

Het Mededingingscollege van de Belgische Mededingingsautoriteit

**Beslissing BMA-2024-CC-23 van 26 juni 2024 in toepassing van
artikel IV.66, § 1, 2° en § 2, 1° van het Wetboek van economisch
recht**

Zaak nr. MEDE-CC-23/0038

Holding A&M BM bv / Holding Davo bv

Inhoudstafel

I. Procedure.....	5
II. Juridisch kader.....	5
III. Betrokken partijen.....	7
III.1 Aanmeldende partij	7
III.2 Doelonderneming	10
III.3 Vertegenwoordiger aanmeldende partij.....	10
IV. Aangemelde operatie	10
IV.1 Beschrijving van de concentratie	10
IV.2 Doel van de concentratie	11
IV.3 Onderzoekstermijn	11
IV.4 Drempels.....	11
IV.5 Conclusie.....	11
V. Bewijslast en beoordelingsstandaard.....	12
VI. Activiteiten van partijen	12
VI.1 A&M Invest.....	13
VI.2 Davo.....	13
VI.3 Overzicht van alle activiteiten.....	13
VII. Marktafbakening.....	14
VII.1 Detailhandelsverkoop in motorvoertuigen.....	15
VII.1.1 Productmarkt.....	15
VII.1.2 Geografische markt.....	17
VII.1.3 Conclusie	19
VII.2 Onderhoud en herstel aan personenwagens en LCV	20
VII.2.1 Productmarkt.....	20
VII.2.2 Geografische markt.....	26
VII.2.3 Conclusie	27
VII.3 Herstel en vervanging van glas.....	27
VII.3.1 Productmarkt.....	27
VII.3.2 Geografische markt.....	31
VII.3.3 Conclusie	31
VII.4 Detailhandelsverkoop van banden.....	32
VII.4.1 Productmarkt.....	32
VII.4.2 Geografische markt.....	35

VII.4.3 Conclusie	36
VII.5 Carrosserieherstellingen aan personenwagens en LCV	36
VII.5.1 Productmarkt.....	36
VII.5.2 Geografische markt.....	39
VII.5.3 Conclusie	39
VII.6 Detailhandelsverkoop van reserveonderdelen voor personenwagens en LCV	40
VII.6.1 Productmarkt.....	40
VII.6.2 Geografische markt.....	41
VII.6.3 Conclusie	42
VII.7 Conclusie met betrekking tot de marktafbakening	42
VIII. Marktaandelen en betrokken markten	43
VIII.1 Detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens	43
VIII.1.1 Onderzoek	43
VIII.1.2 Beoordeling van de auditeur	46
VIII.1.3 Beoordeling door het Mededingingscollege	46
VIII.2 Detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV	46
VIII.2.1 Onderzoek	46
VIII.2.2 Beoordeling van de auditeur	47
VIII.2.3 Beoordeling door het Mededingingscollege	47
VIII.3 Onderhoud en herstel aan personenwagens en LCV	47
VIII.3.1 Onderzoek	47
VIII.3.2 Beoordeling van de auditeur	52
VIII.3.3 Beoordeling door het Mededingingscollege	52
VIII.4 Carrosserieherstellingen aan personenwagens en LCV	52
VIII.4.1 Onderzoek	52
VIII.4.2 Beoordeling van de auditeur	53
VIII.4.3 Beoordeling door het Mededingingscollege	53
VIII.5 Detailhandelsverkoop van reserveonderdelen voor personenwagens en LCV	54
VIII.5.1 Onderzoek	54
VIII.5.2 Beoordeling van de auditeur	54
VIII.5.3 Beoordeling door het Mededingingscollege	54
VIII.6 Betrokken markten op basis van het onderzoek.....	54
IX. Concurrentiële analyse	55
IX.1 Inleiding.....	55

IX.2 Niet-gecoördineerde horizontale effecten op de lokale markten voor onderhoud & herstel .	56
IX.2.1 Analyse op basis van Car-Pass gegevens	56
IX.2.2 Marktonderzoek	62
IX.2.3 Conclusie auditeur aangaande niet-gecoördineerde horizontale effecten	62
IX.2.4 Beoordeling door het Mededingingscollege	63
X. Vertrouwelijkheid.....	63
XI. Voorstel tot beslissing.....	63
XII. Beslissing.....	64

I. Procedure

1. Op 15 januari 2024 heeft de aanmeldende partij een eerste ontwerp van aanmelding overgemaakt aan het auditoraat.
2. De auditeur-generaal heeft het onderzoeksteam als volgt samengesteld: Bert Stulens, auditeur bij de Belgische Mededingingsautoriteit (verder “BMA”) belast met de dagelijkse leiding van het onderzoek overeenkomstig artikel IV.27, §2 van het Wetboek Economisch Recht (verder “WER”). Ynske De Neve, Celine Tack, Cédric Jackers, allen attaché bij de BMA, werden door de auditeur-generaal toegevoegd aan het onderzoeksteam overeenkomstig artikel IV.27, §3 WER. De heer Jeroen Vander Cruyssen, economisch expert, heeft bijstand verleend aan het onderzoek.
3. Overeenkomstig artikel IV.27, §4 WER heeft de auditeur-generaal Karel Marchand aangewezen als auditeur-adviseur.
4. Tijdens de prenotificatiefase werden bijkomende inlichtingen gevraagd aan de aanmeldende partij. Deze inlichtingen werden in het ontwerp van aanmelding verwerkt.
5. Teneinde het belang en de mogelijke gevolgen van voorliggende concentratie goed te kunnen inschatten, werden met instemming van de aanmeldende partij¹ tijdens de prenotificatiefase diverse verzoeken om inlichtingen verstuurd. Daarnaast werd eveneens een marktbevraging gelanceerd gericht aan de klanten van de partijen betrokken bij de concentratie.
6. In overleg met het auditoraat werd de concentratie in bovenvermelde zaak aangemeld bij de auditeur-generaal op 29 april 2024.
7. De auditeur-adviseur heeft zijn advies verleend in toepassing van artikel IV.64, §1 WER.
8. Op 6 mei 2024 heeft de Voorzitter het College samengesteld.
9. Op 7 juni 2024 werd overeenkomstig art. IV.64, §1 WER het gemotiveerd voorstel van beslissing aan het Mededingingscollege alsook aan de aanmeldende partij overeenkomstig art. IV.64, §3, eerste lid WER overgemaakt.
10. Op 14 juni 2024 hebben de vertegenwoordigers van Groep Davo een verzoek ingediend om gehoord te worden.
11. Op 17 juni 2024 heeft de Voorzitter het verzoek van Groep Davo om gehoord te worden aanvaard.
12. Op 26 juni 2024 heeft het Mededingingscollege de aanmeldende partij en de vertegenwoordigers van Groep Davo gehoord in aanwezigheid van de auditeur-generaal, het auditoraat, de directeur juridische zaken en de directeur economische zaken.

