Autorité belge de la Concurrence

Le Collège de la concurrence de l'Autorité belge de la concurrence

Décision ABC-2022-CC-44 du 19 décembre 2022 en application de l'article IV.66, §1, 2° et §2, 1° du Code de droit économique

Version publique

Affaire n° CONC-CC-22/0015 : D'IETEREN / JENNES

I. Procédure

1. Le 20 octobre 2022, l'Auditeur général de l'Autorité belge de la Concurrence (ci-après « ABC ») a reçu notification, conformément à l'article IV.10, §1er du Livre IV du Code de droit économique (ci-après dénommé « CDE »), d'une opération de concentration au sens de l'article IV.6 du CDE par laquelle la société D'Ieteren SA, *via* sa filiale Sopadis NV (ci-après, « D'Ieteren », la « Partie Notifiante » ou l'« Acquéreur »), souhaite acquérir le contrôle exclusif des six sociétés suivantes appartenant au groupe Jennes : Carrosserie Jennes NV, Jennes Used Cars NV, Jennes NV, Jennes Machelen NV, Jennes Leefdaal NV et Jennes Aarschot NV (ci-après collectivement « Sociétés Cibles »). L'Acquéreur et les Sociétés Cibles sont ci-après collectivement désignés les « Parties ».

2. Conformément à l'article IV. 27, §§ 2 et 3 du CDE, l'Auditeur général a désigné Madame Elisabeth Marescaux en tant qu'auditeur en charge de la direction journalière de l'instruction de cette affaire, assistée de Mesdames Céline Vanhecke et Claire De Neve, membres de l'ABC, afin d'accomplir les devoirs d'instruction. Conformément à l'article IV.27, § 4 CDE, l'Auditeur général a désigné Madame Vasiliki Mitrias comme auditeur-conseiller. Messieurs Bert Willekens, Jeroen Vander Cruyssen et Salahdin El Jilali, membres de l'équipe du directeur des affaires économiques, ont prêté assistance à l'instruction.

3. Le 28 novembre 2022, le Président a composé le Collège.

4. En application de l'article IV.64 §1er du CDE, l'auditeur a déposé le 1er décembre 2022 une proposition motivée de décision ainsi que le dossier de procédure auprès du président du Collège de la concurrence, après que l'auditeur-conseiller ait rendu son avis sur la proposition.

5. Le 13 décembre 2022, la partie notifiante a soumis au Collège la proposition de ne pas tenir d'audience formelle après avoir étudié le dossier et la proposition de décision. Cette proposition a été faite sous la réserve explicite que le Collège n'ait pas de besoin d'entendre la partie notifiante ni l'auditorat.

6. Le 19 décembre, l'audience s'est tenue en l'absence de la partie notifiante, en présence de l'auditorat, des directeurs des affaires juridiques et des affaires économiques sans formuler aucune question ni commentaire. Les débats ont été clôturés.

II. Entreprises concernées

II.1 L'Acquéreur

7. Le groupe belge D'Ieteren, dont la société faîtière est la société cotée en bourse D'Ieteren Group SA,[1] est notamment actif dans les secteurs de la distribution automobile et des services associés,[2] à travers ses filiales :

- D'Ieteren Automotive,[3] distributeur officiel en Belgique des marques du groupe Volkswagen (ci-après « Groupe VW ») (à savoir Volkswagen (ci-après « VW »), Volkswagen Commercial Vehicles (ci-après « VWC »), Audi, Seat, Škoda, Cupra, Bentley, Lamborghini, Bugatti, Porsche et Rimac Automobili), ainsi que des pièces de rechange et accessoires associés. D'Ieteren Automotive gère un réseau de concessionnaires à travers la Belgique, et exploite directement des concessions sur l'axe Bruxelles-Malines-Anvers. D'Ieteren Automotive vend également des véhicules d'occasion (*My Way* et *Audi Approved+*) et fournit des services de financement et de leasing par le biais de VDFin, une filiale commune avec Volkswagen Financial Services ;
- Belron (détenue à 50,01 %[4] par le groupe), numéro un mondial de la réparation et du remplacement de vitrage automobile, à travers une dizaine de marques dont Carglass ; et
- Parts Holding Europe (PHE), actif dans la distribution de pièces détachées pour véhicules légers et poids lourds en Europe de l'Ouest, avec une forte présence en France, Italie, Espagne et au Benelux.

8. Ainsi, en Belgique, le groupe D'Ieteren est présent sur l'ensemble de la chaîne de valeur de la distribution automobile, à savoir dans :

- l'importation et la distribution de gros des véhicules de marques du Groupe VW ;
- la vente de détail de véhicules automobiles neufs - véhicules particuliers (« VP ») et véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes (« VUL ») - à travers 72 garages détenus en propre ;
- la vente de détail de VP et de VUL d'occasion, à travers 14 centres *My Way* détenus en propre ;
- les services d'entretien et de réparation des véhicules des marques du Groupe VW ;
- les services de réparation de carrosserie ;

---

[1] Société anonyme immatriculée à la Banque-carrefour des entreprises sous le numéro 0403.448.140 et dont le siège social est situé rue du Mail 50, 1050 Ixelles.

[2] Le groupe D'Ieteren comprend également :

- TVH, actif dans la distribution de pièces détachées pour les équipements de manutention, de construction, industriels et agricoles ;
- D'Ieteren Immo, gestionnaire des actifs immobiliers du groupe en Belgique. Les biens gérés sont occupés majoritairement par D'Ieteren Automotive et incluent des bureaux, des ateliers, des concessions, des centres logistiques, des unités résidentielles, des parkings et des terrains ; et
- Moleskine, actif dans le secteur de la papèterie.

[3] Société anonyme immatriculée à la Banque-carrefour des entreprises sous le numéro 0466.909.993 et dont le siège social est situé rue du Mail 50, 1050 Ixelles.

[4] Rapport intégré de D'Ieteren pour l'année 2021 (A4-RAPPORT-INTEGRE-2021-FR-TdM.pdf (imgix.net)).

- l'importation et la distribution de pièces détachées d'origine[5] destinées aux véhicules des marques du Groupe VW, et la distribution de pièces détachées génériques.[6]

9. Les 72 concessions détenues en propre par D'Ieteren sont, selon la catégorisation des concessions retenue par l'auditeur,[7] des concessions de catégorie 1.

II.2 Les Sociétés Cibles

10. Les Sociétés Cibles[8], toutes situées dans le Brabant flamand, sont des filiales à 100 % de la société Jenmabo NV, détenue par les frères Rudi et Jan Jennes.[9]

11. Les Sociétés Cibles vendent au détail des VP, des VUL, neufs et d'occasion, de marques VW, VWC, Audi, Škoda, Seat et Cupra. Elles offrent également des services d'entretien et de réparation, de carrosserie et de distribution de pièces détachées de ces mêmes marques. Ces activités se répartissent principalement comme suit entre les différents sites :

- Boortmeerbeek (Jennes NV et Jennes Used Cars) : vente de VP et VUL neufs de marques Audi, VW et VWC et Cupra, vente multimarque de véhicules d'occasion, et entretien et réparation des véhicules de marques Audi, VW, VWC et Škoda;
- Aarschot : vente de VP et VUL neufs de marques VW, VWC, Škoda, Seat et Cupra, vente multimarque de véhicules d'occasion, entretien et réparation des véhicules de marques VW, VWC, Škoda, Seat et Cupra, et carrosserie multimarques ;
- Machelen : vente de VP et VUL neufs de marques VW, VWC et Škoda, vente multimarque de véhicules d'occasion, et entretien et réparation des véhicules de marques VW, VWC, Škoda et Seat ;
- Leefdal : vente de VP et VUL neufs de marques VW et VWC, vente multimarque de véhicules d'occasion, et entretien et réparation des véhicules de marques VW et VWC et Škoda ;
- Kampenhout : carrosserie multimarques.[10]

---

[5] Ou pièces « Original Equipment Manufacturer » (ci-après "OEM"), voir point V.5.1.a de la présente proposition de décision.
[6] Ou pièces « *Independant Aftermarket Manufacturer* » (ci-après « IAM »), voir point. V.5.1.a.
[7] L'auditeur retient les catégories suivantes de concessions et garages :
- Catégorie 1 : les concessionnaires officiels intégrés verticalement appartenant à l'importateur ou au constructeur ;
- Catégorie 2 : les autres concessionnaires officiels faisant partie de réseau officiel, mais n'appartenant pas à l'importateur ou au constructeur ;
- Catégorie 3 : les garages indépendants spécialisés dans la marque ne faisant pas partie du réseau officiel ;
- Catégorie 4 : les concessionnaires indépendants non spécialisés multimarques (Auto5, Midas, Bosch Car Service, …) ;
- Catégorie 5 : les acteurs de niche spécialisés dans un secteur, tel que la réparation de vitres et de pneus (Carglass, …).

[8] Carrosserie Jennes NV, société anonyme immatriculée à la Banque-carrefour des entreprises sous le numéro 0462.047.721 dont le siège social se situe Mechelsesteenweg 31, 1910 Kampenhout ; Jennes Used Cars NV, société anonyme immatriculée à la Banque-carrefour des entreprises sous le numéro 0443.634.349 dont le siège social se situe Leuvensesteenweg 371, 3190 Boortmeerbeek ; Jennes NV, société anonyme immatriculée à la Banque-carrefour des entreprises sous le numéro 0425.053.802 dont le siège social se situe Leuvensesteenweg 369, 3190 Boortmeerbeek ; Jennes Machelen NV, société anonyme immatriculée à la Banque-carrefour des entreprises sous le numéro 0443.176.271 dont le siège social se situe Leuvensesteenweg 22, 1830 Machelen ; Jennes Leefdaal NV, société anonyme immatriculée à la Banque-carrefour des entreprises sous le numéro 0419.045.542 dont le siège social se situe Tervuursesteenweg 369, 3061 Bertem et Jennes Aarschot NV, société anonyme immatriculée à la Banque-carrefour des entreprises sous le numéro 0440.836.393 et dont le siège se situe Ter Heidelaan 93, 3200 Aarschot.
[9] Ces derniers conserveront [CONFIDENTIEL]. Les sociétés [CONFIDENTIEL] (Formulaire de notification, para. 8).
[10] Formulaire de notification, para. 41 et 42.

	Audi		VW & VWC		Škoda		Seat			
	V	E	V	E	V	E	V	E	VO	Carros.
Boortmeerbeek (Jennes NV + Jennes Used Cars)	x	x	x	x		x			x	
Aarschot			x	x	x	x	x	x	x	x
Machelen			x	x	x	x		x	x	
Leefdaal			x	x		x			x	
Kampenhout										x

(V = Vente ; E = Entretien et réparation ; VO = Occasion ; Carros. = Carrosserie)

12. Les sociétés Jennes NV, Jennes Machelen NV, Jennes Leefdaal NV et Jennes Aarschot NV sont des concessionnaires agréés du réseau officiel D'Ieteren. Selon la catégorisation des concessions retenue par l'ABC, il s'agit de concessions de catégorie 2.

II.3 Les représentants

13. La Partie Notifiante est représentée par Maître Peter Wytinck, avocat au Barreau de Bruxelles au sein du cabinet Stibbe, situé rue de Loxum 25, à 1000 Bruxelles.

14. Les Sociétés Cibles sont également représentées par Maître Peter Wytinck.

III. La proposition de décision motivée

15. Le 1er décembre 2022, l'auditeur a déposé la proposition de décision suivante : «

III. L'opération et la concentration

III.1 Description de l'opération

11. *Le 7 décembre 2021, SOPADIS SA et JENMABO SRL ont signé une lettre d'intention, en vertu de laquelle JENMABO SRL donne son accord pour céder à SOPADIS SA, filiale à 100% de D'Ieteren Automotive SA, elle-même filiale à 100% de D'IETEREN GROUP SA, l'intégralité des actions des Sociétés Cibles (ci-après « l'Opération »). Ainsi, post Opération, D'Ieteren détiendra 100% des actions des Sociétés Cibles .*

12. *Par conséquent, l'Opération consiste dans l'acquisition par D'Ieteren du contrôle exclusif des Sociétés Cibles, au sens de l'article IV.6 §1 2° CDE.*

III.2 Secteurs économiques concernés

13. *Les secteurs économiques concernés par l'Opération sont les suivants :*

- *G.45.1 : commerce de véhicules automobiles ;*
- *G.45.2 : entretien et réparation de véhicules automobiles ; et*
- *G.45.3 : commerce d'équipements de véhicules automobiles.*

III.3 Raisons stratégiques et économiques de la concentration

14. *Selon la Partie Notifiante, l'Opération devrait permettre à D'Ieteren de maximiser le potentiel de la zone de Mechelen et du Brabant flamand. Elle s'inscrirait également dans la stratégie « Market Area » que D'Ieteren Automotive poursuit depuis 2014 dans tout son réseau de distribution. Selon la Partie*

Notifiante, cette stratégie permet d'avoir une approche cohérente des marques qui sont distribuées dans chaque zone et vise à offrir le meilleur service aux clients de D'Ieteren.

15. *La Partie Notifiante affirme que l'Opération induira des synergies (back-office, approche des clients, utilisations des sites comme extensions des sites existants).*[11]

III.4 Délais d'instruction après notification

16. *Les délais d'instruction de la présente concentration sont les suivants :*

Notification concentration	*20 octobre 2022*
Début du délai	*21 octobre 2022*
20ème jour ouvrable	*24 novembre 2022*
Date du dépôt de la proposition de décision 25ème jour ouvrable	*1er décembre 2022*
40ème jour ouvrable	*22 décembre 2022*

IV. Seuils

17. *En 2021, les entreprises concernées ont réalisé les chiffres d'affaires suivants :*

Chiffres d'affaires 2021 (millions d'euros)			
Entreprises	***Belgique***	***UE***	***Mondial***
D'Ieteren	*[CONFIDENTIEL]*	*[CONFIDENTIEL]*	*8 357*
Sociétés Cibles	*[CONFIDENTIEL]*	*[CONFIDENTIEL]*	*154*
Total	*[CONFIDENTIEL]*	*[CONFIDENTIEL]*	*8 511*

18. *En conséquence, les seuils définis à l'article IV.7 §1er du CDE sont atteints.*

V. Définition des marchés

V.1 Le marché de la distribution de gros de véhicules automobiles

V.1.1 Marché de produits

V.1.1.a Pratique décisionnelle

i. Commission européenne

[11] Formulaire de notification, para. 18 et annexe 5.4.1.

