



# Besluit

**Goedkeuring van de concentratie  
tussen Dusseldorp Automotive B.V.  
en Severs Breeman Rotterdam Noord  
B.V., Severs Breeman Rotterdam Zuid  
B.V., Severs Breeman Services B.V.**



---

## Besluit van de Autoriteit Consument en Markt op grond van artikel 37, eerste lid, van de Mededingingswet

**Kenmerk** : ACM/UIT/626284  
**Zaaknummer** : ACM/24/187655  
**Datum** : 25 juli 2024  
**Aantal pagina's**: 31  
**Bijlage** : Methode geografisch marktgebied en nadere analyse

## Inhoudsopgave

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Samenvatting en leeswijzer</b>                                 | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>Melding</b>  | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Partijen</b>   | <b>5</b>  |
| <b>4</b> | <b>De gemelde operatie</b>  | <b>5</b>  |
| <b>5</b> | <b>Toepasselijkheid van het concentratietoezicht</b>              | <b>6</b>  |
| <b>6</b> | <b>Beschrijving waardeketen personenauto's</b>                    | <b>6</b>  |
| 6.1      | Distributie en verkoop van personenauto's                         | 7         |
| 6.2      | Werkplaatsdiensten  | 7         |
| <b>7</b> | <b>Beoordeling</b>  | <b>8</b>  |
| 7.1      | Activiteiten Dusseldorp en Severs Breeman vestigingen             | 9         |
| 7.2      | Geen systeemmarkt   | 9         |
| 7.3      | De detailhandelsmarkt van personenauto's                          | 11        |
| 7.3.1    | Productmarkt  | 11        |
| 7.3.2    | Geografische markt  | 12        |
| 7.3.3    | Gevolgen van de concentratie                                      | 12        |
| 7.3.4    | Conclusie   | 13        |
| 7.4      | De markt voor de distributie van auto-onderdelen                  | 13        |
| 7.4.1    | Inleiding   | 13        |
| 7.4.2    | Relevante productmarkt  | 14        |
| 7.4.3    | Relevante geografische markt                                      | 15        |
| 7.4.4    | Gevolgen van de concentratie                                      | 17        |
| 7.5      | De markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's | 18        |
| 7.5.1    | Relevante productmarkt  | 18        |
| 7.5.2    | Relevante geografische markt                                      | 23        |
| 7.5.3    | Gevolgen van de concentratie                                      | 25        |
| <b>8</b> | <b>Conclusie</b>  | <b>31</b> |
|          | <b>Bijlage: Methode geografisch marktgebied en nadere analyse</b> | <b>32</b> |

## 1 Samenvatting en leeswijzer

### *De melding*

1. Dusseldorp Automotive B.V. (hierna: Dusseldorp) wil Severs Breeman Rotterdam Noord B.V., Severs Breeman Rotterdam Zuid B.V. (hierna gezamenlijk: de Severs Breeman vestigingen) en Severs Breeman Services B.V. van Severs Breeman Automotive B.V. overnemen. Dat is op 8 januari 2024 gemeld aan de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM).
2. Zowel Dusseldorp als Severs Breeman Automotive B.V. is een Nederlandse 'dealergroep' die voornamelijk actief is met de aan- en verkoop van nieuwe en gebruikte personenauto's van de BMW-groep (BMW en MINI), het in- en verkopen van auto-onderdelen, en het verrichten van onderhouds- en reparatiediensten. Tevens zijn beide partijen actief op het gebied van bemiddeling in autoverzekeringen.
3. Dusseldorp heeft vestigingen in de provincies Drenthe (2), Gelderland (2), Groningen (1), Noord-Holland (3), Overijssel (1) en Zuid-Holland (4). De voor deze voorgenomen concentratie relevante vestigingen van Severs Breeman zijn (ook) gevestigd in de provincie Zuid-Holland.

### *Nieuwe ontwikkelingen*

4. De huidige consolidatie in de autodealerbranche, de zich ontwikkelende beschikkingspraktijk van andere mededingingsautoriteiten in Europa en de aanwijzingen uit het marktonderzoek van de ACM in deze zaak hebben ertoe geleid dat het afbakenen van een systeemmarkt die zowel detailhandel in personenauto's als onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's en detailhandel in auto-onderdelen omvat in deze zaak niet voor de hand ligt.
5. Zo komt uit het marktonderzoek van de ACM naar voren dat de detailhandel in personenauto's enerzijds en onderhouds- en reparatiediensten anderzijds los van elkaar én op verschillende momenten worden aangeboden. Daarnaast zijn er aanbieders actief die voornamelijk gericht zijn op het uitvoeren van onderhouds- en reparatiediensten.
6. De ACM gaat in dit besluit daarom uit van verschillende productmarkten voor (i) detailhandel in personenauto's, (ii) onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's en (iii) distributie van auto-onderdelen.

### *Beoordeling*

7. Op basis van haar marktonderzoek komt de ACM tot de conclusie dat het niet aannemelijk is dat, als gevolg van de voorgenomen concentratie, zich mededingingsproblemen zullen voordoen op de detailhandelsmarkt van personenauto's of mogelijke deelmarkten (nieuw/gebruikt, type afnemer en segment) daarvan, gelet op de beperkte gezamenlijke marktaandelen. Voor de groothandelsmarkt en detailhandelsmarkt van OEM-onderdelen van het merk BMW en MINI komt de ACM tot dezelfde conclusie. Zowel onafhankelijke reparateurs als de consument hebben na de voorgenomen overname op deze markten voldoende alternatieven.
8. Op het gebied van onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's van het merk BMW en MINI heeft de ACM nader onderzoek gedaan naar de relevante marktgebieden rondom de vestigingen van partijen in Brielle, Rotterdam-Zuid, Rotterdam-Noord, Schiedam en Wateringen. Op basis van haar marktonderzoek komt de ACM tot de conclusie dat het niet aannemelijk is dat de mededinging op deze markten – en binnen de mogelijke segmenten particulier en grootzakelijk – als gevolg van de voorgenomen concentratie wordt beperkt. Dit gelet op het gezamenlijke marktaandeel van partijen en het beschikbaar zijn van voldoende alternatieven (waaronder vestigingen van een andere merkdealer, onafhankelijke merkspecialisten en multimerk-garagebedrijven).

## 2 Melding

9. Op 8 januari 2024 heeft de ACM een melding ontvangen van een voorgenomen concentratie.<sup>1</sup> Dusseldorp en Severs Breeman Automotive B.V. hebben gemeld dat Dusseldorp uitsluitende zeggenschap wil verkrijgen over de Severs Breeman vestigingen en Severs Breeman Services B.V.
10. De ACM heeft de ontvangst van de melding in de Staatscourant nr.1222 van 11 januari 2024 gepubliceerd. De ACM heeft schriftelijk vragen gesteld aan meldende partijen en gesprekken gevoerd met verschillende marktpartijen, waaronder een merkdealer en onafhankelijke (merk)garages. Daarnaast heeft de ACM informatieverzoeken gestuurd aan en/of gesprekken gevoerd met RDW<sup>2</sup>, RAI<sup>3</sup>, BOVAG<sup>4</sup> en BMW Nederland B.V.

## 3 Partijen

11. Dusseldorp is een besloten vennootschap naar Nederlands recht. De aandeelhouders van Dusseldorp zijn: Romtob B.V. (55,01%), Pinck Nederland B.V. (25%), Makastar B.V. (10,0%), STAK Dusseldorp Automotive (5,0%) en Remko Korthagen (4,99%).
12. Dusseldorp is een dealergroep die met haar dochterondernemingen actief is als erkend dealer en erkend service partner voor personenauto's van de merken BMW en MINI. Hiermee is Dusseldorp actief op het gebied van detailhandel in nieuwe en gebruikte personenauto's, het aanbieden van onderhouds- en reparatiediensten en detail- en groothandel van originele BMW/MINI-onderdelen. Daarnaast is Dusseldorp met haar dochterondernemingen actief op het gebied van schadeherstel en bemiddeling in autoverzekeringen.
13. De Severs Breeman vestigingen zijn dochterondernemingen van Severs Breeman Automotive B.V., een besloten vennootschap naar Nederlands recht. De aandelen in Severs Breeman Automotive B.V. worden gehouden door Stichting Administratiekantoor Severs Breeman Automotive, waarvan Brehold B.V. 100% van de certificaten van aandelen in het geplaatste kapitaal houdt.<sup>5</sup>
14. Severs Breeman Automotive B.V. is een dealergroep die met haar dochterondernemingen actief is als erkend dealer en erkend service partner voor personenauto's van de merken BMW en MINI. De bij deze concentratie betrokken dochterondernemingen van Severs Breeman zijn actief op het gebied van detailhandel in nieuwe en gebruikte personenauto's, het aanbieden van onderhouds- en reparatiediensten, detail- en groothandel van originele BMW/MINI-onderdelen en bemiddeling in autoverzekeringen.

## 4 De gemelde operatie

15. Partijen zijn van plan om na goedkeuring van de voorgenomen overname de volgende transacties uit te voeren: Severs Breeman Automotive B.V. verkoopt alle aandelen in Severs Breeman Rotterdam Noord B.V. en Severs Breeman Rotterdam Zuid B.V. aan Dusseldorp. Daarnaast verkoopt zij ook 60% van de aandelen in Severs Breeman Services B.V. aan Dusseldorp.<sup>6</sup> De voorgenomen transactie blijkt uit de concept koopovereenkomst van 3 januari 2024.<sup>7</sup>

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

<sup>2</sup> De RDW houdt toezicht op RDW erkende bedrijven en geeft documenten af die nodig zijn voor voertuigen of eigenaren, zoals kentekenbewijzen, rijbewijzen en het APK-formulier.

<sup>3</sup> De RAI-vereniging behartigt de belangen van onder meer fabrikanten en importeurs van personenauto's.

<sup>4</sup> BOVAG is de brancheorganisatie voor ondernemers die zich bezighouden met mobiliteit.

<sup>5</sup> Brehold B.V. heeft in 2024 Severs Breeman Automotive B.V. overgenomen. De ACM heeft deze concentratie op 31 januari 2024 goedgekeurd. Zie zaak ACM/24/187739/Brehold – Severs Breeman.

<sup>6</sup> H. van Poelgeest Holding B.V. koopt de resterende (40% van de) aandelen in Severs Breeman Services B.V.

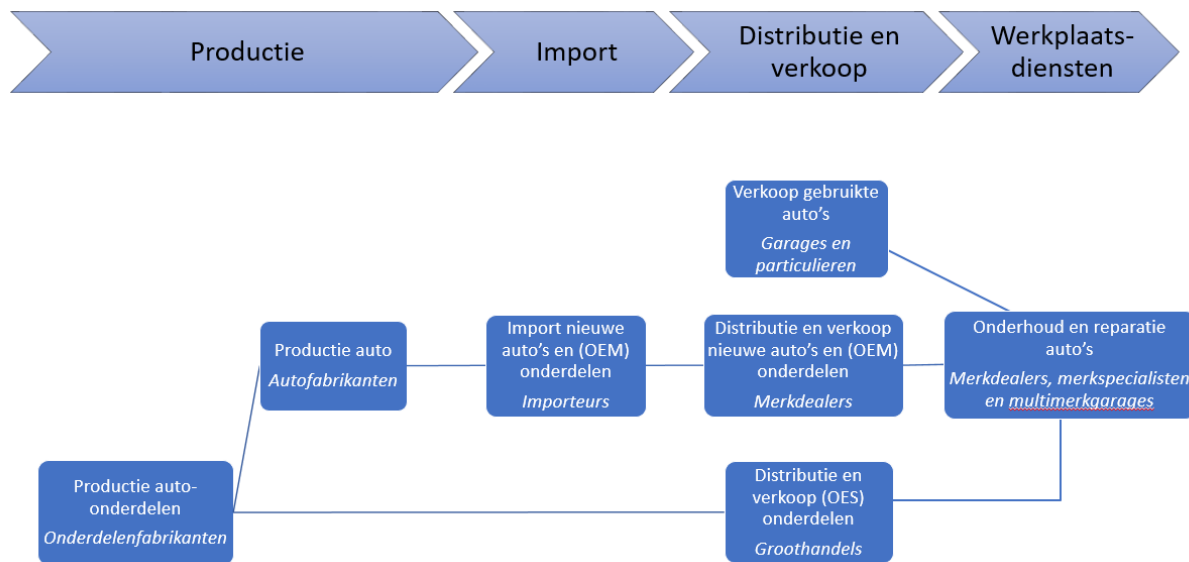
<sup>7</sup> Concentratiemelding d.d. 8 januari 2024, bijlage 4 'Koopovereenkomst aandelen' (ACM/IN/833960).

## 5 Toepasselijkheid van het concentratietoezicht

- 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 Dusseldorp uitsluitende zeggenschap verkrijgt over de Severs Breeman vestigingen, door verkrijging van 100% van het aandelenkapitaal in deze ondernemingen. Daarnaast verkrijgt Dusseldorp uitsluitende zeggenschap over Severs Breeman Services B.V., door verkrijging van 60% van het aandelenkapitaal in Severs Breeman Services B.V.<sup>8</sup>
- De ACM stelt op basis van de omzetgegevens uit de melding vast dat de gemelde concentratie onder het in hoofdstuk 5 van de Mw geregelde concentratietoezicht valt.

## 6 Beschrijving waardeketen personenauto's

- Voordat de ACM in hoofdstuk 7 overgaat tot het beoordelen van de voorgenomen overname, schetst zij in dit hoofdstuk op hoofdlijnen – en voor dit besluit relevante aspecten van – de waardeketen van personenauto's.
- De waardeketen van personenauto's kan schematisch onderverdeeld worden in de productie van personenauto's, respectievelijk de import, distributie en verkoop van personenauto's en werkplaatsdiensten (zie voor een vereenvoudigde grafisch weergave figuur 1). In het navolgende zal de ACM een focus leggen op de verkoop van personenauto's en op werkplaatsdiensten.



Figuur 1: Vereenvoudigde waardeketen personenauto's

<sup>8</sup> Severs Breeman Services B.V. is actief op het gebied van het leveren van back-officediensten voor de verschillende vestigingen van Severs Breeman Automotive B.V., en is daarbij zelf niet actief op de markten waar de dealervestigingen primair op actief zijn. Daarnaast zijn slechts zeer beperkte activa aanwezig in Severs Breeman Services B.V. Om deze redenen zal de ACM in dit besluit niet verder ingaan op de mogelijke gevolgen van de verkrijging van 60% van het aandelenkapitaal in Severs Breeman Services B.V. Zie antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 23 februari 2024, vraag 12 (ACM/IN/851843) en antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 12 januari 2024, vraag 3 (ACM/IN/838049).

