



**Besluit**

**Goedkeuring van de  
concentratie tussen  
Wrist Holding NL B.V. en  
Klevenberg Shipping  
Center B.V., Klevenberg  
USA B.V., Kubo Supply  
and Trading N.V. en C.  
Maat Transport B.V.**

Muzenstraat 41  
2511 WB Den Haag

[www.acm.nl](http://www.acm.nl)  
070 720 0000

## **Goedkeuring van de concentratie tussen Wrist Holding NL B.V. en Klevenberg Shipping Center B.V., Klevenberg USA B.V., Kubo Supply and Trading N.V. en C. Maat Transport B.V.**

**Ons kenmerk** : ACM/UIT/497264

**Zaaknummer** : ACM/18/033205

**Datum** : 10 juli 2018

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Melding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Partijen</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>De gemelde operatie</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Toepasselijkheid van het concentratietoezicht</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Beoordeling</b>	<b>5</b>
5.1	Relevante productmarkt	5
5.2	Relevante geografische markten	6
5.3	Gevolgen van de concentratie	7
<b>6</b>	<b>Conclusie</b>	<b>9</b>

## 1 Melding

1. Op 5 juni 2018 heeft de Autoriteit Consument en Markt (ACM) een melding ontvangen van een voorgenomen concentratie.<sup>1</sup> Wrist Holding NL B.V. (hierna: Wrist), onderdeel van de Altor-groep, heeft gemeld dat Wrist voornemens is de zeggenschap te verkrijgen van Klevenberg Holding B.V. over Klevenberg Shipping Center B.V., Klevenberg USA B.V., Kubo Supply and Trading N.V. en C. Maat Transport B.V. (hierna samen: Klevenberg).
2. De ACM heeft een mededeling over deze melding in de Staatscourant nr. 32511 van 8 juni 2018 gepubliceerd. De ACM heeft geen zienswijzen van derden ontvangen. De ACM heeft gesprekken gevoerd met verschillende marktpartijen over de voorgenomen overname.

## 2 Partijen

3. Wrist is een besloten vennootschap naar Nederlands recht. Wrist is volledig eigendom van Wrist Ship Supply A / S, een Deens bedrijf dat deel uitmaakt van de Altor Group. De Altor Group is een private equity-groep die zich richt op investeringen in en ontwikkeling van middelgrote ondernemingen met een Scandinavische oorsprong. Wrist bevoorraadt schepen met zowel bederfelijke als niet-bederfelijke goederen en levert bijbehorende logistieke diensten (opslag, transport). Wrist levert deze goederen en diensten voor verschillende typen schepen, onder andere koopvaardij-schepen, offshore-schepen, cruiseschepen en offshore-installaties. Wrist heeft op het vasteland van Noord-West-Europa vestigingen in Rotterdam, Den Helder en Hamburg.
4. Klevenberg bestaat uit verschillende vennootschappen naar Nederlands recht, waarvan de aandelen, direct of indirect, in eigendom zijn van Klevenberg Holding B.V. Klevenberg bevoorraadt eveneens schepen met zowel bederfelijke als niet-bederfelijke goederen en levert bijbehorende logistieke diensten (opslag, transport). Klevenberg levert deze goederen en diensten voor koopvaardij-schepen en, in beperkte mate, offshore schepen. Klevenberg is gevestigd in Rotterdam.<sup>2</sup>

## 3 De gemelde operatie

5. Wrist is van plan om de aandelen die 100% vertegenwoordigen van het kapitaal en de stemrechten in Klevenberg te verkrijgen. De voorgenomen transactie blijkt uit de koop- en verkoopovereenkomst (SPA) van 4 juni 2018.

## 4 Toepasselijkheid van het concentratietoezicht

6. De gemelde transactie is een concentratie in de zin van artikel 27, eerste lid, onder b, van de Mededingingswet (hierna: Mw). Het gevolg van de transactie is dat Wrist uitsluitende zeggenschap

<sup>1</sup> Op grond van artikel 34 van de Mededingingswet.

<sup>2</sup> De vestiging van Klevenberg in Antwerpen (Kubo Supply and Trading N.V.) is niet actief.

verkrijgt over Klevenberg.

7. Betrokken ondernemingen zijn Wrist en Klevenberg (hierna gezamenlijk: partijen).
8. De ACM stelt op basis van de omzetgegevens uit de melding vast dat de gemelde concentratie onder het in hoofdstuk 5 Mw geregelde concentratietoezicht valt.

