester.

- (56) Det foreligger uansett ikke vertikalt berørte markeder, da partene hverken enkeltvis eller samlet har markedsandeler som overstiger 30 prosent på noen vertikalt forbundne markeder.

6 ET BEGRENSET HORIZONTALT OVERLAPP MELLOM PARTENE VIL IKKE HINDRE EFFEKTIV KONKURRANSE

6.1 Markedet for kommersielle busstjenester

- (57) Melder er ikke kjent med at det eksisterer tilgjengelige tall eller anslag på et totalmarked for kommersielle busstjenester, hverken nasjonalt eller på Østlandet. Etter melders beste estimat basert på offentlig tilgjengelig informasjon og markedskunnskap, utgjorde totalmarkedet på Østlandet om lag 2 milliarder kroner i 2024.
- (58) Etter et konservativt estimat anslår Nobina at selskapet omsatte for [REDACTED] millioner kroner innen kommersielle busstjenester på Østlandet i 2024, mens Oslobuss omsatte for 261 millioner kroner i 2024. Partenes samlede omsetning i dette markedet var dermed på [REDACTED] millioner kroner i 2024. Dette tilsier at partenes respektive markedsandeler er på henholdsvis [REDACTED] prosent og 13 prosent, og en samlet markedsandel på [REDACTED] prosent.
- (59) Melder vil understreke at Nobinas angitte markedsandel ikke kan anses å gi uttrykk for selskapets markedsposisjon innen turbusstjenester på Østlandet, ettersom omsetningen kommer gjennom rollen som integrator for erstatningstrafikk for GoAhead og SJ, som beskrevet over. Slik melder ser det er det mer korrekt å benytte selskapets egen transportproduksjon for å estimere markedsandeler. Nobina har med sine 2 turbusser en helt marginal markedsandel, slik at samlede andel for partene vil være om lag 13 prosent.

- (60) Videre er det uansett en rekke andre aktører til stede i markedet for kommersielle busstjenester, som vil fortsette å utøve et sterkt konkurransepress etter Foretakssammenslutningen. Bare i Osloområdet er det flere større aktører (oppgitt med antall aktive turvognløyver³ i parentes), blant annet Jensens Mobility (100), Unibuss Ekspress (60), Schaus Buss (50), Connect Bus Ekspress (49) og Persontransport Norge (44), i tillegg til VY Buss. På nasjonalt nivå er det også andre større aktører som Tide, Connect og Boreal og mer enn 900 foretak registrert med aktive turbussløyver.⁴ I tillegg er det en rekke mindre aktører som representerer effektiv konkurranse. I Oslo og Akershus er det om lag 40 aktører med mellom 2 og 5 aktive løyver, samt om lag 50 aktører med ett aktivt løyve. Til sammenligning har Oslobuss (med Vestfoldbuss) 67 aktive turvognløyver, og Nobina har som nevnt kun 2 turbusser.
- (61) Videre foreligger det ikke noen betydelige etableringshindringer i markedet, noe som vises gjennom de svært mange aktørene som har etablert tilbud innen kommersielle busstjenester, herunder aktører med en eller få turbusser. Relevante etableringshindringer er først og fremst kapital (for å kjøpe busser) og tilgang på arbeidskraft (bussjåfører).
- (62) På bakgrunn av det ovennevnte legges det til grunn at Foretakssammenslutningen ikke i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse i markedet for kommersielle busstjenester.

6.2 Mulig marked for erstatningskjøring i form av buss for tog

- (63) Både Nobina og Oslobuss har som nevnt virksomhet innen erstatningskjøring i form av buss for tog. Nobina har avtale med SJ Norge og Go Ahead om erstatningskjøring. Oslobuss har avtale med Flytoget om håndtering av all transport i forbindelse med både planlagte og ikke planlagte hendelser på jernbanen mellom Drammen og Oslo Lufthavn.
- (64) VY gjennomfører som nevnt offentlige anbudskonkurranser for rammeavtaler for erstatningskjøring, der det inngås en rekke parallelle rammeavtaler. Avrop gjennomføres deretter etter behov. En rekke ulike aktører kan levere på slike rammeavtaler om erstatningskjøring, herunder både turbiloperatører og rutebiloperatører, både nasjonale aktører og mindre, lokale aktører der eieren ofte selv er sjåfør. Om sommeren vil ofte skolebusser være tilgjengelige, slik at også aktører som driver med skolekjøring kan konkurrere om avtaler om erstatningskjøring.
- (65) Som et eksempel kan nevnes anbudskonkurranse for rammeavtale om erstatningskjøring avholdt av VY i 2020. I denne anbudskonkurransen innkom det 54 tilbud, hvor de aller fleste tilbyderne ble tildelt rammeavtale med VY.⁵
- (66) VY står for om lag 80 prosent av tog- og skinnegående transport i Norge og har en tilsvarende andel i Osloregionen. Det kan antas at erstatningskjøring for VY representerer minst 80 prosent av markedet, både nasjonalt og i Oslo-området, ettersom omfanget av vedlikeholdsarbeider er mer omfattende i Oslo enn ellers i landet.
- (67) Partene har følgelig en samlet markedsandel som er lavere enn 20 prosent. Som nevnt er tjenesten som Nobina leverer kun en organiseringstjeneste, som alle transportselskaper av

³ Data hentet fra Vegvesenets transportregister, som er tilgjengelig på dets hjemmeside:

<https://www.vegvesen.no/kjoretov/yrkestransport/transportloyver-og-tillatelser/oppslag-i-transportregister/#/>

Vi gjør oppmerksom på enkelte rutebussaktører er registrert med turvognløyver for bussflåten som opererer rutetrafikk. Blant annet er antallet aktive løyver for Nobina og VY slik det fremkommer i registeret derfor ikke representativt for det reelle turbusstilbudet.