## 6.1 Distributie en verkoop van personenauto's

20. In Nederland zijn in 2023 ongeveer 3 miljoen nieuwe en gebruikte personenauto's verkocht. Hiervan is grofweg 60% gekocht door particuliere en kleinzakelijke klanten<sup>9</sup> en 40% door grootzakelijke klanten<sup>10</sup>. De afgelopen jaren is er een toename van verkoop van elektrische en hybride personenauto's. Van de in 2023 nieuw verkochte auto's was ongeveer 70% een elektrische of hybride personenauto.<sup>11</sup> Het totaal aantal personenauto's dat staat geregistreerd in Nederland bedraagt ruim 9,2 miljoen met een gemiddelde leeftijd van 11,7 jaar. Iets meer dan 75% van dit wagenpark heeft een leeftijd van 5 jaar of meer.<sup>12</sup>
21. Indien een klant een nieuwe personenauto wenst aan te schaffen dan moet zij dit doen bij een merkdealer. Merkdealers hebben een overeenkomst met de fabrikant of importeur van het betreffende merk. Op nieuwe personenauto's wordt fabrieksgarantie gegeven door de fabrikant of importeur. De omvang en lengte van de fabrieksgarantie verschilt per merk. Gebruikte personenauto's kunnen door elk autobedrijf worden verkocht. Het verkopende autobedrijf biedt – naast de wettelijke garantie – vaak een verkopersgarantie, zoals de BOVAG-garantie voor 12 maanden of eventueel verlengd naar maximaal 24 maanden.<sup>13</sup>

## 6.2 Werkplaatsdiensten

22. Eén van de werkplaatsdiensten die garages aanbieden zijn onderhoudsdiensten. Hierbij voert de garage een aantal werkzaamheden uit die de fabrikant in het onderhoudsschema voorschrijft. Dit is om de levensduur van de auto te verlengen en de auto veilig, zuinig en bedrijfszeker te houden. De door de fabrikant voorgeschreven onderhoudsbeurt is vaak tijds- of kilometer gebonden. Een onderhoudsbeurt kan verschillen per merk en per type. Wel is er een aantal punten dat bij een standaard onderhoudsbeurt van alle merken en types overeenkomt, zoals het ververset van motorolie, het vervangen van het oliefilter en het controleren van de staat van het remsysteem.<sup>14</sup> Garages bieden verder ook reparatiediensten aan: daarbij gaat het om de reparatie van een defect aan een personenauto.<sup>15,16</sup>
23. Garages bieden daarnaast vaak ook bandenwissels (winter/zomerbanden) en de Algemene Periodieke Keuring (hierna: APK) aan. De APK is een wettelijk verplichte keuring waarbij de auto beoordeeld wordt op verkeersveiligheid, milieu en registratie. Wanneer de auto gekeurd moet worden is afhankelijk van de leeftijd en aandrijving: zo moeten benzineauto's na vier jaar voor het eerst gekeurd worden, vervolgens na 6 en 8 jaar en daarna jaarlijks.<sup>17</sup>
24. Voor onderhoud en reparatie aan personenauto's kunnen afnemers terecht bij verschillende aanbieders, zoals merkdealers, onafhankelijke merkspecialisten en onafhankelijke multimerk-garages. Merkdealers zijn autobedrijven die officieel door de fabrikant erkende reparateurs zijn van een specifiek automerk en daarin ook gespecialiseerd zijn. Merkspecialisten zijn onafhankelijke garages die gespecialiseerd zijn in het onderhoud aan en de reparatie van personenauto's van één

<sup>9</sup> In dit besluit wordt 'particulier' en 'kleinzakelijk' hierna gezamenlijk als 'particulier' aangeduid.

<sup>10</sup> In dit besluit valt onder 'grootzakelijk' de categorieën zoals geregistreerd in RDC onder (i) Fleet, (ii) Lease Mij., (iii) Lease RTL, (iv) Rental en (v) Voertuigbranche.

<sup>11</sup> Op basis van informatie uit het Automotive Dashboard van de RDC.

<sup>12</sup> ACEA, *Vehicles on European roads*, February 2024, p.11; <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads/> (ACM/IN/883511).

<sup>13</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/620809, p.2; Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 23 februari 2024 (ACM/IN/851843); <https://www.bovag.nl/thema/de-zekerheid-van-bovag-garantie> (ACM/IN/878714).

<sup>14</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024, vraag 3 (ACM/IN/864705); [Veelgestelde vragen over onderhoud - AutoWeek](#) (ACM/IN/878702); [Waarom de grote en kleine beurt niet meer bestaan | ANWB](#) (ACM/IN/878709); [BOVAG - Reparatie en onderhoud van een auto | Bovag.nl | Thema's](#) (ACM/IN/878714).

<sup>15</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024, vraag 3 (ACM/IN/864705).

<sup>16</sup> Daarnaast kunnen garages ook schadehersteldiensten en/of glashersteldiensten uitvoeren.

<sup>17</sup> [Wat is een APK keuring? | ANWB](#) (ACM/IN/878709); [APK keuring: wanneer moet je auto gekeurd worden? | ANWB](#) (ACM/IN/878709); [Veelgestelde vragen over onderhoud - AutoWeek](#) (ACM/IN/878702); [BOVAG - Reparatie en onderhoud van een auto | Bovag.nl | Thema's](#) (ACM/IN/878714).

of meerdere specifieke automerken. Zij hebben – net als de merkdealer – specifieke kennis en apparatuur hiervoor.<sup>18</sup>

25. Multimerk-garages doen onderhoud en reparatie aan verschillende automerken. Zij kunnen volledig zelfstandig zijn of zijn aangesloten bij garageformules als Bosch Car Service en Vakgarage. Garageformules bieden aangesloten garages ondersteuning, bijvoorbeeld op het gebied van training en gedeelde expertise.<sup>19</sup> Sommige multimerk-garages, hebben zich gespecialiseerd in bepaalde onderhouds- en reparatiediensten, zoals het vervangen van uitlaten, accu's en banden. Deze garages worden ook wel aangeduid als "fastfitters".<sup>20</sup>
26. Garages hebben in 2022 totaal ca. EUR 3,6 miljard aan omzet met onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's behaald. Hiervan behaalden merkdealers ca. EUR 1,6 miljard (ca. 45%), onafhankelijke garages (merkspecialisten en multimerk-garages) ca. EUR 1,8 miljard (ca. 50%) en fastfitters ca. EUR 0,2 miljard (ca. 5%).<sup>21</sup>
27. Merkdealers voeren relatief meer onderhouds- en reparatiediensten uit aan jonge personenauto's; zij doen ca. 75% van het door garages uitgevoerde onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's in de leeftijdsklasse 0 tot en met 3 jaar; het aandeel van onafhankelijke garages hierin is ca. 20% en van de fastfitters ca 4%.<sup>22</sup> Hieruit volgt dat ook onafhankelijke garages een relevant deel van het onderhouds- en reparatiediensten aan jonge personenauto's uitvoeren. Een autobezitter hoeft namelijk niet per se naar een merkdealer om de fabrieksgarantie (zie randnummer 21) op zijn auto te behouden; hiervoor kan zij terecht bij elke onafhankelijke garage die het onderhoud en/of de reparatie volledig volgens de specificatie van de fabrikant uitvoert.<sup>23</sup>
28. Naarmate personenauto's ouder worden verschuiven de verhoudingen, waarbij het aandeel onderhoud en reparatie wat door onafhankelijke garages wordt uitgevoerd steeds groter wordt. Het aandeel van merkdealers in het door garages uitgevoerde onderhoud en reparatie aan personenauto's in de leeftijdsklasse 10 jaar en ouder is gedaald tot ca. 28%; het aandeel van onafhankelijke garages hierin is daarentegen gestegen tot ca. 64% en het aandeel van de fastfitters hierin bedraagt ca. 8%.<sup>24</sup>

## 7 Beoordeling

29. In dit hoofdstuk beoordeelt de ACM de voorgenomen concentratie. Hiertoe beschrijft de ACM in paragraaf 7.1 de activiteiten van Dusseldorp en de Severs Breeman vestigingen en de overlap daartussen. Daarna gaat de ACM in paragraaf 7.2 in op de vraag of uitgegaan dient te worden van een systeemmarkt die onder andere zowel detailhandel in personenauto's als in auto-onderdelen en onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's omvat, of dat deze activiteiten tot aparte productmarkten behoren. Vervolgens gaat de ACM in op de relevante markten en de gevolgen van de voorgenomen concentratie op het gebied van detailhandel in personenauto's (paragraaf 7.3), de distributie van auto-onderdelen (paragraaf 7.4) en onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's (paragraaf 7.5).

<sup>18</sup> [Auto onderhoud: naar welke garage ga je? | ANWB](#) (ACM/IN/878709); [BOVAG - De rekening | Bovag.nl | Thema's](#) (ACM/IN/878714); Concentratiemelding d.d. 8 januari 2024, randnummer 34 (ACM/IN/833960).

<sup>19</sup> [Auto onderhoud: naar welke garage ga je? | ANWB](#) (ACM/IN/878709); [BOVAG - De rekening | Bovag.nl | Thema's](#) (ACM/IN/878714); [Steeds meer garages aangesloten bij formule - AutoWeek](#) (ACM/IN/878702); Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024, bijlage 1 (ACM/IN/864705).

<sup>20</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/622237, p.2.

<sup>21</sup> Informatie van RAI Vereniging uit BOVAG/RAI Aftersales monitor, p.2 (ACM/IN/881147).

<sup>22</sup> Multiscope rapportage aanvulling II naar aanleiding van vragen d.d. 17 juni 2024, p.5 (ACM/IN/891198).

<sup>23</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024, Inleiding en bijlage 1 (ACM/IN/864705).

<sup>24</sup> Multiscope rapportage aanvulling II naar aanleiding van vragen d.d. 17 juni 2024, p.5 (ACM/IN/891198).

## 7.1 Activiteiten Dusseldorp en Severs Breeman vestigingen

30. Tabel 1 geeft de activiteiten van Dusseldorp en de Severs Breeman vestigingen weer. Er bestaat horizontale overlap tussen de activiteiten van partijen. Er is geen sprake van een verticale relatie tussen de activiteiten van partijen.

| Activiteit                                     | Dusseldorp | Severs Breeman |
|--|------------|----------------|
| Detailhandel in personenauto's                 | X          | X              |
| Onderhouds- en reparatiediensten               | X          | X              |
| Distributie van auto-onderdelen                | X          | X              |
| Schadehersteldiensten <sup>25</sup>            | X          |                |
| Bemiddeling in autoverzekeringen <sup>26</sup> | X          | X              |

Tabel 1: Activiteiten partijen

## 7.2 Geen systeemmarkt

31. In eerdere besluiten<sup>27</sup> heeft de ACM met betrekking tot de detailhandel in auto's onder andere een mogelijke markt afgebakend voor de detailhandel in nieuwe en gebruikte personenauto's, onderdelen, accessoires, onderhouds- en reparatiediensten. Bij de beoordeling van de gevolgen van concentraties op deze mogelijke markten is de ACM tot op heden uitgegaan van het bestaan van een zogenaamde systeemmarkt die zowel de detailhandel in personenauto's als verschillende aftersalesdiensten en -producten omvat. Hierna beschrijft de ACM om welke redenen zij van mening is dat het niet langer passend is om bij de beoordeling van concentraties in de autosector uit te gaan van een dergelijke systeemmarkt.
32. De Europese Commissie<sup>28</sup> en verschillende nationale mededingingsautoriteiten<sup>29</sup> hebben een separate markt voor detailhandel in personenauto's en een separate markt voor onderhoud en reparatie aan personenauto's onderscheiden. Daarnaast gaat de Europese Commissie ook uit van separate markten voor onderdelen.<sup>30</sup>
33. Blijkens de Bekendmaking Marktafbakening van de Europese Commissie<sup>31</sup> kan een systeemmarkt bestaan indien de consumptie van een duurzaam product (primaire product) tot de consumptie leidt van een ander, daarmee verbonden product (secundair product). In die omstandigheden zou bij de afbakening van de relevante markten voor de primaire en secundaire producten en/of bij de mededingingsbeoordeling ook rekening gehouden moeten worden met de concurrentiedruk die uitgaat van marktomstandigheden op de betrokken verbonden markten.

<sup>25</sup> Er is geen overlap tussen de activiteiten van partijen op het gebied van schadehersteldiensten. Derhalve gaat de ACM in dit besluit niet verder in op deze diensten.

<sup>26</sup> Gelet op het verwaarloosbare gezamenlijke marktaandeel van partijen op de nationale markt voor bemiddelingen ten aanzien van autoverzekeringen gaat de ACM in dit besluit niet verder hierop in.

<sup>27</sup> Zie onder meer het besluit van de ACM van 8 augustus 2005 in zaak 5085/Geveke N.V. – Bongers Automotive B.V., randnummers 8 en 9, het besluit van de ACM van 26 augustus 2005 in zaak 5153 / Wensink Beheer B.V. – Autoster B.V., randnummer 9, het besluit van de ACM van 10 mei 2007 in zaak 6027/Bage – Van Oeveren – Vervae, randnummers 14 en 15 en het besluit van de ACM van 14 september 2007 in zaak 6156/Stern Groep – Van Kooy Groep, randnummer 9.

<sup>28</sup> Zie beschikking van de Europese Commissie van 13 november 2012 in zaak COMP/M.6718 – Toyota Tsusho Corporation/CFAO.

<sup>29</sup> Zie Koninkrijksverzet zaak 212/2004, *Bilia Personbilar AB/Eneqvist Bil AB*, beslissing van de BMA van 19 november 2020 in zaak BMA-2020-C/C-35  *Holding groep Delorge B.V. / Coox Gregor Management B.V. & Coox Jochem Management B.V.*, beschikking van de KFST van 28 juni 2023 in zaak 22/08235, *Semler Mobility Retail A/S/Car Holding A/S* en beschikking van de Autorité de la Concurrence van 12 maart 2019 in zaak 19-DCC-42, *Emil Frey Motors France en Fiber/Bernard Participations SAS*.

<sup>30</sup> Zie beschikking van de Europese Commissie van 22 juni 2022 in zaak COMP/M.10714 – VGRD / Autoholding Dresden.

<sup>31</sup> Bekendmaking van de Europese Commissie betreffende de afbakening van de relevante markt ten behoeve van het mededingingsrecht van de Unie, Pb EU, 2024, C 1645, paragraaf 99-101.

34. Blijkens de Bekendmaking Marktafbakening van de Europese Commissie kan afbakening van een systeemmarkt meer geschikt zijn:
- naarmate de kans groter is dat afnemers bij de aanschaf van het primaire product (de auto), de kosten voor secundaire producten (onderhoud en reparatie, onderdelen etc.) over de hele levensduur van dat product meewegen;
  - naarmate de uitgaven voor (of de waarde van) het (de) secundaire product(en) hoger zijn dan de uitgaven voor (of de waarde van) het primaire product;
  - naarmate de substitueerbaarheid tussen primaire producten groter is en de overstapkosten tussen primaire producten lager zijn; en,
  - wanneer er geen of weinig aanbieders zijn die gespecialiseerd zijn in uitsluitend het (de) secundaire product(en).
35. Wanneer de bovenstaande criteria worden toegepast op de autosector, blijkt dat het afbakenen van een systeemmarkt die zowel detailhandel in personenauto's, onderhoud en reparatie, onderdelen en accessoires omvat niet voor de hand ligt.
36. Ten eerste blijkt dat vooral particuliere afnemers het lastig vinden om op het moment van de koop de kosten voor onderhoud en reparatie en/of vervangende onderdelen in te schatten voor de gehele levensduur van de personenauto.<sup>32</sup> Uit een consumentenonderzoek van de ACM komt naar voren dat 33% van de kopers van nieuwe personenauto's zegt bij het kiezen van een personenauto sterk rekening te houden met de mogelijke toekomstige kosten voor onderhoud. 65% van de kopers zegt dat enigszins of niet te doen.<sup>33</sup>
37. Ten tweede blijkt dat de gemiddelde kosten van onderdelen, onderhoud en reparatie (secundaire product) niet hoger zijn dan de uitgaven voor de aanschaf van een auto (primaire product). Volgens de Aftersales Monitor van de BOVAG en RAI gaven autobezitters in 2023 gemiddeld EUR 701 uit aan onderhoud of reparatie aan hun personenauto, kosten voor onderdelen inbegrepen.<sup>34</sup> Een onderzoek van het CBS wijst uit dat autobezitters in 2016 hun personenauto gemiddeld iets meer dan 4 jaar in bezit hielden.<sup>35</sup> Daarvan uitgaande is het totaalbedrag aan onderhouds- en reparatiekosten over deze 4 jaar niet hoog te noemen ten opzichte van de gemiddelde prijs van een personenauto: EUR 45.993 voor een nieuwe personenauto<sup>36</sup> en EUR 22.108 voor een gebruikte personenauto<sup>37</sup> in 2022.
38. Ten derde komen uit het marktonderzoek in deze zaak aanwijzingen naar voren dat nieuwe auto's, onderdelen en onderhouds- en reparatiediensten los van elkaar en op verschillende momenten worden aangeboden. Daarnaast ziet de ACM in deze zaak dat onderhoudscontracten<sup>38</sup> die de BMW/MINI dealervestigingen aanbieden vaker op een later moment worden afgesloten dan bij de verkoop van een nieuwe personenauto.<sup>39</sup> Bovendien dekken deze BMW/MINI-contracten slechts een deel van de onderhoudsdiensten.<sup>40</sup>

<sup>32</sup> Zie aanvullende Richtsnoeren betreffende verticale beperkingen in overeenkomsten voor de verkoop en herstelling van motorvoertuigen en voor de distributie van reserveonderdelen voor motorvoertuigen, Pb EU, 2010, C 138, voetnoot bij paragraaf 57.