## 5 Beoordeling

9. In dit hoofdstuk beoordeelt de ACM de voorgenomen concentratie. Hiertoe beschrijft de ACM eerst de relevante markten waarop partijen actief zijn. Paragraaf 5.1 bevat een beschrijving van de relevante productmarkten en paragraaf 5.2 de relevante geografische markt. Daarna licht de ACM de gevolgen van de voorgenomen concentratie in paragraaf 5.3 toe.

### 5.1 Relevante productmarkt

10. Partijen stellen dat de relevante productmarkt de markt voor scheepsleveringsdiensten is, zonder dat nader onderscheid hoeft te worden gemaakt naar klant- of scheepstype. Partijen werken, uit oogpunt van volledigheid, toch dit eventuele nadere onderscheid naar klant- of scheepstype uit in de melding. Ze beschrijven een mogelijk nader onderscheid naar koopvaardij schepen, offshore schepen, booreilanden en platforms, cruiseschepen en klanten op het vasteland. Partijen menen dat de exacte productmarktafbakening in deze zaak in het midden kan worden gelaten, omdat de voorgenomen concentratie zelfs op de nauwst afgebakende productmarkt geen negatief effect op de mededinging heeft.
11. De activiteiten van partijen overlappen op het gebied van de bevoorrading van koopvaardij schepen en offshore schepen met alle denkbare scheepsbenodigdheden (bederfelijke en niet-bederfelijke goederen) en daarbij ondersteunende logistieke diensten (opslag en transport van de geleverde goederen). In navolging van partijen gebruikt de ACM in dit besluit voor deze activiteiten samen de term scheepsleveringsdiensten.
12. De ACM, de Europese Commissie en andere Nationale Mededingingsautoriteiten (hierna: NCA<sup>3</sup>) hebben niet eerder expliciet de relevante productmarkt op het gebied van scheepsleveringsdiensten afgebakend.<sup>4</sup>
13. De ACM heeft als vertrekpunt voor de relevante productmarkt de markt voor scheepsleveringsdiensten genomen. Zoals hierna zal blijken, onderscheidt deze dienst zich van de levering van levensmiddelen of non-food-artikelen<sup>5</sup> in het algemeen. Om actief te kunnen zijn op het

---

<sup>3</sup> National Competition Authorities

<sup>4</sup> In 2007 heeft de Spaanse NCA (Besluit Servicio de Defensa de la Competencia van 27 juli 2007 in de zaak N-07070 EITZEN MARITIME – ARBODANS XXI) een concentratie van twee partijen beoordeeld die actief waren op het gebied van 'supply to ships in ports' in de vorm van de levering van voedingswaren, tabaksproducten, alcoholische dranken en technische producten aan koopvaardij schepen, vissersschepen, cruiseschepen, marineschepen en ferry-schepen. In deze zaak heeft de Spaanse NCA in het bijzonder beoordeeld wat het effect van de concentratie zou kunnen zijn op de mogelijke deelmarkt voor de levering van scheepsbenodigdheden aan Spaanse marineschepen, maar heeft de exacte marktafbakening in het midden gelaten.

<sup>5</sup> Bijvoorbeeld artikelen die verkrijgbaar zijn bij bouwmarkten, ijzerwarenhandels, warenhuizen, (werk)kledingwinkels en dergelijke.

gebied van scheepsleveringsdiensten moet een partij bijvoorbeeld beschikken over een groot assortiment dat (bijna) alle denkbare categorieën food- en non-food-artikelen omvat, over een geautomatiseerd systeem waarmee grote bestellingen binnen enkele dagen kunnen worden aangenomen en verwerkt en over de planning-technische middelen om een bestelling van uiteenlopende artikelen samen te stellen<sup>6</sup> en af te leveren. In de praktijk worden scheepsleveringsdiensten dan ook verricht door specifieke scheepsbevoorraders. De ACM vindt het daarom aannemelijk dat er een aparte markt is voor scheepsleveringsdiensten.