II. Juridisch kader

13. Artikel IV.6, §1 WER bepaalt:

“Voor de toepassing van dit boek komt een concentratie tot stand ingeval er een duurzame wijziging van zeggenschap voortvloeit uit:

¹ Zie Onderzoeksdossier, I. Aanmeldende partij, 20231208 Waivers voor de marktbevraging, Waiver A&M Invest en Waiver Davo.

1° (...); of

2° het verkrijgen, door één of meer personen die reeds de zeggenschap over ten minste één onderneming bezitten of door één of meer ondernemingen, van de zeggenschap - door de verwerving van participaties in het kapitaal of de aankoop van vermogensbestanddelen, bij overeenkomst of op elke andere wijze - rechtstreeks of onrechtstreeks, over één of meer andere ondernemingen of delen daarvan.”

14. Artikel IV.7, §1 WER bepaalt:

“De bepalingen van dit hoofdstuk zijn slechts van toepassing ingeval de betrokken ondernemingen samen in België een omzet, bepaald volgens de in artikel IV.8 bedoelde criteria, van meer dan 100 miljoen euro bereiken en ten minste twee van de betrokken ondernemingen elk in België een omzet halen van ten minste 40 miljoen euro.”

15. Artikel IV.9, §§1-4 WER bepaalt:

“§ 1. Voor de concentraties die onderworpen zijn aan het toezicht ingesteld bij dit hoofdstuk is een voorafgaande beslissing nodig van de Belgische Mededingingsautoriteit, die vaststelt of zij al of niet toelaatbaar zijn.

§ 2. Bij de in paragraaf 1 bedoelde beslissing wordt rekening gehouden met:

1° de noodzaak een daadwerkelijke mededinging op de markt te handhaven en te ontwikkelen in het licht van met name de structuur van alle betrokken markten en van de bestaande of potentiële mededinging van op of buiten het Belgische grondgebied gevestigde ondernemingen;

2° de positie op de markt van de betrokken ondernemingen, hun economische en financiële macht, de keuzemogelijkheden van leveranciers en afnemers, hun toegang tot voorzieningsbronnen en afzetmarkten, het bestaan van juridische of feitelijke hinderpalen voor de toegang tot de markt, de ontwikkeling van vraag naar en aanbod van de betrokken producten, de belangen van de tussen- en eindverbruikers, alsmede de ontwikkeling van de technische en economische vooruitgang, voor zover deze in het voordeel van de consument is en geen belemmering vormt voor de mededinging.

§ 3. Concentraties die niet tot gevolg hebben dat een daadwerkelijke mededinging op de Belgische markt of een wezenlijk deel daarvan op significante wijze wordt belemmerd, onder andere door het in het leven roepen of versterken van een machtspositie, worden toelaatbaar verklaard.

§ 4. Concentraties die tot gevolg hebben dat een daadwerkelijke mededinging op de Belgische markt of een wezenlijk deel daarvan op significante wijze wordt belemmerd, onder andere door het in het leven roepen of versterken van een machtspositie, worden ontoelaatbaar verklaard.”

16. Artikel IV.66, §§1-2 WER bepaalt:

“§ 1. Het Mededingingscollege stelt bij gemotiveerde beslissing naar gelang het geval vast, dat:

1° de concentratie niet binnen het toepassingsgebied valt van titel 1, hoofdstuk 2, van dit boek;

2° de concentratie binnen het toepassingsgebied valt van titel 1, hoofdstuk 2, van dit boek.

§ 2. Ingeval de concentratie binnen het toepassingsgebied valt van titel 1, hoofdstuk 2, van dit boek, neemt het Mededingingscollege één van de volgende gemotiveerde beslissingen:

1° het beslist dat de concentratie toelaatbaar is. Aan die beslissing kan het voorwaarden en verplichtingen verbinden, die moeten waarborgen dat de betrokken ondernemingen de verbintenissen nakomen die zij hebben aangeboden, teneinde de concentratie toelaatbaar te horen verklaren. Ingeval het Mededingingscollege voorwaarden en verplichtingen in overweging wenst te nemen die niet in het voorstel van beslissing opgenomen zijn, worden de aanmeldende partijen en de Auditeur hierover gehoord en beschikken zij over ten minste twee werkdagen, vanaf de mededeling door het Mededingingscollege, om zich hierover schriftelijk uit te spreken;

2° het verklaart de concentratie toelaatbaar ingeval de bij de concentratie betrokken ondernemingen samen niet meer dan 25 % controleren van een voor de transactie relevante markt, ongeacht of het gaat om horizontale dan wel verticale relaties;

3° het stelt vast dat er ernstige twijfels bestaan omtrent de toelaatbaarheid van de concentratie en beslist de procedure van bijkomend onderzoek en beslissing bedoeld in de artikelen IV.67 tot IV.69 in te zetten; deze beslissing is niet vatbaar voor beroep.