<sup>33</sup> 2% van de respondenten heeft aangegeven het niet te weten. VvA hergebruik (ACM/UIT/621829).

<sup>34</sup> <https://www.bovag.nl/nieuws/aftersales-monitor-2023-gemiddeld-onderhoudsbedrag-ev-en-phev-gedaald>. (ACM/IN/878714).

<sup>35</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2017/08/nederlanders-en-hun-auto>, figuur 3.2.2. (ACM/IN/883590).

<sup>36</sup> <https://www.raivereniging.nl/actueel/nieuws/mobiliteit-in-cijfers-autos-betaalbaarheid-onder-druk/>. (ACM/IN/873801).

<sup>37</sup> 'Vraagprijs occasion gemiddeld 832 euro lager dan vorige maand' | Automotive Online ([automotive-online.nl](http://automotive-online.nl)) (ACM/IN/886201).

<sup>38</sup> Voor onderhoud kan een meerjarig contract worden afgesloten bij de fabrikant van het merk. Ook bepaalde (ketens van) garages bieden onderhoudscontracten aan. [Is het verstandig een onderhoudspakket te kopen? - AutoWeek](#) (ACM/IN/878702); [Auto onderhoud voor een vast bedrag per maand | Auto Onderhoud \(autoonderhoudplan.nl\)](#) (ACM/IN/878724).

<sup>39</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/620809, p.2.

<sup>40</sup> <https://www.bmw.nl/nl/content/aftersales/onderhoud-en-reparatie/service-inclusive.nl> (ACM/IN/887531).

39. Tot slot zijn er aanbieders actief die voornamelijk gericht zijn op het uitvoeren van onderhouds- en reparatiediensten. Ook zijn er verschillende aanbieders actief die zich bijvoorbeeld via webshops exclusief bezighouden met detailhandel in auto-onderdelen.<sup>41</sup>
40. Gelet op het voorgaande acht de ACM het niet aannemelijk dat nog uitgegaan dient te worden van een systeemmarkt die zowel de detailhandel in personenauto's als de detailhandel in auto-onderdelen en onderhoud en reparatie aan personenauto's omvat, maar dat sprake is van aparte markten.

## 7.3 De detailhandelsmarkt van personenauto's

### 7.3.1 Productmarkt

41. In eerdere besluiten van de ACM met betrekking tot de detailhandel in nieuwe en gebruikte auto's heeft zij (mogelijke) markten onderscheiden voor (i) personenauto's (ii) lichte bedrijfsauto's en (iii) vrachtwagens.<sup>42</sup> Op deze laatste twee mogelijke markten zijn geen van beide partijen actief. Om deze reden worden de mogelijke markten voor lichte bedrijfsauto's en vrachtwagens buiten beschouwing worden gelaten.
42. In eerdere besluiten en beschikkingen hebben de ACM en de Europese Commissie met betrekking tot de detailhandel in personenauto's (mogelijke) markten onderscheiden voor (i) nieuwe en (ii) gebruikte personenauto's.<sup>43</sup> De ACM heeft tevens een mogelijk nader onderscheid gemaakt naar autosegmenten, naar voorbeeld van de Europese Commissie die een verdere segmentatie op de markt voor productie en levering van personenauto's toepast.<sup>44</sup> Ook in de autosector wordt door BOVAG en de RAI-vereniging onderscheid gemaakt tussen verschillende segmenten personenauto's.<sup>45</sup> Zij maken onderscheid tussen de autosegmenten A-small, B-city, C-lower family, D-upper family, E-executive, F-lower luxury, G-lower sports, H-upper sports, I-upper luxury, en N-commercials.
43. Uit een eerdere beschikking van de Europese Commissie<sup>46</sup>, besluit van de ACM<sup>47</sup> en een consumentenonderzoek van de ACM<sup>48</sup> blijkt echter dat de grenzen tussen deze autosegmenten onduidelijk zijn: afnemers van personenauto's maken een keuze op basis van een combinatie van parameters zoals merk, grootte, uitrusting en prijs. Desondanks vormen de segmenten een aanwijzing voor welke merken en type personenauto's elkaars dichtstbijzijnde alternatieven zijn.
44. In dit besluit kan echter in het midden worden gelaten of er sprake is van een algehele detailhandelsmarkt van personenauto's of dat nader onderscheid dient te worden gemaakt naar mogelijke nadere deelmarkten (nieuw/gebruikt, type afnemer en segment), aangezien de materiële beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie paragraaf 7.3.3).

<sup>41</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 10 juni 2024 (ACM/IN/890687). Zie bijvoorbeeld Winparts (<https://www.winparts.nl/>), Carpartsdirect (<https://www.carpartsdirect.nl/>) of Autodoc (<https://www.autodoc.nl/>)

<sup>42</sup> Het besluit van de ACM in zaak 6027, reeds aangehaald, randnummers 14-15, en het besluit van de ACM in zaak 5153, reeds aangehaald, randnummer 9 en het besluit van de ACM in zaak 6156, reeds aangehaald, randnummer 9.

<sup>43</sup> Beschikking van de Europese Commissie van 5 juli 2017 in zaak COMP/M.8449 – *Peugeot / Opel*; de beschikking van de Europese Commissie in zaak COMP/M.10714, reeds aangehaald, randnummers 17 en 21; en besluit van de ACM in zaak 6027, reeds aangehaald, randnummers 14 en 15 en het besluit van de ACM in zaak 6156, reeds aangehaald, randnummer 11.

<sup>44</sup> Zie onder andere het besluit van de ACM in zaak 6156, reeds aangehaald, randnummer 15, en het besluit van de ACM van 29 juli 2005 in zaak 5096/*Wensink Schadeherstel – Van Diest Automobielbedrijven*, randnummers 9-12 en de beschikking van de Europese Commissie in zaak COMP/M.8449, reeds aangehaald, randnummer 7.

<sup>45</sup> 'Mobiliteit in Cijfers Auto's 2023-2024', p.7 (ACM/IN/873801).

<sup>46</sup> Beschikking van de Europese Commissie in zaak COMP/M.8449, reeds aangehaald, randnummers 7 en 11.

<sup>47</sup> Het besluit van de ACM van 20 april 2005 in zaak 4962/*Kroymans – Alfa*, randnummers 12 en 13.

<sup>48</sup> VvA hergebruik (ACM/UIT/623638).

### 7.3.2 Geografische markt

45. In eerdere besluiten heeft de ACM overwogen dat de relevante geografische markt voor detailhandel in nieuwe en gebruikte auto's nationaal of regionaal afgebakend kan worden.<sup>49</sup> Indien een regionale markt afgebakend zou worden, zou de markt in ieder geval meer dan een gemeente omvatten.<sup>50</sup>
46. Uit een consumentenonderzoek van de ACM komt naar voren dat het merendeel van de ondervraagde consumenten bereid is om maximaal 30 tot 45 minuten te rijden voor de aankoop van een nieuwe auto.<sup>51</sup> Dit wijst op geografische marktgebieden rondom de dealervestiging(en) met een straal van maximaal 45 minuten reistijd. De herkomstcijfers voor verkoop van personenauto's door partijen geven een vergelijkbaar beeld.<sup>52</sup> Het relevante geografische gebied komt daarbij ten minste overeen met de omvang van een provincie, en kan zich uitstrekken over meerdere provincies.
47. In deze zaak kan in het midden worden gelaten of de hiervoor genoemde mogelijke markt(en) afgebakend kunnen worden op regionaal (in ieder geval een enkele provincie) dan wel op nationaal niveau, aangezien de materiële beoordeling hierdoor niet wordt beïnvloed (zie paragraaf 7.3.3).

### 7.3.3 Gevolgen van de concentratie

48. De ACM zal voor de beoordeling van de gevolgen van deze voorgenomen concentratie de volgende productmarkten onderzoeken, te weten (i) de mogelijke detailhandelsmarkt van nieuwe personenauto's met een mogelijk onderscheid naar afnemer (particulieren en grootzakelijk) en naar segment en (ii) de mogelijke detailhandelsmarkt van gebruikte personenauto's met een mogelijk onderscheid naar afnemer (particulieren en grootzakelijk) en naar segment.
49. Dusseldorp heeft 13 dealervestigingen in Nederland en heeft in 2022 in totaal **[vertrouwelijk]\*** personenauto's verkocht, waarvan **[vertrouwelijk]** nieuwe personenauto's en **[vertrouwelijk]** gebruikte personenauto's. De voor deze voorgenomen concentratie relevante vestigingen van Severs Breeman hebben in 2022 in totaal **[vertrouwelijk]** personenauto's verkocht, waarvan **[vertrouwelijk]** nieuw en **[vertrouwelijk]** gebruikt.<sup>53</sup>

#### Mogelijke markt voor detailhandel in nieuwe personenauto's

50. In tabel 2 staan de gezamenlijke marktaandelen van partijen op de relevante mogelijke markt(en) voor detailhandel in nieuwe personenauto's. De marktaandelen zijn weergegeven op zowel nationaal als provinciaal niveau en met onderscheid naar particulier en grootzakelijke afnemer.<sup>54</sup>

|                      | Particulier         |                            | Grootzakelijk        |                            |
|----------------------|---------------------|----------------------------|----------------------|----------------------------|
|                      | Nationaal           | Provinciaal                | Nationaal            | Provinciaal                |
| Totaal               | <b>[0-5]</b> %      | <b>[0-5]</b> % (ZH)        | <b>[0-5]</b> %       | <b>[0-5]</b> % (ZH)        |
| Per segment maximaal | <b>[5-10]</b> % (G) | <b>[10-20]</b> % (G in NH) | <b>[10-20]</b> % (G) | <b>[10-20]</b> % (G in ZH) |

Tabel 2: Gezamenlijke marktaandelen detailhandel nieuwe personenauto's Dusseldorp en Severs Breeman

<sup>49</sup> Besluit van de ACM in zaak 6156, reeds aangehaald, randnummers 17-18, en besluit van de ACM in zaak 6027, reeds aangehaald, randnummers 16-18.

<sup>50</sup> Besluit van de ACM in zaak 6027, reeds aangehaald, randnummer 18.

<sup>51</sup> VvA hergebruik (ACM/UIT/623638).

<sup>52</sup> 80% van de klanten hebben een reistijd van ongeveer 60 minuten naar de dealervestigingen van partijen. Zie ACM/INT/506180.

\* 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>53</sup> Concentratie melding d.d. 8 januari 2024, randnummer 53 (ACM/IN/833960) en informatie uit het Automotive Dashboard van de RDC.

<sup>54</sup> Zie kenmerk ACM/INT/506869 voor brondata afkomstig van het Automotive Dashboard van de RDC.

51. Het gezamenlijke marktaandeel van partijen op de mogelijke markt voor detailhandel in nieuwe personenauto's aan particulieren bedraagt ten hoogste **[0-5]**%, dat wordt behaald in de provincie Zuid-Holland. Indien wordt gekeken naar detailhandel in nieuwe personenauto's aan particuliere afnemers op segmentniveau, dan bedraagt het gezamenlijke marktaandeel van partijen ten hoogste **[10-20]**%, behaald in het *G-lower sports* segment in de provincie Noord-Holland.
52. Het gezamenlijke marktaandeel van partijen op de mogelijke markt voor detailhandel in nieuwe personenauto's aan grootzakelijke afnemers bedraagt ten hoogste **[0-5]**%, behaald in de provincie Zuid-Holland. Indien wordt gekeken naar detailhandel in nieuwe personenauto's aan grootzakelijke afnemers op segmentniveau, dan bedraagt het gezamenlijke marktaandeel van partijen ten hoogste **[10-20]**% behaald in het *G-lower sports* segment in de provincie Zuid-Holland.

*Mogelijke markt voor detailhandel in gebruikte personenauto's*

53. Op de mogelijke nationale of provinciale markt(en) voor de detailhandel in gebruikte personenauto's behalen partijen zowel totaal als onderscheiden naar afnemer en op elk van de mogelijke nadere segmenten een gezamenlijk marktaandeel van maximaal 5%.<sup>55</sup>

### 7.3.4 Conclusie

54. Gelet op de beperkte gezamenlijke marktaandelen van partijen concludeert de ACM dat het niet aannemelijk is dat de voorgenomen concentratie de mededinging significant zou kunnen belemmeren op de mogelijke nationale of regionale markt(en) voor de detailhandelsmarkt van personenauto's of een deel daarvan.

## 7.4 De markt voor de distributie van auto-onderdelen

### 7.4.1 Inleiding

55. Voor het uitvoeren van onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's kunnen garages gebruik maken van verschillende onderdelen die verkrijgbaar zijn via twee distributiekanaalen.
56. De autofabrikant produceert zelf onderdelen of laat deze produceren door onderdelenfabrikanten (zoals Hella). Deze onderdelen krijgen het logo van het betreffende automerk, zoals BMW of MINI en worden OEM<sup>56</sup>-onderdelen genoemd.<sup>57</sup> Deze onderdelen kunnen in nieuwe personenauto's worden gemonteerd of kunnen dienen ter vervanging van onderdelen in gebruikte personenauto's.
57. Onderdelenfabrikanten, die ook de OEM-onderdelen produceren, leveren zelf ook onderdelen ter vervanging van gebruikte onderdelen. Deze onderdelen worden voorzien van het eigen merk van de onderdelenfabrikant en worden OES<sup>58</sup>-onderdelen genoemd. Een voorbeeld hiervan is fabrikant Hella die koplampen met een BMW-logo produceert voor BMW-auto's én ook koplampen (die eveneens in deze auto's passen) zonder dit BMW-logo maar met bijvoorbeeld de merknaam Hella.<sup>59</sup> Daarnaast zijn er nog fabrikanten die niet-originele onderdelen produceren.
58. OEM-onderdelen worden in de regel via het dealernetwerk van de autofabrikant gedistribueerd, waar OES-onderdelen en niet-originele onderdelen via het onafhankelijke kanaal<sup>60</sup> worden gedistribueerd.<sup>61</sup>

<sup>55</sup> Zie kenmerk ACM/INT/506869 voor brondata.

<sup>56</sup> Original Equipment Manufacturer.

<sup>57</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/620809, p.5; Antwoorden partijen op aanvullende vragen van de ACM d.d. 10 mei 2024, vraag 1 (ACM/IN/876380).

<sup>58</sup> Original Equipment Supplier.

<sup>59</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/620809, p.5 en ACM/UIT/623073, p.2; [Zijn originele auto-onderdelen beter? | ANWB](#) (ACM/IN/878709).

<sup>60</sup> Ook wel Independent Aftermarket (IAM) genoemd.

<sup>61</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/620809, p.5 en 6; ACM/UIT/614557, p.2 en ACM/UIT/620199, p.5 en 6; Antwoorden partijen op aanvullende vragen van de ACM d.d. 10 mei 2024, vraag 1 (ACM/IN/876380).