14. In het marktonderzoek heeft de ACM vervolgens onderzocht of een nader onderscheid moet worden gemaakt naar type klant of schip, in het bijzonder het eventuele onderscheid tussen leveringen aan koopvaardij-schepen en die aan offshore-schepen. Uit de informatie die de ACM heeft verkregen blijkt dat een dergelijk onderscheid niet relevant is. Marktpartijen erkennen desgevraagd dat de leveringen aan koopvaardij-schepen verschillen van die aan offshore-schepen, bijvoorbeeld qua aard van de goederen, (vereiste) kwaliteit en omvang en frequentie van de levering, maar stellen dat deze verschillen niet wezenlijk zijn en dat in beginsel elke scheepsleverancier alle denkbare typen klanten en schepen kan beleveren.
15. De ACM laat in het midden of bij de beoordeling van deze concentratie moet worden uitgegaan van een markt voor scheepsleveringsdiensten, of dat nader onderscheid moet worden gemaakt naar afnemers of naar productgroepen. De ACM neemt bij de verdere beoordeling de mogelijke markt voor scheepsleveringsdiensten als startpunt. Voor de beoordeling van deze concentratie maakt, zoals hierna zal blijken, een eventueel nader onderscheid naar afnemer en/of productgroep echter geen verschil.

## 5.2 Relevante geografische markten

16. Partijen menen primair dat in deze zaak de relevante geografische markt Noordwest-Europa (het gebied van Antwerpen tot en met Hamburg<sup>7</sup>) is. Partijen baseren dit op de commerciële, logistieke en geografische realiteit in hun activiteiten en die van afnemers en concurrenten. Partijen zeggen bovendien steun voor deze afbakening te vinden in de beoordelingspraktijk van de Europese Commissie met betrekking tot containerterminaldiensten, die volgens partijen vergelijkbaar zijn met scheepsbevoorrading. De Commissie gaat daarin uit van een markt die groter is dan één enkele haven, maar laat de exacte afbakening in het midden.
17. Partijen stellen dat “op basis van handelspatronen en feitelijke concurrentie tussen scheepsleveranciers<sup>8</sup>” het kleinste geografische gebied van de markt voor scheepsleveringsdiensten (ten minste) de ARA-regio is.<sup>9</sup> Een verdere vernauwing hiervan, bijvoorbeeld tot Nederland of zelfs tot afzonderlijke havens binnen Nederland, is volgens partijen niet realistisch. Desondanks stellen partijen dat de voorgenomen concentratie ook op de kleinst denkbare geografische markt, te weten uitsluitend de haven van Rotterdam, geen gevolgen voor de mededinging heeft en dat de exacte afbakening van de geografische markt daarom in het midden kan worden gelaten.

---

<sup>6</sup> Al dan niet op basis van ad-hoc leveringen door toeleveranciers.

<sup>7</sup> Het hier bedoelde gebied omvat dus niet (havens in) Groot-Brittannië

<sup>8</sup> Partijen doelen hiermee o.a. op de praktijk dat scheepsbevoorraders die zijn gevestigd in een van de havens in het gebied tussen (groweg) Le Havre en Hamburg regelmatig schepen bevoorraden in andere havens in dat gebied.

<sup>9</sup> ARA = Antwerpen – Rotterdam – Amsterdam. Voor deze zaak rekenen partijen ook Den Helder, vanwege de vestiging van Wrist aldaar, tot de ARA-regio. In deze zaak volgt de ACM deze definiëring.