19. *La Commission européenne distingue dans sa pratique décisionnelle la vente au détail et la distribution de gros de véhicules automobiles, cette dernière étant généralement effectuée par une filiale du constructeur.*[12]

20. *Au sein de la distribution de gros de véhicules automobiles, la pratique décisionnelle européenne opère une distinction entre (i) les véhicules particuliers (« VP »), d'une part, et les véhicules utilitaires légers (« VUL »), d'autre part.*[13]

21. *La Commission a considéré qu'il n'était toutefois pas nécessaire de procéder à une segmentation supplémentaire du marché en fonction du type de voitures (ex : « mini-voitures », petites ou moyennes voitures, etc.) étant donné que les constructeurs automobiles distribuent généralement différents types de voitures couvrant différents segments du marché par le même canal de distribution.*[14]

i) Autorité belge de la concurrence

22. *Dans sa pratique décisionnelle relative au secteur automobile, l'ABC se réfère à la distinction faite par la Commission européenne entre la vente de détail de véhicules automobiles et la distribution de gros.*[15]

V.1.1.b Position de la Partie Notifiante

23. *La Partie Notifiante se conforme à la pratique décisionnelle et adhère à la distinction faite entre le marché de gros et le marché de détail de la vente de véhicules automobiles.*[16]

24. *Elle ne se prononce toutefois pas quant à une éventuelle distinction entre les véhicules de moins de 3,5 tonnes et ceux dépassant ce poids, voire entre les catégories de moins de 6 tonnes, entre 6 et 16 tonnes et plus de 16 tonnes étant donné que la transaction à notifier ne concerne que les véhicules de moins de 3,5 tonnes.*[17]

V.1.1.c Instruction

25. *Une enquête de marché a été réalisée auprès des principaux concurrents de catégorie 2 et de catégorie 3 des Parties, portant notamment sur la distinction entre la distribution de gros et la vente de détail de véhicules automobiles. Les résultats de cette enquête ne remettent pas en en cause la pratique décisionnelle décrite ci-avant.*

V.1.1.d Conclusion de l'auditeur

26. *En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient un marché de la distribution de gros de VP d'une part, et de VUL d'autre part.*

V.1.2 Marché géographique

V.1.2.a Pratique décisionnelle

---

[12] Commission européenne, affaire M.7747 *PGA/MSA*, décision du 16 octobre 2015, para. 11 et s.; Commission européenne, affaire M.9839, *VGRD/Auto Wichert Asset*, décision du 17 juin 2020, para. 11-13.

[13] Commission européenne, affaire M.9839, *VGRD/Auto Wichert Asset*, décision du 17 juin 2020, para. 11.; Commission européenne, affaire M.8309, *Volvo Car Corporation/ First Rent A Car*, décision du 26 juillet 2017, para. 17.

[14] *Op. cit.*, note de bas de page 13.

[15] Décision du Conseil de la concurrence n°2001-C/C-37 du 26 juin 2001, *DaimlerChrysler Belgium Luxembourg sa/Garage de l'Etoile sa*, pp. 1-2 ; Décision ABC-2018-C/C-02 du 11 janvier 2018, *D'Ieteren/Rietje*, para. 26, p.5 ; Décision ABC n°2019-C/C-17 du 1er juillet 2019, *Anders Hedin/Groep Jacobs*, para. 53 ; ;décision ABC n°2019-C/C-19 du 8 juillet 2019, *Mig Motors/NAM*, para. 52.

[16] Formulaire de notification, para. 52.

[17] Formulaire de notification, para. 53.

i. Commission européenne

27. *La Commission européenne a considéré dans sa pratique décisionnelle que le marché de la distribution de gros de VP, d'une part, et de VUL, d'autre part, était au moins national tout en laissant ouverte la question de savoir s'il devait être défini à l'échelle de l'Espace économique européen (« EEE ») ou à l'échelle nationale.*[18]

i) Autorité belge de la concurrence

28. *Dans sa pratique décisionnelle relative au secteur automobile, l'ABC se réfère à la pratique décisionnelle de la Commission européenne et laisse généralement ouverte la définition exacte du marché géographique de la distribution de gros de véhicules automobiles.*[19]

V.1.2.b Position de la Partie Notifiante

29. *La Partie Notifiante considère que le marché de la distribution de gros de véhicules automobiles est de dimension au moins nationale. Elle ajoute que les régions frontalières au-delà des frontières du royaume pourraient être incluses dans la dimension géographique du marché de gros, conformément à certaines décisions de l'Autorité belge de la Concurrence.*[20]

V.1.2.c Instruction

30. *Les résultats de l'enquête de marché ne donnent aucune raison de s'écarter de la pratique décisionnelle décrite ci-avant pour ce qui concerne la délimitation géographique des marchés de la distribution de gros de VP, d'une part, et de VUL, d'autre part.*

V.1.2.d Conclusion de l'auditeur

31. *En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient que le marché géographique de la distribution de gros de (i) VP et de (ii) VUL correspond au territoire de l'EEE ou de la Belgique, et que la question de la définition géographique précise du marché peut être laissée ouverte en l'espèce dans la mesure où l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, même selon sa définition la plus étroite.*

V.2 Les marchés de la vente de détail de véhicules automobiles

V.2.1 Marché de produits

V.2.1.a Pratique décisionnelle

i. Commission européenne

32. *Au niveau de la vente au détail de véhicules automobiles, la Commission européenne opère une distinction entre le marché de la vente de VP et le marché de la vente de VUL.*[21] *En outre, la Commission*

---

[18] Commission européenne, affaire M.3388, *Ford Motor Company Ltd/Polar Motor Group Ltd*, décision du 30 avril 2004, para. 13.; Commission européenne, affaire M.9893, *VGRD/Auto Wichert Asset*, décision du 17 juin 2020, para. 14, 16 ; Commission européenne, affaire M.9462 *Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ AC-Mobil*, décision du 18 octobre 2019, para. 19,21.

[19] Décision ABC-2018-C/C-02 du 11 janvier 2018, *D'Ieteren/Rietje*, para. 33, p.5.

[20] Formulaire de notification, para. 69-72 ; Décisions n°2014-CC-002-AUD *D'Ieteren/Beerens* du 14 janvier 2014 et n°2014-CC-13-AUD *D'Ieteren/ACM* du 27 juin 2014.

[21] Commission européenne, affaire M.9462, *Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ AC-Mobil*, décision du 18 octobre 2019, para. 16-17.; Commission européenne, affaire M.9893, *VGRD/Auto Wichert Asset*, décision du 17 juin 2020, para. 17-19 ; Commission européenne, affaire M.8309, *Volvo Car Corporation/First Rent A Car*, décision du 26 juillet 2017, para. 22.; Commission européenne, affaire M.8099 *Nissan/Mitsubishi*, décision du 5 octobre 2016, para. 11.

européenne a également considéré une distinction entre la vente de véhicules neufs, d'une part, et la vente de véhicules d'occasion, d'autre part.[22]

33. *En revanche, la Commission européenne a jusqu'à présent considéré qu'il n'est en général pas nécessaire d'opérer une distinction supplémentaire selon les segments, en fonction des différents types de véhicules.*[23]

ii. Autorité belge de la concurrence

34. *Dans sa pratique décisionnelle, l'ABC a retenu la délimitation des marchés suivants :*

- *le marché inter-marque de la vente de détail de VP neufs ;*[24]
- *le marché inter-marque de la vente de détail de VUL neufs ;*[25] *et*
- *le marché inter-marque de la vente de détail de VP et/ou VUL d'occasion.*[26]

35. *L'ABC a également considéré qu'il n'est en général pas nécessaire d'opérer une distinction supplémentaire selon les segments.*[27]

V.2.1.b Position de la Partie Notifiante

36. *La Partie Notifiante adhère à la distinction faite dans la pratique décisionnelle européenne et belge entre le marché des véhicules neufs, d'une part, le marché des véhicules d'occasion, d'autre part. Elle souligne que les canaux de distribution et les concurrents sont en partie différents.*[28] *A cet égard, elle indique que la vente de véhicules d'occasion n'est pas réservée aux concessionnaires membres d'un réseau agréé et que la vente de particulier à particulier y est fréquente. Par conséquent, les acteurs sur ce marché seraient plus nombreux et la concurrence plus diffuse.*[29]

37. *La Partie Notifiante fait référence aux précédents récents de la Commission européenne et de l'ABC suivant lesquels une distinction est établie entre les VP, d'une part, et les VUL, d'autre part. La Partie Notifiante n'adhère toutefois pas à une telle distinction.*[30] *Elle soutient, en référence à l'affaire Delorge/Coox, dans laquelle le Collège a considéré qu'il n'était pas nécessaire d'opérer une distinction entre les VP et les VUL pour les services d'entretien et de réparation, qu'il n'y a aucune raison de faire une telle distinction dans le cadre de la distribution automobile.*[31]

38. *Enfin, la Partie Notifiante renvoie à la pratique décisionnelle suivant laquelle les marchés de la distribution automobile (aussi bien pour les véhicules neufs que d'occasion) sont considérés comme inter-marques. A cet égard, la Partie Notifiante souligne que pour la vaste majorité des acheteurs de véhicules, de nombreux facteurs autres que la marque du véhicule sont considérablement plus*

---

[22] Commission européenne, affaire M.5347 *Mapfre/Salvador/Caetano JV's*, décision du 20 avril 2009, para. 10 ; Commission européenne, affaire M.6718, *Toyota Tsusho corporation/CFAO* du 13 novembre 2012, para. 11.

[23] Commission européenne, affaire M.9462, *Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ AC-Mobil*, décision du 18 octobre 2019, para. 16.; Commission européenne, affaire M.9893, *VGRD/Auto Wichert Asset*, décision du 17 juin 2020, para. 17-19 ; Commission européenne, affaire M.8309, *Volvo Car Corporation/First Rent A Car*, décision du 26 juillet 2017, para. 22.

[24] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020, affaire *Delorge/Coox*,, para. 58, 59, 61 et 74. Confirmé par le Collège p.102.

[25] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020, affaire *Delorge/Coox*,, para. 58, 59 et 74. Confirmé par le Collège p.102.

[26] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020, affaire *Delorge/Coox*, para. 79, 80, 91 et 93. Confirmé par le Collège p.102.

[27] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020 affaire *Delorge/Coox*, para. 61,74. Confirmé par le Collège p.102.

[28] Formulaire de notification, para. 49

[29] Formulaire de notification, para. 49.

[30] Formulaire de notification, para 49.

[31] Formulaire de notification, para 49.

importants dans leur décision d'achat (comme le prix, le niveau de consommation, le type de carburant et la sécurité).[32]

V.2.1.c Instruction

39. *Une enquête de marché a été réalisée auprès des principaux concurrents de catégorie 2 et de catégorie 3 des Parties, portant notamment sur (i) la distinction, au sein de la vente de détail de véhicules neufs, entre VP neufs, d'une part, et VUL neufs, d'autre part, et (ii) l'inclusion ou non, dans le marché de la vente de détail de véhicules d'occasion, des VP d'occasion et des VUL d'occasion. Les résultats de cette enquête ne remettent pas en en cause la pratique décisionnelle de l'ABC décrite ci-avant.*

V.2.1.d Conclusion de l'auditeur

40. *En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient des marchés inter-marques pour la vente de détail de VP neufs, d'une part, et de VUL neufs, d'autre part.*

41. *Concernant la vente de détail de véhicules d'occasion, en particulier, l'auditeur retient un marché inter-marque de la vente de détail de VP et/ou VUL d'occasion. La question d'un marché de la vente de détail de véhicules d'occasion comprenant les VP et les VUL ou d'une distinction entre les VP et les VUL peut être laissée ouverte, dans la mesure où l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la définition du marché de produits retenue.*

V.2.2 Marché géographique

V.2.2.a Pratique décisionnelle

i. Commission européenne

42. *La Commission européenne ne se prononce pas dans sa pratique décisionnelle sur l'étendue géographique exacte des marchés de la vente de détail de VP et de VUL, neufs et d'occasion. La Commission laisse généralement ouverte la question de savoir si ces marchés doivent être délimités à l'échelle régionale, nationale ou à l'échelle de l'EEE.*[33]

i) Autorité belge de la concurrence

43. *L'ABC a considéré que les marchés de la vente de détail de VP neufs, d'une part, et de VUL neufs, d'autre part, pouvaient être de dimension locale ou nationale, et a finalement laissé ouverte la question de la délimitation géographique précise de ces marchés.*[34] *Toutefois, à la lumière de la pratique décisionnelle récente, l'auditeur relève que les marchés de la vente de détail de VP neufs, d'une part, et de VUL neufs, d'autre part, sont plutôt considérés de dimension locale.*[35]

44. *Pour ce qui est de la vente de détail de VP et/ou de VUL d'occasion, l'ABC a également considéré que ce marché pouvait être de dimension nationale ou locale tout en laissant ouverte la question de la*

---

[32] Formulaire de notification, para 50.

[33] Commission européenne, affaire M.5347, *Mapfre/Salvador/Caetano JV's*, décision du 20 avril 2009, para. 11 ; Commission européenne, affaire M.6718, *Toyota Tsusho corporation/CFAO*, décision du 13 novembre 2012, para. 12 ; Commission européenne, affaire M. 7747, *PGA/MSA*, décision du 16 octobre 2015 para.18 et para.19 ; Commission européenne, affaire M.8449, *Peugeot/Opel*, décision du 5 juillet 2017, para. 37, 38 ; Commission européenne, affaire M.9462, *Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ AC-Mobil*, décision du 18 octobre 2019, para. 20, 21.

[34] Décision BMA-2020-C/C-35 du 19 novembre 2020, affaire *Anders Hedin/Jacobs Group*, para. 56; Décision BMA-2019-C/C-19 du 8 juillet 2019, affaire *MIG Motors/NAM*, para. 55 ; Décision ABC-2020-C/C-05 du 5 février 2020, affaire *Maurin Group/JAM Group* para. 45, 46; Décision BMA-2020-C/C-20, affaire *Delorge/Coox*, para. 76 p. 21 confirmé par le Collège au para. 52, page 102.

[35] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020, affaire *Delorge/Coox*, para. 76-78.

délimitation géographique précise de ce marché.[36] *L'auditeur constate que la pratique décisionnelle récente tend à considérer que le marché de la vente de détail de VP et/ou de VUL d'occasion est plutôt de dimension nationale bien qu'une dimension locale de ce marché ne soit pas exclue.*[37]

V.2.2.b Position de la Partie Notifiante

45. *La Partie Notifiante considère que le marché géographique pertinent correspond à l'ensemble du territoire national.*[38] *Tout d'abord, la Partie Notifiante considère que, pour l'achat d'un produit de grande valeur, un potentiel client est disposé à parcourir une certaine distance si ce déplacement lui permet d'obtenir des conditions commerciales plus favorables.*[39] *Ensuite, la Partie Notifiante souligne que la Belgique est un petit territoire très densement peuplé et avec un maillage routier particulièrement dense, ce qui faciliterait l'accès de chaque citoyen à de nombreuses concessions automobiles. La Partie Notifiante en conclut que les zones de chalandise des concessions automobiles se chevauchent toutes et composent un seul marché géographique.*[40] *Finalement, la Partie Notifiante souligne que les clients ont la possibilité d'acheter des véhicules en ligne et de les faire livrer, ce qui entrainerait un élargissement de la taille du marché géographique.*[41]

V.2.2.c Instruction

46. *Une enquête de marché a été réalisée dans le cadre de l'instruction auprès des principaux concurrents de catégorie 2 et de catégorie 3 des Parties, portant notamment sur (i) la dimension locale ou nationale des marchés de la vente de détail de VP neufs, d'une part, et de VUL neufs, d'autre part et (ii) sur la dimension nationale ou locale du marché de la vente de détail de VP et/ou VUL d'occasion. Les résultats de cette enquête ne remettent pas en en cause la pratique décisionnelle de l'ABC décrite ci-avant.*

V.2.2.d Conclusion de l'auditeur

47. *Au vu de ce qui précède et aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient que les marchés de la vente de détail de VP neufs et de VUL neufs, ainsi que de la vente de détail de VP et/ou VUL d'occasion, sont de dimension locale ou nationale, et que la question de la définition géographique précise du marché peut être laissée ouverte en l'espèce, dans la mesure où l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la délimitation envisagée.*

V.3 Le marché des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL

V.3.1 Marché de produits

V.3.1.a Pratique décisionnelle

i. Commission européenne

[36] Décision BMA-2020-C/C-35 du 19 novembre 2020, affaire *Anders Hedin/Jacobs Group*, para. 91; Décision BMA-2019-C/C-19 du 8 juillet 2019, affaire *MIG Motors/NAM*, para. 75 ; Décision ABC-2020-C/C-05 du 5 février 2020, affaire *Maurin Group/JAM Group*, para. 72; Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020, affaire *Delorge/Coox*, para. 93.
[37] *Ibid*., para. 92.
[38] Formulaire de notification, para. 69-72.
[39] Formulaire de notification, para. 69.
[40] Formulaire de notification, para. 69, 70.
[41] Formulaire de notification, para. 71.