De motivering van de beslissing van het Mededingingscollege is uitdrukkelijk en afdoende.”

III. Betrokken partijen

III.1 Aanmeldende partij

17. De aanmeldende partij is de vennootschap Automotive & Mobility Invest nv (hierna: "A&M Invest") met ondernemingsnummer 0681.419.060 en met zetel te Herkenrodesingel 10, 3500 Hasselt.^{2 3}

18. A&M Invest is de overkoepelende holdingvennootschap van Holding A&M BM bv (voorheen genaamd Holding Groep Van Osch bv), Holding A&M Group bv, JLR Holding bv, Bandenpunt bv en A&M Car Rental bv waarover zij de uitsluitende zeggenschap heeft.

19. Deze holdingvennootschappen dienen beschouwd te worden als de business units die zich toeleggen op:

Holding A&M BM bv	BMW en MINI
Holding A&M Group bv	Audi, Volkswagen, Volkswagen CVI, Skoda, Seat en Cupra
JLR Holding bv	Jaguar en Land Rover
Bandenpunt bv	de bandenactiviteiten
A&M Car Rental bv	de verhuuractiviteiten

² Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 7, pg. 5.

³ Omdat HOLDING A&M BM bv (de contractspartij) onder de uitsluitende zeggenschap staat van A&M Invest, kan A&M Invest als aanmeldende partij worden erkend. Zie ook geconsolideerde mededeling van de Commissie over bevoegdheidskwesties op grond van Verordening (EG) nr. 139/2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen, §135.

20. In het kader van voorliggende transactie zullen de activiteiten van Holding Davo worden ondergebracht in de businessunit van Holding A&M BM bv. Daarom zal hierna enkel op deze businessunit meer in detail worden ingegaan. Voor meer informatie over de andere businessunits kan worden verwezen naar het aanmeldingsformulier.

21. Holding A&M BM bv met ondernemingsnummer 0808.215.777 heeft haar zetel te Herkenrodesingel 10, 3500 Hasselt en heeft deelnemingen in volgende dochtervennootschappen:

- a. Hasselt Store bv (onrechtstreekse deelneming van 0,03% via A&M BM Tienen nv en van 99,97% via A&M BM Hasselt nv), met zetel te Gouverneur Verwilghensingel 2B, 3500 Hasselt en met ondernemingsnummer 0881.416.531 (vestigingseenheid genaamd 'Hasselt Store');
 - i. Hasselt Store bv, vestigingseenheid van Hasselt Store bv, gevestigd te Industriepark 1122, 3545 Halen;
 - ii. Hasselt Store bv, vestigingseenheid van Hasselt Store bv, gevestigd te Antwerpsesteenweg 105, 2390 Malle;
 - iii. Hasselt Store bv, vestigingseenheid van Hasselt Store bv, gevestigd te Staatsbaan 65, 3545 Halen;
 - iv. Hasselt Store bv, vestigingseenheid van Hasselt Store bv, gevestigd te Bosdel 64, 3600 Genk;
 - v. Hasselt Store bv, vestigingseenheid van Hasselt Store bv, gevestigd te Willem van Halmalelaan 1, 2110 Wijnegem;
 - vi. Hasselt Store bv, vestigingseenheid van Hasselt Store bv, gevestigd te Ambachtenlaan 2A, 3300 Tienen;
 - vii. Hasselt Store bv, vestigingseenheid van Hasselt Store bv, gevestigd te Heuveneindeweg 119, 3520 Zonhoven;
 - viii. Hasselt Store bv, vestigingseenheid van Hasselt Store bv, gevestigd te Rijksweg 185, 3650 Dilsen-Stokkem;
- b. A&M BM Halen nv (voorheen: Van Osch En Zonen nv) (rechtstreekse deelneming van 99,96%), met zetel te Industriepark 1122, 3545 Halen en met ondernemingsnummer 0412.804.581 (vestigingseenheid genaamd 'A&M Halen');
 - i. A&M Carrosserie Halen⁴, vestigingseenheid van A&M BM Halen nv, gelegen te Industriepark 1205, 3545 Halen;
 - ii. A&M Halen (premium selection), vestigingseenheid van A&M BM Halen nv, gelegen te Staatsbaan 65, 3545 Halen;
- c. A&M BM Hasselt nv (voorheen: Van Osch Hasselt nv) (onrechtstreekse deelneming van 98,80% via A&M BM Halen nv), met zetel te Scheepvaartkaai 14, 3500 Hasselt, en

⁴ Schrijfwijze van vestiging zoals geregistreerd in de Kruispuntbank van Ondernemingen.

met ondernemingsnummer 0474.197.465 (vestigingseenheid genaamd 'A&M Hasselt');

