

## BESLUIT

Besluit van de directeur-generaal van de Nederlandse mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 37, eerste lid, van de Mededingingswet.

Zaaknummer 2285/Kalmar Industries - NHC

### I. MELDING

1. Op 28 december 2000 heeft de directeur-generaal van de Nederlandse mededingingsautoriteit een melding ontvangen van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 34 van de Mededingingswet. Hierin is medegedeeld dat Kalmar Industries AB voornemens is zeggenschap te verkrijgen, in de zin van artikel 27, onder b, van de Mededingingswet, over NHC Holding B.V. Van de melding is mededeling gedaan in Staatscourant 4 van 5 januari 2001. Naar aanleiding van de mededeling in de Staatscourant zijn geen zienswijzen van derden naar voren gebracht. Ambtshalve zijn vragen gesteld aan verschillende marktpartijen.

### II. PARTIJEN

2. Kalmar Industries AB (hierna: Kalmar) is een vennootschap naar Zweeds recht. Zij maakt deel uit van de Finse Partek-groep. De kernactiviteiten van de Partek-groep bestaan uit het ontwerpen en produceren van machines voor met name de transportsector en de industrie. Deze activiteiten zijn ondergebracht in vier divisies, te weten: container handling, load handling, forest machines en tractors. Daarnaast houdt de Partek-groep zich bezig met het vervaardigen van producten op basis van kalksteen, is zij actief op het gebied van het ontwerpen en produceren van zware vrachtwagens en het kopen, verkopen, ontwikkelen en leasen van vastgoed en produceert zij technische producten voor de transportsector, zoals hydraulische apparatuur en onderdelen van onder andere container handling machines en vrachtwagens.

3. NHC Holding B.V. (hierna: NHC) is een besloten vennootschap naar Nederlands recht. Alle uitstaande aandelen in NHC worden gehouden door B.V. De Rietput. NHC heeft twee dochterondernemingen: Nelcon B.V. en Groot-Hensen B.V. Nelcon B.V. houdt zich hoofdzakelijk bezig met het ontwerpen en fabriceren van havencontainerkranen en straddle carriers en het monteren en plaatsen daarvan, terwijl Groot-Hensen B.V. actief is op het gebied van onderhoud, reparatie, revisie, inspectie, montage en plaatsing van kranen, bruggen en sluizen.

### III. DE GEMELDE OPERATIE

4. De gemelde operatie is neergelegd in de concept-share purchase agreement van 13 december 2000. Hieruit blijkt dat een nieuw op te richten dochteronderneming van Kalmar alle uitstaande aandelen in NHC zal

overnemen van B.V. De Rietput.

#### IV. TOEPASSELIJKHEID VAN HET CONCENTRATIETOEZICHT

5. De gemelde operatie is een concentratie in de zin van artikel 27, onder b, van de Mededingingswet. De hierboven, onder punt 4, omschreven transactie leidt er toe dat de Finse Partek-groep, door middel van haar dochteronderneming Kalmar, uitsluitende zeggenschap verkrijgt over NHC.

6. Betrokken ondernemingen zijn Kalmar en NHC.

7. Uit de bij de melding ter beschikking gestelde omzetgegevens blijkt dat de gemelde concentratie binnen de werkingssfeer van het in hoofdstuk 5 van de Mededingingswet geregelde concentratietoezicht valt.

#### V. BEOORDELING

##### A. Relevante markten

Relevante productmarkt(en)

Zienswijze van partijen

8. Kalmar en NHC geven aan beiden actief te zijn op het gebied van het ontwerpen en produceren van bepaalde soorten container handling machines en het onderhoud van deze machines. Kalmar produceert Rubber tyred gantry cranes (RTGs), straddle carriers, reach stackers, lift trucks en terminal tractors. NHC produceert havencontainerkranen, waaronder Ship to shore cranes (SSCs) en Rail mounted gantry cranes (RMGs) vallen, en net als Kalmar ook straddle carriers. Deze verschillende soorten container handling machines zullen in het hiernavolgende gezamenlijk als container handling machines worden aangeduid. Partijen stellen zich op het standpunt dat het ontwerpen en produceren van container handling machines en het onderhoud daarvan twee afzonderlijke productmarkten zijn. Later in de procedure hebben partijen hun standpunt aangepast in die zin dat er in grote lijn drie markten zijn die relevant zijn voor de onderhavige zaak, te weten de markt voor SSCs, de markt voor yard cranes en de onderhoudsmarkt.

9. Partijen wijzen erop dat container handling machines speciaal bedoeld zijn voor gebruik op containerterminals (in zeehavens en in het binnenland). Door specifieke functies onderscheiden deze machines zich van andere machines. Deze functies zijn: het laden en lossen van containers in en uit schepen, het transporteren van containers over het terrein van de haven of terminal, het stapelen van containers en het laden en lossen van containers op en van treinen.

10. Partijen geven aan dat op het gebied van container handling machines de verschillende machines zoals genoemd in punt 8 voor een terminalexploitant, gelet op hun functies zoals in het volgende punt beschreven, complementair zijn. Er is overlap in de activiteiten van Kalmar en NHC op het gebied van de

productie van straddle carriers.

11. Straddle carriers zijn kleine machines die zowel worden gebruikt voor het transporteren van containers over het terminal-terrein als voor het stapelen van containers, waarbij zij zich niet over een vast trac bewegen. SSCs zijn zware kranen die worden gebruikt om containers in en uit schepen te laden. RMGs zijn, net als RTGs, zware mobiele kranen die gebruikt worden om containers te stapelen, waarbij RMGs zich over een vast spoor bewegen, terwijl RTGs zich op rubber banden voortbewegen. Reach stackers kunnen, net als straddle carriers, containers transporteren en opstapelen, maar worden vanwege het feit dat zij minder productief zijn dan straddle carriers veelal gebruikt in kleinere en middelgrote terminals. Lift trucks zijn in functie vergelijkbaar met reach stackers, maar kunnen containers niet diep stapelen. Tot slot worden terminal tractors gebruikt om containers van en naar RMGs/RTGs te transporteren.

12. Wat betreft RMGs en RTGs merken partijen op dat uitsluitend indien een nieuwe terminal wordt aangelegd de koper een werkelijke keuze heeft tussen RMGs en RTGs, aangezien de overstap van het gebruik van RMGs naar RTGs en vice versa een aanzienlijke aanpassing van de infrastructuur van een terminal vergt. Volgens partijen geldt dat in mindere mate ook voor RTGs en straddle carriers en voor reach stackers en straddle carriers.

13. Voorts hebben partijen aangegeven dat gedurende een zekere periode in de jaren 1980 waarin de markt voor straddle carriers aanzienlijk afnam de markt voor met name RTGs tegelijkertijd aanzienlijk groeide. Dit geeft volgens partijen aan dat, indien klanten om welke reden dan ook straddle carriers geen commercieel aantrekkelijke machine vinden, zij gebruik zullen gaan maken van andere machines, met name RTGs.