## 7.4.2 Relevante productmarkt

### 7.4.2.1 Opvattingen van partijen

59. Partijen menen dat een strikt onderscheid tussen OEM- en OES-onderdelen voor de merken BMW en MINI niet aan de orde is.<sup>62</sup> Onafhankelijke garages gebruiken volgens partijen zowel OEM, OES als andere reserve-onderdelen (afhankelijk van de wens van de klant). Hoewel BMW haar dealers gebruikt als distributienetwerk voor OEM-reserve-onderdelen, worden deze onderdelen doorgaans geproduceerd door onafhankelijke partijen die dezelfde producten (als OES-onderdelen) ook in hun eigen assortiment aanbieden buiten de dealers om, aldus partijen. Partijen wijzen hierbij op de EU-regelgeving op dit gebied.<sup>63</sup> Voor een onafhankelijke garage is een OES-reserveonderdeel volgens partijen dus wel degelijk een alternatief voor een OEM-onderdeel. Partijen geven aan dat aangezien het om dezelfde onderdelen met een ander logo gaat ook OES-onderdelen merkspecifiek zijn.<sup>64</sup>
60. Partijen gebruiken zelf voor het overgrote deel OEM-onderdelen bij werkzaamheden. Hoewel de minderheid van de onderdelen bij partijen dus OES-onderdelen betreft, geldt volgens partijen dat OES-onderdelen – ondanks het andere distributiekanaal – dezelfde onderdelen zijn en dus voor garages een direct alternatief zijn voor OEM-onderdelen. Dit geldt volgens partijen des te meer omdat de klant niet zijn fabrieksgarantie kan verliezen om de enkele reden dat OES-onderdelen zijn gebruikt voor een reparatie.<sup>65</sup>

### 7.4.2.2 Opvattingen marktpartijen

61. Een merkdealer geeft aan dat de BMW-groep de verkoop van OEM-onderdelen (van de merken BMW en MINI) door merkdealers aan multimerk-garages stimuleert. Volgens deze merkdealer willen klanten van multimerk-garages originele onderdelen (met het logo van BMW) in hun auto.<sup>66</sup> Een onafhankelijk merkspecialist geeft daarentegen aan dat er enerzijds klanten zijn die meer vertrouwen hebben in onderdelen waar een BMW-logo op staat, maar dat het gros van de klanten uiteindelijk kiest voor het iets voordeligere tarief dan dat van de dealer.<sup>67</sup>
62. Een merkdealer van BMW/MINI geeft aan dat OEM-onderdelen ten opzichte van OES-onderdelen wellicht van een iets hoogwaardigere kwaliteit zijn. Deze merkdealer geeft daarbij wel aan dat voor de klant de OES-onderdelen een goed alternatief zijn voor OEM-onderdelen. Tevens wordt aangegeven dat onafhankelijke groothandelspartijen door onafhankelijke reparateurs benaderd worden als alternatief voor de levering van (OEM-)onderdelen door merkdealers.<sup>68</sup> Volgens deze marktpartij vindt er op die manier concurrentie plaats op de onderdelenmarkt.<sup>69</sup> Daarnaast geeft een onafhankelijke garage in het marktonderzoek van de ACM aan dat universele onderdelen prima vervangers zijn van originele (BMW-)onderdelen.<sup>70</sup>

### 7.4.2.3 Beoordeling door de ACM

63. De Europese Commissie heeft in haar beschikkingen een markt voor de groothandel in onderdelen voor voertuigen onderscheiden.<sup>71</sup> Daarbij heeft de Europese Commissie een nader onderscheid gemaakt naar distributiekanaal, te weten het OEM-distributiekanaal enerzijds, en het IAM-distributiekanaal anderzijds (voor OES en niet-originele onderdelen). Verder heeft de Europese

<sup>62</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van de ACM d.d. 10 mei 2024 (ACM/IN/876380).

<sup>63</sup> Verordening (EU) nr. 461/2010 van de Commissie van 27 mei 2010 betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector.

<sup>64</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van de ACM d.d. 10 mei 2024 (ACM/IN/876380).

<sup>65</sup> Antwoorden partijen op informele vragen van de ACM d.d. 10 juni 2024 (ACM/IN/890687).

<sup>66</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/620199, p.5 en ACM/UIT/623073, p.1 en 2.

<sup>67</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/614557, p.2.

<sup>68</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/623073, p.1 en 2.

<sup>69</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/620199, p.5.

<sup>70</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/614865, p.2.

<sup>71</sup> Beschikking van de Europese Commissie in zaak COMP/M.10714, reeds aangehaald, randnummers 25 en 31, en beschikking van de Europese Commissie van 17 juni 2020 in zaak COMP/M. 9839 – VGRD / Auto Wichert Assets, randnummers 25 en 31.

Commissie aparte markten afgebakend voor groothandel- en detailhandel in OEM-onderdelen enerzijds en niet OEM-onderdelen anderzijds. Deze groothandels- en detailhandelsmarkten voor OEM-onderdelen beschouwt zij als merkspecifiek.

64. Uit het marktonderzoek van de ACM komt naar voren dat de BMW-groep een selectief distributiestelsel heeft voor de verkoop van OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI. Deze OEM-onderdelen worden enkel gedistribueerd via en verkocht door *Dealers of Erkend Service Partners*: dit zijn garages waarmee de BMW-groep een Dealer- of Service-overeenkomst voor BMW en/of MINI heeft. Zij mogen deze OEM-onderdelen verkopen aan onafhankelijke reparateurs die deze onderdelen gebruiken voor onderhoud en reparatie. BMW Nederland verkoopt deze OEM-onderdelen zelf niet (afgezien van aan haar *Dealers of Erkend Service Partners*). Andere garages en schadeherstelbedrijven kunnen OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI dus alleen kopen bij *Dealers of Erkend Service Partners* van de BMW-Groep in Nederland of elders in Europa.<sup>72</sup> Dit wordt ook bevestigd door verschillende onafhankelijke garages die in het marktonderzoek van de ACM aangeven dat zij hun OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI inkopen bij de merkdealers.<sup>73</sup> Uit het marktonderzoek van de ACM komen echter ook enkele aanwijzingen naar voren dat OES-onderdelen een alternatief kunnen zijn voor OEM-onderdelen.
65. In deze zaak heeft de ACM, net als de Europese Commissie, aanwijzingen om uit te gaan van de meest nauwe markten, te weten een aparte groothandelsmarkt van OEM-onderdelen en een aparte detailhandelsmarkt van OEM-onderdelen. Daarbij neemt de ACM eventuele concurrentiedruk vanuit het distributiekanaal van OES-onderdelen in ogenschouw.

### 7.4.3 Relevante geografische markt

#### 7.4.3.1 Opvattingen van partijen

66. Onder verwijzing naar een beschikking van de Europese Commissie<sup>74</sup> stellen partijen dat de geografische reikwijdte van de groothandelsmarkt nationaal en in ieder geval breder dan regionaal is. Partijen stellen dat de distributie van reserveonderdelen geschiedt op groothandelsniveau en de reserveonderdelen in heel Nederland kunnen worden geleverd.<sup>75</sup> Partijen geven aan dat BMW/MINI-reserveonderdelen op een relatief eenvoudige manier in Nederland maar ook in het buitenland kunnen worden gekocht en geleverd. Partijen stellen dat afnemers bovendien professionele partijen zijn die weten welke onderdelen ze nodig hebben en deze onderdelen op nationaal niveau kunnen inkopen.<sup>76</sup>
67. Partijen geven aan dat originele BMW/MINI-onderdelen landelijk (en ook grensoverschrijdend) beschikbaar zijn via verschillende aanbieders, waarbij partijen onder meer de webshops van de merkdealers Dubbelsteyn en Ekris als voorbeeld geven. Partijen geven verder nog aan dat BMW/MINI-dealers zoals Ekris en Dubbelsteyn zich sterk richten op landelijke online verkoop in combinatie met bezorgdienstverlening, wat het landelijke karakter van de markt illustreert.<sup>77</sup>

#### 7.4.3.2 Opvattingen marktpartijen

68. Een concurrerende BMW/MINI-merkdealer geeft in het marktonderzoek van de ACM aan dat zij voor grotere afnemers van OEM-onderdelen van BMW en MINI een bezorgdienst heeft. Deze merkdealer bezorgt vanuit zijn drie magazijnen die verspreid zijn over meerdere provincies, waar zijn 13 dealervestigingen zich bevinden. Deze merkdealer geeft aan dat zij in principe indien gewenst door heel Nederland levert maar dat het wel praktisch en rendabel moet zijn voor zowel

<sup>72</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024, vraag 2 en Bijlage 3 (ACM/IN/864705); Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/620809, p.4; e-mail d.d. 7 juni 2024, vraag 1 (ACM/IN/877921).

<sup>73</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/INT/494328, p.2; ACM/UIT/618793, p.4; ACM/UIT/614865, p.2; ACM/UIT/614557, p.2; ACM/UIT/615615, p.3 en ACM/UIT/615354, p.3.

<sup>74</sup> Zie de beschikking van de Europese Commissie van 2 augustus 2022 in zaak COMP/M.10687 – *D'ieteren / PHE*.

<sup>75</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van de ACM d.d. 10 mei 2024 (ACM/IN/876380).

<sup>76</sup> Antwoorden partijen op informele vragen van de ACM d.d. 10 juni 2024, vraag 2 (ACM/IN/890687).

<sup>77</sup> Antwoorden partijen op informele vragen van de ACM d.d. 10 juni 2024, vraag 2 en 4 (ACM/IN/890687).

hemzelf als de afnemer. Deze marktpartij geeft aan dat in uithoeken van Nederland het niet meer rendabel is om busjes te laten rijden, vanwege te lange reistijden en te hoge bezorgkosten.<sup>78</sup>

69. Een onafhankelijke garage gespecialiseerd in BMW's en MINI's geeft aan dat zij OEM-onderdelen van BMW en MINI bezorgd krijgt en dat daarbij belangrijk is dat deze onderdelen zo snel mogelijk geleverd worden, bij voorkeur de volgende dag. Deze onafhankelijke merkspecialist licht daarbij toe dat als een auto uit elkaar is gehaald en is gediagnosticeerd, het essentieel is dat de onderdelen zo snel mogelijk geleverd worden, zodat de auto niet weer eerst in elkaar hoeft te worden gezet om deze op een ander tijdstip weer uit elkaar te halen. Deze merkspecialist geeft verder aan dat zij naar verschillende dealers elders in Nederland zou kunnen uitwijken indien de kwaliteit/service bij haar eigen merkdealer verslechtert.<sup>79</sup>

#### 7.4.3.3 Beoordeling ACM

70. De Europese Commissie heeft in haar beschikkingspraktijk in het midden gelaten of de groothandelsmarkt van OEM-onderdelen EER-breed of nationaal is.<sup>80</sup>
71. Dusseldorp heeft een landelijke bezorgdienst voor de levering van OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI aan onafhankelijke reparateurs. Hiervoor heeft zij de logistiek centraal geregeld en maakt zij gebruik van eigen vervoer of een externe partner. Bij Severs Breeman worden bestellingen per vestiging afgehandeld, waarbij elke vestiging een eigen chauffeur heeft die onderdelen eventueel op locatie brengt.<sup>81</sup>
72. Ook andere merkdealers van BMW en MINI, waaronder Ekris, Pala Groep en Dubbelsteyn<sup>82</sup> hebben bezorgdiensten. Een merkdealer met 13 vestigingen heeft in het marktonderzoek van de ACM ook meegegeven dat zij de logistiek voor de bezorging van OEM-onderdelen centraal heeft geregeld vanuit drie magazijnen. Daarnaast beschikken enkele merkdealers over een webshop waar de OEM-onderdelen kunnen worden besteld en landelijk bezorgd met pakketdiensten.
73. Met betrekking tot de reistijd is door partijen aangegeven dat dit voor hun vestigingen tussen een half uur en uur ligt.<sup>83</sup> Uit het marktonderzoek van de ACM is hierover door een merkdealer aangegeven dat het laten rijden van bezorgbusjes naar de uithoeken van het land niet heel veel zin heeft. Op dat moment wordt de reistijd te lang en zijn de bezorgkosten te hoog. Er wordt in principe door heel Nederland geleverd indien het praktisch en rendabel blijft (voor de merkdealer en de afnemer). Vanuit de afnemer bezien lijkt levertijd van de OEM-onderdelen een van de belangrijke parameters voor de keuze van een merkdealer. Verder weg gelegen merkdealers in aangrenzende provincies worden door deze afnemer als een reëel alternatief beschouwd.<sup>84</sup>
74. Uit bovenstaande volgt dat meerdere merkdealers voor de bezorging van OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI een infrastructuur hebben opgezet waarmee provincie-overstijgend wordt bezorgd aan onafhankelijk reparateurs. Ook deze type afnemers zien merkdealers in nabije provincies als alternatief voor de inkoop van de OEM-onderdelen. Daarnaast beschikken meerdere merkdealers over een webshop waar OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI kunnen worden besteld. Deze bestellingen worden landelijk bezorgd door middel van pakketdiensten. Alhoewel deze webshops meer gericht zijn op de eindconsument, kunnen onafhankelijk reparateurs hier ook gebruik van maken. Op basis hiervan gaat de ACM in deze zaak voor zowel de

<sup>78</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/623073, p.1 en 2, en ACM/UIT/620199, p.1.

<sup>79</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/623032, p.1 en 2.

<sup>80</sup> Beschikking van de Europese Commissie in zaak COMP/M.10714, reeds aangehaald, randnummers 28 en 34, en beschikking van de Europese Commissie in zaak COMP/M. 9839, reeds aangehaald, randnummers 28 en 34.

<sup>81</sup> Antwoorden partijen op informele vragen van de ACM d.d. 10 juni 2024, vraag 3 (ACM/IN/890687).

<sup>82</sup> De ACM heeft de overname van de Dubbelsteyn-vestigingen (Dubbelsteyn aan de Maas B.V.) door Hedin Automotive goedgekeurd op 27 juni 2024. Zie besluit in zaak ACM/24/189456/Hedin Automotive B.V. – Dubbelsteyn aan de Maas B.V.

<sup>83</sup> Antwoorden partijen op informele vragen van de ACM d.d. 10 juni 2024, vraag 4 (ACM/IN/890687).

<sup>84</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/618793, p.4 en ACM/UIT/623032, p.1 en 2.

groothandelsmarkt als de detailhandelsmarkt van OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI uit van een marktomvang die eerder nationaal dan lokaal is, en voor wat de groothandelsmarkt betreft tenminste enkele provincies omvat.

#### 7.4.4 Gevolgen van de concentratie

##### 7.4.4.1 Opmvattingen van partijen

75. Partijen geven aan dat zij een beperkte marktpositie hebben op een mogelijke groothandelsmarkt van enkel OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI. Partijen zijn van mening dat dit bovendien een overschatting van de marktaandeelen is omdat volgens partijen ook de verkoop van (OES-)onderdelen door onafhankelijke leveranciers/fabrikanten zoals Sator, Bosch, LKQ/Youforce of Partspoint tot de markt behoort.<sup>85</sup> Partijen geven daarnaast aan dat zij slechts verwaarloosbaar actief zijn op de detailhandelsmarkt.<sup>86</sup>

##### 7.4.4.2 Opmvattingen marktpartijen

76. De ACM heeft verschillende garages bevestigd naar de mogelijke gevolgen van de voorgenomen concentratie. Deze marktpartijen geven aan geen negatieve gevolgen op het gebied van de inkoop van onderdelen te verwachten van de voorgenomen overname van de betreffende twee locaties van Severs Breeman door Dusseldorp.<sup>87</sup> Een zorg van een marktpartij, die niet concentratie-specifiek is, ziet op de beschikbaarheid van onderdelen in het vrije kanaal. Zo geeft de marktpartij aan dat indien de onderdelen in dit kanaal niet meer beschikbaar zijn, het lastiger voor haar wordt om goedkoper te zijn dan de dealer.<sup>88</sup>

##### 7.4.4.3 Beoordeling door de ACM

77. Dusseldorp heeft met al haar vestigingen in Nederland 2023 ongeveer EUR [vertrouwelijk] omzet behaald met de verkoop van OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI aan onafhankelijke reparateurs. De twee locaties van Severs Breeman hebben ongeveer EUR [vertrouwelijk] aan omzet behaald met de verkoop van OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI aan onafhankelijke reparateurs. De behaalde omzetten met de verkoop van OEM-onderdelen op de detailhandelsmarkt bedragen voor Dusseldorp ongeveer EUR [vertrouwelijk] en de vestigingen van Severs Breeman ongeveer EUR [vertrouwelijk].<sup>89</sup> Partijen zijn niet actief met de verkoop van OES-onderdelen.<sup>90</sup>

78. Voor de groothandelsmarkt en de detailhandelsmarkt van OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI zijn alleen gegevens over de marktomvang op nationaal niveau beschikbaar. BMW Nederland heeft informatie verstrekt over de totale waarde van OEM-onderdelen die zij aan haar merkdealers in Nederland heeft gedistribueerd. Daarnaast hebben partijen nadere gegevens verstrekt over de door hen behaalde omzet met de verkoop van OEM-onderdelen.<sup>91</sup>

79. Op basis van deze gegevens behalen partijen op de nationale groothandelsmarkt van OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI een gezamenlijk marktaandeel van ongeveer [20-30]%, met een toevoeging als gevolg van de voorgenomen concentratie van ongeveer [0-5]%.<sup>92</sup> Naast partijen zijn er rondom de relevante vestigingen van partijen in Zuid-Holland andere nabijgelegen concurrenten actief, waaronder Ekris, Hedin, Bergwerff en Van Poelgeest. De ACM acht het, gelet op het voorgaande, niet aannemelijk dat de voorgenomen concentratie de mededinging significant zou kunnen belemmeren op de nationale of bovenregionale groothandelsmarkt van OEM-onderdelen voor de merken BMW en MINI.