- i. A&M Zonhoven (premium selection), vestigingseenheid van A&M BM Hasselt nv, gelegen te Heuveneindeweg 119, 3520 Zonhoven;
 - ii. A&M BM Hasselt, vestigingseenheid van A&M BM Hasselt nv, gelegen te Willem van Halmalelaan 1, 2110 Wijnegem;
 - iii. A&M BM Hasselt, vestigingseenheid van A&M BM Hasselt nv, gelegen te Ambachtenlaan 2A, 3300 Tienen;
 - iv. A&M BM Hasselt, vestigingseenheid van A&M BM Hasselt nv, gelegen te Industriepark 1122, 3545 Halen;
 - v. A&M BM Hasselt, vestigingseenheid van A&M BM Hasselt nv, gelegen te Bosdel 64, 3600 Genk;
 - vi. A&M BM Hasselt, vestigingseenheid van A&M BM Hasselt nv, gelegen te Staatsbaan 65, 3545 Halen;
 - vii. A&M BM Hasselt, vestigingseenheid van A&M BM Hasselt nv, gelegen te Rijksweg 185, 3650 Dilsen-Stokkem;
 - viii. A&M BM Hasselt, vestigingseenheid van A&M BM Hasselt nv, gelegen te Antwerpsesteenweg 105, 2390 Malle;
- d. A&M BM Tienen nv (voorheen: Van Osch nv) (onrechtstreekse deelneming van 99,60% via A&M BM Halen nv), met zetel te Ambachtenlaan 2A, 3300 Tienen en met ondernemingsnummer 0426.732.890;
- e. A&M BM Antwerpen nv (voorheen: Centrauto nv) (rechtstreekse deelneming van 100%), met zetel te Willem van Halmalelaan 1, 2110 Wijnegem en met ondernemingsnummer 0420.004.951 (vestigingseenheid genaamd 'A&M Wijnegem');
- i. A&M Malle, vestigingseenheid van A&M BM Antwerpen nv, gelegen te Antwerpsesteenweg 105, 2390 Malle.
- f. A&M BM Genk bv (voorheen: Peter Beckers bv (voorheen onrechtstreekse deelneming van 100% via A&M BM Antwerpen nv, vanaf 8 mei 2024 met rechtstreekse deelneming van 100%)⁵, met zetel te Bosdel 64, 3600 Genk, en met ondernemingsnummer 0424.710.936 (vestigingseenheid genaamd 'A&M Genk');
- i. A&M Dilsen-Stokkem, vestigingseenheid van A&M BM Genk bv, gelegen te Rijksweg 185, 3650 Dilsen-Stokkem;
 - ii. A&M Genk, vestigingseenheid van A&M BM Genk bv, gelegen te Bosdel 66, 3600 Genk.

⁵ Zie Onderzoeksdossier, I. Aanmeldende partij, 20240508 Mail i.v.m. structuurwijziging A&M Invest, 20240508 Mail Belgische Mededingingsautoriteit.

III.2 Doelonderneming

22. De doelonderneming bestaat uit de besloten vennootschap Holding Davo bv (hierna: "Davo") met ondernemingsnummer 0567.746.443 en met zetel te Maastrichtersteenweg 529, 3700 Tongeren.

23. Davo heeft als overkoepelende holdingvennootschap de volledige zeggenschap over de volgende vennootschappen:

- a. Davo Tongeren bv met zetel te Maastrichtersteenweg 529, 3700 Tongeren en met ondernemingsnummer 0438.056.750, met volgende vestigseenheden:
 - i. Davo Tongeren gelegen te Maastrichtersteenweg 529, 3700 Tongeren;
 - ii. Carrus gelegen
 - iii. te Spookvliegerlaan 1151, 3800 Sint-Truiden;
- b. Davo Sint-Truiden bv met zetel te Spookvliegerlaan 1131, 3800 Sint-Truiden en met ondernemingsnummer 0567.926.288.

III.3 Vertegenwoordiger aanmeldende partij

24. Als vertegenwoordiger van de aanmeldende partij wordt aangegeven:

Kantoor	Nelissen Grade Advocatenassociatie bv
Namen	Meester Joris De Roo Meester Sofie Schepens
Adres	Philipssite 5 bus 2, 3001 Leuven
E-mail	joris.deroo@nelissengrade.com sofie.schepens@nelissengrade.com

IV. Aangemelde operatie

IV.1 Beschrijving van de concentratie

25. Op 7 juli 2023 ondertekenden Karel Daenen en Holding A&M BM bv (op het moment van de overeenkomst nog Holding Groep Van Osch bv genaamd), een overnameovereenkomst waarin wordt overeengekomen dat alle aandelen van Holding Davo bv zullen worden overgedragen aan Holding A&M BM bv. Na de voorgenomen transactie zal A&M Invest nv alle participaties van elk van de ondernemingen in kwestie aanhouden op indirecte wijze middels de aanhouding van alle participaties rechtstreeks dan wel onrechtstreeks door de Holding A&M BM.

26. Bijgevolg betreft de voorgenomen transactie de verwerving van een uitsluitende zeggenschap door Holding A&M BM bv over Holding Davo bv. De aard van de concentratie is een verwerving van volledige zeggenschap in de zin van artikel IV.6, §1, 2° WER.

IV.2 Doel van de concentratie

27. Volgens de aanmeldende partij heeft de aangemelde concentratie tot doel de nodige schaalvoordelen te creëren voor A&M Invest door de activiteiten uit te breiden naar gebieden waar de onderneming reeds actief is alsook aangrenzende gebieden. Als gevolg van de schaalvoordelen stelt de aanmeldende partij dat die haar in staat zouden stellen de interne processen efficiënter en effectiever te organiseren en een snellere, meer kwalitatieve en onderscheidende klantenservice te brengen.⁶

IV.3 Onderzoekstermijn

Eerste ontwerp aanmeldingsformulier	15 januari 2024
Aanmelding concentratie	29 april 2024
Aanvang termijn	30 april 2024
25 werkdagen	7 juni 2024
40 werkdagen	28 juni 2024

IV.4 Drempels

28. De omzetcijfers van de partijen in 2022 zijn als volgt:⁷

	A&M Invest	Davo
Wereldwijde omzet	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]
EU-wijde omzet	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]
Omzet in België	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]

29. Op grond van deze omzetcijfers dient de transactie te worden aangemeld bij de BMA.

IV.5 Conclusie

30. Gelet op de beschrijving van de aangemelde transactie onder sectie IV.1 en de omzetcijfers van de Partijen vermeld in sectie IV.4, stelt het College vast dat de aangemelde transactie een concentratie vormt in de zin van artikel IV.6 § 1, 2° WER die aan de aanmeldingsdrempels van artikel IV.7, § 1 WER voldoet.