48. *Dans sa pratique décisionnelle, la Commission européenne a identifié un marché pour les services de réparation et d'entretien de véhicules automobiles,*[42] *et considéré que ce marché est spécifique à chaque marque.*

49. *Dans des décisions récentes, la Commission européenne a considéré un marché de détail distinct pour les pneus de remplacement, d'une part, et les services de réparation et de remplacement de vitres, d'autre part.*[43] *Dans l'affaire M.10687 D'Ieteren/PHE, la Commission a relevé, concernant le vitrage automobile, que presque tous les clients et une majorité de concurrents avaient indiqué que la réparation des vitres devait être considérée comme distincte des autres types de réparations générales.*[44]

i) Autorité belge de la concurrence

50. *Dans l'affaire Delorge/Coox, l'ABC a considéré que les services d'entretien et de réparation de VP et VUL formaient un seul marché.*[45]

51. *L'ABC ne s'est pas prononcé jusqu'à présent sur la question d'éventuels marchés de produits distincts pour les services de réparation et de remplacement de pneus d'une part et de vitres, d'autre part.*

V.3.1.b Position de la Partie Notifiante

52. *La Partie Notifiante n'est pas convaincue de la pertinence d'une segmentation par marque dans le cadre des services d'entretien et de réparation.*[46] *Tout d'abord, la Partie Notifiante souligne qu'il existe de nombreux réparateurs « toutes marques », tels que les chaines Bosch, Auto 5, Midas mais également une multitude de petits réparateurs indépendants qui n'ont pas de lien particulier avec aucune marque.*[47] *Ensuite, la Partie Notifiante indique que tous les réparateurs, y compris ceux qui font partie du réseau officiel, fournissent des services d'entretien et de réparation aux propriétaires de véhicules d'autres marques.*[48] *Enfin, la Partie Notifiante fait référence au dossier Delorge/Coox dans lequel le Collège aurait considéré que la concurrence, même au niveau de l'entretien de la réparation, se jouerait déjà au moment de l'achat du véhicule qui lui est un marché inter-marque.*[49]

53. *La Partie Notifiante est d'avis qu'il n'existe pas de marché distinct pour la réparation et le remplacement de pneus et de vitres et que l'ABC ne doit pas prendre position à ce sujet vu le chiffre d'affaires très faible des Sociétés Cibles sur ces marchés. En outre, la Partie Notifiante considère que le remplacement de pneus fait partie du service global à la clientèle dans le cadre de l'entretien et la réparation.*[50]

V.3.1.c Instruction

54. *Dans le cadre de l'enquête de marché, l'auditeur a demandé aux principaux concurrents de catégorie 2 et 3 des Parties si (i) les services intra-marques de maintenance et de réparation des VP,*

---

[42] Commission européenne, affaire M.10412, *Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro*, décision du 28 octobre 2021, para. 20-21.
[43] Commission européenne, affaire M.10429, *Michelin/Allopneus*, décision du 21 octobre 2021, para. 13 ; Commission européenne, affaire M.10687, *D'Ieteren/PHE*, décision du 2 août 2022, para. 14, 26 (Formulaire de notification, Annexe 6.II.A).
[44] Commission européenne, affaire M.10687, *D'Ieteren/PHE*, décision du 2 août 2022, para. 21.
[45] Décision BMA-2020-C/C-35 du 19 novembre 2020, affaire *Delorge/Coox*, para. 45. Confirmé par le Collège p.169.
[46] Formulaire de notification, para. 60.
[47] *Ibid*.
[48] *Ibid*.
[49] *Ibid*.
[50] Formulaire de notification, para. 66.

d'une part, et de VUL, d'autre part, formaient un même marché, et (ii) les services de réparation et de remplacement de pneus, d'une part, et de vitres, d'autre part, devaient être considérés comme des services distincts de l'entretien et de la réparation des véhicules.

55. *Sur la première question, les résultats de cette enquête ne remettent pas en en cause la pratique décisionnelle de l'ABC décrite ci-avant.*

56. *Sur la seconde question, les résultats de l'enquête de marché n'imposent pas de définir des marchés distincts pour (i) les pneus et (ii) les vitres. Toutefois, ils indiquent que ces marchés pourraient être définis séparément de celui des services d'entretien et de réparation de VP ou VUL, sans pour autant révéler suffisamment d'éléments pour prendre une position définitive à ce sujet. Ainsi, les résultats de l'enquête de marché, s'ils ne contredisent pas la pratique décisionnelle actuelle, indiquent que la question d'éventuels marchés de produits séparés pour le remplacement de pneus, d'une part, et de vitres, d'autre part, peut être prégnante.*

57. *L'auditeur constate en outre que les réparateurs de vitres et de pneus, acteurs de catégorie 5, ne sont de toute façon pas actifs sur l'ensemble du marché des services d'entretien et de réparation, dans la mesure où ils n'offrent pas une gamme de services aussi large que celle offerte par les réparateurs des catégories 1 à 4.*

V.3.1.d Conclusion de l'auditeur

58. *En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient un marché intra-marque des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL.*

59. *Concernant les services de réparation et de remplacement de pneus et/ou de vitres, l'auditeur considère qu'il existe des indications suivant lesquelles ces activités pourraient former des marchés de produits distincts. En outre, l'auditeur relève que la pratique décisionnelle européenne tend à considérer que ces activités constituent des marchés de produits distincts (voir para. 48 ci-avant).*

60. *L'auditeur considère, au vu de ce qui précède et aux fins d'apprécier la présente Opération, que la question de l'inclusion ou de l'exclusion des services de réparation et de remplacement de pneus et/ou de vitres dans le marché des services d'entretien et de réparation peut être laissée ouverte, dans la mesure où l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la définition de marché de produits retenue.*

V.3.2 Marché géographique

V.3.2.a Pratique décisionnelle

i. Commission européenne

61. *La Commission européenne a laissé ouverte la question de l'étendue exacte du marché géographique des services d'entretien et de réparation mais considère une possible segmentation au niveau régional ou national.*[51]

62. *Par ailleurs, la Commission a considéré que le marché de la distribution au détail de pneus neufs de remplacement est de portée nationale ou locale.*[52] *Concernant la réparation et le remplacement des vitres de véhicules, la Commission a considéré dans la décision D'Ieteren/PHE du 2 août 2022 que la portée géographique du marché pouvait être laissée ouverte car même si la concurrence entre*

[51] Commission européenne, affaire M.10412, *Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro*, décision du 28 octobre 2021, para. 30-31.
[52] Commission européenne, affaire M.10429, *Michelin/Allopneus*, décision du 21 octobre 2021, para. 35.

fournisseurs s'exerce probablement au niveau national,[53] la demande sur ce marché est très localisée en ce que les clients ne sont pas disposés à se déplacer plus de 30 ou 45 minutes pour faire réparer ou remplacer un pare-brise, et les assureurs cherchent à proposer à leurs assurés des options au plus près de leur domicile ou de leur lieu de travail.[54] En outre, la Commission a relevé que la partie notifiante avait également fourni des estimations de parts de marché sur de possibles marchés locaux.[55]

i) Autorité belge de la concurrence

63. *Dans les décisions Anders Hedin/Jacobs Group et Delorge/Coox, l'ABC a retenu que le marché des services d'entretien et de réparation revêtait une dimension locale.[56]*

64. *L'ABC ne s'est pas prononcé jusqu'à présent sur la question d'éventuels marchés de produits distincts pour les services de réparation et de remplacement de pneus d'une part et de vitres, d'autre part, ni, par conséquent, sur leur dimension géographique.*

V.3.2.b Position de la Partie Notifiante

65. *La Partie Notifiante est d'avis qu'en Belgique, la dimension géographique du marché des services d'entretien et de réparation de véhicules est nationale.[57]*

V.3.2.c Instruction

66. *Une enquête de marché a été réalisée dans le cadre de l'instruction auprès des principaux concurrents de catégorie 2 et de catégorie 3 des Parties, portant notamment sur la dimension géographique locale du marché des services d'entretien et de la réparation. Les résultats de cette enquête ne remettent pas en en cause la pratique décisionnelle de l'ABC décrite ci-avant.*

V.3.2.d Conclusion de l'auditeur

67. *En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient que le marché des services d'entretien et de la réparation de VP et de VUL revêt un caractère local, et que la définition des possibles marchés des services de réparation et de remplacement de pneus et/ou de vitres peut être laissée ouverte.*

V.4 Le marché des services de carrosserie de VP et VUL

V.4.1 Marché de produits

V.4.1.a Pratique décisionnelle

i. Commission européenne

68. *A la connaissance de l'auditorat, la pratique décisionnelle européenne ne considère pas les services de réparation de carrosserie comme constituant un marché de produits distinct des services d'entretien et de la réparation.*

i) Autorité belge de la concurrence

---

[53] *Ibid*., para. 36.
[54] *Ibid*., para. 33.
[55] *Ibid*., para. 81.
[56] Décision BMA-2020-C/C-35 du 19 novembre 2020, affaire *Delorge/Coox*, para. 45. Confirmé par le Collège p.169. ; Décision ABC n°2019-C/C-17 du 1er juillet 2019, affaire *Anders Hedin/Groep Jacobs*, para. 141, confirmé par le Collège p. 68.
[57] Formulaire de notification, para.81.

69. *Des données de marché spécifiques à la Belgique ont conduit l'ABC à considérer que les services de réparation de carrosserie forment un marché inter-marque distinct. Ainsi, dans l'affaire Delorge/Coox, le l'ABC a défini un marché des services inter-marques de réparation de carrosserie de VP et VUL.*[58]

V.4.1.b Position de la Partie Notifiante

70. *La Partie Notifiante estime que les services de réparation de carrosserie doivent être inclus dans le marché plus général des services après-vente, et ne doivent pas être considérés comme un marché de produits distinct, dans la lignée des précédents européens.*[59]

V.4.1.c Instruction

71. *Dans le cadre de l'enquête de marché, les principaux concurrents des Parties ont été interrogés sur l'existence d'un marché des services de réparation de carrosserie, distinct des services d'entretien et de réparation de véhicules automobiles. Les résultats de cette enquête ne remettent pas en en cause la pratique décisionnelle décrite ci-avant.*

V.4.1.d Conclusion de l'auditeur

72. *En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient un marché inter-marque des services de réparation de carrosserie.*

V.4.2 Marché géographique

V.4.2.a Pratique décisionnelle

i. Commission européenne

73. *La pratique décisionnelle européenne ne considère pas les services de réparation de carrosserie comme distincts des services d'entretien et de réparation, et n'apporte dès lors pas de précision sur la délimitation géographique d'un tel marché.*

i) Autorité belge de la concurrence

74. *Dans sa pratique décisionnelle, l'ABC a laissé ouverte la question de la délimitation géographique (nationale ou locale) du marché des services de carrosserie.*[60]

V.4.2.b Position de la Partie Notifiante

75. *La Partie Notifiante estime que si le marché des services de carrosserie doit être considéré comme un marché de produits distinct, celui-ci doit être de dimension nationale.*[61]

V.4.2.c Instruction

76. *Dans le cadre de l'enquête de marché, les principaux concurrents des Parties ont été interrogés sur l'existence d'un marché des services de réparation de carrosserie, de dimension locale ou nationale. Les résultats de cette enquête ne remettent pas en en cause la pratique décisionnelle décrite ci-avant.*

V.4.2.d Conclusion de l'auditeur

77. *En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur considère que le marché des services de réparation de carrosserie présente un caractère local ou national, et que la définition exacte*

---

[58] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020, affaire *Delorge/Coox*, para. 140 et 141. Confirmé par le Collège p.102.
[59] Formulaire de notification, para. 64.
[60] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020, affaire *Delorge/Coox*, para. 142-143 Confirmé par le Collège p.102. ; Décision ABC n°2019-C/C-17 du 1er juillet 2019, affaire *Anders Hedin/Groep Jacobs*, para. 166-170, confirmé par le Collège p. 72. ; Décision ABC n°2019-C/C-19 du 8 juillet 2019, affaire *Mig Motors/NAM*, para. 130.
[61] Formulaire de notification, para. 86.

du marché géographique peut être laissée ouverte, dans la mesure où l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la délimitation envisagée.

V.5 Le marché de la distribution de gros de pièces détachées pour VP et VUL

V.5.1 Marché de produit

V.5.1.a Pratique décisionnelle

78. *La pratique décisionnelle européenne a identifié un marché de la distribution de gros de pièces détachées pour véhicules, distinct de la vente au détail de ces pièces. La Commission a par ailleurs considéré une distinction, au sein de la distribution de gros de pièces détachées, entre :*[62]

(i) le canal de distribution « OEM » (Original Equipment Manufacturer), c'est-à-dire la distribution de gros de pièces détachées d'origine produites par les constructeurs automobiles ou par les fabricants de composants automobiles (Bosch, Valeo) et qui portent la marque du constructeur automobile. Ces pièces sont distribuées via le réseau du constructeur automobile. Ainsi, les pièces détachées OEM des marques du Groupe VW sont distribuées en Belgique via le réseau D'Ieteren ;

(ii) le canal de distribution « IAM » (Independant Aftermarket Manufacturer), c'est-à-dire la distribution de gros de pièces détachées produites par les fabricants de composants automobiles et qui portent leur marque (Bosch, Valeo). Ces pièces sont distribuées par les distributeurs de gros de la chaîne IAM (ex : LQK, PHE) à des garages indépendants ou à des centres automobiles.

79. *Selon cette pratique décisionnelle, le marché de la distribution de gros de pièces détachées via le canal OEM est considéré comme spécifique à chaque marque.*[63] *Ce marché englobe les pièces destinées aux VP et celles destinées aux VUL.*[64]

V.5.1.b Position de la Partie Notifiante

80. *La Partie Notifiante renvoie à la pratique décisionnelle de la Commission européenne qui distingue la vente en gros de pièces détachées de la vente au détail de ces pièces.*[65] *Elle se réfère également à la distinction opérée dans la pratique décisionnelle européenne entre le segment IAM et le segment OEM.*[66]

V.5.1.c Instruction

81. *Dans le cadre de l'enquête de marché, les principaux concurrents de catégorie 2 et 3 des Parties ont été interrogés sur la distinction, dans la pratique décisionnelle européenne, entre les marchés de (i) la distribution de gros de pièces détachées OEM, spécifique à chaque marque, et (ii) la distribution de*

---

[62] Commission européenne, affaire M.6063, *Itochu/Speedy*, décision du 12 mai 2011, para. 16; Commission européenne, affaire M.6718, *Toyota Tsusho/Corporation/CFAO*, décision du 13 novembre 2012, para. 20; Commission européenne, affaire M.8766, *LKQ/Stahlgruber*, décision du 3 mai 2018, para. 14 ; Commission européenne, affaire M.10687, *D'Ieteren/PHE*, décision du 2 août 2022, para.49.

[63] Commission européenne, affaire M.10687, *D'Ieteren/PHE*, décision du 2 août 2022, para.42, 49 ; Commission européenne, affaire M.9839, *VGRD/Auto Wichert Asset*, décision du 16 juin 2020, para. 25.

[64] Commission européenne, affaire M.9839, *VGRD/Auto Wichert Asset*, décision du 16 juin 2020, para. 25 ; Commission européenne, affaire M.10687, *D'Ieteren/PHE*, décision du 2 août 2022, para. 49.

[65] Formulaire de notification, para. 54.

