

## Nederlandse Mededingingsautoriteit

### BESLUIT

Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 37, eerste lid, van de Mededingingswet.

Nummer 7537 / 53

Betreft zaak: 7537/Damen-Shipdock

#### I. MELDING

1. Op 8 november 2012 heeft de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit een melding ontvangen van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 34 van de Mededingingswet. Hierin is medegedeeld dat B.V. Holding Maatschappij Damen, een onderdeel van Damen Shipyards Group N.V., voornemens is uitsluitende zeggenschap te verkrijgen, in de zin van artikel 27, eerste lid, onder b, van de Mededingingswet, over Shipdock Holding B.V.

2. Van de melding is mededeling gedaan in Staatscourant 23626 van 15 november 2012. Naar aanleiding van de mededeling in de Staatscourant zijn geen zienswijzen van derden naar voren gebracht. Ambtshalve zijn vragen gesteld aan verschillende marktpartijen, in het vervolg wordt hiernaar verwezen als volgt: 'het marktonderzoek'.

#### II. PARTIJEN

3. B.V. Holding Maatschappij Damen (hierna: Damen) is een besloten vennootschap naar Nederlands recht. Damen is een dochtermaatschappij van Damen Shipyards Group N.V. (hierna: Damen Groep). Damen Groep is met name actief op het gebied van scheepsnieuwbouw en scheepsreparatie. Daarnaast is Damen Groep actief op het gebied van de productie van machineonderdelen en scheepsfinanciering.

4. Shipdock Holding B.V. (hierna: Shipdock) is een besloten vennootschap naar Nederlands recht. Shipdock houdt alle aandelen in Shipdock B.V., Shipdock Harlingen B.V. en Niron Staal Amsterdam B.V. Shipdock is actief op het gebied van het verlenen van diensten op het gebied van scheepsreparatie.

#### III. DE GEMELDE OPERATIE

5. De gemelde concentratie betreft het voornemen van Damen om 100% van de geplaatste aandelen te verwerven van Shipdock. De voorgenomen transactie blijkt uit de notitie van d.d. 6 september 2012 waarin de nadere uitgangspunten van de voorgenomen concentratie staan beschreven.

#### IV. TOEPASSELIJKHEID VAN HET CONCENTRATIE TOEZICHT

6. De gemelde operatie is een concentratie in de zin van artikel 27, eerste lid, onder b, van de Mededingingswet. De hierboven, onder punt 5, omschreven transactie leidt er toe dat Damen uitsluitende zeggenschap verkrijgt over Shipdock.

7. Betrokken ondernemingen zijn Damen en Shipdock (hierna gezamenlijk: partijen).

8. 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

9. De activiteiten van partijen overlappen op het gebied van reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan zeeschepen, marineschepen en overige schepen.

##### A. RELEVANTE MARKTEN

Relevante productmarkt

*Eerder besluit van de NMa en beschikking van de Europese Commissie*

10. De NMa heeft in een eerdere zaak<sup>1</sup> een aparte markt voor de reparatie van schepen onderscheiden. In deze zaak is in het midden gelaten of er een nader onderscheid gemaakt dient te worden naar reparatie van zeeschepen en reparatie van overige schepen (waaronder binnenvaartschepen). De Europese Commissie heeft daarnaast een aparte productmarkt afgebakend voor reparatie- en kleine om- en verbouwwerkzaamheden aan marineschepen.<sup>2</sup>

11. Na onderzoek van de melding, de daarbij ingediende gegevens en het marktonderzoek is vastgesteld dat er geen reden is om aan te nemen dat de voorgenomen concentratie de daadwerkelijke mededinging op de mogelijke markt(en) voor reparatie van zeeschepen en reparatie van overige schepen (exclusief marineschepen) op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze zou kunnen belemmeren. Conform de toelichting bij de NMa Uitvoeringsregel verkorte afdoening<sup>3</sup> wordt in onderhavig besluit niet ingegaan op voornoemde markten.

---

<sup>1</sup> Zie het besluit van 16 juni 2000 in zaak 1958/ *Damen Shipyards – Koninklijke Schelde Groep*, punt 13.