14. Volgens partijen zijn de SSCs, RMGs en straddle carriers zeer verschillende producten die geen uitwisselbare onderdelen bevatten. Met name de SSC zou zich onderscheiden doordat het veruit de grootste machine is en de door NHC geproduceerde SSC op een vaste plaats genstalleerd wordt. Voor de productie van de kleinere machines zoals straddle carriers, reach stackers, lift trucks en terminal tractors worden volgens partijen veelal vergelijkbare of identieke componenten gebruikt. Partijen wijzen erop dat indien de operationele kosten van een straddle carrier stijgen de koper zal zoeken naar goedkopere alternatieven zoals mobiele kranen, gantry cranes, reach stackers, side lifters, forklifts et cetera.

15. Naast productie van container handling machines zijn Kalmar en NHC ook actief op het gebied van het onderhoud van container handling machines. Partijen stellen dat in de meeste gevallen de exploitant van een terminal een eigen onderhoudsdienst heeft. Wanneer het onderhoud van de machines echter wordt uitbesteed, wordt het onderhoud meestal verricht door de leverancier van de machine, maar komt het ook voor dat het onderhoud van het gehele machinepark aan n partij wordt uitbesteed. Partijen sluiten niet uit dat het onderhoud van container handling machines een aparte markt betreft.

Zienswijzen van derden

16. Zowel afnemers als concurrenten zijn het met partijen eens dat de verschillende container handling machines in beginsel ieder hun eigen functie hebben en derhalve complementair van aard zijn. Volgens marktpartijen is er ook een verschil in de regelmaat van aankoop van de diverse container

handling machines. Enkele afnemers geven aan dat op nieuw te bouwen terminals RTGs, RMGs en straddle carriers substituten zijn. Daarbij wordt veelal aangetekend dat zelden nieuwe terminals worden gebouwd.

17. En afnemer gaf aan dat het ene operationele systeem, bestaande uit verschillende typen container handling machines, substitueerbaar zou zijn voor een ander operationeel systeem, bestaande uit andere typen container handling machines. Een andere afnemer merkt daarover op dat een straddle carrier ongebroken transport mogelijk maakt, terwijl RMGs en RTGs slechts gebroken kunnen transporteren. Het horizontale transport wordt dan gedaan door terminal tractors, terwijl het stapelen wordt uitgevoerd door de RTG of RMG.

18. Volgens een andere afnemer zijn voor het laden en lossen van schepen SSCs nodig en zijn voor het stapelen van de containers op de terminal en het daarbij behorend horizontaal transport tussen SSC en stapelzone diverse mogelijkheden.

19. Volgens n concurrent worden de container handling machines min of meer op dezelfde manier geproduceerd voor wat betreft hun belangrijkste (onder) delen, de productiemachines en processen en hun uiteindelijke assemblage. Een andere concurrent merkt met betrekking tot het productieproces op dat de meeste container handling machines custom-made goederen zijn, namelijk geproduceerd op basis van specifieke eisen van de eindgebruiker. SSCs, RMGs en RTGs kunnen volgens deze concurrent in dezelfde fabriek geproduceerd worden.

20. Marktpartijen hebben bevestigd dat in de meeste gevallen de terminalexploitant een eigen onderhoudsdienst heeft en dat wanneer het onderhoud van de machines wordt uitbesteed dat meestal wordt verricht door de leverancier van de machine. Overigens merken marktpartijen op dat hun aankoopbeslissing vaak mede bepaald wordt door de verwachte onderhoudskosten.

## Beoordeling

### A. Functionaliteit en regelmaat van aanschaf

21. Alle terminals gebruiken uitsluitend SSCs voor overslag aan de waterzijde van de terminal. Net als RMGs en RTGs worden straddle carriers en reach stackers gebruikt om containers te stapelen. Straddle carriers worden, door de betere manoeuvreerbaarheid en hogere snelheid, over het algemeen gebruikt voor grotere terminals (>100.000 containers/jaar), terwijl reach stackers met name gebruikt worden voor kleine omslaghoeveelheden in kleinere of middelgrote terminals. Straddle carriers en reach stackers worden daarnaast ook gebruikt voor horizontaal transport, dat ook uitgevoerd kan worden door terminal tractors. De stapel- en/of laadcapaciteiten van container handling machines variëren. Voorts kan opgemerkt worden dat grote machines minder vaak aangekocht worden dan straddle carriers.

### B. Prijzen

22. Hoewel er geen gefixeerde prijzen voor container handling machines zijn [1], kan toch het volgende worden gesteld met betrekking tot de gemiddelde prijzen die NHC en Kalmar rekenen voor de verschillende machines.

Vergeleken met de gemiddelde prijs voor een straddle carrier is een SSC circa zes tot twaalf keer zo duur, een RTG circa 1,5 tot 1,75 keer zo duur, terwijl een straddle carrier zelf circa 1,5 tot 1,75 keer zo duur is als een reach stacker en circa 2,25 tot 2,5 keer zo duur als een terminal tractor.

23. Er bestaat een aanzienlijk prijsverschil tussen SSCs enerzijds en andere container handling machines anderzijds. De prijzen van RMGs, RTGs en straddle carriers liggen ten eerste dicht bij elkaar en ten tweede geldt voor grote containerterminals dat ze in bepaalde mate substitueerbaar zijn.[2] Hierbij dient bedacht te worden dat er additionele investeringen nodig zijn bij de overstap van RTGs naar RMGs (zie punt 12).

### C. Productie

24. Volgens partijen zijn Kalmar en NHC gezamenlijk en Noell/Fantuzzi actief in alle te onderscheiden segmenten van container handling machines binnen Europa. Dit is voor de meeste andere marktpartijen niet het geval. Noell/Fantuzzi is niet actief op het gebied van terminal tractors, het kleinste segment container handling machines. Andere producenten van SSCs in Europa zijn hetzij niet actief op andere segmenten container handling machines, hetzij slechts binnen de segmenten RTGs en RMG's. Andere producenten van lift trucks in Europa dan Kalmar en Noell/Fantuzzi beperken zich tot de productie van lift trucks of leggen zich daarnaast toe op reach stackers. Ook wereldwijd beperken de meeste andere producenten dan Kalmar en Noell/Fantuzzi zich tot n of twee segmenten container handling machines. Tot slot kan opgemerkt worden dat voor de productie van SSCs geen met voor de productie van kleinere machines vergelijkbare componenten worden gebruikt.

### Tussenconclusie

25. Uit het bovenstaande is aannemelijk geworden dat SSCs op basis van prijs, specifiek gebruik voor het laden en lossen van schepen en regelmaat van aanschaf een afzonderlijke relevante productmarkt vormen. Het feit dat andere producenten van SSCs dan NHC en Noell/Fantuzzi zich ofwel beperken tot de productie van SSCs of daarnaast nog in beperkte mate actief zijn op het gebied van RTGs en/of RMGs speelt daarbij ook een rol. Op de markt voor SSCs bestaat geen overlap in de activiteiten van Kalmar en NHC. In het hiernavolgende zal uitsluitend nog op deze markt worden ingegaan voor zover dat van belang is voor de beschrijving van het portfolio-aspect van deze concentratie (zie de punten 52 en 55).