[66] Commission européenne, affaire M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, décision du 13 novembre 2012, para. 20.

gros de pièces détachées IAM. Les résultats de cette enquête ne remettent pas en en cause la pratique décisionnelle décrite ci-avant.

V.5.1.d Conclusion de l'auditeur

82. *En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient un marché de la distribution de gros de pièces détachées via le canal OEM spécifique à chaque marque du Groupe VW, et distinct de la distribution de gros de pièces détachées via le canal IAM. Sur ce marché, l'offre émane de D'Ieteren, et la demande émane des garages D'Ieteren détenus en propre (catégorie 1) et des garages agréés (catégorie 2).*[67]

V.5.2 Marché géographique

V.5.2.a Pratique décisionnelle

83. *Dans sa pratique décisionnelle récente, la Commission européenne laisse ouverte la question de la délimitation exacte des marchés géographiques de la distribution de gros de pièces détachées, considérant que cette délimitation pourrait être définie à l'échelle de l'EEE, à l'échelle nationale ou régionale. Dans le cas spécifique de la Belgique, elle indique que la dimension géographique du marché est plus nationale que régionale, tant pour la distribution de gros de pièces détachées OEM que pour la distribution de gros de pièces détachées au segment IAM.*[68]

V.5.2.b Position de Partie Notifiante

84. *La Partie Notifiante ne se prononce pas sur l'étendue géographique du marché de la distribution de gros de pièces détachées OEM.*

V.5.2.c Instruction

85. *Les résultats de l'enquête de marché ne donnent aucune raison de s'écarter de la pratique décisionnelle décrite ci-avant pour ce qui concerne la délimitation géographique du marché de la distribution de gros de pièces détachées.*

V.5.2.d Conclusion de l'auditeur

86. *En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur considère que la dimension géographique du marché de la distribution de gros de pièces détachées via le canal OEM peut être considérée comme étant nationale.*

V.6 Le marché de la vente de détail de pièces détachées de véhicules automobiles

V.6.1 Marché de produits

V.6.1.a Pratique décisionnelle

i. Commission européenne

87. *La Commission européenne reconnait l'existence d'un marché de la vente de détail de pièces détachées pour véhicules automobiles, distinct de la distribution de gros de pièces détachées.*[69] *La*

---

[67] [CONFIDENTIEL].

[68] Commission européenne, affaire M.10687, *D'Ieteren/PHE*, décision du 2 août 2022, para. 61.

[69] Commission européenne, affaire M.10412, *Scania Sverige/DIN BIL Sverige/Bilmetro*, décision du 28 octobre 2021, para. 17-19 ; Commission européenne, affaire M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, décision du 13 novembre 2012, para. 20.

pratique décisionnelle établit en outre une distinction entre la vente de pièces détachées via le canal de distribution OEM et la vente de pièces détachées via le canal de distribution IAM.[70]

i) Autorité belge de la concurrence

88. *Dans l'affaire Delorge/Coox, l'ABC a défini un marché de détail de la vente intra-marque de pièces détachées pour VP et VUL.*[71] *Ce marché comprend à tout le moins les pièces OEM. La question de savoir si les pièces IAM font partie de ce marché ou si elles exercent une forte pression latérale a été laissée ouverte.*[72]

V.6.1.b Position de la Partie Notifiante

89. *La Partie Notifiante considère que la définition la plus étroite du marché, à savoir le marché des pièces détachées originales de la marque en cause, ne serait pas correcte étant donné que la concurrence sur le marché de la réparation et de l'entretien de véhicules se joue aussi bien avec des pièces originales de la marque (OEM) que des pièces de parties tierces.*[73]

90. *D'après la Partie Notifiante, le fait qu'il existe deux grands canaux de distribution de pièces de rechange (le canal OEM et le canal IAM) ne signifie pas qu'il n'y a pas de concurrence au niveau de la réparation et de l'entretien de véhicules entre les garages des réseaux officiels et les garages indépendants et/ou spécialisés avec ces deux types de pièces de rechange.*[74]

V.6.1.c Instruction

91. *Dans le cadre de l'enquête de marché, les principaux concurrents des Parties ont été interrogés sur l'existence d'un marché de détail de la vente de pièces détachées spécifiques à une marque pour VP et VUL, comprenant les pièces OEM et éventuellement les pièces IAM. Les résultats de cette enquête ne remettent pas en en cause la pratique décisionnelle décrite ci-avant.*

V.6.1.d Conclusion de l'auditeur

92. *En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient un marché de la vente de détail de pièces détachées pour VP et VUL, et laisse ouverte la question de savoir si un tel marché inclut ou non le segment IAM, dans la mesure où l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité, quelle que soit la définition de marché de produits retenue.*

93. *Sur ce marché, l'offre émane des garages D'Ieteren détenus en propre (catégorie 1) et des garages agréés (catégorie 2), et la demande comprend les garages indépendants non-agréés,* [75] *mais aussi les ateliers de carrosserie, les « bricoleurs » et les clients des grandes flottes disposant de leur propre ateliers de réparation.*[76]

V.6.2 Marché géographique

V.6.2.a Pratique décisionnelle

i. Commission européenne

---

[70] Commission européenne, affaire M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, décision du 13 novembre 2012, para. 20.
[71] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020, affaire *Delorge/Coox*, para. 159 à 162. Confirmé par le Collège p.102.
[72] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020, affaire *Delorge/Coox*, para. 161.
[73] Formulaire de notification, para. 55.
[74] Formulaire de notification, para. 57.
[75] [CONFIDENTIEL].
[76] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020 dans l'affaire *Delorge/Coox* (phase 1), para. 159.

94. *Dans sa pratique décisionnelle, la Commission européenne a laissé ouverte la question de la délimitation géographique du marché de la vente de détail de pièces détachées mais elle tend à considérer que ce marché peut être délimité à l'échelle nationale ou régionale.*[77]

i) Autorité belge de la concurrence

95. *Dans l'affaire Delorge/Coox, l'ABC a défini un marché de détail de la vente intra-marque de pièces détachées pour VP et VUL,*[78] *de dimension nationale.*[79]

V.6.2.b Position de la Partie Notifiante

96. *La Partie Notifiante adhère à la pratique décisionnelle de l'ABC et estime que le marché doit être délimité à l'échelle nationale.*[80]

V.6.2.c Instruction

97. *Les résultats de l'enquête de marché ne donnent aucune raison de s'écarter de la pratique décisionnelle décrite ci-avant pour ce qui concerne la délimitation géographique du marché de la vente de détail de pièces détachées.*

V.6.2.d Conclusion de l'auditeur

98. *En conséquence, aux fins d'apprécier la présente Opération, l'auditeur retient que le marché de la vente de détail de pièces détachées pour VP et VUL revêt un caractère national.*

V.7 Conclusion

99. *Au vu de ce qui précède, l'Auditorat retient les marchés suivants :*

a. *le marché de la distribution de gros inter-marque de VP neufs, de dimension nationale ou EEE ;*

b. *le marché de la distribution de gros inter-marque de VUL neufs, de dimension nationale ou EEE ;*

c. *le(s) marché(s) de la vente inter-marque de détail de VP neufs, de dimension locale ou nationale ;*

d. *le(s) marché(s) de la vente inter-marque de détail de VUL neufs, de dimension locale ou nationale ;*

e. *le(s) marché(s) de la vente inter-marque de détail de VP et/ou VUL d'occasion, de dimension nationale ou locale ;*

f. *les marchés des services intra-marques d'entretien et de la réparation de VP et de VUL, de dimension locale, sachant que la question de savoir si le marché de produits inclut les services de réparation et de remplacement de pneus et/ou de vitres, ainsi que la question de la délimitation géographique précise du marché, peuvent être laissées ouvertes ;*

g. *le(s) marché(s) des services inter-marques de réparation de carrosserie de VP et VUL, de dimension locale ou nationale ;*

---

[77] Commission européenne, affaire M.10412, *Scania Sverige/DIN BIL Sverige/Bilmetro*, décision du 28 octobre 2021, para. 29.
[78] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020 dans l'affaire *Delorge/Coox* (phase 1), para. 159 à 162. Confirmé par le Collège p.102.
[79] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020 dans l'affaire *Delorge/Coox* (phase 1), para. 164 et 165. Confirmé par le Collège p.102. Voir également Décision n°2019-C/C-17 du 1er juillet 2019 dans l'affaire Anders *Hedin/Groep Jacobs*, para. 213-214 ; Décision n°2019-C/C-19 du 8 juillet 2019 dans l'affaire *Mig Motors/NAM*, para. 141-142 ; Décision n°2020-C/C-05 du 5 février 2020 dans l'affaire *Maurin/JAM*, para. 116 ; Décision n°2020-C/C-20 du 15 juin 2020 dans l'affaire *Delorge/Coox*, para. 164.
[80] Formulaire de notification, para. 76.

h. le marché de la distribution de gros intra-marque de pièces détachées OEM pour VP et VUL, de dimension nationale ; et

i. le marché de la vente de détail intra-marque de pièces détachées pour VP et VUL, de dimension nationale.

VI. Analyse concurrentielle

VI.1 Marchés concernés par l'Opération

100. *Compte tenu des activités des Parties, l'Opération donne lieu à des chevauchements horizontaux sur :*

a. le(s) marché(s) de la vente inter-marque de détail de VP neufs, de dimension locale ou nationale ;

b. le(s) marché(s) de la vente inter-marque de détail de VUL neufs, de dimension locale ou nationale ;

c. le(s) marché(s) de la vente inter-marque de détail de VP et/ou VUL d'occasion, de dimension nationale ou locale ;

d. les marchés des services intra-marques d'entretien et de la réparation de VP et de VUL, de dimension locale ;

e. le marché de la vente de détail intra-marque de pièces détachées pour VP et VUL, de dimension nationale ; et

f. le(s) marché(s) des services inter-marques de réparation de carrosserie de VP et VUL, de dimension locale ou nationale.

101. *L'Opération implique également des relations verticales :*

- *entre les activités (i) de D'Ieteren en tant que distributeur de gros de VP en Belgique, et (ii) de Jennes et D'Ieteren sur le(s) marché(s) de la vente inter-marque de détail de VP neufs, de dimension locale ou nationale ;*
- *entre les activités (i) de D'Ieteren en tant que distributeur de gros de VUL en Belgique, et (ii) de Jennes et D'Ieteren sur le(s) marché(s) de la vente inter-marque de détail de VUL neufs, de dimension locale ou nationale ; et*

a. entre les activités (i) de D'Ieteren en tant que distributeur de gros de pièces détachées OEM pour les VP et les VUL des marques du Groupe VW en Belgique, et (ii) de Jennes et D'Ieteren sur les marchés des services d'entretien et de la réparation de VP et de VUL de ces marques, de dimension locale.[81]

[81] Une relation verticale existe également entre les activités (i) de D'Ieteren en tant que distributeur de gros de pièces détachées OEM pour les VP et les VUL des marques du Groupe VW en Belgique, et (ii) de Jennes et D'Ieteren sur le marché de la vente de détail de pièces détachées de VP et de VUL des marques du Groupe VW, de dimension nationale. La problématique de l'accès des concurrents aux pièces détachées OEM destinées aux VP et aux VUL des marques du Groupe VW s'y pose dans les mêmes termes que dans le cadre de la relation verticale entre les activités (i) de D'Ieteren en tant que distributeur de gros de pièces détachées OEM pour les VP et les VUL des marques du Groupe VW en Belgique, et (ii) de Jennes et D'Ieteren sur les marchés des services d'entretien et de la réparation de VP et de VUL de ces marques, de dimension locale. Par conséquent, cette relation verticale ne sera pas analysée plus avant dans la présente proposition de décision.
En outre, il existe possiblement une relation verticale entre les activités (i) de D'Ieteren en tant que distributeur de gros de pièces détachées OEM pour les VP et les VUL des marques du Groupe VW en Belgique, et (ii) de Jennes et D'Ieteren sur le marché des services inter-marques de réparation de carrosserie de VP et de VUL, de dimension locale ou nationale. Celle-ci soulève une question analogue pour l'accès des concurrents aux pièces détachées OEM destinées aux VP et aux VUL des

102. *Ces relations verticales préexistent toutes à l'Opération mais sont affectées par la nature de l'Opération.*

VI.2 Analyse des chevauchements horizontaux

VI.2.1 Vente de détail de VP neufs

VI.2.1.a Position de la Partie Notifiante

103. *La Partie Notifiante indique que la part de marché cumulée des Parties sur la vente de détail de VP neufs en Belgique s'élève à [0-5] % en volume en 2021 (D'Ieteren [0-5] % ; Sociétés Cibles [0-5] %).*[82] *Elle produit en outre la part de marché cumulée des Parties sur la vente de détail de VP neufs sur une zone correspondant aux « market areas » de D'Ieteren couvrant les agglomérations de Bruxelles et de Boortmeerbeek. Celle-ci s'élève à [10-20]% en volume en 2021 (D'Ieteren [10-20]% ; Sociétés Cibles [0-5]%).*[83] *Au vu de ces parts de marché, la Partie Notifiante considère que l'Opération ne soulève aucun problème de concurrence sur ce marché.*[84]

VI.2.1.b Instruction

104. *Traditionnellement, l'ABC retient que si les ventes totales des marques en cause (en l'espèce du Groupe VW) au niveau national ou provincial ne dépassent pas 20 %, il est raisonnable de présumer que les ventes au niveau local de la zone de chalandise de chacun des garages concernés seront inférieures à 25 % et que l'opération n'aura pas pour effet d'entraver de manière significative l'exercice d'une concurrence effective sur ce marché.*[85]

105. *En ce qui concerne la vente au détail de VP neufs, les marques de VP neufs distribuées par les Parties représentent au niveau national 23,3 % des immatriculations de VP neufs en 2021.*[86]

106. *Au niveau provincial, ces marques représentent en 2021 (leasing exclu) :*[87]

- *20,5 % des immatriculations de VP neufs dans la province du Brabant flamand ;*
- *17,9 % des immatriculations de VP neufs dans la province d'Anvers ;*
- *31,4 % des immatriculations de VP neufs dans la région de Bruxelles-Capitale.*[88]

107. *Les marques distribuées par les Parties représentent plus de 20 % des immatriculations à la fois au niveau national et au niveau de la province du Brabant flamand et de la région de Bruxelles-Capitale. L'auditeur a donc jugé nécessaire de demander à la Partie Notifiante de produire les parts de marché des Parties au niveau local.*

108. *Afin de calculer ces parts de marché, la Partie Notifiante a déterminé, en suivant la méthodologie des « 80 % »,*[89] *des zones de chalandise autour des sites des Sociétés Cibles et des sites de D'Ieteren qui*

---

marques du Groupe VW. Par conséquent, cette relation verticale ne sera pas non plus analysée plus avant dans la présente proposition de décision.

[82] Formulaire de notification, tableau 4 (source FEBIAC et Parties).

[83] Formulaire de notification, tableau 5 (source FEBIAC et Parties).

[84] Formulaire de notification, para.97.

[85] Décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020 dans l'affaire *Delorge/Coox* (phase 1), para. 169.

[86] Source FEBIAC.

[87] Sur l'exclusion du leasing, voir décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020 dans l'affaire *Delorge/Coox* (phase 1), para. 175.

[88] Réponse de la Partie Notifiante à la demande de renseignements (ci-après « DDR ») du 3 novembre 2022, question 2.