<sup>85</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van de ACM d.d. 10 mei 2024, vraag 3 (ACM/IN/876380).

<sup>86</sup> Antwoorden partijen op informele vragen van de ACM d.d. 11 juli 2024 (ACM/IN/890686).

<sup>87</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/615354, p.3 en ACM/UIT/614557, p.3.

<sup>88</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/614557, p.3.

<sup>89</sup> Antwoorden partijen op informele vragen van de ACM d.d. 11 juli 2024 (ACM/IN/890686).

<sup>90</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van de ACM d.d. 10 mei 2024, vraag 3 en voetnoot 9 (ACM/IN/876380).

<sup>91</sup> Hierbij hebben zij een uitsplitsing gemaakt naar de verschillende distributiekanaalen en eigen gebruik (ACM/IN/890686).

<sup>92</sup> Zie kenmerk ACM/INT/507124 voor brondata.

80. Partijen hebben op de nationale detailhandelsmarkt van OEM-onderdelen van de merken BMW en MINI een gezamenlijk marktaandeel van ongeveer [20-30]%, met een toevoeging als gevolg van de voorgenomen concentratie van ongeveer [0-5]%.<sup>93</sup> De consument heeft na de voorgenomen overname voldoende alternatieven. Zo beschikken de merkdealers Ekris en Dubbelsteyn over een webshop en kan de consument terecht bij andere merkdealers. De ACM acht het, gelet op het voorgaande, niet aannemelijk dat de voorgenomen concentratie de mededinging significant zou kunnen belemmeren op de detailhandelsmarkt van OEM-onderdelen voor de merken BMW en MINI.

## 7.5 De markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's

### 7.5.1 Relevante productmarkt

#### 7.5.1.1 Opvattingen van partijen

81. Partijen gaan uit van een algehele markt voor detailhandel in nieuwe en gebruikte personenwagens, onderdelen en accessoires, onderhoud en reparatie. Voor zover uitgegaan dient te worden van een afzonderlijke markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's, menen partijen dat in ieder geval de volgende marktpartijen hierop actief zijn: (i) autodealers, (ii) bedrijfsketens (oftewel garageformules<sup>94</sup>) die gespecialiseerd zijn in onderhouds- en reparatiediensten van personenauto's en (iii) onafhankelijke garages zonder franchise. Partijen benadrukken dat de onafhankelijke garageformules en garages zonder franchise – die geen deel uitmaken van het netwerk van de autofabrikant – concurreren met merkdealers, óók voor onderhouds- en reparatiediensten aan nieuwe personenauto's binnen de garantieperiode.<sup>95</sup>
82. Hierbij wijzen partijen op het feit dat de beschikbaarheid van technische informatie en reserveonderdelen ter uitvoering van onderhouds- en reparatiediensten voor onafhankelijke garages op grond van Europese regelgeving gegarandeerd is. Partijen geven aan dat onafhankelijke marktpartijen deze informatie kunnen kopen, ook voor nieuwe personenauto's, en daarbij de hoogste kwaliteit van onderhouds- en reparatiediensten aanbieden. Partijen wijzen daarbij op diverse onafhankelijke garage(formules) die zeer professioneel zijn en serieus geïnvesteerd hebben in hun capaciteiten om service te kunnen aanbieden volgens de standaarden van automerken.<sup>96</sup>
83. Verder stellen partijen dat onderhouds- en reparatiediensten die gedekt worden door fabrieksgarantie of een onderhoudscontract zoals een *service inclusive contract* geen onderdeel uitmaken van deze mogelijke markt. Fabrieksgarantie en onderhoudscontracten zijn, volgens partijen, namelijk concurrentieparameters die een rol spelen bij de verkoop van een personenauto. Klanten houden bij de aankoop van een personenauto niet alleen rekening met de prijs en eigenschappen (zoals kwaliteit en aanvullende opties) van de auto, maar ook met de aftersales services die de verkoper of fabrikant biedt, aldus partijen.<sup>97</sup>

#### *Merkspecifiek*

84. Daarnaast stellen partijen dat het niet aannemelijk is dat er een mogelijke aparte markt voor merkspecifiek onderhoud en reparatie kan worden afgebakend. Partijen menen dat sprake is van aanzienlijke vraag- en aanbodsubstitutie ten aanzien van onderhoud en reparatie aan personenauto's van verschillende merken. Vanuit het perspectief van de consument is er volgens partijen sprake van inwisselbaarheid tussen de verschillende aanbieders van onderhouds- en reparatiediensten zoals garages van de merkdealer en onafhankelijke garages. Vanuit de aanbodzijde is het volgens partijen – als gevolg van de wettelijke voorschriften waardoor de

<sup>93</sup> Zie kenmerk ACM/INT/507124 voor brondata.

<sup>94</sup> Enkele bekende garageformules die partijen noemen zijn Bosch Car Service, Vakgarage, Autofirst en James Autoservice. Zie Bijlage 1 bij de antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024 (ACM/IN/864705).

<sup>95</sup> Concentratie melding d.d. 8 januari 2024 randnummers 27, 34 en 36 (ACM/IN/833960).

<sup>96</sup> Concentratie melding d.d. 8 januari 2024, randnummer 36 (ACM/IN/833960).

<sup>97</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 23 februari 2024, p.1 en 2 (ACM/IN/851843).

fabrikanten verplicht zijn technische informatie, onderdelen en diagnoseapparatuur vrij te geven aan autogarages – eenvoudig voor iedere garage (inclusief merkdealers) om onderhoud en reparatie voor ieder merk uit te voeren. Dit geldt volgens partijen te meer voor onafhankelijke garages die zijn aangesloten bij grote organisaties die hen relevante opleidingen, (diagnose-) apparatuur en onderdelen ter beschikking stellen. Volgens partijen kunnen (multimerk-)garages hun capaciteit flexibel inzetten voor onderhoud en reparatie aan BMW's, MINI's of auto's van andere merken.<sup>98</sup>

#### Type afnemer

85. Partijen geven aan dat onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's door zowel zakelijke als particuliere afnemers worden afgenomen bij dezelfde aanbieders: (i) direct bij de fabrikant, (ii) bij de leasemaatschappij als onderdeel van een lease contract of (iii) direct bij een garage.<sup>99</sup>

#### 7.5.1.2 Opvattingen van marktpartijen

##### *Merkspecifieke onderhouds- en reparatiediensten – vraagzijde*

86. Een merkspecialist geeft aan dat het sentiment van de klant een rol speelt bij de keuze voor de merkdealer, zoals de sfeerimpressie van de dealer en een gevoel van merkverbondenheid.<sup>100</sup> De brancheorganisatie voor fabrikanten en importeurs geeft aan dat naarmate een auto ouder wordt de klant vaker een merkspecialist of een multimerkgarage overweegt voor onderhouds- en reparatiediensten.<sup>101</sup> Daarbij geven enkele marktpartijen aan dat het aantal onderhouds- en reparatiediensten aan een personenauto dat nodig is, toeneemt met de leeftijd van de auto.<sup>102</sup>

##### *Merkspecifieke onderhouds- en reparatiediensten – aanbodzijde*

87. Meerdere merkspecialisten van BMW en MINI geven in het marktonderzoek van de ACM aan dat zij vergelijkbare onderhouds- en reparatiediensten aanbieden als die van de BMW en MINI-merkdealers.<sup>103</sup> De brancheorganisatie voor fabrikanten en importeurs geeft hierover aan dat de algemene technische informatie ten behoeve van onderhoud en reparatie op ieder moment beschikbaar is voor de aftermarket. Hierbij geeft zij aan dat onafhankelijke garagebedrijven mogelijk minder gebruik maken van nieuwere technische informatie omdat nieuwe auto's over het algemeen bij de merkdealer in onderhoud zijn en de oudere auto's bij de onafhankelijke garages in onderhoud zijn. De brancheorganisatie geeft verder aan dat er enige tijd overheen kan gaan voordat klanten met bepaalde nieuwe modellen in de werkplaats van de onafhankelijke autobedrijven terecht komen en deze garages de benodigde technische data opvragen en gebruiken om onderhoud en reparatie te kunnen uitvoeren.<sup>104</sup>
88. Een merkspecialist geeft in het marktonderzoek aan dat zij dezelfde diensten uitvoert als de merkdealer als het gaat om onderhouds- en reparatiediensten. Hierbij geeft zij aan dat het op dit moment lastiger is om onderhouds- en reparatiediensten aan de nieuwste BMW en MINI modellen (elektrische en hybride auto's) te verrichten. Zo heeft zij alle originele BMW diagnoseapparatuur, behalve die van elektrische en hybride auto's.<sup>105</sup> Een andere merkspecialist geeft aan dat investeringen in kennis en apparatuur zeer belangrijk zijn voor het uitvoeren van onderhouds- en reparatiediensten aan een BMW en een MINI, vooral voor complexere reparaties en werkzaamheden aan nieuwere voertuigen. Zij geeft hierbij aan dat zij een paar jaar geleden al investeringen heeft gedaan in apparatuur en opleidingen voor haar werknemers om alle onderhouds- en reparatiediensten aan deze nieuwe BMW's en MINI's te kunnen leveren.<sup>106</sup>

<sup>98</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024, p.1 en 4 (ACM/IN/864705).

<sup>99</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024, p.1 (ACM/IN/864705).

<sup>100</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/618793, p.3.

<sup>101</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/622237, p.2.

<sup>102</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/615354, p.2; ACM/UIT/615615, p.2 en ACM/UIT/614557, p.2.

<sup>103</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/618793, p.2 en 3; ACM/UIT/614503, p.2 en ACM/UIT/614557, p.2.

<sup>104</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/622237, p.3.

<sup>105</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/614557, p.2 en 3.

<sup>106</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/618793, p.3 en 4.

89. De onafhankelijke multimerk-garages (al dan niet aangesloten bij een garageformule) geven in het marktonderzoek van de ACM aan dat zij grotendeels vergelijkbare onderhouds- en reparatiediensten aanbieden als die van de BMW en MINI-merkdealers. Zo geeft een bij Kwik-Fit aangesloten onafhankelijke garage aan dat zij onderhoudsbeurten van merken aanbiedt. Hierbij wordt het onderhoud uitgevoerd dat door het merk wordt voorgeschreven bij een bepaalde kilometerstand van de auto. Voor bepaalde specialistische reparaties adviseert zij de klant om naar de merkdealer te gaan. Dit gaat naar schatting van deze KwikFit-garage om minder dan 15% van de reparaties. De betreffende KwikFit-garage heeft steeds meer diagnoseapparatuur waardoor er steeds minder reparaties zijn die ze niet zelf kunnen doen.<sup>107</sup> Een andere onafhankelijke multimerk-garage die is aangesloten bij Bosch Car Service geeft aan dat zij onderhouds- en reparatiediensten aan BMW's en MINI's verricht. Hiervoor heeft zij twee verschillende werkplaatsen, één voor het gewone werk en een andere werkplaats voor het exclusievere werk, waar ook de benodigde zware apparatuur staat. Zij geeft aan dat zij hierdoor dezelfde kwaliteit kan leveren als de merkdealers.<sup>108</sup>

*Type afnemer*

90. In het marktonderzoek van de ACM geven twee onafhankelijke merkspecialisten aan dat zij voornamelijk onderhouds- en reparatiediensten aanbieden aan particuliere klanten.<sup>109</sup> Enkele onafhankelijke multimerk-garages geven aan dat zij zowel aan particuliere als grootzakelijke klanten onderhouds- en reparatiediensten aanbieden.<sup>110</sup> Een merkdealer geeft hierover aan dat alle typen klanten zowel bij de onafhankelijke garages als bij de merkdealers terecht kunnen voor onderhouds- en reparatiediensten. Deze merkdealer geeft aan dat het type klant (particulier of grootzakelijk) voor haar niet veel verschilt. Met de particuliere klant heeft zij iets meer binding omdat die doorgaans iets loyaler is. Verder geeft deze merkdealer aan dat makkelijker kan worden onderhandeld met particuliere klanten in vergelijking met grootzakelijke klanten (waaronder leasemaatschappijen) omdat grootzakelijke klanten meer kosten gefocust zijn. Zij geeft aan dat leasemaatschappijen namelijk bij zowel de merkdealers als bij de multimerkgarages shoppen en de eindgebruiker veelal sturen naar de garage die de laagste prijs vraagt voor de dienstverlening.<sup>111</sup>
91. In het marktonderzoek van de ACM wordt daarnaast door BMW Nederland aangegeven dat leasemaatschappijen afspraken maken met marktpartijen op basis van vier categorieën, te weten: onderhoud en reparatie, bandenwissel, glasherstel en schadeherstel. Hierbij kan het volgens haar voorkomen dat deze werkzaamheden aan verschillende partijen, per categorie, worden uitbesteed afhankelijk van de kosten en het gemak waarmee de afspraak kan worden gemaakt. De leasemaatschappij is volgens BMW Nederland de sturende partij die ernaar streeft onderhouds- en reparatiewerkzaamheden zo goedkoop mogelijk uit te laten voeren. De leasemaatschappijen sluiten, volgens BMW Nederland, overeenkomsten met diverse merkdealers en multimerk-garages.<sup>112</sup>
92. De overeenkomsten voor het uitvoeren van onderhouds- en reparatiewerkzaamheden worden volgens BMW Nederland gesloten tussen de individuele merkdealers en de leasemaatschappij. BMW Nederland geeft aan dat de dealervereniging de onderhandelingen voert met de leasemaatschappij; individuele dealers kunnen daar vervolgens al dan niet mee instemmen of proberen nog afwijkende afspraken te maken.<sup>113</sup>

<sup>107</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/614865, p.1 en 2.

<sup>108</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/615615, p.1 en 3.

<sup>109</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/614557, p.2 en ACM/UIT/614503, p.2.

<sup>110</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/614865, p.2; ACM/UIT/615354, p.1 en 2 en ACM/UIT/615615, p.2.

<sup>111</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/620199, p.2.

<sup>112</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/620809, p.3.

<sup>113</sup> De verschillende BMW/MINI dealergroepen, zoals Dusseldorp en Severs Breeman, worden hierbij vertegenwoordigd door een overkoepelende dealervereniging. Gespreksverslag met kenmerk, ACM/UIT/620809, p.3.