18. De ACM en de Europese Commissie hebben de geografische markt voor scheepsleveringsdiensten niet eerder afgebakend.<sup>10</sup> De ACM heeft in deze zaak de opvatting van partijen dat de geografische markt ten minste de ARA-regio omvat, als vertrekpunt genomen. Vervolgens heeft zij onderzocht of een ruimere dan wel krappere geografische markt, bijvoorbeeld inclusief Noord-Duitsland, van toepassing is.
19. Verschillende marktpartijen hebben opgemerkt dat de haven van Rotterdam, als een van de grote, internationale *marine-hubs*, geldt als voorkeurs-vestigingsplaats voor scheepsleveranciers. Door de hoge volumes en grote productassortimenten, bij zowel scheepsbevoorraders als hun toeleveranciers, wordt de markt voor scheepsleveringsdiensten in de haven van Rotterdam als zeer competitief omschreven. Daardoor worden beduidend meer goederen *vanuit* Rotterdam, per vrachtwagen, *naar* schepen in andere havens gebracht dan goederen *vanuit* andere plaatsen *naar* schepen in de haven van Rotterdam.
20. Uit het marktonderzoek van de ACM blijkt echter dat het voor een scheepsleverancier niet per se noodzakelijk is om een fysieke vestiging te hebben in de haven waarin een schip moet worden bevoorraad. Marktpartijen hebben diverse voorbeelden aangedragen van situaties waarin schepen in een bepaalde haven worden bevoorraad, maar waarbij de goederen van (ver) buiten die haven worden aangevoerd. Dit gebeurt vrijwel altijd per vrachtwagen. Hiervoor zijn uiteenlopende redenen genoemd, bijvoorbeeld hogere kwaliteit dan lokaal verkrijgbaar, lagere prijzen dan lokaal verkrijgbaar, betere service en een hechte relatie tussen leverancier en afnemer. Dergelijke bewegingen vinden onder meer plaats binnen het ARA-gebied, maar ook tussen (havens of plaatsen in) het ARA-gebied en de havens van Le Havre en in Noord-Duitsland.
21. De ACM laat de exacte afbakening van de relevante geografische markt in het midden, omdat dit voor de beoordeling geen verschil maakt. De ACM neemt bij de verdere beoordeling de markt voor scheepsleveringsdiensten in of vanuit Rotterdam als startpunt, vanwege de betekenis van Rotterdam als internationale marine-hub en, als gevolg daarvan, de hoge volumes, omzetten en productassortimenten die scheepsbevoorraders in Rotterdam behalen dan wel kunnen bieden.

### 5.3 Gevolgen van de concentratie

22. Partijen hebben berekend dat hun gezamenlijke marktaandeel op de markt voor scheepsleveringsdiensten in alleen de Rotterdamse haven circa [20-30]\*% bedraagt. Bij een ruimere geografische markt, te weten het ARA-gebied<sup>11</sup>, bedraagt het gezamenlijke marktaandeel [10-20]%. Bij gebrek aan geschikte openbare informatie over met name de omzetten van concurrenten, hebben partijen deze marktaandelen berekend op basis van (aantallen) scheepsbewegingen en de geschatte omvang en waarde van de beleving van de betreffende schepen.
23. Voor het hierboven genoemde marktaandeel in alleen de haven van Rotterdam heeft de ACM bevestiging gekregen vanuit het marktonderzoek. Om die reden vindt de ACM de opgave van

---

<sup>10</sup> In de eerder genoemde Spaanse concentratiezaak is de Spaanse NCA bij de beoordeling uitgegaan van een lokale markt, namelijk (een) afzonderlijke haven(s), met als belangrijkste reden dat het noodzakelijk wordt geacht dat een scheepsleverancier beschikt over een lokale fysieke vestiging waar de goederen liggen opgeslagen en van waaruit deze goederen worden geleverd.

\* In deze openbare versie van het besluit zijn delen van de tekst vervangen of weggelaten om reden van vertrouwelijkheid. Vervangen of weggelaten delen zijn met vierkante haken aangegeven. In het geval van getallen of percentages kan de vervanging hebben plaatsgevonden in de vorm van vermelding van bandbreedtes.

<sup>11</sup> Als gezegd rekenen partijen binnen de context van deze zaak ook Den Helder tot dit gebied.