[89] La zone de chalandise correspond à la zone d'où provient une proportion significative des clients, en l'occurrence les clients représentant 80% des ventes.

se situent dans les zones de chalandise des sites des Sociétés Cibles.[90] *La méthodologie suivie et le jeu de données sous-jacent ont été contrôlés par l'auditeur.*

109. *Les parts de marché en volume ainsi calculées (leasing exclu) sont données dans le tableau ci-dessous :*[91]

Zone de chalandise	D'Ieteren	Sociétés Cibles	Position combinée
AUDI CENTER DROGENBOSCH	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
AUTO NATIE KONTICH	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
AUTO NATIE MECHELEN	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
AUTO NATIE WILRIJK	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
AUTONATIE KONTICH	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
BRUYNSEELS DILBEEK	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
D'IETEREN CENTER ANDERLECHT	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
D'IETEREN CENTER MAIL	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
D'IETEREN WOLUWE	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
HEREMANS GROOT-BIJGAARDEN	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
HEREMANS TERNAT	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
OVERIJSE AUTOMOTIVE	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
JENNES AARSCHOT	[0-5]%	[5-10]%	[5-10]%
JENNES LEEFDAAL	[5-10]%	[0-5]%	[10-20]%
JENNES MACHELEN NV	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
JENNES-BOORTMEERBEEK	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%

110. *Les parts de marché des Parties pour la vente de VP neufs au niveau local sont donc comprises entre [5-10]% et [10-20]% (leasing exclu).*

111. *Par ailleurs, sur un possible marché de dimension nationale, la part de marché cumulée des Parties sur la vente de VP neufs s'élève à [0-5]% en volume en 2021 (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%).*

VI.2.1.c Conclusion de l'auditeur

112. *Au vu de ce qui précède, l'auditeur conclut que le marché de la vente de détail de VP neufs n'est pas affecté par l'Opération, quelle que soit la dimension géographique envisagée.*

VI.2.2 Vente de détail de VUL neufs

VI.2.2.a Position de la Partie Notifiante

113. *La Partie Notifiante indique que la part de marché cumulée des Parties sur la vente de détail de VUL neufs en Belgique s'élève à [0-5]% en volume en 2021 (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%).*[92] *Elle produit en outre la part de marché cumulée des Parties sur la vente de détail de VUL neufs sur une zone correspondant aux « market areas » de D'Ieteren couvrant les agglomérations de Bruxelles et de Boortmeerbeek. Celle-ci s'élève à [0-5]% en volume en 2021 (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%).*[93] *Au vu de ces parts de marché, la Partie Notifiante considère que l'Opération ne soulève aucun problème de concurrence sur ce marché.*[94]

---

[90] Réponse de la Partie Notifiante à la DDR du 3 novembre 2022, question 3 d) ; et Formulaire de notification, para. 107 et suiv.
[91] Réponse de la Partie Notifiante à la DDR du 3 novembre 2022, question 3 a).
[92] Formulaire de notification, tableau 4 (source FEBIAC et Parties).
[93] Formulaire de notification, tableau 5 (source FEBIAC et Parties).
[94] Formulaire de notification, para.97.

VI.2.2.b Instruction

114. *En 2021, les marques de VUL neufs distribuées par les Parties (en l'espèce du Groupe VW) représentent 7,6 % des immatriculations de VUL neufs au niveau national.[95] Au niveau provincial, les marques distribuées par les Parties représentent (leasing exclu)[96] en 2021 :*

- *6,7 % des immatriculations de VUL neufs dans la province du Brabant flamand ;*
- *6,0 % des immatriculations de VUL neufs dans la province d'Anvers ;*
- *9,1 % des immatriculations de VUL neufs dans la région de Bruxelles-Capitale.[97]*

115. *Les marques distribuées par les Parties représentent moins de 20 % des immatriculations à la fois au niveau national et au niveau provincial pertinent. En application du principe exposé au para. 104 ci-avant, les parts de marché des parties au niveau local de la zone de chalandise de chacun des garages concernés pour la vente de VUL neufs sont présumées inférieures à 25 %.*

116. *Par ailleurs, sur un possible marché de dimension nationale, la part de marché cumulée des Parties sur la vente de VUL neufs s'élève à [0-5]% en 2021 (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%).*

VI.2.2.c Conclusion de l'auditeur

117. *Au vu de ce qui précède, l'auditeur conclut que le marché de la vente de détail de VUL neufs n'est pas affecté par l'Opération, quelle que soit la dimension géographique envisagée.*

VI.2.3 Vente de détail de VP et/ou de VUL d'occasion

VI.2.3.a Position de la Partie Notifiante

118. *La Partie Notifiante indique que la part de marché cumulée des Parties en volume en Belgique en 2021 s'élève à (i) [0-5]% sur la vente de détail de VP d'occasion (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%), (ii) [0-5]% sur la vente de détail de VUL d'occasion (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%), et (iii) [0-5]% sur la vente de détail de VP et de VUL d'occasion (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%).[98] La Partie Notifiante produit en outre la part de marché cumulée des Parties sur la vente de détail de VP et de VUL d'occasion sur une zone correspondant aux « market areas » de D'Ieteren couvrant les agglomérations de Bruxelles et de Boortmeerbeek. Celle-ci s'élève à [0-5]% en volume en 2021 (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%).[99]Au vu de ces parts de marché, la Partie Notifiante considère que l'Opération ne soulève aucun problème de concurrence sur ce marché.[100]*

VI.2.3.b Instruction

119. *L'activité de vente de véhicules d'occasion représente une part très minoritaire de l'activité de vente de véhicules légers des Parties.[101]*

120. *Au niveau national, la part de marché cumulée des Parties en volume en 2021 s'élève à [0-5]% sur la vente de détail de VP d'occasion, [0-5]% sur la vente de détail de VUL d'occasion ; et [0-5]% sur la vente de détail de VP et de VUL d'occasion.*

---

[95] Source FEBIAC.
[96] Sur l'exclusion du leasing, voir décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020 dans l'affaire *Delorge/Coox* (phase 1), para. 175.
[97] Réponse de la partie notifiante à la DDR du 3 novembre 2022, question 1.
[98] Formulaire de notification, tableau 6 bis (source FEBIAC et Parties).
[99] Formulaire de notification, tableau 7 bis (source FEBIAC et Parties).
[100] Formulaire de notification, para.103.
[101] Formulaire de notification, annexes 6.I.C.9 et 6.I.C.10.

121. *Par ailleurs, pour apprécier la part de marché des Parties sur de possibles marchés locaux, l'auditeur estime approprié de suivre la méthodologie suivie par l'ABC dans l'affaire Delorge/Coox. Dans cette affaire, il a été considéré que le marché géographique de la vente de détail de VP et/ou de VUL d'occasion est possiblement national, mais sa définition précise a été laissée ouverte, une dimension locale ne pouvant être exclue. Une approximation a été calculée en rapportant le nombre total de VP et/ou de VUL d'occasion vendus avec la taille du marché total (immatriculations) au niveau provincial.*[102] *En l'espèce, les parts de marché des Parties sont également faibles au niveau provincial. En effet, en 2021 :*

- *les Parties détiennent une part de marché cumulée en volume pour la vente de VP d'occasion de :*
  - *[5-10]% dans la province du Brabant flamand (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%) ;*
  - *[0-5]% dans la province d'Anvers (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%) ;*
  - *[0-5]% dans la région de Bruxelles-Capitale (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%) ;*
- *les Parties détiennent une part de marché cumulée en volume pour la vente de VUL d'occasion de :*
  - *[0-5]% dans la province du Brabant flamand (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%) ;*
  - *[0-5]% dans la province d'Anvers (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%) ;*
  - *[0-5]% dans la région de Bruxelles-Capitale (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%) ;*
- *les Parties détiennent une part de marché cumulée en volume pour la vente de VP et de VUL d'occasion de :*
  - *[0-5]% dans la province du Brabant flamand (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%) ;*
  - *[0-5]% dans la province d'Anvers (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%) ; et*
  - *[0-5]% dans la région de Bruxelles-Capitale (D'Ieteren [0-5]% ; Sociétés Cibles [0-5]%).*[103]

VI.2.3.c Conclusion de l'auditeur

122. *Au vu de ce qui précède, l'auditeur conclut que le marché de la vente de détail de de VP et/ou de VUL d'occasion n'est pas affecté par l'Opération, quelle que soit la définition de produits et géographique du marché envisagée.*

VI.2.4 Services d'entretien et de réparation

VI.2.4.a Position de la Partie Notifiante

123. *Afin de calculer les parts de marché des parties sur les différents marchés géographiques locaux des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL, la Partie Notifiante a déterminé, en suivant la méthodologie des « 80 % »,*[104] *des zones de chalandise autour des sites des Sociétés Cibles et des sites de D'Ieteren qui se situent dans les zones de chalandise des sites des Sociétés Cibles.*[105] *En application de cette méthodologie, la Partie Notifiante a identifié 39 zones de chalandise. Sur huit de*

---

[102] Voir décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020 dans l'affaire *Delorge/Coox* (phase 1), para. 194.
[103] Réponse de la partie notifiante à la DDR du 21 octobre 2022, question 3b.
[104] La zone de chalandise correspond à la zone d'où provient une proportion significative des clients, en l'occurrence les clients représentant 80 % du chiffre d'affaires généré par les activités d'entretien et de réparation.
[105] Formulaire de notification, para. 107 et suiv.

ces zones, les parts de marché des Parties dépassent le seuil de 25 %.[106] La Partie Notifiante ne propose pas d'analyse concurrentielle sur ce point.

VI.2.4.b Instruction

i. Méthodologie

124. *L'auditeur a suivi la méthodologie décrite ci-dessous pour déterminer les parts de marché des Parties sur les marchés locaux des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL.*

125. *Dans un premier temps, l'auditeur a délimité, pour chaque marque pertinente (à savoir VW, Audi, Škoda et Seat),[107] les zones de chalandise des garages des Parties, où les deux Parties sont actives. La zone de chalandise de chaque garage comprend les codes postaux belges les plus proches, qui représentent collectivement 80% du chiffre d'affaires généré par le garage concerné. Pour identifier ces codes postaux, le temps de trajet entre l'emplacement du garage et le centre des codes postaux est utilisé. Les zones de chalandise sont calculées sur une période couvrant les trois dernières années (en l'espèce, les années 2019 à 2021), afin de lisser les variations de chiffre d'affaires et, par suite, la distribution géographique de celui-ci. Les codes postaux où le garage de référence ne réalise aucun chiffre d'affaires, mais situés dans la zone ainsi délimitée, sont également considérés comme appartenant à la zone de chalandise du garage en question.*

126. *61 zones de chalandise pertinentes ont ainsi été identifiées.[108]*

127. *Dans un second temps, l'auditeur a effectué une analyse détaillée du tissu concurrentiel local à partir de la base de données de l'ASBL Car-Pass, chargée de centraliser les données kilométriques de tous les véhicules. Cette base de données est notamment alimentée par les professionnels de l'entretien et de la réparation, tenus de transmettre les données kilométriques des véhicules sur lesquels ils opèrent.[109] En pratique, l'historique des interventions a été demandé à Car-Pass pour tous les véhicules traités par les Parties dans les zones de chalandise concernées, ainsi que pour les autres véhicules immatriculés dans ces zones selon la DIV.*

128. *Ces parts de marché ont été calculées en volume à partir de l'ensemble des données Car-Pass disponibles, en ce compris les données relatives aux interventions dont le montant est inférieur à 125 euros, pour lesquelles les professionnels de l'entretien et de la réparation sont exonérés de l'obligation de transmettre les données kilométriques. D'Ieteren considère que cette méthodologie, retenue dans plusieurs affaires récentes devant l'ABC,[110] conduit à surestimer la part de marché des Parties dans la mesure où la base de données Car-Pass contiendrait de « multiples omissions » sous ce*

---

[106] Formulaire de notification, Tableau 9.

[107] La marque Cupra a été lancée en 2021 en Belgique. Les véhicules de cette marque représentent 0,2 % des VP neufs immatriculés en Belgique (source FEBIAC) en 2021, et *de facto* une part significativement moindre du parc des VP immatriculés en Belgique. En outre, la marque Cupra n'apparaît pas dans la base de données des services de maintenance et de réparation fournie par les Parties. Par conséquent, les services d'entretien et de réparation des VP et des VUL de marque Cupra ne seront pas analysés plus avant dans la présente proposition de décision.

[108] Ces zones couvrent au total 28,9 % de la population belge. En effet, les codes postaux situés dans les zones où les deux Parties sont actives couvrent 3 351 028 personnes, sur un total de 11 584 008 personnes au 1er janvier 2022 selon Statbel. En outre, six zones de chalandise, à savoir Auto Natie Puurs (Seat), Don Bosco Buizingen (Seat), D'Ieteren Center Zaventem (Seat), Jennes Machelen (Seat), Jennes Aarschot (Skoda), Jennes Leefdal (Skoda), n'ont pas été prises en compte en raison des faibles revenus annuels moyens générés par les marques concernées dans ces zones (inférieurs à [CONFIDENTIEL] euros).

[109] Plus d'informations sur les contours de l'obligation pesant sur les professionnels de l'entretien et de la réparation disponibles
à l'adresse : Car-pass-Questions-frequemment-posees.pdf (fgov.be).

[110] Voir notamment décision BMA-2020-C/C-35 du 19 novembre 2020 dans l'affaire Delorge/Coox (phase 2).

montant.[111] *L'auditeur considère cependant que cette approche, conservatrice, peut être retenue au cas d'espèce dans la mesure où (i) les Parties renseignent les données kilométriques pour des interventions inférieures à 125 euros, et (ii) l'Opération ne suscite de toute façon pas de problèmes de concurrence concernant les chevauchements horizontaux qu'elle induit sur les marchés des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL de marques du Groupe VW (voir ci-après).*

129. *Les parts de marché des Parties sur ces zones ont été calculées en incluant puis en excluant du marché le chiffre d'affaires généré par les activités de réparation et de remplacement de pneus et de vitres.*[112]

i) Marchés non-affectés

130. *La part de marché cumulée des Parties est inférieure à 25 % dans les zones de chalandise suivantes, qui ne sont dès lors pas des marchés affectés par l'Opération :*

		Parts de marché incluant la réparation et le remplacement de vitres automobiles et de pneus				Parts de marché excluant la réparation et le remplacement de vitres automobiles et de pneus		
Marque	**Site**	**D'Ieteren**	**Carglass***	**Jennes**	**Total Parties**	**D'Ieteren**	**Jennes**	**Total Parties**
Seat	JENNES AARSCHOT	Marché affecté (cf. infra)				[0-5]%	[20-30]%	**[20-30]%**
VW	JENNES AARSCHOT	[0-5]%	[0-5]%	[10-20]%	**[20-30]%**	[0-5]%	[10-20]%	**[20-30]%**

*Carglass est une marque de la société Belron qui appartient au groupe D'Ieteren (voir point II.1).

ii) Marchés affectés

131. *Les marchés sur lesquels les Parties ont une part de marché cumulée supérieure à 25 %, dès lors affectés par l'Opération, forment deux ensembles.*

132. *Le premier ensemble correspond aux 41 zones de chalandise où la part de marché cumulée des Parties est supérieure à 25 %, avec un incrément inférieur à 2 %. Il s'agit des zones de chalandise suivantes :*

[111] Formulaire de notification, para. 87.

[112] Sur un possible marché comprenant la réparation et le remplacement de vitres, l'incrément généré par l'Opération est de 0,0 % en volume au niveau national (calculé d'après le Formulaire de notification, § 113 et annexe 6.III.B.9). Sur un possible marché du remplacement de pneus, la part de marché cumulée des Parties est estimée à moins de [0-5]% en volume au niveau national (calculée d'après le Formulaire de notification, § 116 et § 117). Les Parties ne font pas, ou très marginalement de la réparation de pneus. Au vu de ces éléments, l'auditeur considère que l'Opération ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité sur les possibles marchés de la réparation et du remplacement de pneus et/ou de vitres.