<sup>2</sup> Zie onder andere de beschikking van de Europese Commissie van 25 april 2002 in zaak M.2772 – *HDW / Ferrostaal / Hellenic Shipyard*, randnummer 29.

<sup>3</sup> NMa Uitvoeringsregel verkorte afdoening 2008, Staatscourant van 5 september 2008, nr. 171, p. 18.

12. In het hiernavolgende wordt ingegaan op de activiteiten van partijen op het gebied van reparatie- en kleine om- en verbouwwerkzaamheden aan marineschepen (hierna: reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan marineschepen).

*Standpunt partijen*

13. Partijen zijn van mening dat er geen sprake is van een aparte productmarkt voor de reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan marineschepen, omdat de werkzaamheden aan marineschepen niet verschillen van het reparatiewerk aan andere schepen en geen specifiek militair vertrouwelijke karakter hebben. Partijen merken op dat de Koninklijke Marine het meeste reparatiewerk zelf uitvoert omdat de Koninklijke Marine in tijden van (militaire) spanning voor het in de vaart houden van haar vloot niet afhankelijk wil zijn van derden en omdat een deel van de werkzaamheden aan de strategische schepen niet of nauwelijks kan worden uitbesteed. Als de Koninklijke Marine onvoldoende capaciteit heeft, dan worden de reparatiewerken uitbesteed. Hiervoor kan de Koninklijke Marine volgens partijen bij alle binnen- en buitenlandse werven terecht.

*Beoordeling*

14. De vloot van de Koninklijke Marine kent verschillende soorten typen schepen, te weten grote marineschepen (amfibische transportschepen en bevoorraders)<sup>4</sup>, bijzondere marineschepen (onder andere onderzeeboten en mijnenjagers) en overige marineschepen (onder andere fregatten).

15. De Koninklijke Marine verricht zelf, in haar eigen dokken, de reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan de bijzondere marineschepen. In onderhavige zaak zal, om deze reden, niet verder worden ingegaan op de reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan bijzondere marineschepen.

16. De reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan de grote marineschepen dienen daarentegen uitbesteed te worden aan private scheepswerven, omdat de dokken van de Koninklijke Marine niet groot genoeg zijn voor deze marineschepen.

17. Ofschoon uit het marktonderzoek volgt dat reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen niet wezenlijk verschillen van reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan (zee)schepen, is het aannemelijk dat er een aparte relevante productmarkt dient te worden

---

<sup>4</sup> De Koninklijke Marine beschikt momenteel over drie grote schepen, te weten de Hr. Ms. Johan de Witt, de Hr. Ms. Amsterdam en de Hr. Ms. Rotterdam. Er is een nieuw groot schip in aanbouw, te weten de Hr. Ms. Karel Doorman. De Hr. Ms. Amsterdam wordt naar verwachting in 2013 uit de vaart genomen. Eind 2011 is een ander groot schip, de Hr. Ms. Zuiderkruis, uit de vaart genomen.

onderscheiden voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen. Uit het marktonderzoek komt namelijk naar voren dat de Koninklijke Marine haar grote marineschepen uitsluitend in Nederland laat repareren en onderhouden (zie de punten 24 tot en met 28). Op dit vlak onderscheidt de Koninklijke Marine zich als afnemer ten opzichte van commerciële rederijen die wel in staat zijn om hun grote (zee)schepen in het buitenland te laten repareren en onderhouden. Dit maakt dat Nederlandse scheepswerven onderscheid zouden kunnen maken tussen commerciële rederijen en de Koninklijke Marine als het gaat om reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote schepen. Hieruit volgt dat er andere concurrentieomstandigheden gelden ten aanzien van reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen dan aan (zee)schepen.

18. Voor de overige marineschepen geldt dat de Koninklijke Marine de reparatie- en onderhoudswerkzaamheden deels in eigen beheer heeft en deels uitbesteedt aan private scheepswerven. Elke werf beschikt over één of meerdere dokken. Dokken verschillen van elkaar op basis van hun afmetingen. De omvang van een dok in relatie tot de omvang van een schip bepaalt welke dokken voor de reparatie of het onderhoud van een schip in aanmerking komen. Uit het marktonderzoek komt naar voren dat het niet aannemelijk is dat er sprake is van aanbodsstitutie tussen enerzijds reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote en anderzijds aan overige marineschepen, omdat een uitbreiding van een dok voor scheepswerven die beschikken over kleinere dokken niet op korte termijn en zonder aanzienlijke investeringen of risico's kan plaatsvinden.<sup>5</sup> Andersom is het niet aantrekkelijk voor scheepswerven met grotere dokken om tevens de overige (kleinere) marineschepen te repareren en onderhouden.