26. De prijzen van RMGs, RTGs, straddle carriers en lift trucks wijken beduidend af van de prijzen van terminal tractors. Terminal tractors kunnen uitsluitend voor horizontaal transport worden gebruikt, hebben geen stapelcapaciteit en alle belangrijke andere producenten van terminal tractors in Europa dan Kalmar zijn uitsluitend actief op het gebied van terminal tractors. Reach stackers kennen andere afnemers dan straddle carriers en RMGs vereisen meer investering en zijn minder flexibel dan RTGs. Tot slot heeft volgens partijen een tijdelijk kwaliteitsgebrek van straddle carriers in het verleden de vraag naar en verkoop van RTG's destijds in elk geval tijdelijk in positieve zin beïnvloed. Desalniettemin kan in het onderhavige besluit in het midden blijven of RMGs, RTGs, straddle carriers, reach stackers, lift trucks en terminal tractors n markt voor container handling machines vormen of alle of meerdere afzonderlijke markten zijn, aangezien de uiteindelijke beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie de punten 42 tot en met 68).

## Onderhoud

27. Op dit moment onderhoudt Kalmar met name de door haar zelf geproduceerde machines en slechts voor een zeer klein deel machines geproduceerd door derden. NHC is op het gebied van onderhoud van zowel door haar zelf geleverde machines als door derden geleverde machines met name actief in Nederland. Aangezien Kalmar geen onderhoudsactiviteiten in Nederland heeft, bestaat op een Nederlandse markt voor onderhoud geen overlap. Juist doordat NHC op het gebied van onderhoud met name actief is in Nederland (circa 20% van de onderhoudsactiviteiten van NHC vinden buiten Nederland plaats, te weten alleen in de haven van [...])\* heeft zij op het gebied van onderhoud van container handling machines in Europa geen sterke positie (op een Europese markt voor onderhoud van machines, geproduceerd door derden, zou haar marktaandeel minder dan 1% bedragen). Tot slot dient er op te worden gewezen dat in de meeste gevallen de terminalexploitant een eigen onderhoudsdienst heeft. Derhalve zal er op een eventuele markt voor onderhoud van container handling machines in het hiernavolgende niet meer worden ingegaan.

## Relevante geografische markt(en)

### Zienswijze van partijen

28. In 2000 heeft NHC voornamelijk container handling machines verkocht in Europa, te weten in Nederland, Duitsland en Engeland. Daarnaast verkocht NHC container handling machines in Honduras ([0-10]%) en Maleisi ([0-10]%). Kalmar verkoopt deze machines in de hele wereld.

29. Partijen wijzen erop dat ontwerp en productie van verschillende container handling machines in een aantal opzichten nationale kenmerken vertonen. Dit geldt met name voor landen waar n of meer producenten van deze machines zijn gevestigd, aldus partijen. Zij wijzen ter onderbouwing van hun standpunt op Nederland, waar vrijwel geen leveranties van derden plaatsvinden ten aanzien van de machines die NHC verkoopt. Partijen concluderen dat de concurrentievoorwaarden in Nederland dusdanig afwijken van andere landen dat het voor andere aanbieders nagenoeg onmogelijk is om tot de Nederlandse markt door te dringen. Volgens partijen doet het feit dat kopers veelal gebruik maken van aanbestedingsprocedures hieraan niet af.

30. Aanvullend wijzen partijen op de traditioneel sterke positie van Kalmar in Zweden en Finland en van Noell/Fantuzzi in Duitsland. Partijen stellen zich derhalve, mede onder verwijzing naar een beschikking van de Europese Commissie[3], op het standpunt dat er aparte geografische markten bestaan in die landen waar n of meer producenten van container handling machines zijn gevestigd. Volgens partijen leidt dit standpunt tot de conclusie dat er aparte Nederlandse markten voor RMGs en straddle carriers bestaan.[4] In landen waar geen producenten van (bepaalde) container handling machines zijn gevestigd, bestaat volgens partijen in beginsel volledige concurrentie tussen de verschillende producenten uit andere landen.

31. Partijen wijzen erop dat iedere (Europese) klant een container handling machine kan afnemen van niet-Europese producenten. Bovendien signaleren partijen bij aanbieders van container handling machines een tendens naar de uitbreiding van het productaanbod. Partijen noemen het Chinese ZPMC dat haar kranen thans ook in Amerika, het Midden-Oosten en Europa verkoopt.

Specifiek met betrekking tot straddle carriers merken partijen op dat de transportkosten daarvan geen belemmering zijn voor wereldwijde verkopen.[5]

32. Volgens partijen vormen alle landen waar geen lokale producenten actief zijn tezamen n mondiale markt voor (de verschillende soorten) container handling machines. Op een dergelijke mondiale markt bestaat volgens partijen concurrentie tussen alle producenten.

33. Partijen hebben desgevraagd verklaard dat bij een prijstoename van 5-10% van NHCs straddle carriers de Nederlandse afnemers zonder twijfel zullen switchen naar buitenlandse aanbieders van straddle carriers. Zij wijzen voorts op de grote prijsdruk die uitgaat van haar concurrenten, met name omdat de aanschafprijs van de dieselelektrische straddle carriers van NHC hoger is dan die van de dieselhydraulische straddle carriers van haar concurrenten (zie voor uitleg met betrekking tot beide technologieën punt 52).

Zienswijzen van derden

34. Alle ondervraagde afnemers en concurrenten geven aan dat op het gebied van container handling machines geen handelsbarrières bestaan tussen de lidstaten van de EU. Hoewel er enige verschillen bestaan[6], zijn de technische standaarden van container handling machines dezelfde in alle EU-lidstaten. Als reden dat er binnen de EU geen barrières bestaan worden de strikte Europese aanbestedingsrichtlijnen genoemd. Afnemers laten weten dat de technische standaarden meestal gebaseerd zijn op Europese normen en/of richtlijnen, zoals de CE-norm.

35. Voorts zijn ondervraagde concurrenten van mening dat de concurrentie op het gebied van container handling machines zich in elk geval afspeelt op Europees, maar ook steeds meer op mondiaal niveau (al dan niet met uitzondering van Japan).

36. De belangrijkste Nederlandse afnemers van NHC hebben verklaard dat de productie van straddle carriers in Nederland geen typisch Nederlandse kenmerken vertoont. De aanschafprijs en de verwachte onderhoudskosten zijn voor deze afnemers de belangrijkste factoren bij de koop. Indien NHC haar prijzen van straddle carriers met 5-10% zou verhogen, worden de verschillende alternatieven opnieuw gewogen. Daarnaast wordt opgemerkt dat het land van herkomst van de leverancier thans minder van belang is dan in het verleden. Voor buitenlandse concurrenten hoeven onderhoudswerkzaamheden ook geen probleem te zijn, aangezien zij deze activiteiten kunnen uitbesteden aan een derde onderneming.

37. Specifiek met betrekking tot straddle carriers noemen Europese afnemers Noell/Fantuzzi, Kalmar en NHC als leveranciers waarvan offerte wordt gevraagd. Wereldwijd zijn er daarnaast twee Japanse producenten van straddle carriers, te weten Mitsubishi en TCM, die niet voor alle Europese afnemers voldoen aan de technische en prestatie-eisen van container terminals. Zij leveren geen straddle carriers in Europa en hebben daar ook geen verkoopagenten, servicenetwerk of een netwerk voor de levering van reserve-onderdelen.