		Parts de marché incluant la réparation et le remplacement de vitres automobiles et de pneus				Parts de marché excluant la réparation et le remplacement de vitres automobiles et de pneus		
Marque	**Site**	**D'Ieteren**	**Carglass**	**Jennes**	**Total Parties**	**D'Ieteren**	**Jennes**	**Total Parties**
Audi	AUDI CENTER DROGENBOSCH	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Audi	AUTO NATIE ANTWERPEN	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
Audi	AUTO NATIE KAPELLEN	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
Audi	AUTO NATIE KONTICH	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
Audi	AUTO NATIE WAASLAND	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Audi	AUTO NATIE WILRIJK	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Audi	AUTO NATIE BORNEM	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Audi	AUTONATIE LOENHOUT	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
Audi	BRUYNSEELS DILBEEK	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[40-50]%
Audi	DIETEREN CENTER MAIL	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Audi	DONBOSCO HALLE	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Audi	HEREMANS TERNAT	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Audi	OVERIJSE AUTOMOTIVE	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Seat	AUDI CENTER ZAVENTEM	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[20-30]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Seat	AUTO NATIE ANTWERPEN	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Seat	AUTO NATIE KALMTHOUT	[40-50]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
Seat	AUTO NATIE MECHELEN	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[20-30]%	[20-30]%	**[0-5]%**	[20-30]%
Seat	AUTO NATIE WILRIJK	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Seat	DIETEREN CENTER ANDERLECHT	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[20-30]%	**[0-5]%**	[20-30]%
Seat	DIETEREN CENTER MAIL	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Seat	HEREMANS GROOT BIJGAARDEN	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Skoda	AUTO NATIE ANTWERPEN	[40-50]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
Skoda	AUTO NATIE KALMTHOUT	[40-50]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[50-60]%	**[0-5]%**	[50-60]%
Skoda	AUTO NATIE KAPELLEN	[40-50]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
Skoda	AUTO NATIE WAASLAND	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
Skoda	AUTO NATIE WOMMELGEM	[40-50]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
Skoda	AUTONATIE KONTICH	[40-50]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
Skoda	DIETEREN CENTER ANDERLECHT	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
Skoda	DIETEREN CENTER MAIL	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[20-30]%	[20-30]%	**[0-5]%**	[20-30]%
Skoda	DONBOSCO BUIZINGEN	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[20-30]%	[20-30]%	**[0-5]%**	[20-30]%
Skoda	HEREMANS GROOT BIJGAARDEN	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[20-30]%	[20-30]%	**[0-5]%**	[30-40]%
VW	AUTO NATIE ANTWERPEN	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[40-50]%
VW	AUTO NATIE KALMTHOUT	[40-50]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
VW	AUTO NATIE KAPELLEN	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[40-50]%	[40-50]%	**[0-5]%**	[40-50]%
VW	AUTO NATIE WAASLAND	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
VW	AUTO NATIE WILRIJK	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[40-50]%
VW	AUTO NATIE WOMMELGEM	[30-40]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
VW	BRUYNSEELS ANDERLECHT	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
VW	DIETEREN CENTER ANDERLECHT	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
VW	DIETEREN CENTER MAIL	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%
VW	DONBOSCO BUIZINGEN	[20-30]%	[0-5]%	**[0-5]%**	[30-40]%	[30-40]%	**[0-5]%**	[30-40]%

133. *Sur la quasi-totalité des zones ainsi identifiées, les Parties détiennent une part de marché cumulée inférieure à 50 % et l'Opération génère un incrément inférieur à 2 %, ce qui, pris isolément, pourrait être traité suivant la procédure simplifiée.*[113] *Seule une zone n'entre pas dans ce cadre. Il s'agit de la zone du garage Škoda Auto Natie de Kalmthout sur laquelle (i) D'Ieteren détient avant l'Opération une part de marché supérieure à 50 %, et (ii) les Sociétés Cibles se classent au-delà de la [CONFIDENTIEL] position sur le marché.*

134. *Ainsi, sur l'ensemble des 41 zones observées, le niveau de l'incrément, inférieur à 2 %, est tel qu'il permet d'exclure au regard des circonstances de l'espèce que l'Opération aura pour conséquence d'entraver de manière significative une concurrence effective sur ces marchés.*

[113] Catégorie 2, para. 2, de la Communication sur les règles complémentaires concernant la procédure simplifiée en matière de concentrations (Autorité belge de la concurrence – Règles complémentaires concernant la procédure simplifiée en matière de concentrations, approuvées par le Comité de direction le 8 janvier 2020, M.B. du 20 janvier 2020, p. 2162).

135. *Le second ensemble correspond aux zones de chalandise où la part de marché cumulée des Parties est supérieur à 25 %, avec un incrément supérieur à 2 %. Il s'agit des zones de chalandise suivantes :*

		Parts de marché incluant la réparation et le remplacement de vitres automobiles et de pneus				Parts de marché excluant la réparation et le remplacement de vitres automobiles et de pneus		
Marque	**Site**	**D'Ieteren**	**Carglass**	**Jennes**	**Total Parties**	**D'Ieteren**	**Jennes**	**Total Parties**
Audi	AUDI CENTER ZAVENTEM	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-5]%	[30-40]%
Audi	AUTO NATIE MECHELEN	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-5]%	[30-40]%
Audi	JENNES BOORTMEERBEEK	[20-30]%	[0-5]%	[5-10]%	[30-40]%	[30-40]%	[5-10]%	[30-40]%
Seat	JENNES AARSCHOT	[0-5]%	[0-5]%	[20-30]%	[20-30]%	Marché non-affecté (cf. supra)		
Skoda	AUTO NATIE MECHELEN	[30-40]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[5-10]%	[30-40]%
Skoda	AUTO NATIE PUURS	[30-40]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-5]%	[30-40]%
Skoda	DIETEREN CENTER ZAVENTEM	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[20-30]%	[0-5]%	[30-40]%
Skoda	JENNES BOORTMEERBEEK	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[20-30]%	[5-10]%	[30-40]%
Skoda	JENNES MACHELEN	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[20-30]%	[20-30]%	[5-10]%	[30-40]%
Skoda	OVERIJSE AUTOMOTIVE	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[20-30]%	[20-30]%	[0-5]%	[20-30]%
VW	AUTO NATIE KONTICH	[30-40]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-5]%	[40-50]%
VW	AUTO NATIE MECHELEN	[20-30]%	[0-5]%	[5-10]%	[30-40]%	[20-30]%	[5-10]%	[30-40]%
VW	AUTO NATIE PUURS	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[20-30]%	[0-5]%	[30-40]%
VW	DIETEREN CENTER ZAVENTEM	[20-30]%	[0-5]%	[5-10]%	[30-40]%	[20-30]%	[5-10]%	[30-40]%
VW	HEREMANS GROOT BIJGAARDEN	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-5]%	[30-40]%
VW	JENNES BOORTMEERBEEK	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%	[30-40]%	[10-20]%	[10-20]%	[30-40]%
VW	JENNES LEEFDAAL	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%	[20-30]%	[10-20]%	[10-20]%	[30-40]%
VW	JENNES MACHELEN	[20-30]%	[0-5]%	[5-10]%	[30-40]%	[20-30]%	[5-10]%	[30-40]%
VW	OVERIJSE AUTOMOTIVE	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[20-30]%	[20-30]%	[0-5]%	[20-30]%

136. *L'auditeur a analysé plus finement ces différentes zones de chalandise, en observant, pour chacune d'elles, le profil des cinq principaux concurrents des Parties. Les résultats sont résumés dans le tableau ci-après :*

		Parts de marché incluant la réparation et le remplacement de vitres automobiles et de pneus				Parts de marché excluant la réparation et le remplacement de vitres automobiles et de pneus			
Marque	**Site**	**D'Ieteren**	**Carglass**	**Jennes**	**Total Parties**	**D'Ieteren**	**Jennes**	**Total Parties**	**Principaux concurrents des Parties (hors cat. 5)**
Audi	AUDI CENTER ZAVENTEM	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-5]%	[30-40]%	Auto 5 (cat. 4), Ceulemans (cat. 2), SAWA (cat.2), Percy Motors (cat. 2), Speedy (cat. 4)
Audi	AUTO NATIE MECHELEN	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-5]%	[30-40]%	Verschaeren (cat. 2), Auto 5 (cat.4), Mertens (cat. 2), Auto's Seghers (cat. 3), Gilbert (cat. 3)
Audi	JENNES BOORTMEERBEEK	[20-30]%	[0-5]%	[5-10]%	[30-40]%	[30-40]%	[5-10]%	[30-40]%	Ceulemans (cat. 2), Verschaeren (cat 2), Auto 5 (cat. 4), Percy Motors (cat.2), Speedy (cat. 4)
Seat	JENNES AARSCHOT	[0-5]%	[0-5]%	[20-30]%	[20-30]%	Marché non-affecté (cf. supra)			Ceulemans (cat. 2), Gust Van Haelst (cat. 3), Hermans (at. 2), Auto 5 (cat. 4), Benauto (cat. 3)
Skoda	AUTO NATIE MECHELEN	[30-40]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[5-10]%	[30-40]%	Liers Auto Center (cat. 2), Auto 5 (cat. 4), Hofmans-Van Hoorick (cat. 4), Garage As (cat. 3), Auto's Seghers (cat. 3)
Skoda	AUTO NATIE PUURS	[30-40]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-5]%	[30-40]%	Auto 5 (cat. 4), Mertens (cat.2), Hofmans-Van Hoorick (cat. 4), CGO Center (cat. 4), Garage As (cat. 3)
Skoda	DIETEREN CENTER ZAVENTEM	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[20-30]%	[0-5]%	[30-40]%	Auto 5 (cat. 4), Ceulemans (cat. 2), CGO Center (cat. 4), SAWA (cat. 2), Vilvomob (cat. 4)
Skoda	JENNES BOORTMEERBEEK	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[20-30]%	[5-10]%	[30-40]%	Ceulemans (cat. 2), Auto 5 (cat. 4), Jos Merckx (cat. 3), Liers Auto Center (cat. 2), Garage As (cat. 3)
Skoda	JENNES MACHELEN	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[20-30]%	[20-30]%	[5-10]%	[30-40]%	Auto 5 (cat. 4), Ceulemans (cat. 2), SAWA (cat. 2), CGO Center (cat. 4), Garage As (cat. 3)
Skoda	OVERUSE AUTOMOTIVE	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[20-30]%	[20-30]%	[0-5]%	[20-30]%	Auto 5 (cat. 4), SAWA (cat. 2), Hermand (cat. 2), Ceulemans (cat. 2), MIDMHA (cat. 4)
VW	AUTO NATIE KONTICH	[30-40]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-5]%	[40-50]%	Auto 5 (cat. 4), Auto's Seghers (cat. 3), Liers Auto Center (cat. 2), M&M Service (cat. 4), Datos (cat. 4)
VW	AUTO NATIE MECHELEN	[20-30]%	[0-5]%	[5-10]%	[30-40]%	[20-30]%	[5-10]%	[30-40]%	Auto 5 (cat. 4), Liers Auto Center (cat. 2), Gilbert (cat. 3), Auto's Seghers (cat. 3), Datos (cat. 4)
VW	AUTO NATIE PUURS	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[20-30]%	[0-5]%	[30-40]%	Auto 5 (cat. 4), Mertens (cat. 2), Gilbert (cat. 3), Liers Auto Center (cat. 2), Philips Motors (cat. 3)
VW	DIETEREN CENTER ZAVENTEM	[20-30]%	[0-5]%	[5-10]%	[30-40]%	[20-30]%	[5-10]%	[30-40]%	Auto 5 (cat. 4), Obrist (cat. 2), Percy Motors (cat. 2), SAWA (cat. 2), Lesage (cat. 4)
VW	HEREMANS GROOT BUGAARDEN	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[30-40]%	[30-40]%	[0-5]%	[30-40]%	Auto 5 (cat. 4), Thoen Center (cat. 2), Gilbert (cat. 3), Philips Motors (cat. 3), Vilvomob (cat. 4)
VW	JENNES BOORTMEERBEEK	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%	[30-40]%	[10-20]%	[10-20]%	[30-40]%	Ceulemans (cat. 2), Auto 5 (cat. 4), Liers Auto Center (cat. 2), Obrist (cat. 2), VAG Specialist (cat. 3)
VW	JENNES LEEFDAAL	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%	[20-30]%	[10-20]%	[10-20]%	[30-40]%	Ceulemans (cat. 2), Auto 5 (cat. 4), Obrist (cat. 2), Meurrens (cat. 2), Vanthienen (cat. 2)
VW	JENNES MACHELEN	[20-30]%	[0-5]%	[5-10]%	[30-40]%	[20-30]%	[5-10]%	[30-40]%	Auto 5 (cat. 4), Obrist (cat. 2), Gilbert (cat. 3), Ceulemans (cat. 2), Percy Motors (cat. 2)
VW	OVERUSE AUTOMOTIVE	[20-30]%	[0-5]%	[0-5]%	[20-30]%	[20-30]%	[0-5]%	[20-30]%	Auto 5 (cat. 4), Percy Motors (cat. 2), SAWA (cat. 2), Hermand (cat. 2), Obrist (cat. 2)

137. *Pour chacune des zones de chalandise, il existe au moins un concurrent de catégorie 2, et a minima un autre concurrent de catégorie 2 ou de catégorie 3.*

138. *En outre, en réponse à l'enquête de marché au cours de laquelle une quarantaine d'entreprises actives dans la fourniture de services d'entretien et de réparation de VP et de VUL des marques du Groupe VW, toutes concurrentes des Parties, ont été interrogées, aucune d'entre elles n'a fait part de préoccupations substanciées par rapport à l'incidence de l'Opération sur la situation concurrentielle des marchés concernés.*[114]

139. *L'auditeur estime ainsi qu'il existe au cas d'espèce, pour chacune des zones de chalandise où l'Opération génère un incrément supérieur à 2 %, un nombre raisonnable de concurrents de catégories 2 et 3.*

VI.2.4.c Conclusion de l'auditeur

140. *Au vu de ce qui précède, l'auditeur considère que l'Opération, en dépit des chevauchements horizontaux qu'elle induit sur les marchés des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL de marques du Groupe VW, ne donne lieu à aucun doute sérieux quant à son admissibilité.*

VI.2.5 Services de réparation de carrosserie

VI.2.5.a Position de la Partie Notifiante

141. *La Partie Notifiante indique que la part de marché cumulée des Parties sur les services de réparation de carrosserie en Belgique s'élève, en 2021, à [0-5]% en volume (D'Ieteren [0-5]%, Sociétés Cibles [0-5]%)*[115] *et à [0-5]% en valeur (D'Ieteren [0-5]%, Sociétés Cibles [0-5]%).*[116] *La Partie Notifiante produit en outre la part de marché cumulée des Parties sur une zone correspondant aux « market areas » de D'Ieteren couvrant les agglomérations de Bruxelles et de Boortmeerbeek. Celle-ci s'élève selon elle à [10-20]% en volume (D'Ieteren [5-10]% ; Sociétés Cibles [0-5]%)*[117] *et à [10-20]% en valeur (D'Ieteren [10-20]% ; Sociétés Cibles [0-5]%).*[118] *Au vu de ces parts de marchés, la Partie Notifiante estime que l'Opération ne pose dès lors aucun problème de concurrence en ce qui concerne le marché des services de carrosserie.*[119]

VI.2.5.b Instruction

142. *Les parts de marché fournies par la Partie Notifiante sont notamment calculées à partir des données Informex relatives aux véhicules de marques du Groupe VW, correspondant aux interventions couvertes par un contrat d'assurance, auxquelles sont appliquées différentes hypothèses pour évaluer la taille totale du marché, à la fois en volume et en valeur.*[120]

143. *L'une de ces hypothèses est que les interventions prises en charge par une assurance représentent [60-70]% du volume et [70-80]% de la valeur des réparations de carrosserie. La Partie Notifiante explique que celle-ci résulte du ratio qu'elle observe en pratique dans le réseau de D'Ieteren.*[121] *L'auditeur souhaite*

---

[114] Voir Dossier de procédure, II. Garages.
[115] Formulaire de notification, tableau 14.
[116] Formulaire de notification, tableau 14 bis.
[117] Formulaire de notification, tableau 15.
[118] Formulaire de notification, tableau 15 bis.
[119] Formulaire de notification, para. 140.
[120] Formulaire de notification, para. 137 et 138.
[121] *Ibid*.

au cas d'espèce s'abstraire de cette hypothèse dont la méthode de vérification est difficilement objectivable.