### *Conclusie*

19. Uit het bovenstaande volgt dat de Koninklijke Marine genoodzaakt is om reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen uit te besteden bij private scheepswerven. De Koninklijke Marine onderscheidt zich als afnemer van andere afnemers van reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan (zee)schepen doordat zij haar schepen uitsluitend in Nederland laat repareren en onderhouden. Hierdoor gelden er voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen andere concurrentieomstandigheden (zie tevens de punten 24 tot en met 28).

20. De vraag of de markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan overige marineschepen ruimer is dan alleen de reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan overige marineschepen kan in onderhavige zaak in het midden gelaten worden.

### Relevante geografische markt

---

<sup>5</sup> Zie de Bekendmaking van de Europese Commissie inzake de bepaling van de relevante markt voor het gemeenschappelijke mededingingsrecht, van 9 december 1997, Pb 97/C 372 5, punt 20.

*Eerdere beschikkingen van de Europese Commissie*

21. In eerdere beschikkingen heeft de Europese Commissie op het gebied van defensiemarkten aangegeven dat er een nationale markt is waarop binnenlandse producenten actief zijn en waarop de overheid nationale leveranciers zou kunnen willen ondersteunen en daarmee de militaire onafhankelijkheid van het land.<sup>6</sup> In de zaak M.2772/*HDW – Ferrostaal – Hellenic Shipyard* heeft de Europese Commissie de markt voor reparatie- en kleine ombouwwerkzaamheden aan marineschepen nationaal afgebakend gelet op de wens van de desbetreffende staat om de werkgelegenheid in haar eigen land te vergroten.<sup>7</sup>

*Standpunt partijen*

22. Partijen zijn van mening dat de uitzondering die de Europese Commissie in een eerdere beschikking overwoog, te weten voor landen die de nationale markt afschermen ten behoeve van de nationale defensie-industrie binnen de Europese Unie, niet langer van toepassing is. Met de inwerkingtreding van de Europese Richtlijn 2009/81/EG<sup>8</sup> is een dergelijke afscherming, volgens partijen, binnen de Europese Unie verboden. Op grond van deze regelgeving gelden de normale Europese aanbestedingsregels voor de Europese defensiemarkt en zullen de lidstaten zich dus niet meer kunnen onttrekken aan deze regels door zich te beroepen op het nationaal belang, aldus partijen. Dit heeft volgens partijen tot gevolg dat de reparatiewerkzaamheden die in opdracht van de Koninklijke Marine worden uitgevoerd in concurrentie moeten plaatsvinden en in voorkomende gevallen Europees moeten worden aanbesteed.

23. Daarnaast zijn volgens partijen de werkzaamheden aan (grote) marineschepen niet van strategisch belang. Op grond hiervan menen partijen dat andere werven de reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen kunnen uitvoeren waaronder Keppel Verolme (Nederland), Koninklijke Niestern Sanders (Nederland), Antwerp Shiprepair (België), Blohm & Voss (Duitsland) en A&P (Verenigd Koninkrijk).

*Beoordeling standpunt partijen*

---

<sup>6</sup> Zie onder andere de beschikking van de Europese Commissie van 19 januari 2000 in zaak M.1709 – *Preussag / Babcock / Celcius*, de beschikking van de Europese Commissie in zaak M.2772 – *HDW / Ferrostaal / Hellenic Shipyard*, reeds aangehaald, randnummer 30 en de beschikking van de Europese Commissie van 17 oktober 2007 in zaak M.4640 – *BAE Systems / VT / JV*, randnummers 29 en 30.

<sup>7</sup> Zie de beschikking van de Europese Commissie in zaak M.2772 – *HDW / Ferrostaal / Hellenic Shipyard*, reeds aangehaald, randnummers 35 en 36.