⁴ Disse 900 foretakene fordeler seg med 385 foretak med ett aktivt løyve, 370 foretak med 2-5 løyver, 87 foretak med 6-10 løyver og 48 med 11-50 løyver.

⁵ Se [Vygruppen AS - Kjøp av buss for tog tjenester fra 2021](#).

en viss størrelse kan levere. Nobinas omsetning innen erstatningskjøring gir derfor ikke noe dekkende uttrykk for selskapets markedsposisjon for levering av erstatningstransport.

- (68) For å kunne utføre erstatningskjøring i form av buss for tog, trengs det i tillegg til bussmateriell og sjåfører, både turvognløyve og ruteløyve. Det foreligger ingen etableringshindringer av betydning. Dette reflekteres også av at det finnes en rekke tilbydere av slike tjenester, som redegjort for over.
- (69) Som forklart over i punkt 5.3 er aktivitetene til Nobina og Oslobuss innen erstatningskjøring svært ulike og det kan stilles spørsmål ved om partene i det hele tatt opererer i det samme markedet. Det kan uansett legges til grunn at Nobina og Oslobuss ikke kan anses som særlig nære konkurrenter.
- (70) I et mulig marked for erstatningskjøring i Norge, vil det være en rekke aktører til stede som kan by på kontrakter. Det vises til aktørene innen kommersielle busstjenester som er nevnt over i punkt 6.1.
- (71) På bakgrunn av det ovennevnte legges det til grunn at Foretakssammenslutningen ikke i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse i et mulig marked for erstatningstrafikk (buss for tog).

7 KONKURRENTER, LEVERANDØRER OG KUNDER

Tabell 1: Partenes fem viktigste konkurrenter, kunder og leverandører i markedet for kommersielle busstjenester

Melder oppgir for ordens skyld konkurrenter, kunder og leverandører knyttet til kontraktene med GoAhead og SJ.

Nobina			OsloBuss		
Konkurrenter	Leverandører	Kunder	Konkurrenter	Leverandører	Kunder
		SJ Nord			
		GoAhead			
		N/A			
		N/A			
		N/A			

Tabell 2: Partenes fem viktigste konkurrenter, kunder og leverandører i et mulig marked for erstatningstrafikk (buss for tog)

Nobina AS			OsloBuss AS		
Konkurrenter	Leverandører	Kunder	Konkurrenter	Leverandører	Kunder
		SJ Nord			Flytoget
		GoAhead			VY
		N/A			N/A
		N/A			N/A
		N/A			N/A

8 INGEN VERTIKALT BERØRTE MARKEDER

- (72) Det foreligger ingen vertikalt berørte markeder ettersom partene hverken enkeltvis eller samlet har en markedsandel som overstiger 30 % i et forutgående eller etterfølgende ledd til et produktmarked hvor den annen part opererer.

9 VILKÅRENE FOR FORENKLET MELDING ER OPPFYLT

- (73) Som redegjort for i punkt 6 over overstiger ikke partenes samlede markedsandel 20 prosent i noe relevant marked der begge partene er aktive på samme produktmarked og geografiske marked.
- (74) Som nevnt i punkt 8 over har ingen av partene en markedsandel som overstiger 30 prosent i noe vertikalt forbundet marked.
- (75) Vilårene for å inngi forenklet melding er derfor oppfylt, jf. forskrift om melding av foretakssammenslutninger § 3, første ledd, punkt 3. bokstav b. og c.
- (76) Melder har for god ordens skyld likevel valgt å oppfylle informasjonskravene til en alminnelig melding, jf. konkurranseoven § 18 a.

10 EFFEKTIVITETSGEVINSTER

- (77) Melder forventer at Foretakssammenslutningen vil kunne føre til visse effektivitetsgevinster, ved a [REDACTED] Ettersom det er klart at Foretakssammenslutningen ikke i betydeleg grad vil hindre effektiv konkurranse i noe relevant marked har melder ikke kvantifisert effektivitetsgevinstene.

11 ÅRSBERETNING OG ÅRSREGNSKAP

(78) Årsberetning og årsregnskap for Nobina og Oslobuss er inntatt nedenfor.

Bilag 2: Årsberetning og årsregnskap for Nobina AB

Bilag 3: Årsberetning og årsregnskap for Oslobuss

Bilag 4: Årsberetning og årsregnskap for Vestfoldbuss

12 FORRETNINGSCHEMMELIGHETER

(79) 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

Oslo, 13. august 2025
WIKBORG REIN ADVOKATFIRMA AS

Preben Milde Thorbjørnsen