144. *Afin d'apprécier la position des Parties sur le marché des services de réparation de carrosserie, l'auditeur observe que le marché des services de réparation de carrosserie de VP et de VUL est inter-marque, tout comme les marchés de la vente de détail de VP et de VUL neufs, et considère que la part de marché cumulée des parties sur la vente de détail inter-marque de VP et de VUL neufs peut constituer une référence pertinente pour apprécier la part de marché cumulée des Parties sur les services inter-marques de réparation de carrosserie de VP et de VUL. En effet, l'auditeur retient l'hypothèse que le nombre de réparations de carrosserie est proportionnel au nombre de véhicules vendus.*

145. *Comme indiqué au point VI.2.1, la part de marché cumulée des Parties en volume sur la vente de détail de VP neufs est comprise entre [5-10]% et [10-20]% (leasing exclu) au niveau local, et s'élève à [0-5]% au niveau national. Par ailleurs, ainsi qu'expliqué au point VI.2.2, il est possible de retenir que la part de marché des parties sur la vente de VUL neufs est inférieure à 25 %, sans qu'il soit besoin de calculer des zones de chalandise.*

146. *Il y a ainsi lieu de considérer que la part de marché cumulée des Parties sur les services de réparation de carrosserie de VP et de VUL est inférieure à 25 %, quelle que soit la dimension géographique du marché envisagée.*

147. *Par ailleurs, l'auditeur relève que, contrairement à la vente de détail de VP et de VUL neufs pour laquelle l'offre émane uniquement de concessions appartenant aux réseaux officiels des différentes marques de véhicules, les services de réparation de carrosserie sont réalisés à la fois par des garages des réseaux officiels et par des garages indépendants. A cet égard, il ressort des pièces du dossier que les réparateurs indépendants ont effectué, en 2021, [40-50]% des réparations de carrosserie réalisées pour les marques du Groupe VW en Belgique,[122] ce qui vient mécaniquement tempérer le niveau des parts de marché des Parties sur les services de réparation de carrosserie.*

VI.2.5.c Conclusion de l'auditeur

148. *Au vu de ce qui précède, l'auditeur conclut que le marché des services de réparation de carrosserie n'est pas affecté par l'Opération, quelle que soit la dimension géographique envisagée.*

149. *Au surplus, compte tenu du fait qu'il existe par ailleurs (i) des garages tiers spécialisés dans la réparation de carrosserie et (ii) des garages spécialisés dans d'autres marques, également actifs dans la réparation de carrosserie, l'auditeur estime qu'il restera post Opération une variété d'acteurs indépendants des Parties sur le marché des services de réparation de carrosserie.*

VI.2.6 Vente de détail de pièces détachées de véhicules automobiles

VI.2.6.a Position de la Partie Notifiante

150. *La Partie Notifiante établit une distinction entre (i) la vente de pièces de rechange OEM pour véhicules des marques du Groupe VW destinées à être utilisées par des professionnels « dans le cadre d'un entretien ou une réparation » et (ii) la vente de ces mêmes pièces à d'autres clients « hors entretien et réparation (« ventes comptoir ») ».[123] La Partie Notifiante indique que la part de marché*

[122] Réponse de la Partie Notifiante à la DDR du 14 novembre 2022.
[123] Formulaire de notification, para. 123, 124 et 128.

cumulée des Parties relative à la vente de pièces de rechange pour véhicules des marques du groupe VW « dans le cadre d'un entretien ou une réparation » en Belgique s'élève à [20-30]% en valeur en 2021 (D'Ieteren [20-30]% ; Sociétés Cibles [0-5]%).[124] *Concernant la vente de ces mêmes pièces « hors entretien et réparation », la Partie Notifiante indique que la part de marché cumulée des Parties en Belgique s'élève à [10-20]% en valeur en 2021 (D'Ieteren [10-20]% ; Sociétés Cibles, [0-5]%).*[125] *Au vu de ces parts de marché, la Partie Notifiante indique que la part de marché combinée des Parties sur le marché de la vente de pièces de rechange dépasse très légèrement le seuil de 25 % en ce qui concerne les ventes réalisées « dans le cadre d'un entretien ou une réparation » mais demeure en dessous de ce seuil en ce qui concerne les ventes réalisées « hors entretien et réparation ».*[126]

VI.2.6.b Instruction

151. *L'auditeur estime que, pour tenir compte de l'ensemble des ventes de détail de pièces détachées OEM destinées aux VP et VUL des marques du Groupe VW, c'est-à dire des ventes aux garages indépendants et aux autres clients (entreprises de carrosserie, bricoleurs et clients de flottes disposant de leur propre atelier),*[127] *il convient de considérer, ensemble, les deux segments précités identifiés par la Partie Notifiante.*[128]

152. *Sur cette base, la part de marché cumulée des Parties sur la vente de pièces détachées OEM destinées aux VP et VUL des marques du Groupe VW en Belgique s'élève à [20-30]% en valeur en 2021 (D'Ieteren [20-30]% ; Sociétés Cibles [0-5]%).*[129]

153. *Sur un possible marché de la vente comprenant à la fois les pièces détachées OEM et les pièces détachées IAM, la part de marché cumulée des parties serait mécaniquement moins élevée, dans la mesure où la part de marché de PHE sur la vente de détail de pièces IAM en Belgique en 2021 est estimée entre [0-5]% et [0-5]%.*[130]

VI.2.6.c Conclusion de l'auditeur

154. *Au regard de ce qui précède, l'auditeur conclut que le marché de la vente de détail des pièces détachées, qu'il soit restreint à la seule vente des pièces détachées OEM des marques du Groupe VW ou qu'il englobe également la vente de pièces détachées IAM, n'est pas affecté par l'Opération.*

155. *Au surplus, l'accès des garages indépendants aux pièces détachées OEM des marques du Groupe VW est garanti par les dispositions contractuelles figurant dans les contrats d'importation conclus entre D'Ieteren et le Groupe VW (voir infra, point VI.3.3).*

---

[124] Formulaire de notification, tableau 10.
[125] Formulaire de notification, tableau 11.
[126] Formulaire de notification, para. 129.
[127] Voir notamment décision BMA-2020-C/C-20 du 15 juin 2020 dans l'affaire *Delorge/Coox* (phase 1), para.159.
[128] Les chiffres d'affaires de D'Ieteren et des Sociétés Cibles relatifs à la vente au comptoir des pièces OEM des marques du groupe VW ne sont pas disponibles pour chacune des marques individuellement, les ventes au comptoir n'étant pas liées à un numéro de châssis et plusieurs pièces pouvant être montées sur plusieurs modèles et marques de véhicules. La Partie Notifiante estime ainsi à [70-80]% la part de pièces détachées vendues en 2021 dans son réseau qui pouvaient être montées sur plus d'un modèle d'une ou plusieurs marques (Formulaire de notification, para. 127 et 128). Les Parties ne savent donc pas de manière certaine pour quelle marque une pièce vendue au comptoir est destinée .
[129] Tableaux 10 et 11 du Formulaire de notification.
[130] Réponse de la partie notifiante à la DDR du 8 novembre 2022.

VI.3 Analyse des relations verticales

VI.3.1 Relation verticale entre les activités de distribution de gros de VP et de vente de détail de VP neufs

VI.3.1.a Position de la Partie Notifiante

156. *La Partie Notifiante indique que la part de marché de D'Ieteren sur le marché amont de la distribution de gros de VP neufs en Belgique s'élève à [20-30]% en volume en 2021 et que celle des Sociétés Cibles sur les marchés aval de la vente de détail de VP neufs est inférieure à 10 % en volume.*[131] *Au vu de ces parts de marché, la Partie Notifiante affirme que l'intégration verticale entre D'Ieteren et les points de vente du Groupe Jennes ne suscite aucune difficulté de nature verticale sur ces marchés.*[132]

VI.3.1.b Instruction

157. *L'Opération implique une relation verticale entre les activités (i) de D'Ieteren en tant que distributeur de gros pour la Belgique de VP des marques du groupe VW ; et (ii) des Sociétés Cibles et de D'Ieteren sur le(s) marché(s) de la vente inter-marque de détail de VP neufs, de dimension locale ou nationale.*

158. *S'agissant du marché amont de la distribution de gros de VP neufs des marques du groupe VW, D'Ieteren a une part de marché de [20-30]% en Belgique.*[133] *En aval, il ressort du point VI.2.1 que les parts de marché des Sociétés Cibles et de D'Ieteren sur le marché aval de la vente au détail de VP neufs sont inférieures à 25 %, quelle que soit la délimitation géographique retenue.*

VI.3.1.c Conclusion de l'auditeur

159. *Il découle de ce qui précède que ni le marché amont ni le marché aval ne sont verticalement affectés.*

VI.3.2 Relation verticale entre les activités de distribution de gros de VUL et de vente de détail de VUL neufs

VI.3.2.a Position de la Partie Notifiante

160. *La Partie Notifiante indique que la part de marché de D'Ieteren sur le marché amont de la distribution de gros de VUL neufs en Belgique s'élève à [10-20]% en volume en 2021 et que celle des Sociétés Cibles sur les marchés aval de la vente de détail de VUL neufs est inférieure à 10 % en volume.*[134] *Au vu de ces parts de marché, la Partie Notifiante estime que l'intégration verticale entre D'Ieteren et les points de vente du Groupe Jennes ne suscite aucune difficulté de nature verticale sur ce marché.*[135]

VI.3.2.b Instruction

161. *L'Opération implique une relation verticale entre (i) les activités de D'Ieteren en tant que de distributeur de gros pour la Belgique de VUL des marques du groupe VW, et (ii) des Sociétés Cibles et de D'Ieteren sur le(s) marché(s) de la vente inter-marque de détail de VUL neufs, de dimension locale ou nationale.*

---

[131] Formulaire de notification, para. 142 et 143 et Tableau 16.
[132] Formulaire de notification, para. 144.
[133] Formulaire de notification, Tableau 16 (source FEBIAC et Parties).
[134] Formulaire de notification, para. 142 et 143 et Tableau 16.
[135] Formulaire de notification, para. 144.

162. *S'agissant du marché amont de la distribution de gros de VUL neufs des marques du groupe VW, D'Ieteren a une part de marché de [10-20]% en Belgique.*[136] *En aval, il ressort du point VI.2.2 que les parts de marché des Sociétés Cibles et de D'Ieteren sur le marché aval de la vente au détail de VUL neufs sont inférieures à 25 %, quelle que soit la délimitation géographique retenue.*

VI.3.2.c Conclusion de l'auditeur

163. *Il découle de ce qui précède que ni le marché amont ni le marché aval ne sont verticalement affectés.*

VI.3.3 Relation verticale entre les activités de distribution de gros de pièces détachées OEM pour VP et VUL de marques du Groupe VW, et les activités d'entretien et de réparation de ces véhicules

VI.3.3.a Position de la Partie Notifiante

164. *La Partie Notifiante indique que la part de marché de D'Ieteren sur le marché amont de la distribution de gros dans son réseau de pièces détachées OEM pour VP et VUL des marques du Groupe VW en Belgique est de [90-100]% ou du moins très proche de ce niveau.*[137] *Il ressort également du Formulaire de notification que les parts de marché des parties sur les différents marchés locaux des services d'entretien et de réparation identifiés par la Partie Notifiante sont inférieures à 25 % sauf sur huit zones de chalandise.*[138]

165. *La Partie Notifiante ne s'est pas prononcée explicitement sur l'affectation des marchés concernés par cette relation verticale. Elle s'est toutefois positionnée quant aux risques (i) de verrouillage des intrants au détriment des réparateurs agréés et des réparateurs indépendants et (ii) de verrouillage de clientèle qui pourraient résulter de l'Opération. Elle considère ces risques extrêmement marginaux pour les raisons suivantes.*

166. *Quant au possible risque de verrouillage des intrants, la Partie Notifiante estime que des tiers (en ce compris les réparateurs indépendants) ont toujours la possibilité d'acheter des pièces OEM auprès des garages de son réseau.*[139] *En effet, D'Ieteren n'empêche pas les concessionnaires et partenaires de service agréés de revendre des pièces OEM des marques du groupe VW à des tiers, à condition que ces derniers utilisent eux-mêmes ces pièces exclusivement pour la réparation et l'entretien des véhicules automobiles. Par ailleurs, la Partie Notifiante indique que les tiers peuvent également s'approvisionner auprès d'acteurs en ligne tels que par exemple Schäferbarthold.*

167. *Quant au possible risque de verrouillage de clientèle, la Partie Notifiante relève essentiellement que (i) pré-Opération, D'Ieteren est déjà le fournisseur principal des Sociétés Cibles pour les pièces OEM, et (ii) les Sociétés Cibles ont une part de marché marginale sur le marché de l'achat de pièces de rechange OEM des marques du Groupe VW en Belgique, de sorte qu'un effet de verrouillage serait aussi marginal.*[140]

---

[136] Formulaire de notification, Tableau 16 (source FEBIAC et Parties).
[137] Formulaire de notification, para. 146.
[138] Formulaire de notification, Tableau 9.
[139] Réponse de la Partie Notifiante à la DDR du 21 octobre 2022, question 5.a.
[140] Réponse de la Partie Notifiante à la DDR bu 21 octobre 2022, question 5.b.