<sup>8</sup> Richtlijn 2009/81/EG van het Europees Parlement en de raad van 13 juli 2009 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen door aanbestedende diensten van bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten op defensie- en veiligheidsgebied, en tot wijziging van Richtlijnen 2004/17/EG en 2004/81/EG.

24. Als de Nederlandse overheid van een onderneming goederen of diensten afneemt, moet de overheid zich bij het kiezen van deze onderneming houden aan de aanbestedingswet- en regelgeving. De regels over aanbesteden zijn onder andere vastgelegd in het Besluit aanbestedingsregels voor overheidsopdrachten (hierna: Bao). Op basis van artikel 10 Bao geldt een uitzonderingsregel voor overheidsopdrachten die door de aanbestedende diensten op het gebied van defensie worden gegund en vallen onder de reikwijdte van artikel 346 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna: VwEU).

25. Op basis van artikel 346 VwEU kan elke lidstaat de maatregelen nemen die hij noodzakelijk acht voor de bescherming van de wezenlijke belangen van zijn veiligheid en die betrekking hebben op de productie van of de handel in wapens, munitie en oorlogsmateriaal. De Koninklijke Marine heeft desgevraagd aangegeven dat zij op grond van buitengewone en dringende redenen van nationale veiligheid haar schepen uitsluitend in Nederland laat repareren en onderhouden.

26. Op 20 augustus 2009 is de Richtlijn 2009/81/EG (hierna: de Richtlijn) gepubliceerd. De Richtlijn gaat over het plaatsen van overheidsopdrachten op het gebied van defensie en veiligheid en beoogt meer transparantie en marktwerking te creëren in de Europese defensiemarkt. Op 2 oktober 2012 is de wet waarmee de Richtlijn wordt geïmplementeerd door de Tweede Kamer aangenomen. Het wetsvoorstel ligt op het moment dat onderhavig besluit wordt genomen, nog ter behandeling in de Eerste Kamer.

27. In de Richtlijn staat dat de gunning van opdrachten die binnen het toepassingsgebied van de Richtlijn vallen, kan worden vrijgesteld van de Richtlijn, als dit verantwoord is om redenen van openbare veiligheid of als dit nodig is voor de bescherming van de essentiële veiligheidsbelangen van een lidstaat.<sup>9</sup> Of er sprake zal zijn van een vrijstelling kan voor de beoordeling van de onderhavige zaak in het midden worden gelaten.

#### *Conclusie afbakening van de relevante productmarkt en geografische markt*

28. In onderhavige zaak kan in het midden worden gelaten of (a) de markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen respectievelijk overige marineschepen nationaal of ruimer is, en, of (b) de markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan

---

<sup>9</sup> In randnummer 16 van de Richtlijn staat dat de artikelen 30, 45, 46, 55 en 296 van het Verdrag voorzien in specifieke uitzonderingen op de toepassing van de Verdragsbeginselen en, in het verlengde daarvan, op de toepassing van het van deze beginselen afgeleide recht. Dit heeft tot gevolg dat geen enkele bepaling van deze Richtlijn het opleggen of toepassen mag verhinderen van de maatregelen die noodzakelijk blijken voor de vrijwaring van de door deze Verdragsbepalingen als rechtmatig erkende belangen.

overige marineschepen ruimer is dan die van alleen overige marineschepen, gelet op het feit dat zelfs op de kleinst mogelijke markten, te weten de mogelijke nationale markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen respectievelijk overige marineschepen, de daadwerkelijke mededinging niet op significante wijze zou kunnen worden belemmerd (zie de punten 30 tot en met 50).

## **B. GEVOLGEN VAN DE CONCENTRATIE**

### *B. 1 Leeswijzer*

29. Allereerst zal worden ingegaan op de mogelijke Nederlandse markt voor de reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan overige marineschepen. Vervolgens zal een beschrijving worden gegeven van het aanbestedingsproces van de reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen. Daarna zal worden ingegaan op de positie van partijen op de mogelijke markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen en de concurrentiedruk die andere spelers uitoefenen op partijen op deze markt. Als laatste zal worden beoordeeld of de voorgenomen concentratie de daadwerkelijke mededinging op de mogelijke markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze zou kunnen belemmeren door middel van marktcoördinatie.