Beoordeling

38. Nederlandse afnemers van container handling machines ontvangen naast

aanbiedingen van nationale producenten ook altijd aanbiedingen van niet-nationale producenten. Uit door partijen overgelegde informatie blijkt dat Kalmar en NHC zowel in Nederland, als wereldwijd op dezelfde opdrachten voor straddle carriers hebben ingeschreven. Voorts is Kalmar actief in Nederland ten aanzien van de verkoop van reach stackers, lift trucks en terminal tractors en NHC buiten Nederland, in het bijzonder, het Verenigd Koninkrijk met de verkoop van straddle carriers.

39. Reacties van partijen en Nederlandse afnemers geven aan dat indien NHC haar prijzen van straddle carriers zou verhogen haar Nederlandse afnemers zullen uitwijken naar buitenlandse producenten of dat in elk geval zullen overwegen (zie de punten 33 en 36). Daarnaast vertoont de productie van straddle carriers in Nederland geen typisch Nederlandse kenmerken en bestaat er binnen Europa geen verschil in technische standaarden. De nationale standaarden zijn gebaseerd op Europese normen. Er bestaan geen barrières binnen de EU, mede als gevolg van de strikte Europese aanbestedingsrichtlijnen. In het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Italië worden straddle carriers afgenomen van buitenlandse producenten en in 1996 tot en met 1999 zijn in Nederland RMGs geleverd door Oostenrijkse en Duitse producenten. Op grond van de bovengenoemde factoren kan worden aangenomen dat de (deel)markt(en) voor RMGs en straddle carriers groter is/zijn dan nationaal.

40. Alhoewel Aziaten momenteel weliswaar niet actief zijn op het gebied van straddle carriers in Europa (wel is sinds kort op het gebied van SSCs de Chinese producent ZPMC in Nederland actief), zijn ondervraagde marktpartijen van mening dat de concurrentie op het gebied van container handling machines, in elk geval voor RMGs en RTGs, zich op mondiaal niveau afspeelt.

41. In het onderhavige geval kan in het midden blijven of de (deel)markt(en) voor RMGs, RTGs, straddle carriers, reach stackers, lift trucks en terminal tractors Europees of wereldwijd is/zijn, aangezien de uiteindelijke beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie de punten 42 tot en met 68).

## B. Gevolgen van de concentratie

### Marktaandeelen op de markt(en) voor container handling machines

42. Indien wordt uitgegaan van Europese markten voor container handling machines, behalen Kalmar en NHC en hun belangrijkste concurrenten op deze markten ongeveer de volgende marktaandeelen:

Tabel 1: Marktaandeelen Europa

	Marktomvang in 1999 in Euro	Omzet Kalmar in 1999 in Euro	Omzet NHC in 1999 in Euro	Marktaandeel Kalmar en NHC	Grootste concurrenten
RMG	111 mln	-	[...]* mln	[30-40]%	Kunz ([30-40]%) KCI ([10-20]%)
RTG	67 mln	[...]* mln	-	[20-30]%	Noell/Fantuzzi ([30-40]%) Paceco ([20-30]%)



Straddle carriers	77 mln	[...]* mln	[...]* mln	[50-60]%	Noell/Fantuzzi ([40-50]%) Belotti ([0-10]%)
Reach stackers	96 mln	[...]* mln	-	[30-40]%	Terex ([10-20]%) Noell/Fantuzzi ([10-20]%) CVS ([10-20]%)
Lift trucks	112 mln	[...]* mln	-	[20-30]%	Hyster ([30-40]%) Noell/Fantuzzi ([10-20]%)
Terminal tractors	51 mln	[...]* mln	-	[30-40]%	Terberg ([40-50]%) Mafi ([0-10]%)
RMG, RTG, Straddle carriers, Reach stackers, Lift trucks en Terminal tractors	514 mln	[...]* mln	[...]* mln	[30-40]%	Noell/Fantuzzi ([10-20]%) Hyster ([0-10]%) Kunz ([0-10]%) Paceco ([0-10]%)
RTG, Straddle carriers	144 mln	[...]* mln	[...]* mln	[40-50]%	Noell/Fantuzzi ([30-40]%) Paceco ([10-20]%) KCI ([0-10]%)
RMG, RTG, Straddle carriers	255 mln	[...]* mln	[...]* mln	[30-40]%	Noell/Fantuzzi ([20-30]%)

Bron: Door partijen gemaakte schattingen.

43. Uit bovenstaande tabel blijkt dat indien wordt gekeken naar een Europese markt voor container handling machines (exclusief SSCs) het gezamenlijke aandeel van Kalmar en NHC in 1999 circa [30-40]% (Kalmar: [20-30]% + NHC: [0-10]%) bedroeg, terwijl de grootste concurrent op een dergelijke markt Noell/Fantuzzi was met [10-20]%. Indien wordt uitgegaan van afzonderlijke Europese markten voor RMGs, RTGs, straddle carriers, reach stackers, lift trucks en terminal tractors overlappen de activiteiten van Kalmar en NHC uitsluitend op het gebied van straddle carriers.

44. Indien naar de meest nauwe markt wordt gekeken, te weten een Europese markt voor straddle carriers, dan is het gezamenlijke marktaandeel van Kalmar en NHC volgens partijen en bevestigd door concurrenten in 1999 [50-60]% (Kalmar: [50-60]% + NHC: [0-10]%), terwijl slechts twee andere partijen in 1999 actief waren op deze markt, te weten Noell/Fantuzzi en Belotti met respectievelijk [40-50]% en [0-10]% marktaandeel. Wel dient te worden gewezen op de volatiliteit van marktaandelen in deze markt(en) voor container handling machines door de schommelende vraag bij de afnemers die eens in de zoveel tijd een beperkt aantal orders plaatsen.[7] Om te zien of het interval waarbinnen de marktaandelen zich bewegen constant is, is het beter om naar de marktaandeelontwikkeling over ten minste de laatste 5 jaar te kijken (zie punt 49).