### 7.5.1.3 Beoordeling door de ACM

#### *Merkspecifieke onderhouds- en reparatiediensten*

93. In overeenstemming met de Bekendmaking Marktafbakening<sup>114</sup> heeft de ACM onderzocht of er sprake is van meervoudige (merkspecifieke) markten of van één (niet-merkspecifieke) markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's van alle merken. Daarbij is vooral de mate van substitueerbaarheid tussen de diensten van diverse aanbieders van onderhouds- en reparatiediensten aan een specifiek automerk van belang.
94. In eerdere beschikkingen heeft de Europese Commissie in het midden gelaten of de markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's nader dient te worden onderscheiden naar een deelmarkt voor (i) lichte onderhouds- en reparatiediensten en een deelmarkt voor (ii) complexe onderhouds- en reparatiediensten.<sup>115</sup> De Europese Commissie heeft in de zaak CVC/Kwik-Fit aangegeven dat onderhouds- en reparatiediensten worden aangeboden door hoofdzakelijk drie categorieën van aanbieders: erkende en onafhankelijke dealers van voertuigen, "fast fit" centra gespecialiseerd in onderhouds- en reparatiediensten en tenslotte onafhankelijke garages en/of "full service" aanbieders.<sup>116</sup>
95. In haar Aanvullende Richtsnoeren bij de MVBBER<sup>117</sup> heeft de Europese Commissie aangegeven dat een aftermarket voor onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's als merkspecifiek beschouwd moet worden, vanwege het feit dat de concurrentie op deze markt vooral afkomstig is van de concurrentiestrijd tussen onafhankelijke garages en merkdealers. Ook andere Europese mededingingsautoriteiten, waaronder de Belgische<sup>118</sup> en Zweedse<sup>119</sup>, gaan uit van aparte merkspecifieke markten voor onderhouds- en reparatiediensten.
96. Zo komt uit het marktonderzoek van de Belgische Mededingingsautoriteit (hierna: BMA) naar voren dat erkende garagebedrijven geen concurrentiedruk ervaren van erkende garagebedrijven van andere officiële netwerken. De onafhankelijke garages gaven daarnaast in hun marktonderzoek aan dat de erkende garages als concurrenten werden beschouwd.<sup>120</sup> Tevens werd door de erkende distributeurs in het marktonderzoek van de BMA aangegeven dat er sprake is van een merkspecifieke markt, vooral de eerste jaren na aankoop van de auto. Dit sluit volgens de BMA geen concurrentie uit van multimerk-garagebedrijven, voor zover de multimerk-garage kan beschikken over nodige merkspecifieke knowhow en apparatuur om een onderhoud en herstel aan een voertuig van het specifieke merk uit te voeren.<sup>121</sup>
97. Een vergelijkbaar beeld komt naar voren in het marktonderzoek van de ACM in deze zaak. Zo geven onafhankelijke merkspecialisten aan dat zij vergelijkbare onderhouds- en reparatiediensten kunnen aanbieden als een erkende merkdealer. Ook onafhankelijke garagebedrijven geven aan dat zij grotendeels dezelfde diensten kunnen aanbieden als de erkende merkdealer. Hiervoor is het voor deze aanbieders van onderhouds- en reparatiediensten van belang dat zij toegang hebben tot merkspecifieke informatie, apparatuur en reserveonderdelen. In verschillende EU-voorschriften zijn regels opgenomen die voor vrije toegang voor onafhankelijke garages tot deze merkspecifieke

<sup>114</sup> Bekendmaking van de Commissie betreffende de afbakening van de relevante markt ten behoeve van het mededingingsrecht van de Unie, PbEU, 2024, C 1645, paragraaf 99-101.

<sup>115</sup> Zie bijvoorbeeld beschikking van de Europese Commissie van 31 mei 1999 in zaak IV/M.1526 *Ford/Kwik-Fit*, beschikking van de Europese Commissie van 11 september 2000 in zaak COMP/M.2087 *Feu Vert/Carrefour/Autocenter Delauto* en beschikking van de Europese Commissie van 2 oktober 2002 in zaak COMP/M.2948 *CVC/Kwik-Fit*.

<sup>116</sup> Zie beschikking van de Europese Commissie van 2 oktober 2002 in zaak COMP/M.2948 *CVC/Kwik-Fit*.

<sup>117</sup> Zie de aanvullende richtsnoeren bij de Motor Vehicles Block Exemption Regulation (MVBBER) No. 461/2010: betreffende verticale beperkingen in overeenkomsten voor de verkoop en herstelling van motorvoertuigen en voor de distributie van reserveonderdelen voor motorvoertuigen, Pb EU, 2010, p.16 C 138, p.16 voetnoot bij paragraaf 57.

<sup>118</sup> Zie beslissing van de BMA in zaak BMA-2020-C/C-35, reeds aangehaald.

<sup>119</sup> Zie Konkurrentieverket zaak 212/2004, reeds aangehaald.

<sup>120</sup> Beslissing van de BMA van 8 juli 2019 in zaak BMA-2019-C/C-19, *MIG Motors bvba – NV nieuwe automobielmaatschappij*, punt 86.

<sup>121</sup> Beslissing van de BMA in zaak BMA-2019-C/C-19 van 8 juli 2019, reeds aangehaald, punt 90.

zaken moeten zorgen.<sup>122</sup> De brancheorganisatie voor fabrikanten en importeurs geeft in het marktonderzoek van de ACM hierover aan dat de algemene technische informatie ten behoeve van onderhoud en reparatie op ieder moment beschikbaar is voor de aftermarket.<sup>123</sup> Voor zowel de onafhankelijke merkspecialisten als de onafhankelijke garagebedrijven geldt echter wel dat zij moeten investeren in merkspecifieke diagnoseapparatuur en kennis (opleiden van hun medewerkers), zeker voor nieuwe modellen. Indien hier minder in geïnvesteerd is, kan dit ertoe leiden dat een onafhankelijke garage de klant adviseert of dient te verwijzen naar merkdealers of merkspecialisten voor onderhouds- en reparatiediensten.

98. Uit het kwalitatieve marktonderzoek van de ACM en een rapportage van Multiscope komen indicaties naar voren dat er vanuit de vraagzijde een bepaalde mate van voorkeur bestaat – zeker in de eerste jaren van een personenauto – voor een merkdealer.<sup>124</sup> Zo wordt aangegeven dat bijvoorbeeld de uitstraling van de dealer en een gevoel van merkverbondenheid hierbij een rol speelt.<sup>125</sup> Maar ook het soort onderhouds- en reparatiediensten is van belang. Naarmate een auto ouder wordt neemt deze voorkeur af en kiest de klant eerder een onafhankelijk garagebedrijf.
99. De hierboven beschreven bevindingen uit het marktonderzoek van de ACM wijzen naar een merkspecifieke markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan een personenauto. Om deze reden gaat de ACM in deze zaak uit van deze merkspecifieke markt, waarbij zij tevens de concurrentiedruk van onafhankelijke garages in ogenschouw neemt.

#### *Reikwijdte onderhouds- en reparatiediensten*

100. Zoals eerder beschreven in paragraaf 7.2 kan een consument voor onderhoud van een personenauto een meerjarig contract afsluiten bij de fabrikant van het merk. BMW Nederland biedt voor haar merken BMW en MINI onderhoudscontracten aan. De ACM acht het aannemelijk dat deze onderhoudscontracten onderdeel vormen van de merkspecifieke markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's. Zo heeft BMW Nederland aangegeven dat deze onderhoudscontracten niet gekoppeld zijn aan de verkoop van een nieuwe of gebruikte personenauto. Ruim de helft van de onderhoudscontracten wordt volgens BMW Nederland verkocht aan de servicebalie op het moment dat de klant de garage bezoekt voor onderhoud van de personenauto.<sup>126</sup>
101. Niet alle reparatiediensten aan een personenauto vallen onder de productmarktdefinitie van onderhoud en reparatie. In eerdere besluiten heeft de ACM namelijk al mogelijke aparte markten afgebakend voor enerzijds schadeherstel<sup>127</sup> en anderzijds glasreparatiediensten.<sup>128</sup> Tevens rekent de ACM, net als partijen, reparatiediensten die gedekt worden door (fabrieks)garantie niet tot deze markt aangezien een consument voor deze werkzaamheden naar een bepaalde garage moet en in dat geval hier ook niet voor hoeft te betalen.

#### *Type afnemers*

102. Vanuit de aanbodzijde zijn er in deze zaak geen aanwijzingen naar voren gekomen voor een mogelijk onderscheid tussen onderhouds- en reparatiediensten aan een personenauto van enerzijds particulieren en anderzijds grootzakelijke klanten. Zowel particulieren als grootzakelijke

<sup>122</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024, Bijlage 2 ((ACM/IN/864705). Verordening (EU) 2018/858 art. 61 lid 1 “Verstrekken van onderdelen en kennis: lid 5 Opleidingsmateriaal, lid 7 OEM kwaliteitseisen voor onderdelen (OBD) en lid 9 Gratis toegang tot centrale databank. Aanvullende richtsnoeren 2010/C 138/05, randnummer 62, 69, en 70.

<sup>123</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/622237, p.2.

<sup>124</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/615354, p.2; ACM/UIT/620199, p.2 en ACM/UIT/618793, p.3. Multiscope rapportage aanvulling II naar aanleiding van vragen d.d. 17 juni 2024, p.5 (ACM/IN/891198).

<sup>125</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/618793, p.3.

<sup>126</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/620809, p.2.

<sup>127</sup> Schadeherstel betreft reparaties veroorzaakt door verkeersongelukken, waaronder nagenoeg altijd reparatie van carrosserieschade en verven. Dit vereist vanuit de aanbieder een andere infrastructuur, uitrusting, kennis en organisatie.

<sup>128</sup> Zie onder andere het besluit van de ACM van 20 september 1999 in zaak 1526 / *Athlon – Baan Beheer*, randnummer 14 en het besluit van de ACM in zaak 5085, reeds aangehaald, randnummer 14.

klanten kunnen namelijk terecht bij dezelfde typen garages (merkdealer, onafhankelijke merkspecialist of multimerk-garage).

103. Vanuit de vraagzijde zijn er echter enkele aanwijzingen dat de afname van onderhouds- en reparatiediensten door grootzakelijke klanten, zoals leasemaatschappijen, een andere dynamiek heeft dan de afname door particulieren. Grootzakelijke klanten hebben in principe dezelfde keuzemogelijkheden als particulieren maar vanwege het grotere inkoopvolume hebben zij een sterkere afnemersmacht dan particulieren. Grootzakelijke klanten maken afspraken met bepaalde dealerverenigingen en garageformules.<sup>129</sup> Leaserijders kunnen binnen de door de leasemaatschappij gecontracteerde mogelijkheden een keuze maken waar zij het onderhoud en reparatie laten uitvoeren.
104. In deze zaak kan echter in het midden gelaten worden of er binnen de merkspecifieke markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan een personenauto nog een nader onderscheid dient te worden gemaakt naar type afnemer, aangezien de materiele beoordeling niet wordt beïnvloed (zie paragraaf 7.5.3.2).

## 7.5.2 Relevante geografische markt

### 7.5.2.1 Opvattingen van partijen

105. Partijen menen dat een mogelijke markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's eerder regionaal is dan nationaal. Uit de klantherkomstgegevens komt volgens partijen naar voren dat zij het grootste deel van hun particuliere klanten binnen een straal van circa 15-20 kilometer rondom een vestiging bedienen. Voor onderhoud en reparatie aan personenauto's van zakelijke afnemers is deze straal volgens partijen ruimer.<sup>130</sup>
106. Daarnaast stellen partijen dat consumenten vanwege de schaarste aan monteurs in de gehele onderhouds- en reparatiesector, te maken zullen hebben met langere wachttijden. Deze langere wachttijden zouden volgens partijen leiden tot meer mobiliteit onder consumenten – die reistijd tegen wachttijd afwegen – wat geen rem uitoefent op de concurrentiedruk tussen verschillende partijen, maar juist een ruimere geografische markt vereist.<sup>131</sup>

### 7.5.2.2 Opvattingen van marktpartijen

107. In het marktonderzoek van de ACM geeft een multimerk-garage aan dat het grootste deel van haar klanten minder dan 10 kilometer van de vestiging woont.<sup>132</sup> Een merkdealer heeft daarnaast aangegeven dat klanten voor het onderhouden van hun personenauto niet bereid zijn langer te rijden dan naar schatting 20 minuten.<sup>133</sup> Een onafhankelijke multimerk-garage geeft een vergelijkbare schatting van de reisbereidheid van de klant.<sup>134</sup> Ten aanzien van grootzakelijke klanten geven twee marktpartijen aan dat deze klanten onderhandelen met dealerverenigingen en ketens (van onafhankelijke garagebedrijven) over onderhouds- en reparatiediensten.<sup>135</sup>

### 7.5.2.3 Beoordeling door de ACM

108. De Europese Commissie heeft in haar beschikkingen in het midden gelaten of de markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan auto's lokaal of nationaal van omvang is.<sup>136</sup> Andere Europese mededingingsautoriteiten zijn uitgegaan van een lokale of regionale geografische markt voor merkspecifieke onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's. Zo ging de BMA in een

<sup>129</sup> Gespreksverslagen met kenmerken ACM/UIT/620809, p.2 en ACM/UIT/615354, p.1 en 2.

<sup>130</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024, p.4 (ACM/IN/864705).

<sup>131</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024, p.3 (ACM/IN/864705).

<sup>132</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/615354, p.2.

<sup>133</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/620199, p.5 en 6.

<sup>134</sup> Gespreksverslag met kenmerk ACM/UIT/615615, p.3.

<sup>135</sup> Gespreksverslagen met kenmerk ACM/UIT/620809, p.3 en ACM/UIT/622237, p.4.

<sup>136</sup> Zie onder andere beschikking van de Europese Commissie in zaak COMP/M.6718, reeds aangehaald.

zaak uit van een lokaal verzorgingsgebied bestaande uit een verzameling postcodes die 80% van de omzet van een garage omvat.<sup>137</sup>

109. Ook in deze zaak heeft de ACM de herkomstgegevens van de particuliere klanten van partijen geanalyseerd. Op basis van deze klantherkomstgegevens kan een geografische markt worden afgebakend op basis van 'catchment areas': gebieden waarbinnen een groot deel van de omzet van een partij wordt gerealiseerd. Afbakening aan de hand van *catchment areas* is onder andere relevant voor productmarkten waar afstand of duur van het traject tussen aanbieder en afnemer een belangrijke overweging is.<sup>138</sup> Ook voor onderhouds- en reparatiediensten geldt dat de afstand of duur van de route tot de garage zeer belangrijk is bij het maken van een keuze door klanten.
110. De ACM heeft vastgesteld of de vestigingen van partijen in geografische zin met elkaar in concurrentie staan (**zie Bijlage voor een uitgebreide beschrijving van de gehanteerde methodiek**). Hiertoe definieert de ACM de geografische marktomvang van de markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's in deze zaak als een gebied met verzameling van postcode4-gebieden (PC4s) rondom een relevante vestiging waarin zij 80% van haar omzet behaalt.<sup>139</sup> Dit is conform de beschikkingspraktijk van de Europese Commissie waaruit blijkt dat als startpunt voor de bepaling van een *catchment area* uitgegaan kan worden van een gebied waarin 80% van de omzet rondom een locatie wordt gerealiseerd. Vervolgens kijkt de ACM of er overlap bestaat tussen de 80%-omzetgebieden van de vestigingen van partijen. Hiertoe hanteert de ACM een drempelwaarde van 5%. Dat wil zeggen, indien beide vestigingen elk afzonderlijk meer dan 5% van hun eigen omzet binnen het overlapgebied behalen, dan kijkt de ACM naar de mogelijke gevolgen van de voorgenomen concentratie in de relevante geografische marktgebieden van deze vestigingen. In deze zaak komen de relevante geografische marktgebieden rondom de volgende dealervestigingen naar voren:
- a. de Dusseldorp-vestiging in Brielle<sup>140</sup>;
  - b. de Severs Breeman-vestiging in Rotterdam-Noord<sup>141</sup>;
  - c. de Severs Breeman-vestiging in Rotterdam-Zuid<sup>142</sup>;
  - d. de Dusseldorp-vestiging in Schiedam<sup>143</sup>; en,
  - e. de Dusseldorp-vestiging in Wateringen.<sup>144</sup>
111. De geografische reikwijdte voor grootzakelijke klanten lijkt op basis van het marktonderzoek van de ACM eerder nationaal dan regionaal. Uit het marktonderzoek van de ACM komen namelijk aanwijzingen naar voren dat een mogelijke markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan personenauto's van grootzakelijke klanten een andere marktdynamiek kent dan die voor particulieren. Enkele marktpartijen geven aan dat grootzakelijke klanten voor onderhouds- en reparatiediensten onderhandelen met dealerverenigingen en ketens (van onafhankelijke garagebedrijven). Deze dealerverenigingen en ketens zijn landelijk actief.