### *De mogelijke Nederlandse markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan overige marineschepen*

### *B. 2 Beoordeling*

30. Op de mogelijke Nederlandse markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan overige marineschepen zijn naast Damen en Shipdock verschillende private scheepswerven actief, waaronder Koninklijke Niestern Sander en Shipyard Reimerswaal. Bovendien heeft de Koninklijke Marine de mogelijkheid om reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan overige marineschepen in eigen beheer uit te voeren.

31. Gelet op het bovenstaande is het niet aannemelijk is dat als gevolg van onderhavige concentratie de daadwerkelijke mededinging op de mogelijke Nederlandse markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan overige marineschepen op significante wijze zou kunnen worden belemmerd. Het is eveneens niet aannemelijk dat op alle mogelijke ruimere markten de daadwerkelijke mededinging op significante wijze zou kunnen worden belemmerd.

### *De mogelijke Nederlandse markt voor reparatie en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen*

### *B. 3 Beschrijving aanbesteding grote marineschepen*

32. Aan de grote marineschepen van de Koninklijke Marine worden één keer per vier à vijf jaar reparatie- en onderhoudswerkzaamheden verricht. De Koninklijke Marine schrijft daartoe alle werven aan die over een dok beschikken dat groot genoeg is voor het betreffende schip. Nadat een werf interesse heeft getoond voor de opdracht, ontvangt de werf een lijst van werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd tijdens de onderhoudsbeurt, zoals corrosie beschermende werkzaamheden (zoals stralen en schilderen) en/of technische werkzaamheden (bijvoorbeeld aan voortstuwingssystemen, elektrotechnische installaties en ballastinstallaties). Vervolgens brengen de werven ieder een offerte uit, waarna de Koninklijke Marine een keuze maakt voor de werf waar ze de opdracht aan zal gunnen.

33. De gunningcriteria die de Koninklijke Marine hanteert, zijn een combinatie van onder andere prijs, kwaliteit en doorlooptijd. Belangrijke aspecten bij de kwaliteit zijn het beschikbaar zijn van een plan van aanpak, het algemene kwaliteitsniveau en de veiligheid van de werf.

#### *B.4 Standpunt partijen*

34. Partijen zijn van mening dat, uitgaande van een mogelijke nationale markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen, er geen sprake kan zijn van concurrentiebeperkende gevolgen als gevolg van onderhavige concentratie. Partijen wijzen er op dat de concurrent van partijen, te weten Keppel Verolme, in 2011 het geplande onderhoud aan een groot marineschip is gegund. Verder wijzen partijen er op dat de Koninklijke Marine een uiterst bepalende rol heeft in de timing en omvang van de opdrachten die zij vergeeft. De Koninklijke Marine is volgens partijen in staat om een groot deel van de werkzaamheden zelf en op het door haar gewenste tijdstip uit te voeren, als prijsontwikkelingen daar aanleiding toe zouden geven.

#### *B. 4 Beoordeling standpunt partijen*

##### *Positie van partijen op de markt*

35. Op de mogelijke Nederlandse markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen zijn drie spelers actief, te weten Damen, Shipdock en Keppel Verolme. Uit het marktonderzoek is gebleken dat dit de enige aanbieders binnen Nederland zijn die over dokken van voldoende omvang beschikken om de grote schepen van de Koninklijke Marine te repareren en onderhouden.

36. Omdat het concurrentieproces op de mogelijke Nederlandse markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden voor grote marineschepen via aanbestedingen verloopt, ligt het in het onderhavige geval niet voor de hand om de posities van partijen uit te drukken in marktaandelen. Damen heeft in de periode 2006-2012 drie van de zes aanbestedingen gewonnen. Shipdock heeft voor het laatst in 2009 een aanbesteding gewonnen.

**Tabel 1:** Overzicht aanbestedingen voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen 2006 – heden\*

	Jaar	Bedrag in min. EUR	Gewonnen
Hr. Ms. Rotterdam	2006-2007	[0-5]	Shipdock
Hr. Ms. Amsterdam	2007	[0-5]	Damen
Hr. Ms. Zuiderkruis	2009-2011	[0-5]	Shipdock
Hr. Ms. Rotterdam	2009-2010	[5-10]	Damen
Hr. Ms. Johan de Witt	2011-2012	[5-10]	Keppel Verolme
Hr. Ms. Amsterdam	2012	[5-10]	Damen

\* Op basis van informatie van partijen.