⁶ Zie Aanmeldingsformulier, randnrs. 3-4, pg. 4.

⁷ Zie Onderzoeksdossier, I. Aanmeldende partij, 20240502 Mailverkeer ontbrekende gegevens bij formele aanmelding, mail; Zie Aanmeldingsformulier, randnrs. 53 en 55, pgs. 25 en 27.

V. Bewijslast en beoordelingsstandaard

31. Het College dient aangemelde concentraties die binnen het toepassingsgebied vallen van de regels inzake concentratietoezicht van Boek IV van het Wetboek van economisch recht (“WER”), in een eerste fase procedure bij toepassing van artikel IV.66, §2 WER goed te keuren indien voor het College niet is aangetoond dat er ernstige twijfel is over de toelaatbaarheid van een concentratie in de zin van artikel IV.9, §4 WER. De bewijslast betreffende het aantonen van een ernstige twijfel rust op de BMA, en gelet op zijn structuur dus in eerste instantie op het Auditoraat.⁸ Het College dient een afwijken van het voorstel van de Auditeur voldoende te motiveren.⁹

32. Indien het Mededingingscollege een beslissing wil nemen zoals bedoeld in artikel IV.66, §2, 3° WER dient het te motiveren dat er sprake is van ernstige twijfels over de toelaatbaarheid van de concentratie. Deze twijfel moet gelet op artikel IV.9, §4 WER betrekking hebben op de vraag of de concentratie tot gevolg zal hebben dat de daadwerkelijke mededinging op de Belgische markt of een wezenlijk deel daarvan op significante wijze wordt belemmerd, onder andere door het in het leven roepen of versterken van een machtspositie. Het Mededingingscollege dient daarbij rekening te houden met de factoren vermeld in artikel IV.9, §2 WER.¹⁰

33. Het College oordeelt, op basis van vaste beslissingspraktijk van het Mededingingscollege, dat de ernst van de twijfel beoordeeld moet worden gelet op de waarschijnlijkheid dat negatieve gevolgen zich zullen voordoen, op de ernst van de gevolgen indien zij zich voordoen, en op de waarschijnlijkheid dat die negatieve gevolgen door de concentratie zijn veroorzaakt. De eventuele vaststelling dat negatieve gevolgen niet zijn uitgesloten laat naar het oordeel van het College niet toe om de procedure van bijkomend onderzoek en beslissing bedoeld in de artikelen IV.67 tot IV.69 WER in te zetten. En zeker wanneer de waarschijnlijkheid dat een gevolg zich zou voordoen niet groot is, moet het Mededingingscollege de ernst van de twijfel onvoldoende achten voor het openen van een in de artikelen IV.67 tot 69 WER bedoeld bijkomend onderzoek.¹¹

VI. Activiteiten van partijen

34. De voormelde betrokken ondernemingen zijn actief zowel in de detailhandel van personenwagens als in onderhoud en herstel van personenwagens, beide voor de merken BMW en MINI. A&M Invest verricht dezelfde activiteiten ook voor de merken Audi, Volkswagen, Skoda, Seat, Cupra, Jaguar en Land Rover en voor de lichte bedrijfsvoertuigen van het merk Volkswagen CVI, dit in tegenstelling tot de doelondernemingen.¹²

⁸ Beslissing BMA-2023-C/C-07 van 3 april 2023 in Zaak nr. MEDE-C/C-22/038, Sligro – Metro Cash & Carry (deel College), §25.

⁹ Zie over de motiveringsvereiste ter zake het arrest van het Marktenhof van 28 februari 2018 in de zaak Euroscop t. BMA, §25.

¹⁰ Beslissing BMA-2013-C/C-03 van 25 oktober 2013 in Zaak nr. MEDE – C/C – 13/0020, De oprichting van het Mediahuis door Corelio NV en Concentra NV, § 672 en 673.

¹¹ Zie Beslissing BMA-2013-C/C-03 van 25 oktober 2013 in Zaak nr. MEDE – C/C – 13/0020, De oprichting van het Mediahuis door Corelio NV en Concentra NV, § 674; Beslissing BMA-2023-C/C-07 van 3 april 2023 in Zaak nr. MEDE – C/C – 22/038, Sligro – Metro Cash & Carry, §25.

¹² Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 2, pg. 4.