<sup>137</sup> Zie beslissing van de BMA in zaak BMA-2020-C/C-35, reeds aangehaald.

<sup>138</sup> Zie beschikking van de Europese Commissie in zaak COMP/M.7408 *Cargill/ADM Chocolate Business*, randnummers 63-78; beschikking van de Europese Commissie in zaak COMP/M.7567 *Ball/Rexam*, randnummer 248.

<sup>139</sup> Antwoorden partijen op aanvullende vragen van ACM d.d. 20 maart 2024, bijlage 6 (ACM/IN/864705).

<sup>140</sup> Ter indicatie, de reistijd/-afstand van de vestiging in Brielle tot de rand van het relevante geografische gebied is 22 minuten, respectievelijk 20 kilometer.

<sup>141</sup> Ter indicatie, de reistijd/-afstand van de vestiging in Rotterdam-Noord tot de rand van het relevante geografische gebied is 17 minuten, respectievelijk 14 kilometer.

<sup>142</sup> Ter indicatie, de reistijd/-afstand van de vestiging in Rotterdam-Zuid tot de rand van het relevante geografische gebied is 23 minuten, respectievelijk 26 kilometer.

<sup>143</sup> Ter indicatie, de reistijd/-afstand van de vestiging in Schiedam tot de rand van het relevante geografische gebied is 24 minuten, respectievelijk 23 kilometer.

<sup>144</sup> Ter indicatie, de reistijd/-afstand van de vestiging in Wateringen tot de rand van het relevante geografische gebied is 22 minuten, respectievelijk 18 kilometer.

### 7.5.3 Gevolgen van de concentratie

#### 7.5.3.1 Opvattingen van partijen

112. Partijen geven aan dat gelet op de gezamenlijke marktaandelen van partijen het niet aannemelijk is dat de voorgenomen concentratie de concurrentie op de mogelijke markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan BMW's en MINI's significant beperkt.<sup>145</sup>
113. Volgens partijen ligt het gezamenlijk marktaandeel van partijen voor BMW en MINI in de verschillende relevante geografische marktgebieden tussen de **[20-30] - [30-40]**%. Deze methode is gebaseerd op wagenparkdata van RDC. Het gezamenlijk marktaandeel van partijen voor onderhouds- en reparatiediensten in de verschillende relevante geografische markten is berekend door het aantal unieke kentekens waarvoor partijen in 2023 onderhouds- en reparatiediensten hebben uitgevoerd af te zetten tegen het totale wagenpark aan BMW's en MINI's in die gebieden.
114. Partijen stellen dat zelfs indien 100% van de merkdealers in de regio Rotterdam in één hand zijn, dit niet kan leiden tot een marktaandeel in het *worst-case scenario* van meer dan 48-50% op basis van een consumentenonderzoek van Multiscope<sup>146</sup>. Volgens partijen suggereren de Multiscope cijfers dat dit een overschatting is omdat BMW/MINI landelijk onder het gemiddelde van alle merken zit.
115. Partijen geven aan dat dit Multiscope-onderzoek onder meer laat zien dat in 2023:
- in heel Nederland tussen de 31% (naar onderhoudsmomenten) en 22% (naar omzet) van onderhoud en reparaties aan BMW's en MINI's bij een merkdealer terecht kwam;
  - In de regio Rotterdam<sup>147</sup> in 2023 48% (naar onderhoudsmomenten) en 50% (naar omzet) van onderhoud en reparaties aan alle merken<sup>148</sup> bij merkdealers terecht kwam.
116. Gelet op deze cijfers is het, volgens partijen, niet aannemelijk dat de voorgenomen concentratie de concurrentie op de mogelijke markt voor BMW en MINI onderhouds- en reparatiediensten significant beperkt. De mededinging kan, volgens partijen, bovendien niet significant worden beperkt gelet op het aantal alternatieve aanbieders dat beschikbaar is in het gebied Rotterdam. Het marktonderzoek van de ACM bevestigt het beeld dat deze marktpartijen alternatieven zijn voor consumenten, aldus partijen.
117. Deze conclusie wordt, volgens partijen, versterkt doordat erkende BMW-dealers in beperkte concurrentie tot elkaar staan op de parameters prijs en kwaliteit. Zo geven partijen aan dat BMW-dealers *Service Inclusive*-contracten verkopen, wat hun prijszetting disciplineert. Daarnaast geven partijen aan dat BMW-dealers door BMW Nederland worden gecontroleerd op kwaliteit van de dienstverlening. Als dealers een bepaalde prestatiescore niet halen, biedt BMW Nederland geen verlenging aan van de dealerovereenkomst. Partijen verwijzen ook naar het marktgesprek van de ACM met BMW Nederland waarin BMW Nederland aangeeft dat een verdere concentratie van BMW-dealers juist gewenst is om de kwaliteit te waarborgen. Dit laat, volgens partijen, zowel zien dat BMW Nederland het niveau van de dienstverlening streng bewaakt en uniformeert, als dat BMW Nederland geen negatieve gevolgen verwacht van de voorgenomen concentratie.<sup>149</sup>

<sup>145</sup> Zienswijze partijen d.d. 10 juli 2024 (ACM/IN/888154).

<sup>146</sup> Het onderzoeksbureau Multiscope doet maandelijks consumentenonderzoek naar automotive aftermarkets onder ruim 5.000 Nederlandse autobezitters en levert deze data ook aan de Aftersales Monitor van BOVAG en de RAI-vereniging.

<sup>147</sup> Gedefinieerd als: de tweecijferige postcodegebieden 26, 29, 30, 31, 32 en 33, met uitzondering van Goeree-Overflakkee.

<sup>148</sup> Partijen geven aan dat het voor Multiscope niet mogelijk is om voor de regio Rotterdam statistisch relevante conclusies te trekken met betrekking tot BMW- en MINI-onderhoud vanwege het feit dat er te weinig respondenten met een BMW of MINI zijn in deze regio. Zienswijze partijen d.d. 10 juli 2024 (ACM/IN/888154).

<sup>149</sup> Zienswijze partijen d.d. 10 juli 2024 (ACM/IN/888154).

### 7.5.3.2 Beoordeling door de ACM

#### Methodiek berekening marktaandeelen

118. De ACM heeft voor elk van de in randnummer 110 benoemde relevante geografische marktgebieden een inschatting gemaakt van de marktaandeelen van partijen. Daartoe heeft de ACM gebruik gemaakt van de (i) door partijen verstrekte aantallen unieke kentekens van BMW's en MINI's waarvoor partijen in 2023 onderhouds- en reparatiediensten hebben uitgevoerd en (ii) door partijen aangedragen wagenparkcijfers vanuit RDC.<sup>150</sup>
119. De aantallen unieke kentekens van partijen zijn gecorrigeerd met het uitfilteren van unieke kentekens die zijn geregistreerd op naam van leasemaatschappijen.<sup>151</sup> Ten aanzien van het totale wagenpark is enkel gekeken naar het aantal geregistreerde personenauto's van particuliere autobezitters in het relevante geografische marktgebied.<sup>152</sup>
120. Uit de door partijen overlegde Multiscope analyse komt naar voren dat in 2023 28% van de BMW en MINI-bezitters hun onderhoud en reparatie zelf verricht of laat verrichten door familie, vriend/kennis die dit in eigen tijd uitvoert.<sup>153</sup> De ACM is van oordeel dat deze categorie niet binnen de door ACM gedefinieerde productmarkt voor onderhouds- en reparatiediensten valt. De ACM heeft om die reden de marktomvang die wordt uitgedrukt in het totale wagenpark verminderd met 28%.
121. De ACM kan in deze zaak niet volstaan met een analyse van de marktposities van de aanbieders die gelokaliseerd zijn binnen de relevante geografische markt, zoals bijvoorbeeld gebruikelijk is bij concentraties tussen supermarkten. De kans dat binnen een afgebakend relevant geografisch gebied een concurrerende merkdealer gevestigd is, is vanwege het selectieve distributiestelsel voor de verkoop van personenauto's namelijk niet heel groot. Daarmee is echter niet uitgesloten dat merkdealers die buiten het relevante geografische gebied liggen concurrentiedruk uitoefenen op de vestiging van de merkdealer binnen dat gebied. Om de concurrentiepositie van partijen uit te kunnen drukken in marktaandeelen heeft de ACM voor de indicatie daarvan twee manieren gebruikt.
122. Bij de eerste variant is de locatie van de klant leidend. De marktaandeelen zijn berekend door de aantallen unieke kentekens van partijen – waarvoor onderhouds- en reparatiediensten zijn uitgevoerd – aan de relevante postcodegebieden toe te rekenen op basis van klantherkomst.
123. Bij de tweede variant is de locatie van de dealervestiging leidend. Wanneer de locatie van partijen is gevestigd *binnen* het relevante geografische marktgebied wordt het aantal unieke kentekens van partijen in zijn geheel toegerekend aan dat gebied ongeacht herkomst van de klant. Om de redenen als hierboven beschreven houdt de ACM bij de bepaling van deze tweede variant ook rekening met vestigingen die *buiten* het relevante geografische marktgebied zijn gevestigd, maar waarvan vaststaat dat ze wel klanten hebben binnen dit gebied. Voor deze vestigingen worden de aantallen unieke kentekens conform de eerste variant gebruikt.

<sup>150</sup> De ACM acht in deze zaak een inschatting van marktaandeelen op het gebied van onderhouds- en reparatiediensten op basis van aantal unieke auto's passend. Zo volgt uit informatie van RAI vereniging dat elke auto gemiddeld genomen minimaal elk jaar een onderhouds- en/of reparatiemoment heeft. Zie BOVAG/RAI Aftersales monitor, p.5 (ACM/IN/881147).

<sup>151</sup> Wanneer meer dan vijftig unieke zakelijke klanten op één postcode4-gebied worden gezien, zijn deze uit de brongegevens verwijderd indien tevens werd vastgesteld dat binnen dat postcode4-gebied een leasemaatschappij was gevestigd. Zienswijze partijen d.d. 10 juli 2024 (ACM/IN/888154).

<sup>152</sup> Enkel de door RDC gebruikte categorieën 'particulier' en 'kleinzakelijk' zijn meegenomen. Voor de berekening zijn de categorieën Fleet, Lease Mij., Lease RTL, Rental en Voertuigbranche niet meegenomen.

<sup>153</sup> Multiscope hanteert hiervoor de categorie "Particulier en zelf". Multiscope rapportage aanvulling I naar aanleiding van vragen d.d. 4 juni 2024, p.3 en 8 (ACM/IN/891198).

### 7.5.3.2.1 Merk BMW

124. Onderstaande tabel geeft de indicaties weer van de marktaandelen van partijen die volgen uit de twee varianten op de mogelijke markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan BMW's voor particulieren in de relevante geografische marktgebieden.<sup>154</sup>

| Vestiging       | Dusseldorp          | Severs Breeman      | Gezamenlijk         | Marktomvang wagenpark |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Brielle         | [10-20]% - [10-20]% | [0-5]%              | [10-20]% - [20-30]% | [3.000 - 4.000]       |
| Rotterdam Noord | [0-5]%              | [10-20]% - [20-30]% | [10-20]% - [20-30]% | [11.000 - 12.000]     |
| Rotterdam Zuid  | [5-10]% - [5-10]%   | [5-10]% - [10-20]%  | [10-20]% - [10-20]% | [20.000 - 21.000]     |
| Schiedam        | [10-20]% - [20-30]% | [5-10]% - [10-20]%  | [10-20]% - [30-40]% | [22.000 - 23.000]     |
| Wateringen      | [20-30]% - [30-40]% | [0-5]%              | [20-30]% - [30-40]% | [15.000 - 16.000]     |

*Tabel 3: Marktaandelen partijen op de (mogelijke) markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan BMW's van particulieren in 2023 op basis van unieke kentekens*

#### Relevante gebieden rondom vestigingen Dusseldorp Brielle, Severs Breeman Rotterdam Noord en Dusseldorp Wateringen

##### Posities van partijen

125. Partijen hebben in de relevante geografische marktgebieden van de locaties Dusseldorp Brielle, Severs Breeman Rotterdam Noord en Dusseldorp Wateringen een gezamenlijk marktaandeel van maximaal [20-30]%, respectievelijk [20-30]% en [30-40]%. De toename van het marktaandeel als gevolg van de voorgenomen concentratie is in elk van deze gebieden beperkt (met een maximum van ongeveer [0-5]% in het relevante marktgebied rondom de locatie Dusseldorp Brielle).

##### Alternatieven

126. In de relevante geografische marktgebieden rondom deze BMW-dealerverstoppingen is geen andere concurrerende BMW-merkdealer gevestigd. De BMW-merkdealer Dubbelsteyn gevestigd in Dordrecht en Numansdorp, lijkt op basis van de klantherkomstgegevens enige mate van concurrentiedruk uit te oefenen op partijen.<sup>155</sup>

127. De ACM ziet daarnaast dat er, in de relevante geografische marktgebieden rondom deze BMW-dealerverstoppingen, voldoende alternatieve onafhankelijke garagebedrijven gevestigd zijn die onderhouds- en reparatiediensten kunnen uitvoeren aan personenauto's van het merk BMW. Zo zijn er tenminste twee onafhankelijke BMW-merkspecialisten gevestigd. Daarnaast zijn er tenminste vijftien onafhankelijke multimerk-garagebedrijven gevestigd die met onderhouds- en reparatiediensten aan BMW's in min of meerdere mate concurrentiedruk kunnen uitoefenen op partijen. Hiervan is het merendeel van de garagebedrijven aangesloten bij een garageformule zoals Bosch Car Service en Vakgarage.

#### Relevant gebied rondom vestiging Dusseldorp Schiedam

##### Posities van partijen

128. Partijen hebben in het relevante geografische marktgebied van de locatie Dusseldorp Schiedam een gezamenlijk marktaandeel van maximaal [30-40]%. De toevoeging van het marktaandeel als gevolg van de voorgenomen concentratie is in dit gebied maximaal [10-20]%

##### Alternatieven

129. In dit relevante marktgebied rondom de BMW-dealerverstopping Dusseldorp Schiedam is geen andere concurrerende BMW-merkdealer gevestigd. De BMW-merkdealer Dubbelsteyn, gevestigd in

<sup>154</sup> Zie kenmerk ACM/INT/506863 voor brondata.

<sup>155</sup> VvA hergebruik (ACM/UIT/623671).

Dordrecht en Numansdorp, lijkt op basis van de klantherkomstgegevens enige mate van concurrentiedruk uit te oefenen op partijen.<sup>156</sup>

130. De ACM ziet daarnaast dat er, in het relevante gebied rondom de BMW-dealerverstiging Dusseldorp Schiedam, voldoende alternatieve onafhankelijke garagebedrijven gevestigd zijn die onderhouds- en reparatiediensten kunnen uitvoeren aan personenauto's van het merk BMW. Zo zijn er acht onafhankelijke BMW-merkspecialisten gevestigd. Daarnaast zijn er tenminste vijftien onafhankelijke multimerk-garagebedrijven gevestigd die met onderhouds- en reparatiediensten aan BMW's in min of meerdere mate concurrentiedruk kunnen uitoefenen op partijen. Hiervan is het merendeel van de garagebedrijven aangesloten bij een garageformule zoals Bosch Car Service, AutoFirst en Vakgarage.

### **Relevant gebied rondom vestiging Severs Breeman Rotterdam Zuid**

#### *Posities van partijen*

131. Partijen hebben in het relevante geografische marktgebied van de BMW-dealerverstiging Severs Breeman Rotterdam Zuid een gezamenlijk marktaandeel van maximaal **[10-20]**%. De toevoeging van Dusseldorp als gevolg van de voorgenomen concentratie is maximaal **[5-10]**%.