45. Indien wordt uitgegaan van wereldwijde markten voor container handling machines, dan behalen Kalmar en NHC en hun belangrijkste concurrenten op deze markten de volgende marktaandelen:

Tabel 3: Marktaandelen wereld

	Marktomvang in 1999 in Euro	Omzet Kalmar in 1999 in Euro	Omzet NHC in 1999 in Euro	Marktaandeel Kalmar en NHC	Grootste concurrenten
RMG	184 mln	-	[...]* mln	[20-30]%	Airstar ([20-30]%) Kunz ([10-20]%)
RTG	253 mln	[...]* mln	-	[0-10]%	Sumitomo ([10-20]%) ZPMC ([10-20]%) Noell/Fantuzzi ([10-20]%)
Straddle carriers	122 mln	[...]* mln	[...]* mln	[50-60]%	Noell/Fantuzzi ([40-50]%) Mitsubishi ([0-10]%) TCM ([0-10]%)
Reach stackers	185 mln	[...]* mln	-	[30-40]%	Terex ([20-30]%) Noell/Fantuzzi ([10-20]%) CVS ([10-20]%)
Lift trucks	191 mln	[...]* mln	-	[10-20]%	Hyster ([10-20]%) Taylor ([10-20]%) Noell/Fantuzzi ([10-20]%)
Terminal tractors	120 mln	[...]* mln	-	[50-60]%	Terberg ([10-20]%) Capacity ([0-10]%)
RMG, RTG, Straddle carriers, Reach stackers, Lift trucks en Terminal tractors	1.035 mln	[...]* mln	[...]* mln	[20-30]%	Noell/Fantuzzi ([10-20]%) Sumitomo ([0-10]%) Airstar ([0-10]%) ZPMC ([0-10]%)
RTG, Straddle carriers	375 mln	[...]* mln	[...]* mln	[10-20]%	Noell/Fantuzzi ([20-30]%) Sumitomo ([10-20]%) ZPMC ([10-20]%) Paceco ([0-10]%)
RMG, RTG, Straddle carriers	559 mln	[...]* mln	[...]* mln	[20-30]%	Noell/Fantuzzi ([10-20]%)

Bron: Schattingen partijen.

46. Uit voorgaande tabel blijkt dat indien wordt gekeken naar een wereldwijde markt voor container handling machines (exclusief SSCs) het gezamenlijke aandeel van Kalmar en NHC in 1999 circa [20-30]% bedroeg, terwijl de grootste concurrent op een dergelijke markt Noell/Fantuzzi was met [10-20]%. Indien wordt uitgegaan van afzonderlijke wereldwijde markten voor RMGs, RTGs, straddle carriers, reach stackers, lift trucks en terminal tractors overlappen de activiteiten van Kalmar en NHC wederom uitsluitend op het gebied van straddle carriers.

47. Indien naar de meest nauwe productmarkt voor straddle carriers gekeken wordt, is het gezamenlijk wereldwijde marktaandeel van Kalmar en NHC volgens partijen in 1999 [50-60]% (Kalmar: [40-50]% en NHC: [0-10]%), terwijl slechts drie andere partijen in 1999 actief waren op deze markt, te weten Noell/Fantuzzi met een marktaandeel van circa [40-50]%, het Japanse Mitsubishi met een door partijen geschat marktaandeel van [0-10]% en het Japanse TCM met een door partijen geschat marktaandeel van [0-10]%. In 2000 zou het gezamenlijk wereldwijde marktaandeel van Kalmar en NHC volgens partijen [50-60]% zijn geweest (Kalmar: [40-50]% + NHC: [10-20]%), terwijl de concurrenten Noell/Fantuzzi, TCM en Belotti door partijen geschatte marktaandelen van [40-50]%, [0-10]% respectievelijk [0-10]% hadden.

48. Volgens cijfers opgenomen in een artikel in een vakblad[8], zoals tijdens het onderzoek overgelegd door een marktpartij en welke cijfers zijn bevestigd door een andere marktpartij, zou een wereldwijde straddle carrier markt in 1999, gebaseerd op verkochte aantallen straddle carriers, maar ook het marktaandeel van NHC groter zijn geweest dan door partijen aangegeven in de tabel als bedoeld in punt 49. Volgens deze cijfers bedraagt het gezamenlijke aandeel van Kalmar en NHC (naar volume) op een mondiale markt voor straddle carriers 56% (Kalmar: 40% en NHC: 16%). Het aandeel van de belangrijkste concurrent op een mondiale markt voor straddle carriers, te weten Noell/Fantuzzi, (naar volume) bedraagt 32,5% en dat van de kleinere Japanse ondernemingen, TCM en Mitsubishi Heavy Industries, en de Italiaanse onderneming, Belotti, 8%, 2,5% respectievelijk 1%.

49. Om zoveel mogelijk afstand te nemen van het feit dat de vraag bij afnemers van straddle carriers schommelt, kan gebruik worden gemaakt van een grafiek, overgelegd door partijen, die de ontwikkeling toont van een wereldwijde straddle carrier markt van 1989 tot 1999.[9] Partijen leiden hieruit af dat de marktaandelen van producenten van jaar tot jaar aanzienlijk kunnen verschillen. Uit de grafiek zijn voor Kalmar en NHC de volgende marktaandelen te destilleren:

Tabel 2: Ontwikkeling marktaandelen wereldwijde straddle carriermarkt

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Kalmar</b>	[50-60]%	[60-70]%	[30-40]%	[30-40]%	[40-50]%	[30-40]%	[50-60]%	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%
<b>NHC</b>	-	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%	[10-20]%	[0-10]%	-	-	[0-10]%	[10-20]%
<b>Kalmar &amp; NHC</b>	[50-60]%	[60-70]%	[50-60]%	[30-40]%	[40-50]%	[50-60]%	[60-70]%	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%	[50-60]%	[50-60]%

50. Uit voorgaande tabel blijkt dat de marktaandelen van Kalmar en NHC fluctueren. Niet alleen de marktaandelen van een opkomende producent als NHC varieren jaarlijks, maar ook de marktaandelen van een gevestigde producent als Kalmar gaan over de afgelopen jaren bezien op en neer en het gemiddelde gezamenlijke marktaandeel varieert derhalve jaarlijks. Gelet hierop en op het feit dat afnemers van straddle carriers ook switchen van leverancier[10] kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van (een) starre markt(en).

51. De verschillen in cijfers met betrekking tot een wereldwijde markt voor straddle carriers zoals weergegeven in de punten 47, 48 en 49 zouden volgens partijen te maken hebben met de vraag of er bij de marktaandeelberekening rekening is gehouden met leveringen of verkopen. Bij de schattingen als opgenomen in punt 47 zijn partijen zelf uitgegaan van leveringen. Volgens partijen is dat de juiste marktaandeelberekeningsmethode, aangezien zij daardoor met meer zekerheid marktaandeel aan een bepaald jaar kunnen toerekenen. Aangezien marktaandelen in deze markt(en) als gevolg van de schommelende vraag bij afnemers van jaar tot jaar aanzienlijk kunnen verschillen en derhalve een andere betekenis hebben dan in (een) andere markt(en) dient in deze markt (en) gekeken te worden naar de ontwikkeling van marktaandelen. Dit heeft als bijkomend voordeel dat het verschil dat kan ontstaan bij het berekenen van marktaandelen op basis van leveringen of verkopen weg valt. Indien naar ten minste de laatste 5 jaar gekeken wordt, hebben Kalmar en NHC gezamenlijk een marktaandeel rond de [40-50]% op een wereldwijde markt voor straddle carriers, waarbij het de laatste jaren zo is dat NHC daar een steeds groter deel van voor haar rekening neemt.

#### Portfolio

52. Als gevolg van de concentratie verbreedt Kalmar haar portfolio aan container handling machines. Dit kan een versterking van de positie van Kalmar betekenen. Specifiek op het gebied van de straddle carriers kan zij na de concentratie een nieuwe, milieuvriendelijke, technologie, te weten de dieselelektrische technologie, die vooralsnog alleen door NHC en TCM geproduceerd wordt, samenvoegen met de reeds door haar geproduceerde dieselhydraulische versie straddle carrier.