VI.1 A&M Invest

35. A&M Invest heeft als voornaamste bedrijfsactiviteit het op lange termijn aanhouden van aandelen die afkomstig zijn van verschillende bedrijven die bedrijfseconomisch in belangrijke mate autonoom werken. A&M Invest brengt alsof zelf geen goederen of diensten voort.¹³

36. In haar aandelenportefeuille heeft A&M Invest de volgende bedrijven: Holding A&M Group bv (voorheen Holding groep Delorge bv), Holding A&M BM bv, JLR Holding bv, Bandenpunt bv (voorheen Maasland Banden bv) en A&M Car Rental bv (voorheen A&M Rent bv) (hierna: "A&M Groep").¹⁴

37. De A&M Groep heeft 29 dochtervennootschappen die onder andere actief zijn in de sectoren van de verkoop van nieuwe en tweedehands personenwagens en LCV ("light commercial vehicle" of lichte bedrijfswagen) ($\leq 3,5t$) en onderhoud en herstel van personenwagens en LCV ($\leq 3,5t$). Daarnaast leveren ze ook carrosseriediensten, autoverhuur en zijn ze actief in de verkoop en het plaatsen van (reserve)banden voor personenvoertuigen en industriële voertuigen.¹⁵

38. A&M Invest heeft voor bovenvermelde bedrijfsactiviteiten 17 vestigingen die hoofdzakelijk actief zijn voor de automerken van Volkswagen (Audi, Seat, Skoda en Volkswagen), 6 vestigingen die actief zijn voor de automerken van BMW (BMW en MINI) en ten slotte 3 vestigingen die actief zijn voor de automerken van JLR (Land Rover en Jaguar).¹⁶

39. Daarnaast heeft de betrokken onderneming nog drie afzonderlijke vestigingen die respectievelijk actief zijn in de verkoop/het plaatsen van banden, carrosseriediensten en de verhuur van wagens.¹⁷

VI.2 Davo

40. Holding Davo bv heeft als voornaamste bedrijfsactiviteit het beheren van haar dochtervennootschappen. Davo heeft twee dochtervennootschappen die naast de verkoop van nieuwe en tweedehands personenwagens ook actief zijn in het onderhoud en herstel van personenwagens. Daarnaast levert een van de twee dochtervennootschappen ook carrosseriediensten.¹⁸

41. Beide vestigingen van Davo zijn actief voor de automerken van BMW (BMW en MINI).¹⁹

VI.3 Overzicht van alle activiteiten

42. Onderstaande tabel geeft een schematisch overzicht van de activiteiten van de partijen betrokken bij de voorgenomen transactie:

Activiteit	A&M (VW, BMW/MINI en JLR)	Davo (BMW/MINI)
Detailhandelsverkoop nieuwe personenwagens	x	x

¹³ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 9, pg. 5.

¹⁴ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 10, pg. 5.

¹⁵ Zie Onderzoeksdossier, I. Aanmeldende partij, 20240429 Formele Aanmelding, Bijlage 83.

¹⁶ Ibid voetnoot 12.

¹⁷ Ibid voetnoot 12.

¹⁸ Ibid voetnoot 12.

¹⁹ Ibid voetnoot 12.

Detailhandelsverkoop nieuwe LCV	x	
Detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens	x	x
Detailhandelsverkoop van tweedehands LCV	x	
Detailhandelsverkoop van reserveonderdelen (OEM/IAM)	x	x
Onderhoud en herstel voor personenwagens (en LCV)	x	x
Carrosserieherstellingen	x	x

43. Voor de analyse van de voorgenomen transactie zijn de volgende economische sectoren, op basis van de NACEBEL-codes, van belang:²⁰

- a. 45.113 - Detailhandel in auto's en lichte bestelwagens (=3,5 ton);
- b. 45.201 - Algemeen onderhoud en reparatie van auto's en lichte bestelwagens ($\leq 3,5$ ton);
- c. 45.203 - Reparatie en montage van specifieke auto-onderdelen;
- d. 45.204 – Carrosserieherstelling;
- e. 45.320 - Detailhandel in onderdelen en accessoires van motorvoertuigen.

VII. Marktafbakening

44. Marktafbakening is een instrument gebruikt om de krijtlijnen van de mededinging tussen ondernemingen te onderkennen en af te bakenen. De voornaamste doelstelling van marktafbakening is het systematisch vaststellen van de daadwerkelijke en directe concurrentiedruk waarmee de betrokken ondernemingen worden geconfronteerd wanneer die bepaalde producten of diensten in een bepaald gebied aanbieden. Dankzij marktafbakening wordt in beeld gebracht wie de relevante concurrenten zijn van de betrokken onderneming(en) wanneer zij die producten aanbiedt (aanbieden), en ook wie de relevante afnemers zijn. Alleen producten die daadwerkelijke en directe concurrentiedruk uitoefenen binnen het relevante tijdsbestek maken deel uit van dezelfde relevante markt als die van de betrokken onderneming(en); andere minder doeltreffende, of louter potentiële, concurrentiedruk wordt in aanmerking genomen als onderdeel van de mededingingsbeoordeling.²¹

²⁰ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 46, pg. 17. Voor een volledig overzicht van de economische sectoren waarin de partijen actief zijn: zie Aanmeldingsformulier, randnrs. 46-49, pgs. 17-19.

²¹ Bekendmaking van de Commissie betreffende de afbakening van de relevante markt ten behoeve van het mededingingsrecht van de Unie, P.E.U., 8 februari 2024, randnr. 6.

VII.1 Detailhandelsverkoop in motorvoertuigen

VII.1.1 Productmarkt

VII.1.1.a Beslissingspraktijk

45. In haar beslissingspraktijk heeft de BMA de volgende productmarkten gedefinieerd:

- a. Niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens;²²
- b. Niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe LCV;²³
- c. Niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV.²⁴

46. In haar beslissingspraktijk gaat de BMA uit van een niet-merkspecifieke detailhandelsmarkt voor de verkoop van enerzijds nieuwe personenwagens en anderzijds nieuwe LCV.²⁵

47. Daarnaast aanvaardt de BMA een niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV. Een mogelijk verder onderscheid tussen de detailhandelsverkoop van enerzijds tweedehands personenwagens en anderzijds tweedehands LCV wordt daarbij opgelaten.²⁶