#### *Concurrentiedruk*

37. Keppel Verolme is de concurrent van partijen op de mogelijke Nederlandse markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan marineschepen. Uit het marktonderzoek komt naar voren dat Keppel Verolme door de Koninklijke Marine als een volwaardig alternatief voor partijen wordt gezien. Zo geeft de Koninklijke Marine aan dat [...].<sup>10</sup> Dat Keppel Verolme daadwerkelijke concurrentiedruk uitoefent op partijen blijkt tevens uit het feit dat zij in 2011 de aanbesteding heeft gewonnen voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan een groot marineschip.

38. Het is daarnaast aannemelijk dat zowel partijen als Keppel Verolme de prikkel hebben om de opdrachten binnen te halen en dus een concurrerend bod uit te brengen. Zo komt uit het marktonderzoek naar voren dat de reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen relatief grote, en daarmee aantrekkelijke opdrachten zijn voor een werf. De opdrachten om reparatie- en onderhoudswerkzaamheden te verrichten aan grote marineschepen variëren per opdracht, maar bedragen doorgaans enkele miljoenen euro's, terwijl reparaties van zeeschepen, afhankelijk van de soort reparaties, maximaal een half miljoen euro bedragen. Scheepswerven hebben over het algemeen een prikkel om te streven naar een hoge bezettingsgraad om de vaste kosten terug te verdienen.

39. Uit het marktonderzoek volgt dat zowel partijen als Keppel Verolme een bezettingsgraad hebben die het mogelijk maakt om mee te dingen naar de opdrachten. Partijen hebben aangegeven dat de bezettingsgraad van hun dokken rond de [...] % ligt. Volgens partijen is er te

<sup>10</sup> In deze openbare versie van het besluit zijn delen van de tekst vervangen of weggelaten om redenen 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.

allen tijde wel op één van de locaties dokcapaciteit beschikbaar. Bij Keppel Verolme ligt de bezettingsgraad rond de [...] %.<sup>11</sup>

40. Omdat de opdrachten een aantal maanden van tevoren door de Koninklijke Marine worden aangekondigd, lijkt het niet aannemelijk dat de spelers op de mogelijke Nederlandse markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen op de hoogte zijn van de beschikbaarheid van elkaars dokken op het moment dat de werkzaamheden daadwerkelijk moeten worden uitgevoerd. Dit betekent dat het aannemelijk is dat partijen en Keppel Verolme er bij het samenstellen van hun bod van uit zullen gaan dat de concurrent ook zal inschrijven met een concurrerend bod.

41. Het feit dat naast partijen ook Keppel Verolme de laatste jaren inschrijft op de aanbestedingen voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen ondersteunt het beeld dat zowel partijen als Keppel Verolme in staat zijn om altijd mee te dingen.

42. Bovendien is uit het marktonderzoek gebleken dat de Koninklijke Marine, als enige aanbieder van werkzaamheden aan grote marineschepen, over een bepaalde mate van afnemersmacht beschikt. Zij heeft namelijk de mogelijkheid om de omvang van de opdrachten die zij vergeeft te vergroten door bijvoorbeeld contracten te vergeven voor een langere periode. Hierdoor zou het nog aantrekkelijker worden voor partijen en Keppel Verolme om een concurrerend bod uit te brengen. De Koninklijke Marine heeft aangegeven dat ze momenteel bezig is met een verkenning naar de mogelijkheden om contracten voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen voor langere duur aan te besteden.

#### *Tussenconclusie*

43. Het wegvallen van een speler als gevolg van de onderhavige concentratie heeft beperkte effecten op het verloop van het concurrentieproces. Weliswaar neemt het aantal concurrenten door de onderhavige concentratie met één af, maar er blijven twee volwaardige concurrenten over. Uit het marktonderzoek komt daarnaast naar voren dat er bij beide spelers een prikkel bestaat om een concurrerend bod neer te leggen. De opdrachten voor de Koninklijke Marine blijken namelijk aantrekkelijke opdrachten te zijn. Tevens beschikt de Koninklijke Marine in onderhavige zaak over een bepaalde mate van afnemersmacht.