VI.3.3.b Instruction

168. *L'Opération implique une relation verticale entre les activités (i) de D'Ieteren en tant que distributeur de gros de pièces détachées OEM pour les VP et les VUL des marques du Groupe VW, et (ii) de Jennes et D'Ieteren en tant que fournisseurs de services d'entretien et de réparation de VP et de VUL de ces marques. En effet, les pièces détachées OEM pour les VP et VUL des marques du Groupe VW constituent des intrants pour la fourniture de services d'entretien et de réparation de ces véhicules.*

169. *En amont, comme indiqué ci-avant, D'Ieteren ayant une part de marché de [90-100]% ou proche de [90-100]% sur la distribution de gros dans son réseau de pièces détachées OEM pour VP et VUL des marques du Groupe VW en Belgique, ce marché est verticalement affecté.*

170. *En aval, sont verticalement affectés les marchés listés au point VI.2.4.b (iii), de dimension locale.*

171. *Compte tenu de l'existence de marchés affectés verticalement en amont et en aval, l'auditeur a successivement analysé le risque de verrouillage de clientèle (customer foreclosure) et de verrouillage des intrants (input foreclosure).*

i. Verrouillage de clientèle

172. *L'Opération n'entraînera pas de changement à la situation prévalant pré-transaction concernant l'approvisionnement en pièces détachées OEM des garages en propre de D'Ieteren mais aussi des garages des Sociétés Cibles. En effet, avant l'Opération, les Sociétés Cibles s'approvisionnent en pièces détachées OEM des marques du Groupe VW essentiellement auprès de D'Ieteren.[141] En outre, ne distribuant pas d'autres marques que celles du Groupe VW, les Sociétés Cibles ne sont pas clientes de fournisseurs de pièces détachées OEM d'autres marques.*

173. *Au vu de la structure du marché, la seule théorie du dommage pertinente au cas d'espèce est que la nouvelle entité se livre à une pratique de verrouillage des intrants (à savoir des pièces de rechange OEM de marques du Groupe VW), au détriment des garages agréés de son réseau et des garages indépendants de celui-ci qui, ensemble, la concurrencent sur les marchés des services d'entretien et de réparation.*

i) Verrouillage des intrants

174. *L'auditeur a analysé le risque de verrouillage, par la nouvelle entité, de l'accès des garages agréés aux pièces détachées OEM de marques du Groupe VW. Les réparateurs agréés ont en effet besoin de ces pièces pour fournir des services d'entretien et de réparation concurrents de ceux fournis par les garages en propre de D'Ieteren.*

175. *L'auditeur estime également pertinent d'analyser le risque de verrouillage direct ou indirect, par la nouvelle entité, de l'accès des garages indépendants aux pièces détachées OEM de marques du Groupe VW. Les garages indépendants spécialisés dans les marques du Groupe VW ont en effet également besoin de ces pièces pour fournir des services d'entretien et de réparation concurrents de ceux fournis par les garages en propre de D'Ieteren. En vertu des dispositions contractuelles qui régissent les*

---

[141] Jennes s'approvisionne également à hauteur de [5-10]% auprès de [CONFIDENTIEL], essentiellement pour des pièces comme des vis et des lampes. Elle s'approvisionne aussi en liquides de marque [CONFIDENTIEL], en *coatings* de marque [CONFIDENTIEL] et en pneus de marques tierces.

relations entre le Groupe VW et D'Ieteren[142] d'une part, et entre D'Ieteren et les garages de son réseau[143] d'autre part, les garages du réseau D'Ieteren sont les fournisseurs de première ligne de pièces détachées OEM des marques du Groupe VW aux garages indépendants. D'Ieteren se voit en outre reconnaître un droit de vente directe dans le cadre du contrat de partenariat de service conclu avec les garages de son réseau.[144]

Au détriment des garages agréés

176. *A l'analyse, malgré une part de marché significative en amont, D'Ieteren n'aura pas la capacité de restreindre ou de mettre un terme à la fourniture de pièces détachées OEM de marques du Groupe VW aux réparateurs agréés qui le concurrencent en aval. Cela résulte de sa relation contractuelle avec le Groupe VW.*

177. *En premier lieu, les contrats d'importation conclus entre le Groupe VW et D'Ieteren prévoient que l'importateur (D'Ieteren) doit veiller à ce que les stocks de pièces détachées OEM soient suffisants pour couvrir les besoins des réparateurs agréés de son réseau afin de garantir l'approvisionnement de ceux-ci et d'assurer un service adéquat à la clientèle.[145] D'autres clauses des contrats d'importation font naître une obligation [CONFIDENTIEL]. En effet, il ressort de [CONFIDENTIEL]. Dans la même veine, [CONFIDENTIEL],[146] ce qui implique que D'Ieteren [CONFIDENTIEL]. Ceci ressort également des contrats conclus entre D'Ieteren et ses concessionnaires agréés en vertu desquels D'Ieteren [CONFIDENTIEL].[147]*

178. *En deuxième lieu, ces mêmes contrats d'importation contiennent une obligation générale pour l'importateur [CONFIDENTIEL]. Les contrats d'importation pour les marques VW, VWC, Seat, Škoda et Audi prévoient en effet [CONFIDENTIEL]. Si l'importateur exploite lui-même des garages, il doit [CONFIDENTIEL].[148] Cette obligation [CONFIDENTIEL] est également consacrée par [CONFIDENTIEL]. Celui-ci prévoit [CONFIDENTIEL].[149]*

179. *En troisième lieu, une stratégie de verrouillage ciblée sur les marchés géographiques des services d'entretien et de réparation des VP et des VUL de marques du Groupe VW concernés par l'Opération serait inopérante du fait de l'existence d'alternatives pour la fourniture de pièces détachées OEM de ces marques. Les garages agréés pourraient s'approvisionner auprès de garages agréés situés sur*

---

[142] Soit, les contrats d'importation des marques pertinentes (« *Importer Agreement (Europe)* ») (article 3.9) communiqués en annexes à la réponse du Groupe VW à la DDR du 14 octobre 2022 et également communiqué par la Partie Notifiante en annexes 1a, 1b, 1c, 1d, 1e,1f, 1g, 1h à la réponse à la DDR du 14 octobre 2022.

[143] Soit, les contrats de partenariat de service conclus avec les garages de son réseau suivant le modèle « *Service Partner Agreement (Europe)*» (article 3.7) communiqué en annexe à la réponse du Groupe VW à la DDR du 14 octobre 2022 et communiqués par la Partie Notifiante en annexes 6.1.A.bis, 6.1.A.B.bis, 6.1.C, 6.1.D.bis, 6.1.2.bis, 6.2.C.bis, 6.2.D.bis, 6.3.A.bis, 6.3.B.bis, 6.3.C.bis, 6.3.D., 6.4.C.bis au Formulaire de notification (contrats de partenariat conclu avec Jennes).

[144] Voir article 19 des contrats de partenariat conclus entre D'Ieteren et les garages de son réseau suivant le modèle « *Service Partner Agreement (Europe)*» communiqué en annexe à la réponse du Groupe VW à la DDR du 14 octobre 2022.

[145] Article 8.1 des contrats d'importation conclus entre le Groupe VW et D'Ieteren pour les marques VW, VWC, Škoda et article 8.2 pour les marques Seat, Audi communiqués par la Partie Notifiante en annexe 1a, 1b, 1c, 1d, 1e,1f, 1g, 1h à la réponse à la DDR du 14 octobre 2022.

[146] [CONFIDENTIEL].

[147] [CONFIDENTIEL].

[148] [CONFIDENTIEL].

[149] [CONFIDENTIEL].

d'autres zones du territoire belge. Il ressort en outre des contrats d'agrément conclus entre D'Ieteren et les garages agréés, qui ont été versés au dossier, que les garages agréés peuvent acquérir auprès de tiers des pièces de rechange de qualité équivalente, et utiliser ces pièces pour effectuer le service après-vente.[150] *Les réparateurs agréés concurrents de la nouvelle entité peuvent ainsi également s'approvisionner auprès de distributeurs en dehors de la Belgique.*

180. *Enfin, l'enquête de marché menée auprès des garages concurrents agréés de catégorie 2 n'a pas révélé de préoccupations substanciées par rapport à l'impact de l'Opération sur l'accès des garages agréés aux pièces détachées OEM de marques du Groupe VW.*

Au détriment des garages indépendants

181. *A l'analyse, il ressort des pièces du dossier que la nouvelle entité n'aura pas la capacité de verrouiller, directement ou indirectement, l'accès des réparateurs indépendants aux pièces détachées OEM.*

182. *En effet, ces derniers s'approvisionnent sur le marché de la vente de détail de pièces OEM de marques du Groupe VW, sur lequel les Parties détiennent une part de marché cumulée de [20-30]% (voir point VI.2.6). Il existe donc des alternatives suffisantes pour la fourniture de pièces détachées OEM de ces marques. En marge d'un approvisionnement en pièces détachées OEM auprès des garages détenus en propre par D'Ieteren (catégorie 1), les garages indépendants sont libres de s'approvisionner en pièces détachées OEM de marques du Groupe VW (i) auprès des garages agréés du réseau D'Ieteren en Belgique, (ii) en dehors de Belgique (par exemple, auprès de VW en Allemagne),*[151] *(iii) en ligne (auprès d'acteurs comme par exemple Schäferbarthold).*[152]

183. *Au surplus, en premier lieu, les contrats d'importation conclus entre D'Ieteren et le Groupe VW prévoient que D'Ieteren [CONFIDENTIEL].*[153] *Le contrat de partenariat de service conclu entre D'Ieteren et les garages de son réseau contient une disposition libellée en termes identiques [CONFIDENTIEL]. Ces clauses sont conformes à l'article 5 (a) du Règlement (UE) n°461/2010 qui prévoit que l'exemption par catégorie prévue par le Règlement ne s'applique pas aux accords ayant pour objet « la restriction de la vente de pièces de rechange pour véhicules automobiles par les membres d'un système de distribution sélective à des réparateur indépendants qui utilisent ces pièces pour la réparation et l'entretien d'un véhicule automobile ».*[154] *Il n'est donc pas légalement possible de verrouiller l'accès des garages indépendants aux pièces OEM si celles-ci sont exclusivement utilisées aux fins de la réparation et de l'entretien des véhicules des marques du Groupe VW.*

---

[150] Voir notamment le contrat de partenaire services pour la marque Audi conclu entre D'Ieteren et Jennes Boortmeerbeek (Annexe 6.1.A.bis) ; le contrat de partenaire service VW conclu entre D'Ieteren et Jennes Boortmeerbeek (Annexe 6.1.A.bis), le contrat de partenaire services pour la marque Škoda conclu entre D'Ieteren et Jennes Boortmeerbeek (Annexe 6.1.C), le contrat de partenaire services pour la marque CVI conclu entre D'Ieteren et Jennes Boortmeerbeek (Annexe 6.1.D.bis) communiqués en annexes au Formulaire de notification. Ces clauses sont également conformes à l'article 5(b) du Règlement d'exemption par catégorie.

[151] A cet égard, au cours de l'instruction, un garage de catégorie 3 a indiqué acheter 50 % de ses pièces à des garages de catégories 1 et 2, et les 50 % restants au Groupe VW en Allemagne.

[152] Réponse de la Partie Notifiante à la DDR du 21 octobre 2022, question 5.a.

[153] [CONFIDENTIEL].

[154] Règlement (UE) No 461/2010 de la Commission du 27 mai 2010 concernant l'application de l'article 101, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile.

184. *En deuxième lieu, ces mêmes contrats d'importation prévoient que D'Ieteren est également tenue d'assurer un soutien approprié aux acteurs indépendants du marché, [CONFIDENTIEL].*[155] *D'Ieteren doit respecter [CONFIDENTIEL].*[156]

VI.3.3.c Conclusion de l'auditeur

185. *Au vu de ce qui précède, l'auditeur considère que l'Opération ne suscite pas de doutes sérieux quant à son admissibilité concernant la relation verticale qu'elle induit entre les activités de distribution de gros de pièces détachées OEM pour VP et VUL de marques du Groupe VW, et les activités d'entretien et de réparation de ces véhicules.*

VII. Proposition de décision

186. *L'auditeur propose au Collège de la concurrence, en application de l'article IV.66, §1er, 2° du CDE et de l'article IV.66, §2, 1°du CDE de :*

1° constater que l'acquisition du contrôle exclusif par D'Ieteren des sociétés Carrosserie Jennes NV, Jennes Used Cars NV, Jennes NV, Jennes Machelen NV, Jennes Leefdaal NV et Jennes Aarschot NV, notifiée à l'Autorité belge de la concurrence et enregistrée sous le numéro CONC-C/C-22/0015, entre dans le champ d'application des règles du CDE relatives au contrôle des concentrations ;

2° déclarer la Concentration admissible.

VIII. Confidentialité

187. *Il est renvoyé à la décision n° 2022-C/C-11-CVA de l'auditeur sur la confidentialité. »*

[155] [CONFIDENTIEL].
[156] [CONFIDENTIEL].

IV. Appréciation par le Collège de la concurrence

IV.1 Applicabilité des règles sur le contrôle des concentrations du livre IV CDE

16. Le Collège constate, au vu des données reprises dans le par. 17 de la Proposition de décision et eu égard à l'article IV.66, §1, 2° CDE, que la concentration entre dans le champ d'application des règles en matière de contrôle de concentrations du livre IV CDE.

IV.2 Définitions de marché

17. Le Collège retient les définitions des marchés de produit et des marchés géographiques proposées par l'auditeur aux pars. 26, 31, 40-41, 47, 58-60, 67, 72, 77, 82, 86, 92 et 98 de la Proposition de décision, telles que reprises au par. 99 de la Proposition de décision, pour les raisons développées par l'auditeur et à la lumière des décisions de la Commission européenne et de l'ABC auxquelles il est fait référence.

IV.3 Marchés affectés

18. Le Collège partage, pour les raisons développées par l'auditeur, les conclusions formulées aux pars. 112, 117, 122, 130, 148, 154, 159 et 163 de la Proposition de décision. Il retient comme marchés affectés les marchés affectés proposés par l'auditeur aux pars. 132, 135 et 169-170.

19. Les marchés affectés sont, d'une part, différents marchés géographiques locaux (zones de chalandise) des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL, et, d'autre part, les marchés concernés par la relation verticale entre les activités de distribution de gros de pièces détachées OEM pour VP et VUL de marques du groupe VW, et les activités d'entretien et de réparation de ces véhicules.

IV.4 Partie substantielle du marché belge

20. Les zones de chalandise retenues dans les pars. 132 et 135 de la Proposition de décision constituent une partie substantielle du marché belge au sens de l'article IV.9, §2 CDE. Le Collège déduit de la définition du marché de produit que la même conclusion vaut pour la zone géographique affectée par la relation verticale entre les activités de distribution de gros de pièces détachées OEM pour VP et VUL de marques du groupe VW, et les activités d'entretien et de réparation de ces véhicules.

IV.5 Analyse concurrentielle

IV.5.1 Effets non-coordonnés horizontaux

21. Le Collège partage, pour les raisons développées par l'auditeur, la conclusion formulée au par. 140 de la Proposition de décision et, partant, considère que l'opération, en dépit des chevauchements horizontaux qu'elle induit sur les marchés des services d'entretien et de réparation de VP et de VUL de marques du groupe VW, ne donne lieu à aucun doute quant à son admissibilité.

IV.5.2 Effets non-coordonnés verticaux

22. Le Collège partage, pour les raisons développées par l'auditeur, la conclusion formulée au par. 185 de la Proposition de décision et, partant, considère que l'opération ne suscite pas de doutes sérieux quant à son admissibilité concernant la relation verticale entre les activités de distribution de gros de

pièces détachées OEM pour VP et VUL de marques du groupe VW, et les activités d'entretien et de réparation de ces véhicules.

IV.5.3 Conclusion

23. Le Collège partage, pour les raisons développées par l'auditeur, la proposition formulée au par. 186 de la Proposition de décision et, partant, considère que l'opération est admissible.

Par ces motifs,

Le Collège de la concurrence,

1. Constate par application de l'article IV.66, §1, 2° CDE que l'acquisition par la société D'Ieteren SA, via sa filiale Sopadis NV, du contrôle exclusif des sociétés Carrosserie Jennes NV, Jennes Used Cars NV, Jennes NV, Jennes Machelen NV, Jennes Leefdaal NV et Jennes Aarschot NV, appartenant au groupe Jennes, notifiée à l'Autorité belge de la concurrence et enregistrée sous le n° CONC-C/C-22/0015, entre dans le champ d'application des règles en matière de contrôle des concentrations du livre IV CDE ;
2. Décide par application de l'article IV.66, §2, 1° CDE que la concentration est admissible.

Ainsi décidé par le Collège de la concurrence composé de Monsieur Jacques Steenbergen, président de l'Autorité belge de la concurrence et du Collège de la concurrence, et Messieurs Martin Favart et Grégoire Ryelandt, assesseurs au sein de l'Autorité belge de la concurrence, en date du 19 décembre 2022.

Pour le Collège

Jacques Steenbergen
Président