#### Relativerende factoren

53. Ondanks het feit dat de combinatie Kalmar/NHC op Europese markten voor container handling machines (exclusief SSC's), straddle carriers en (RMG's,)RTG's en straddle carriers en op een wereldwijde markt voor straddle carriers hoge marktaandelen behaalt (indien van een wereldwijde markt voor straddle carriers zou worden uitgegaan, zou de combinatie circa [40-50]% marktaandeel hebben) en Kalmar als gevolg van de concentratie haar portfolio aan container handling machines en technologieën om straddle carriers te produceren, verbreedt, zijn er diverse omstandigheden aan te geven die de ogenschijnlijk sterke positie van Kalmar/NHC relativeren.

#### Positie concurrent en portfolio

54. Het marktaandeel van Noell/Fantuzzi op een Europese markt voor straddle carriers, op een Europese markt voor RTG's en straddle carriers en op een wereldwijde markt voor straddle carriers ligt in dezelfde orde van grootte als dat van Kalmar en NHC gezamenlijk (zie punten 42 en 45) en is

gedurende de tweede helft van de negentiger jaren continu gegroeid. Gelet hierop en op het feit dat de Fantuzzi-Reggiane-groep waartoe Noell behoort ook een financieel sterke groep is, kan geconcludeerd worden dat Noell/Fantuzzi een sterke concurrent is. Fantuzzi-Reggiane wordt naast Mannesmann en Liebherr als n van de grote drie binnen de markt(en) voor mobiele havenkranen genoemd (op een wereldwijde markt voor mobiele havenkranen zou(den) Fantuzzi een marktaandeel van circa [10-20]%, Mannesmann van circa [30-40]% en Liebherr van circa [30-40]% hebben).

55. Noell/Fantuzzi is net als Kalmar en NHC na de concentratie actief op alle belangrijke segmenten binnen de container handling machines; alleen op het gebied van de terminal tractor is Noell/Fantuzzi niet actief. Aangezien de afschrijvingstermijnen van de verschillende soorten container handling machines uiteenlopen (bijvoorbeeld voor SSCs 25 jaar, voor RMGs en RTGs 15 jaar en voor straddle carriers 10 jaar) en het vaak gebeurt dat straddle carriers vervangen worden na ongeveer 8 jaar, moet opgemerkt worden dat gecombineerde orders niet altijd mogelijk zijn. Voorts dient opgemerkt te worden dat Noell/Fantuzzi een dieselelektrische versie van de straddle carrier ontwikkelt en in tegenstelling tot Kalmar/NHC ook aanverwante machines, te weten mobiele havenkranen, produceert. Tot slot zij opgemerkt dat er geen octrooien of intellectuele eigendomsrechten zijn om container handling machines respectievelijk nieuwe technologieën op dit gebied te ontwikkelen respectievelijk te produceren, zodat een beperking in de research & development-activiteiten van de overblijvende aanbieders niet op voorhand aannemelijk lijkt. Op grond hiervan kan niet gesteld worden dat de uitbreiding van portfolio Kalmar een onafhankelijke positie zal geven ten opzichte van afnemers en concurrenten.

#### Aanbestedingsprocedures en daadwerkelijk switchgedrag afnemers

56. De meeste grote container handling machines, waaronder straddle carriers, worden gekocht door middel van aanbestedingsprocedures (al dan niet openbaar). Aangezien het aantal aanbieders van straddle carriers beperkt is, dingen vaak dezelfde partijen mee naar de opdrachten voor de productie van straddle carriers. Dit wordt bevestigd door marktpartijen. Doordat afnemers altijd meerdere offertes aanvragen, kunnen zij de concurrerende aanbieders die uitgenodigd worden voor een onderhandelingsproces vergelijken op het punt van prijs, levertijden, technologische eigenschappen van de machine, het in- of exclusief zijn van opties, transport et cetera. Deze handelwijze wordt ook bevestigd door Nederlandse afnemers. Zij geven aan dat indien zij een opdracht (voor straddle carriers) uitschrijven, meerdere offertes aangevraagd worden, die vervolgens naast elkaar gelegd worden, waarna een keus gemaakt wordt op basis van prijs, kwaliteit, onderhouds- en/of brandstofkosten, after sales service en ervaring, waarvan prijs de belangrijkste factor is. Tot slot kan opgemerkt worden dat van alle aanbestedingsprocedures voor container handling machines waar NHC in 1999 op heeft ingeschreven [0-10]% succesvol is geweest (in geval van aanbestedingsprocedures voor straddle carriers was dat circa [10-20]%). Voor Kalmar is het percentage succesvolle inschrijvingen op aanbestedingsprocedures in 1999 geschat op [20-30]% (waarbij het percentage succesvol voor straddle carriers [50-60]% en dat voor RTGs [0-10]% bedroeg(en)).

57. Als gevolg van de door afnemers van container handling machines gevolgde aanbestedingsprocedures waar in geval van straddle carriers volgens partijen altijd zowel Kalmar als Noell/Fantuzzi inschrijven, wisselen afnemers

van leverancier (zie voetnoot 10). Uit door partijen overgelegde informatie blijkt dat onlangs n van de belangrijkste vijf afnemers van straddle carriers van Kalmar, te weten HHLA, straddle carriers van Noell/Fantuzzi heeft gekocht. Tot slot dient te worden gewezen op verklaringen van afnemers dat zij bereid zijn om te switchen.

#### Dalende prijsontwikkeling

58. De door Kalmar in de afgelopen vijf jaar geproduceerde machines zijn over het algemeen in prijs gedaald (alleen in 1999 was hun straddle carrier duurder dan in 1998). Over de periode 1997-2001 is er ook bij de NHCs machines een tendens naar lagere prijzen. De dalende prijsontwikkeling over 1997 tot en met 2001 zou kunnen duiden op concurrentiedruk.

#### Countervailing power

59. Partijen wijzen op de tendens naar lagere prijzen die volgens hen hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door de toenemende inkoopmacht van de klanten waarvan de meeste grote wereldwijd opererende ondernemingen zijn. Voorts wijzen zij op de aanbestedingsprocedures die tot een sterke concurrentiestrijd leiden. Tevens geven partijen aan dat ook de omvang van de klanten, zoals Hutchinson, Maersk en Eurogate, groeit[11]. Daar komt bij dat volgens partijen de opdrachten aan economisch belang toenemen, waardoor de mogelijkheden voor Aziatische producenten om in Europa te verkopen, toenemen. Tot slot heeft de toegenomen omvang van de orders volgens partijen enerzijds tot minder deals geleid, anderzijds betekent dit dat elke deal voor de producenten belangrijker is. De klanten zijn zich hiervan bewust en maken volgens partijen hiervan gebruik om druk uit te oefenen op de producenten.