48. De beslissingspraktijk van de BMA ligt in lijn met de Europese beslissingspraktijk. De Europese Commissie maakt een onderscheid tussen de markt voor de detailhandelsverkoop van personenwagens en de markt voor de detailhandelsverkoop van LCV.²⁷ Bovendien heeft de Europese Commissie een onderscheid overwogen tussen de detailhandelsverkoop van nieuwe voertuigen enerzijds en de detailhandelsverkoop van tweedehands voertuigen anderzijds.²⁸ Tenslotte heeft de Europese Commissie tot dusver geoordeeld dat het niet noodzakelijk is een verder onderscheid te maken op basis van verschillende soorten voertuigen.²⁹

VII.1.1.b Standpunt aanmeldende partij

49. De aanmeldende partij is van mening dat de productmarkt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens onderscheiden dient te worden van de productmarkt voor de

²² BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, randnr. 52, pg. 102; BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 19, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing BMA-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, randnr. 18, pg. 38; BMA 19 december 2022, beslissing BMA-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, randnr. 17, pg. 38.

²³ BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, randnr. 52, pg. 102; BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 19, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing BMA-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, randnr. 18, pg. 38; BMA 19 december 2022, beslissing BMA-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, randnr. 17, pg. 38.

²⁴ BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, randnr. 52, pg. 102.

²⁵ BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 19, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing BMA-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, randnr. 18, pg. 38; BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, randnr. 52, pg. 102; BMA 19 december 2022, beslissing BMA-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, randnr. 17, pg. 38.

²⁶ BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 19, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, randnr. 18, pg. 38; BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, randnr. 52, pg. 102; BMA 19 december 2022, beslissing ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, randnr. 17, pg. 38.

²⁷ EC 18 oktober 2019, nr. M.9462, Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ AC-Mobil, randnrs. 16-17; EC 17 juni 2020, nr. M.9893, VGRD/Auto Wichert Asset, randnrs. 17 en 19; EC 26 juli 2017, nr. M.8309, Volvo Car Corporation/First Rent A Car, randnr. 22; EC 5 oktober 2016, nr. M.8099, Nissan/Mitsubishi, randnr. 11.

²⁸ EC 20 april 2009, nr. M.5347, Mapfre/Salvador/Caetano JV's, randnr. 10; EC 13 november 2012, nr. M.6718, Toyota Tsusho corporation/CFAO, randnr. 11.

²⁹ EC 18 oktober 2019, nr. M.9462, Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ AC-Mobil, randnr. 16; EC 17 juni 2020, nr. M.9893, VGRD/Auto Wichert Asset, randnrs. 17 en 19; EC 26 juli 2017, nr. M.8309, Volvo Car Corporation/First Rent A Car, randnr. 22.

detailhandelsverkoop van nieuwe LCV. In navolging van de bestaande Belgische en Europese beslissingspraktijk, meent de aanmeldende partij dat de markten voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens enerzijds en nieuwe LCV anderzijds, niet-merkspecifiek zijn.³⁰

50. De aanmeldende partij volgt de bestaande beslissingspraktijk en erkent het bestaan van een aparte productmarkt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV.³¹

51. Volgens aanmeldende partij is de markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV niet-merkspecifiek, naar analogie met de verkoop van nieuwe personenwagens enerzijds en nieuwe LCV anderzijds, aangezien de voertuigen via dezelfde distributiekanaalen worden verdeeld.³²

52. Verder is de aanmeldende partij van mening dat de markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV niet verder moet worden opgedeeld naar type voertuig. De verkoop van zowel tweedehands personenwagens als LCV vereist namelijk dezelfde marketingstrategie en verkoopwijze.³³

VII.1.1.c Marktonderzoek

53. Gezien de consistente beslissingspraktijk en de reden uiteengezet in VIII.1.2 alsook het gegeven dat de aanmeldende partij de beslissingspraktijk niet contesteert, werd in het marktonderzoek niet ingegaan op de markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens enerzijds en nieuwe LCV anderzijds. Er werd eveneens niet ingegaan op de markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV.

VII.1.1.d Beoordeling door de auditeur

54. Gebaseerd op de bestaande beslissingspraktijk, gaat de auditeur voor de beoordeling van onderhavige transactie uit van de volgende productmarkten:

- a. Niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens;
- b. Niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe LCV;³⁴
- c. Niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV.

55. De vraag of de markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands voertuigen zowel personenwagens als LCV omvat, dan wel er een onderscheid tussen beide moet worden gemaakt, kan worden opengelaten aangezien dit geen verschil uitmaakt voor de beoordeling van voorliggende transactie.

³⁰ Zie Aanmeldingsformulier, randnrs. 90-91, pg. 36.

³¹ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 108, pg. 40.

³² Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 109, pg. 40.

³³ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 110, pg. 40.

³⁴ Daar de merken BMW en MINI geen LCV in hun gamma hebben, zal deze productmarkt bij de verdere analyse buiten beschouwing gelaten worden.