#### *B. 5 Gecoördineerde effecten*

44. Op sommige markten kan de structuur van dien aard zijn dat ondernemingen het mogelijk, economisch rationeel en dus verkieslijk vinden om duurzaam één front te vormen op de markt met het doel om tegen hogere prijzen te verkopen. Een overname op een geconcentreerde

---

<sup>11</sup> Dit betreft het dok dat geschikt is voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen.

markt kan de daadwerkelijke mededinging op significante wijze belemmeren door het in het leven roepen of versterken van een collectieve machtspositie, omdat zij de kans vergroot dat ondernemingen zo hun gedrag kunnen coördineren en de prijzen kunnen verhogen, zelfs zonder een overeenkomst te sluiten of tot onderling afgestemde feitelijke gedragingen te komen.<sup>12</sup>

45. In onderhavige zaak is het niet aannemelijk dat deze effecten als gevolg van de onderhavige concentratie zullen toenemen. Zo zijn de opdrachten niet gelijksoortig qua omvang en doorlooptijd. Afhankelijk van het soort werkzaamheden kan de omvang van de opdrachten uiteenlopen: in een bepaald jaar kan een opdracht bijvoorbeeld vijf keer groter zijn dan in een ander jaar. Hierdoor is het aannemelijk dat het voor partijen en Keppel Verolme lastig is deze onderling stilzwijgend te verdelen en vast te houden aan een mogelijke verdeling.

46. Bovendien wordt er doorgaans slechts één keer per jaar een opdracht door de Koninklijke Marine voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen aanbesteed. Deze relatief lage frequentie van opdrachten maakt het minder aannemelijk dat een er sprake kan zijn van een geloofwaardig disciplineringsmechanisme. Immers, bij afwijkend gedrag kan vergelding pas een jaar later plaatsvinden.

47. Daarnaast volgt uit de beschrijving van het aanbestedingsproces (punten 32 en 33) dat er meerdere factoren een rol spelen tijdens het biedproces waardoor stilzwijgende onderlinge afstemming ingewikkeld is. Zo speelt niet alleen de prijs, maar spelen bijvoorbeeld ook kwaliteits- en veiligheidsaspecten een rol bij de gunning.

48. Tenslotte neemt de asymmetrie tussen de verschillende spelers toe als gevolg van de concentratie. Damen beschikt namelijk over meer dokken die geschikt zijn voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen dan Keppel Verolme. Dit verschil wordt groter na de voorgenomen concentratie, waardoor het niet gemakkelijker wordt om tot een verstandhouding te komen over de coördinatievoorwaarden.

#### *Tussenconclusie*

49. Gelet op bovenstaande is het niet aannemelijk dat, als gevolg van de onderhavige concentratie, er gecoördineerde effecten zullen ontstaan.

#### *B. 6 Conclusie*

50. Gelet op het voorgaande komt de Raad tot de conclusie dat het niet aannemelijk is dat als gevolg van onderhavige concentratie de daadwerkelijke mededinging op de mogelijke

---

<sup>12</sup> Zie de Richtsnoeren voor de beoordeling van horizontale fusies op grond van de Verordening van de Raad inzake de controle op concentraties van ondernemingen, PbEU C 31 van 5 februari 2004, punt 39.

nationale markt voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden aan grote marineschepen op significante wijze zou kunnen worden belemmerd. Het is eveneens niet aannemelijk dat op alle mogelijke ruimere markten de daadwerkelijke mededinging op significante wijze zou kunnen worden belemmerd.

## VII. CONCLUSIE

51. Na onderzoek van deze melding is de Raad van Bestuur 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 die concentratie de daadwerkelijke mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze zou kunnen belemmeren.

52. Gelet op het bovenstaande deelt de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit mede dat voor het tot stand brengen van de concentratie waarop de melding betrekking heeft geen vergunning is vereist.

Datum: 25 januari 2013

De Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit,

namens deze:

w.g. Aad. Kleijweg  
Plv. Directeur Mededinging

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