60. Met partijen kan worden aangenomen dat bepaalde countervailing power aanwezig is bij de meeste afnemers van container handling machines. Het betreft wereldwijde spelers als Maersk, Hutchinson, Eurogate (die ongeveer een kwart van alle straddle carriers in Europa in bedrijf heeft), P&O Nedlloyd, Port of Singapore, ICTSI (Filippijnen), Stevedoring Service of America, Hesenatie, Ceres en HHLA. Partijen schatten de gezamenlijke positie van deze ondernemingen in 2000 in op [40-50]% van de wereldwijde vraag naar straddle carriers. Gedurende datzelfde jaar, werd [30-40]% van de door de combinatie Kalmar/NHC geleverde straddle carriers aan deze ondernemingen geleverd.

61. In de meeste gevallen heeft de exploitant van een terminal een eigen onderhoudsdienst. Dit heeft tot gevolg dat er geen langetermijncontracten tussen afnemers en producenten van container handling machines bestaan met betrekking tot onderhoud. Gelet hierop lijkt het aannemelijk dat de gesignaleerde countervailing power bij en door de afnemers benut zal kunnen worden.

#### Marktontwikkeling

62. Volgens partijen is de omvang van een wereldwijde markt voor straddle carriers gedurende de laatste 10 jaar geleidelijk aan gegroeid. Deze ontwikkeling komt overeen met de ontwikkeling van de wereldwijde volumes van container port handling die volgens partijen met 7% tot 8% per jaar zijn gegroeid. Door een marktpartij is bevestigd dat over een periode van 1996 tot

en met 2005 de jaarlijkse groei van de containermarkt(en) circa 7% per jaar bedraagt. Hieruit kan worden afgeleid dat naar verwachting de groei zich gedurende de volgende vijf jaar zal doorzetten.

#### Marktpartijen

63. Hoewel het aantal concurrenten voor Nederlandse opdrachten voor straddle carriers ten gevolge van de onderhavige transactie af zal nemen, zien de Nederlandse afnemers van container handling machines de voorgenomen concentratie niet als bezwaarlijk. Ondervraagde marktpartijen zien Kalmar en Noell/Fantuzzi als grote concurrenten die beide machtig zijn in het vaststellen van prijzen. Er wordt op gewezen dat Kalmar net als Noell/Fantuzzi de winst die zij behaalt met kranen kan gebruiken om de verkoop van reachstackers, lift trucks en tractors tegen lagere kosten te ondersteunen. Marktpartijen zien Kalmar en Noell/Fantuzzi als verkerend in dezelfde marktpositie. Op het gebied van de RTGs wordt tot slot ook de Chinese producent ZPMC door marktpartijen als een grote concurrent gezien.

#### Concurrentiedruk andere container handling machines

64. Indien naar de nauwst mogelijke productmarkt wordt gekeken, dat wil zeggen de markt voor straddle carriers, dan zal er in ieder geval een bepaalde concurrentiedruk uitgaan van RTGs en RMGs, gelet op het feit dat deze bijvoorbeeld ten aanzien van nieuw te bouwen terminals (deels) substitueerbaar zijn en in het verleden bij een tijdelijke kwaliteitsdip van straddle carriers naar RTGs is gewicht (zie de punten 13 en 26). Daarnaast dient er op gewezen te worden dat er sprake is van een bepaalde aanbodsubstitutie tussen straddle carriers, RTGs en RMGs en op het feit dat de positie van Kalmar voor RTGs minder sterk is.

#### Conclusie individuele machtspositie

65. Ondanks het feit dat de combinatie Kalmar/NHC op Europese markten voor container handling machines (exclusief SSC's), straddle carriers en (RMG's,)RTG's en straddle carriers en op een wereldwijde markt voor straddle carriers hoge marktaandelen behaalt, is er gelet op de sterke concurrentie die uitgaat van haar belangrijkste concurrent Noell/Fantuzzi, het uiteindelijk beperkte voordeel dat van de verbrede portfolio zal uitgaan, de door afnemers gevolgde aanbestedingsprocedures, het daadwerkelijke switchgedrag van afnemers, de aanwezige countervailing power, de marktontwikkeling, de reacties van marktpartijen en de concurrentiedruk van andere container handling machines op straddle carriers geen reden om aan te nemen dat er als gevolg van de concentratie een individuele economische machtspositie kan ontstaan of worden versterkt die tot gevolg heeft dat een daadwerkelijke mededinging op significante wijze wordt belemmerd. Juist vanwege de sterke positie van Noell/Fantuzzi wordt in het navolgende kort stilgestaan bij de aannemelijkheid van het ontstaan van een collectieve economische machtspositie op bovengenoemde markten.

#### Collectieve machtspositie

66. Gelet op de marktstructuur is een collectieve economische machtspositie van de twee grootste marktpartijen na de concentratie op de markt(en) voor container handling machines, te weten Kalmar/NHC en Noell/Fantuzzi, gelet op de huidige marktsituatie, niet aannemelijk.

67. Allereerst kan worden vastgesteld dat container handling machines, waaronder straddle carriers, custom-made producten zijn en, afhankelijk van de specificaties en opties welke door de klant zijn gekozen, aanzienlijk kunnen verschillen. Verschillen kunnen bijvoorbeeld gevonden worden in het formaat van de machine en opties, zoals airconditioning, speciale banden en extra verwarming, kunnen tot grote prijsverschillen leiden. Dit wordt bevestigd door marktpartijen. Partijen hebben specifiek met betrekking tot straddle carriers aangegeven dat er drie verschillende soorten straddle carriers worden geproduceerd die voornamelijk verschillen met betrekking tot het aandrijfsysteem. Per systeem verschillen de aankoopprijs, de onderhoudskosten, de operationele kosten en de mogelijkheden. Afhankelijk van de door de klant gekozen specificaties kunnen prijsverschillen van 20 tot 30% voorkomen. Derhalve wordt geconcludeerd dat container handling machines, waaronder straddle carriers, geen homogene producten lijken te zijn. Vanwege het feit dat er sprake is van custom-made producten is het aannemelijk dat de markt(en) minder transparant zijn dan in geval van (een) markt(en) voor bulkgoederen. Zoals hiervoor in punten 49, 50 en 51 reeds is aangegeven, fluctueren bovendien de marktaandelen van de aanbieders in de loop der jaren. Er is derhalve geenszins sprake van (een) stabiele markt(en). Voorts maken de verschillende afschrijvingstermijnen en leveringstijden van de machines parallel gedrag tussen Kalmar/NHC en Noell/Fantuzzi niet aannemelijk. Tot slot kan er gesproken worden van (een) groeimarkt(en).

68. Gelet op de heterogeniteit, de lage transparantie van de markt(en) en de verschillende afschrijvingstermijnen en leveringstijden van de producten als gevolg van het feit dat er sprake is van custom-made producten, de marktdynamiek/-groei, het feit dat de marktaandelen van verschillende producenten van jaar tot jaar fluctueren en er niet gesproken kan worden van (een) starre markt(en) kan geconcludeerd worden dat er geen reden is om aan te nemen dat als gevolg van de onderhavige concentratie een collectieve economische machtspositie kan ontstaan of worden versterkt die tot gevolg heeft dat een daadwerkelijke mededinging op significante wijze wordt belemmerd.