- partijen, hoewel deels gebaseerd op schattingen, voldoende bruikbaar voor haar verdere beoordeling.
24. Het resterende marktaandeel van circa [70-80]% is in Rotterdam in handen van een groot aantal andere scheepsbevoorraders. Dit omvat twee marktpartijen die qua omvang, assortiment, afnemers (type en grootte) en werkwijze vergelijkbaar zijn met partijen, te weten NeKo Ship Supply B.V. en Maas-Riva B.V. Vervolgens zijn er enkele middelgrote scheepsbevoorraders (o.a. Harding Marine Services Rotterdam B.V., Marine Providoring Agencies (MPA), Seaway Marine Trading B.V.) en daarnaast enkele tientallen kleinere partijen.
  25. De ACM heeft in het marktonderzoek vervolgens onderzocht op welke wijze de afspraken tussen afnemers en leveranciers over concrete scheepsleveringen tot stand komen en hoe het concurrentieproces daaromtrent verloopt.
  26. Uit de melding van partijen en uit het marktonderzoek blijkt dat voor concrete scheepsleveringen in hoofdlijn twee soorten afspraken worden gemaakt markt: i) ad-hoc offertes en ii) lange-termijn contracten. Het merendeel van de individuele scheepsleveringen komt tot stand op basis van ad-hoc offerteverzoeken door rederijen<sup>12</sup> aan scheepsbevoorraders en ad-hoc offertes die op die verzoeken worden uitgebracht. Marktpartijen geven aan dat rederijen in toenemende mate lange-termijn contracten afsluiten met drie à vier scheepsbevoorraders gelijktijdig, maar dat rederijen desondanks voor (bijna) iedere levering een prijsopgave vragen bij meerdere scheepsbevoorraders. Dit komt er praktisch op neer dat een rederij of de scheepsbemanning circa twee à drie dagen voordat een schip de haven aandoet, aan diverse scheepsbevoorraders een offerteverzoek ('request for quotation') toestuurt voor een concrete bestelling. De beschikbare reactie- en leveringstermijn is kort. Dit betekent dat bij het merendeel van de scheepsleveringen elke afzonderlijke levering een concurrentiemoment inhoudt en dat scheepsbevoorraders telkens strijden om de gunst van de afnemer.
  27. Zoals eerder beschreven blijkt uit het marktonderzoek dat vrijwel alle scheepsbevoorraders alle denkbare soorten goederen en diensten kunnen leveren aan alle soorten afnemers. Een eventueel nader onderscheid tussen productgroepen of typen afnemers of schepen is daarom niet relevant. Bovendien bevestigen marktpartijen de stelling van partijen dat vrijwel alle scheepsbevoorraders die zijn gevestigd (ergens) in het ARA-gebied, bereid en in staat zijn schepen te beleveren in dat gehele gebied en mogelijk zelfs daarbuiten (Le Havre – Hamburg). Marktpartijen verwachten bovendien dat afnemers die momenteel regelmatig afnemen bij onder andere Wrist én Klevenberg, na de concentratie tussen Wrist en Klevenberg ook toenadering zullen zoeken tot andere leveranciers om de groep van 'bekende' leveranciers niet kleiner te laten worden.
  28. De ACM constateert daarom, zoals marktpartijen stellig bevestigen, dat na de voorgenomen concentratie meer dan voldoende grotere en kleine scheepsbevoorraders overblijven in zowel Rotterdam als het ARA-gebied<sup>13</sup>, zodat rederijen<sup>14</sup> ook na de concentratie beschikken over voldoende en volwaardige alternatieven naast Wrist-Klevenberg en er voldoende concurrentiekracht in de markt resteert.
  29. Op basis van het voorgaande vindt de ACM niet aannemelijk dat de voorgenomen concentratie zal leiden tot mededingingsproblemen op een van de mogelijk markten voor scheepsleveringsdiensten, zowel indien wordt uitgegaan van een geografische markt die uitsluitend Rotterdam zou omvatten als indien wordt uitgegaan van een ruimere geografische markt (het ARA-gebied of het gebied Le Havre – Hamburg).

<sup>12</sup> Dan wel scheepseigenaren, scheepsmanagementbureaus of inkoopcombinaties van dergelijke partijen.

<sup>13</sup> Inclusief Den Helder, zie ook voetnoot 9.

<sup>14</sup> Idem

## 6 Conclusie

30. Wrist en Klevenberg hebben aan de ACM gemeld dat Wrist de zeggenschap probeert te verkrijgen over Klevenberg.
31. De ACM concludeert dat de gemelde operatie binnen de werkingssfeer valt van het in hoofdstuk 5 van de Mededingingswet geregeld concentratietoezicht. Zij heeft geen reden om aan te nemen dat deze operatie de daadwerkelijke mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze zou kunnen belemmeren. Daarom stelt de ACM vast dat Wrist en Klevenberg geen vergunning nodig hebben voor het tot stand brengen van deze concentratie.

Hoogachtend,

Autoriteit Consument en Markt,  
namens deze,  
w.g.

dr. B.L.K. Vroomen  
Teammanager Directie Mededinging

*Als u rechtstreeks belanghebbende bent, kunt u beroep instellen tegen dit besluit. Stuur uw gemotiveerde beroepschrift naar de rechtbank Rotterdam, sector bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam. Dit moet u doen binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit aan de bij de concentratie betrokken ondernemingen. Meer informatie over de beroepsprocedure vindt u op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).*