#### *Alternatieven*

132. In dit relevante marktgebied rondom de BMW-dealerverstiging Severs Breeman Rotterdam Zuid zijn twee vestigingen van een concurrent-merkdealer gevestigd, namelijk Dubbelsteyn Numansdorp en Dubbelsteyn Dordrecht. Dat maakt dat ook deze vestigingen concurrentiedruk uitoefenen op partijen. Een analyse van de klantherkomstgegevens van Dubbelsteyn bevestigt dit beeld.<sup>157</sup>

133. De ACM ziet daarnaast dat er in het relevante gebied rondom de BMW-dealerverstiging Severs Breeman Rotterdam Zuid voldoende alternatieve onafhankelijke garagebedrijven gevestigd zijn die onderhouds- en reparatiediensten kunnen uitvoeren aan personenauto's van het merk BMW. Zo zijn er zes onafhankelijke BMW-merkspecialisten gevestigd. Daarnaast zijn er tenminste vijftien onafhankelijke multimerk-garagebedrijven gevestigd die met onderhouds- en reparatiediensten aan BMW's in min of meerdere mate concurrentiedruk kunnen uitoefenen op partijen. Hiervan is het merendeel van de garagebedrijven aangesloten bij een garageformule zoals Bosch Car Service, AutoFirst en Vakgarage.

### **Conclusie merk BMW**

134. Gelet op het gezamenlijk marktaandeel van partijen en voldoende alternatieven (zowel onafhankelijke merkspecialisten en multimerk-garagebedrijven) in de relevante geografische marktgebieden acht de ACM het niet aannemelijk dat de daadwerkelijke mededinging significant zou kunnen worden belemmerd op de markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan het specifieke merk BMW binnen het mogelijke segment particulieren. Gelet op de marktaandelen van partijen in dit mogelijke segment en de grotere afnemersmacht van grootzakelijke klanten acht de ACM het ook niet aannemelijk dat de daadwerkelijke mededinging significant zou kunnen worden belemmerd op de markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan het specifieke merk BMW binnen het mogelijke segment grootzakelijke klanten.

<sup>156</sup> VvA hergebruik (ACM/UIT/623671).

<sup>157</sup> VvA hergebruik (ACM/UIT/623671).

### 7.5.3.2.2 Merk MINI

135. Onderstaande tabel geeft de indicaties weer van de marktaandelen van partijen die volgen uit de twee varianten op de mogelijke markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan MINI's voor particulieren in de relevante geografische marktgebieden.<sup>158</sup>

| Vestiging       | Dusseldorp          | Severs Breeman      | Gezamenlijk         | Marktomvang wagenpark |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Brielle         | [10-20]% - [10-20]% | [0-5]%              | [10-20]% - [10-20]% | [1.000 - 2.000]       |
| Rotterdam Noord | [0-5]%              | [10-20]% - [10-20]% | [10-20]% - [20-30]% | [3.000 - 4.000]       |
| Rotterdam Zuid  | [0-5]% - [5-10]%    | [5-10]% - [10-20]%  | [10-20]% - [10-20]% | [6.000 - 7.000]       |
| Schiedam        | [5-10]% - [10-20]%  | [5-10]% - [5-10]%   | [10-20]% - [20-30]% | [7.000 - 8.000]       |
| Wateringen      | [10-20]% - [20-30]% | [0-5]%              | [10-20]% - [20-30]% | [4.000 - 5.000]       |

*Tabel 4 Marktaandelen partijen op de (mogelijke) markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan MINI's van particulieren in 2023 op basis van unieke kentekens*

#### Relevante gebieden rondom vestigingen Dusseldorp Brielle, Severs Breeman Rotterdam Noord en Dusseldorp Wateringen

##### Posities van partijen

136. Partijen hebben in de relevante geografische marktgebieden van de locaties Dusseldorp Brielle, Severs Breeman Rotterdam Noord en Dusseldorp Wateringen een gezamenlijk marktaandeel van maximaal [10-20]%, respectievelijk [20-30]% en [20-30]%. De toename van het marktaandeel als gevolg van de voorgenomen concentratie is in elk van deze gebieden beperkt (met een maximum van ongeveer [0-5]% in de relevante marktgebieden rondom de locaties Dusseldorp Brielle en Severs Breeman Rotterdam Noord).

##### Alternatieven

137. In de relevante geografische marktgebieden rondom deze MINI-dealerverstoppingen is geen andere concurrerende MINI-merkdealer gevestigd. De MINI-merkdealer Dubbelsteyn, gevestigd in Dordrecht en Numansdorp, lijkt op basis van de klantherkomstgegevens enige mate van concurrentiedruk uit te oefenen op partijen.<sup>159</sup>

138. De ACM ziet daarnaast dat er, in de relevante geografische marktgebieden rondom deze MINI-dealerverstoppingen, voldoende alternatieve onafhankelijke garagebedrijven gevestigd zijn die onderhouds- en reparatiediensten kunnen uitvoeren aan personenauto's van het merk MINI. Zo is/zijn er één tot twee onafhankelijke MINI-merkspecialist(en) gevestigd. Daarnaast zijn er tenminste vijftien onafhankelijke multimerk-garagebedrijven gevestigd die met onderhouds- en reparatiediensten aan MINI's in min of meerdere mate concurrentiedruk kunnen uitoefenen op partijen. Hiervan is het merendeel van de garagebedrijven aangesloten bij een garageformule zoals Bosch Car Service en Vakgarage.

#### Relevant gebied rondom vestiging Dusseldorp Schiedam

##### Posities van partijen

139. Partijen hebben in het relevante geografische marktgebied van de MINI-dealerverstopping Dusseldorp Schiedam een gezamenlijk marktaandeel van maximaal [20-30]%. De toevoeging van het marktaandeel als gevolg van de voorgenomen concentratie is in dit gebied maximaal [5-10]%.

##### Alternatieven

140. In dit relevante marktgebied rondom de MINI-dealerverstopping Dusseldorp Schiedam is geen andere concurrerende MINI-merkdealer gevestigd. De MINI-merkdealer Dubbelsteyn, gevestigd in

<sup>158</sup> Zie kenmerk ACM/INT/506863 voor brondata.

<sup>159</sup> VvA hergebruik (ACM/UIT/623671).

Dordrecht en Numansdorp, lijkt op basis van de klantherkomstgegevens enige mate van concurrentiedruk uit te oefenen op partijen.<sup>160</sup>

141. De ACM ziet daarnaast dat er, in het relevante gebied rondom de MINI-dealerverstiging Dusseldorp Schiedam, voldoende alternatieve onafhankelijke garagebedrijven gevestigd zijn die onderhouds- en reparatiediensten kunnen uitvoeren aan personenauto's van het merk MINI. Zo zijn er drie onafhankelijke MINI-merkspecialisten gevestigd. Daarnaast zijn er tenminste vijftien onafhankelijke multimerk-garagebedrijven gevestigd die met onderhouds- en reparatiediensten aan MINI's in min of meerdere mate concurrentiedruk kunnen uitoefenen op partijen. Hiervan is het merendeel van de garagebedrijven aangesloten bij een garageformule zoals Bosch Car Service, AutoFirst en Vakgarage.

#### **Relevant gebied rondom vestiging Severs Breeman Rotterdam Zuid**

##### *Posities van partijen*

142. Partijen hebben in het relevante geografische marktgebied van de MINI-dealerverstiging Severs Breeman Rotterdam Zuid een gezamenlijk marktaandeel van maximaal **[10-20]**%. De toevoeging van Dusseldorp als gevolg van de voorgenomen concentratie is maximaal **[5-10]**%.

##### *Alternatieven*

143. In dit relevante marktgebied rondom de MINI-dealerverstiging Severs Breeman Rotterdam Zuid zijn twee vestigingen van een concurrent-merkdealer gevestigd, namelijk Dubbelsteyn Numansdorp en Dubbelsteyn Dordrecht. Dat maakt dat ook deze vestigingen concurrentiedruk uitoefenen op partijen. Een analyse van de klantherkomstgegevens van Dubbelsteyn bevestigt dit beeld.<sup>161</sup>

144. De ACM ziet daarnaast dat er, in het relevante gebied rondom de MINI-dealerverstiging Severs Breeman Rotterdam Zuid, voldoende alternatieve onafhankelijke garagebedrijven gevestigd zijn die onderhouds- en reparatiediensten kunnen uitvoeren aan personenauto's van het merk MINI. Zo zijn er twee onafhankelijke MINI-merkspecialisten gevestigd. Daarnaast zijn er tenminste vijftien onafhankelijke multimerk-garagebedrijven gevestigd die met onderhouds- en reparatiediensten aan MINI's in min of meerdere mate concurrentiedruk kunnen uitoefenen op partijen. Hiervan is het merendeel van de garagebedrijven aangesloten bij een garageformule zoals Bosch Car Service, CarProf en Vakgarage.

#### **Conclusie merk MINI**

145. Gelet op het gezamenlijk marktaandeel van partijen en voldoende alternatieven (zowel onafhankelijke merkspecialisten als multimerk-garagebedrijven) in de relevante geografische marktgebieden acht de ACM het niet aannemelijk dat de daadwerkelijke mededinging significant zou kunnen worden belemmerd op de markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan het specifieke merk MINI binnen het segment particulieren. Gelet op de marktaandelen van partijen in dit mogelijke segment en de grotere afnemersmacht van grootzakelijke klanten acht de ACM het ook niet aannemelijk dat de daadwerkelijke mededinging significant zou kunnen worden belemmerd op de markt voor onderhouds- en reparatiediensten aan het specifieke merk MINI binnen het segment grootzakelijke klanten.

<sup>160</sup> VvA hergebruik (ACM/UIT/623671).

<sup>161</sup> VvA hergebruik (ACM/UIT/623671).

## 8 Conclusie

146. Dusseldorp en Severs Breeman Automotive B.V. hebben aan de ACM gemeld dat Dusseldorp de uitsluitende zeggenschap wil verkrijgen over Severs Breeman Rotterdam Noord B.V., Severs Breeman Rotterdam Zuid B.V. en Severs Breeman Services B.V.

147. De ACM concludeert dat de gemelde overname binnen de werkingssfeer valt van het in hoofdstuk 5 van de Mededingingswet geregeld concentratietoezicht. Zij heeft geen reden om aan te nemen dat deze overname de daadwerkelijke mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze zal belemmeren. Daarom stelt de ACM vast dat Dusseldorp en Severs Breeman Automotive B.V. geen vergunning nodig hebben voor het tot stand brengen van deze concentratie.

Autoriteit Consument en Markt,  
namens deze

drs. D.I. Bos  
Directeur 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).*

## Bijlage: Methode geografisch marktgebied en nadere analyse

### Stap 1: De 80%-omzetgebieden

1. Uit de beschikkingspraktijk van de Europese Commissie blijkt dat als startpunt voor de bepaling van een *catchment area* uitgegaan kan worden van een gebied waarin 80% van de omzet rondom een locatie wordt gerealiseerd.<sup>162</sup> De ACM analyseert, op basis van door partijen aangeleverde klantherkomstgegevens voor onderhouds- en reparatiediensten aan BMW's en MINI's op postcode4-niveau (PC4), waar 80% van de omzet van de Severs Breeman vestigingen (Rotterdam Noord en Rotterdam Zuid) behaald wordt. Daartoe rangschikt de ACM eerst alle postcode4-gebieden rondom het postcode4-gebied waarin de targetvestiging gelegen is, op reistijd tot de targetvestiging<sup>163</sup>, beginnend bij het postcode4-gebied dat de kortste reistijd kent tot de targetvestiging.
2. Vervolgens wordt de behaalde omzet in deze op reistijd gerangschikte postcode4-gebieden opgeteld totdat de grens van 80% van de omzet is behaald.<sup>164</sup> Een dergelijk 80%-omzetgebied noemt de ACM het *relevante geografische marktgebied* van de betreffende vestiging van de *target*.
3. Dezelfde analyse voert de ACM uit voor de vestigingen van de overnemende partij, gebruikmakend van de klantherkomstgegevens van deze overnemende partij. Een dergelijk 80%-omzetgebied noemt de ACM het *relevante geografische marktgebied* van de betreffende vestiging van de *overnemende partij*.

### Stap 2: Analyse overlappende postcode4-gebieden

4. De ACM kan in deze zaak niet volstaan met een analyse van de marktposities van de aanbieders die gelokaliseerd zijn binnen de relevante geografische markt, zoals bijvoorbeeld gebruikelijk is bij concentraties tussen supermarkten. De kans dat binnen een afgebakend relevant geografisch gebied een concurrerende merkdealer gevestigd is, is vanwege het selectieve distributiestelsel voor de verkoop van personenauto's namelijk niet heel groot. Daarmee is echter niet uitgesloten dat merkdealers die buiten het relevante geografische gebied liggen, concurrentiedruk uitoefenen op de vestiging van de merkdealer binnen dat gebied. Om deze reden neemt de ACM de aanwezigheid van die concurrentiedruk mee in haar methode.
5. Om het bestaan van mogelijke concurrentiedruk tussen de targetvestigingen en de vestigingen van de overnemende partij in beeld te brengen, bepaalt de ACM dus zowel vanuit het perspectief van de targetvestigingen als vanuit het perspectief van de vestigingen van de overnemende partij of er overlap bestaat tussen de relevante geografische marktgebieden van deze vestigingen. Hiertoe worden voor elke vestiging van overnemer én target de overlappende postcode4-gebieden bepaald. De eventuele vermindering van keuzemogelijkheden voor afnemers manifesteert zich in de deelverzameling postcode4-gebieden waarin beide vestigingen omzet behalen.

<sup>162</sup> Zie Bekendmaking van de Europese Commissie betreffende de afbakening van de relevante markt ten behoeve van het mededingingsrecht van de Unie, Pb EU, 2024, C 1645, paragraaf 74.

<sup>163</sup> Voor deze reistijden heeft de ACM de Drive Time Matrix 2023 (ook wel DTM) gebruikt van Geodan (zie <https://www.geodan.nl/actualiteit/datadinsdag-reistijdentabel/>). Het betreft reistijden op basis van de snelste route tussen middelpunten van postcodegebieden. Hierbij is het middelpunt van een postcode4-gebied gebaseerd op het 'bebouwingszwaartepunt': dit is het middelpunt van het bebouwde deel van het postcode4-gebied. De reistijden zijn berekend met 'standaard DTM', dat staat voor een tijdstip op een werkdag tussen de ochtend- en avondspits waarbij er de best mogelijke doorstroming van het verkeer bestaat.

<sup>164</sup> De omzet in het postcode4-gebied die zorgt dat de 80%-omzetgrens wordt overschreden, wordt hierbij volledig meegeteld.

**Stap 3: Relevante omzet binnen overlapgebied > 5%, dan nadere analyse**

6. De ACM hanteert uit doelmatigheidsoverwegingen een ondergrens in de mate van overlap tussen de relevante geografische gebieden. Immers, als de dealervestigingen van de target en van de overnemende partij slechts in zeer geringe mate omzet in elkaars relevante geografische gebieden behalen, zal ook het mogelijke effect van de voorgenomen concentratie op de concurrentiesituatie in die gebieden zeer gering zijn. Deze ondergrens moet echter niet te hoog liggen omdat dan relevante concurrentiedruk wordt genegeerd. Daarom hanteert de ACM een minimum overlappercentage van 5%.
7. De ACM bepaalt dit percentage voor de targetvestiging als verhouding van haar omzet in het overlapgebied ten opzichte van haar totale omzet. Hetzelfde wordt gedaan voor de vestiging van de overnemende partij. Alleen indien beide percentages elk afzonderlijk groter dan 5% zijn, acht de ACM het aannemelijk dat er sprake zou kunnen zijn van een mogelijke significante beperking van de mededinging als gevolg van de voorgenomen concentratie.
8. De ACM heeft de bovenstaande methodiekbeschrijving samengevat in een beslisboom. Figuur 2 toont stapsgewijs hoe de ACM bepaalt of aanbieders van onderhoud- en reparatiediensten aan personenauto's (zoals dealervestigingen) in geografische zin met elkaar in concurrentie staan. Indien dit het geval is, is een nadere analyse van de concurrentie in deze relevante geografische marktgebieden van de vestiging van de *target* én de vestiging van de *overnemende partij* vereist.

*Figuur 2: Beslisboom voor bepalen relevant geografisch marktgebied en vereiste voor nadere analyse*