## VI. NEVENRESTRICTIES

69. Artikel 11 van de concept-share purchase agreement bevat een non-concurrentiebeding en een wervingsverbod. Artikel 11 lid 1 bepaalt in de eerste plaats dat het de verkopers verboden is om gedurende een periode van drie jaar na voltooiing van de huidige transactie direct of indirect activiteiten te ontplooiën welke concurreren met de activiteiten van Nelcon B.V. en Groot-Hensen B.V. Voorts bepaalt artikel 11 lid 2 dat de verkopers gedurende een periode van drie jaar na voltooiing van de overeenkomst niet zonder toestemming van Kalmar werknemers van Nelcon B.V. en/of Groot-Hensen B.V. in dienst zullen nemen, dan wel aan hen een arbeidsovereenkomst zullen aanbieden of hierover met hen onderhandelen.

70. Partijen zijn van oordeel dat de betreffende bedingen aan te merken zijn als nevenrestricties bij de onderhavige transactie. Deze behelst namelijk niet alleen de overdracht van goodwill, maar eveneens de overdracht van belangrijke technische know-how. Derhalve is het volgens partijen voor het welslagen van de voorgenomen transactie van cruciaal belang dat Kalmar gedurende een periode van drie jaar beschermd wordt tegen concurrentie door



de verkopers. Deze noodzaak wordt volgens partijen nog versterkt door het feit dat de heer Kocken niet alleen (indirect) aandeelhouder is van Nelcon B.V. en Groot-Hensen B.V., maar eveneens statutair directeur van deze twee vennootschappen. Uit dien hoofde beschikt de heer Kocken over een volledige en diepgaande kennis van alle details van de bedrijfsactiviteiten van Nelcon B.V. en Groot-Hensen B.V. Mede op deze grond zijn partijen van oordeel dat de zojuist beschreven non-concurrentiebedingen gedurende een periode van drie jaar als nevenrestrictie aan te merken zijn.

71. De koper dient tot op zekere hoogte te worden beschermd tegen het concurrerend handelen van de verkoper. De in punt 69 genoemde clausules kunnen als rechtstreeks verbonden aan en noodzakelijk voor de verwezenlijking van de beoogde concentratie en derhalve als nevenrestrictie worden beschouwd, voor zover het materiele bereik van het in artikel 11 lid 1 bedoelde non-concurrentiebeding zich beperkt tot de huidige activiteiten van Nelcon B.V. en Groot-Hensen B.V. en voor zover het in artikel 11 lid 2 bedoelde wervingsverbod zich beperkt tot het actief werven van personeel met belangrijke know-how over de onderneming van Nelcon B.V. en/of Groot-Hensen B.V.

## VII. CONCLUSIE

72. Na onderzoek van deze melding is de directeur-generaal van de Nederlandse mededingingsautoriteit tot de conclusie gekomen dat de gemelde operatie binnen de werkingssfeer valt van het in hoofdstuk 5 van de Mededingingswet geregelde concentratietoezicht. Hij heeft geen reden om aan te nemen dat als gevolg van die concentratie een economische machtspositie kan ontstaan of worden versterkt die tot gevolg heeft dat een daadwerkelijke mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze wordt belemmerd.

73. Gelet op het bovenstaande deelt de directeur-generaal van de Nederlandse mededingingsautoriteit mede dat voor het tot stand brengen van de concentratie waarop de melding betrekking heeft geen vergunning is vereist.

74. Gelet op de overwegingen 69 tot en met 71 is de directeur-generaal van oordeel dat, voorzover de in punt 69 omschreven clausules overeenkomsten vormen als bedoeld in artikel 6 van de Mededingingswet, dat artikel ingevolge artikel 10 van de Mededingingswet, niet geldt voor deze overeenkomsten, voor zover het materiele bereik van het non-concurrentiebeding zich beperkt tot de huidige activiteiten van Nelcon B.V. en Groot-Hensen B.V. en voor zover het wervingsverbod zich beperkt tot het actief werven van personeel met belangrijke know-how over de onderneming van Nelcon B.V. en/of Groot-Hensen B.V.

Datum: 8 maart 2001

w.g. A.W. Kist

Directeur-generaal van de Nederlandse mededingingsautoriteit

Tegen dit besluit kan degene, wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit een gemotiveerd beroepschrift indienen bij de arrondissementsrechtbank te Rotterdam, sector bestuursrecht, Postbus 50951, 3007 BM Rotterdam.

-----

[1] De exacte prijs van elke machine is in grote mate afhankelijk van het formaat van de machine, de verlangde specificaties en opties en de grootte van de opdracht. Voor de aanschaf van een groot aantal machines zal de prijs per stuk aanzienlijk lager zijn dan voor de aanschaf van een klein aantal machines.

[2] Hoewel RMGs en RTGs hetzelfde type werk kunnen verrichten, zijn RTGs flexibeler dan RMGs.

\* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

[3] Dit betreft de beschikking van de Commissie van 3 juli 1998 in zaak IV/M.1198 - BAE/SAAB waarin de Commissie stelt dat er nationale markten zijn voor de verkoop van gevechtsvliegtuigen voor landen waarin een producent van dergelijke vliegtuigen gevestigd is.

[4] De overige soorten container handling machines worden uit het buitenland ingevoerd.

[5] Partijen wijzen op de verkoop van container handling machines van Kalmar in Taiwan, Australi en Nieuw-Zeeland.

[6] Denk hierbij aan verschillen met betrekking tot de rails of chauffeurscabines/layout/ontwerp etc.

\* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

\* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

\* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

\* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

\* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

\* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

\* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

\* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

\* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

[7] Uit door partijen overgelegde informatie blijkt bijvoorbeeld dat NHC in 1998 geen straddle carriers heeft verkocht, terwijl zij in 2000 aanzienlijk meer straddle carriers verkocht (38 stuks voor Euro [...] mln, waarvan 34 stuks in Europa voor Euro [...] mln) dan in 1999 (6 stuks), hetgeen voornamelijk te danken is aan twee grote opdrachten uit Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Voor 2000 bedraagt het gezamenlijke marktaandeel van Kalmar en NHC op een Europese markt voor straddle carriers [50-60]% (Kalmar: [30-40]% en NHC: [20-30]%). Dit betreft niet uitsluitend vervangingsinvesteringen van eerder geleverde NHC straddle carriers, maar ook leveringen aan voor NHC nieuwe afnemers. Belotti heeft vanaf 2000 geen straddle carriers meer verkocht.

- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.
- \* Vertrouwelijke informatie, gewist voor publicatie.

[8] Cargo Systems van mei 2000.

[9] Deze grafiek is gebaseerd op verkochte aantallen straddle carriers.

[10] Zoals blijkt uit door partijen overlegde informatie hebben zowel Maersk als GMP Le Havre straddle carriers afgenomen van NHC en Kalmar.

[11] Zie beschikkingen van de Commissie in de zaken nrs. IV/M.831-P&O/Nedlloyd van 19 december 1996 en IV/M.1651-Maersk/Sea-Land van 6 oktober 1999 en de onlangs bij de Commissie aangemelde joint venture Hutchison/RCPM/ECT.

*Aan de inhoud van deze pagina's kunt u geen rechten ontleen.*