VII.1.2 Geografische markt

VII.1.2.a Beslissingspraktijk

56. In eerdere beslissingen stelde de BMA dat de markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens enerzijds en LCV anderzijds een nationale of lokale dimensie kon hebben, maar werd de geografische marktdefinitie uiteindelijk telkens opengelaten.³⁵

57. Wat betreft de beslissingspraktijk van de BMA aangaande de markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV werd een nationale en lokale dimensie overwogen, maar werd de exacte geografische marktdefinitie uiteindelijk opengelaten.³⁶

58. In haar beslissingspraktijk neemt de Europese Commissie geen standpunt in over de precieze geografische omvang van de markten voor de detailhandelsverkoop van nieuwe en tweedehands personenwagens en/of LCV. De Commissie laat de vraag of deze markten op regionale, nationale of EER-basis moeten worden afgebakend, doorgaans open.³⁷

59. De Franse mededingingsautoriteit hanteert standaard een lokale markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe en tweedehands voertuigen. In het verleden werd het verzorgingsgebied bepaald op departementaal niveau,³⁸ maar aangezien analyses op departementaal niveau de concurrentiële dynamiek op de markt niet langer reflecteren, hanteert de Franse mededingingsautoriteit op heden lokale verzorgingsgebieden bepaald op basis van reistijd.³⁹

VII.1.2.b Standpunt aanmeldende partij

60. De aanmeldende partij is van mening dat de geografische markt voor de verkoop van nieuwe personenwagens enerzijds en LCV anderzijds internationaal te situeren valt. Volgens de aanmeldende partij komt dit door de stijgende onlineverkoop, de versoepeling van de import en export regelgeving en het eenvoudiger kunnen uitvoeren van de preregistratie van een nieuw voertuig.⁴⁰

61. Indien dit niet aanvaard wordt, moet de markt volgens de aanmeldende partij minstens als nationaal worden afgebakend enerzijds gebaseerd op de stijgende onlineverkoop en anderzijds door de hoge prijs die consumenten tegenwoordig bereid zijn te betalen. Hierdoor zullen consumenten een grondige (online) prijsvergelijking maken en bereid zijn om grotere afstanden af te leggen voor gunstigere commerciële voorwaarden (gelet op het sterk uitgebouwde wegennetwerk).⁴¹

³⁵ BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 56, pg. 15 en randnr. 19, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, randnr. 55, pg. 13 en randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, randnr. 45, pg. 8 en randnr. 18, pg. 38; BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, randnr. 76, pg. 21 en randnr. 52, pg. 102; BMA 19 december 2022, beslissing ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, randnr. 47, pg. 10 en randnr. 17, pg. 38.

³⁶ BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 19, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, randnr. 18, pg. 38; BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, randnr. 52, pg. 102; BMA 19 december 2022, beslissing BMA-2022-CC-44, randnr. 47, pg. 10 en randnr. 17, pg. 38.

³⁷ EC 20 april 2009, nr. M.5347, Mapfre/Salvador/Caetano JV's, randnr. 11; EC 13 november 2012, nr. M.6718, Toyota Tsusho corporation/CFAO, randnr. 12; EC 16 oktober 2015, nr. M.7747, PGA/MSA, randnr. 18-19; EC 5 juli 2017, nr. M.8449, Peugeot/Opel, randnr. 37-38; EC 18 oktober 2019, nr. M.9462, Emil Frey Group/Autocommerce/Avto Triglav/ACMobil, randnr. 20-21.

³⁸ Autorité de la Concurrence 20 december 2017, nr. 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, randnr. 8-9; Autorité de la Concurrence 24 oktober 2017, nr. 17-DCC-175, Sonadía – Pré Droué/Car Avenue, randnr. 8-9; Autorité de la Concurrence 6 juni 2017, nr. 17-DCC-78, Tenedor Reims-Etoile 51/Bernard Participations-Tenedor, randnr. 14-15; Autorité de la Concurrence 1 juni 2017, nr. 17-DCC-75, Covenant SA/Dauphine 27, randnr. 10-11; Autorité de la Concurrence 8 februari 2017, nr. 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/ECL, randnr. 8-9.

³⁹ Autorité de la Concurrence 12 maart 2019, nr. 19-DCC-42, Emil Frey Motors France-Fiber/Bernard Participations SAS, randnr. 34-35 en 46.

⁴⁰ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 100, pg. 38.

⁴¹ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 101, pg. 38.

62. De aanmeldende partij verwijst hiervoor naar de Europese beslissingspraktijk in de zaak *General Motors/Daewoo Motors*⁴² waarin overwogen werd dat ondanks de concurrentiële harmonisatie van de Europese interne markt, er toch verschillen blijven bestaan qua prijs, distributiesystemen en de mate waarin concurrenten de markt kunnen betreden waardoor de markt als nationaal kan worden beschouwd.⁴³

63. De aanmeldende partij gaat niet akkoord met de geografische afbakening via 80%-verzorgingsgebieden en volgt dus de beslissingspraktijk van de BMA niet.⁴⁴

64. Wat betreft de markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV is de aanmeldende partij van mening dat deze markt nationaal is. De aanmeldende partij baseert zich hiervoor op marktbevragingen van de BMA waar naar voren zou komen dat er eensgezindheid is over het nationale karakter van de geografische markt.⁴⁵ De aanmeldende partij verduidelijkt echter niet op basis van welke marktbevragingen zij deze conclusies trekt.

65. De aanmeldende partij merkt hierbij op dat de consument (online) prijsvergelijkingen maakt op de tweedehandsverkoopmarkt en vervolgens bereid is om grotere afstanden af te leggen om een tweedehands personenwagen of LCV aan de voordeligste prijs te kunnen aankopen.⁴⁶

66. Daarbij wordt het volgens de aanmeldende partij steeds gemakkelijker om deze prijsvergelijkingen te maken door de komst en de groei van (gespecialiseerde) websites voor tweedehands autoverkoop.⁴⁷ Zowel consumenten als professionelen kunnen via deze platforms een overzicht krijgen waar de gewenste wagen verkocht wordt. Op gespecialiseerde websites kunnen ze ook zien aan welke voorwaarden deze wagens verkocht worden.⁴⁸

67. De aanmeldende partij besluit dan ook dat de geografische afbakening voor de detailhandelsverkoop in tweedehands personenwagens en/of LCV groter moet worden aanzien dan de 80%-verzorgingsgebieden zouden aangeven.⁴⁹

VII.1.2.c Marktonderzoek

68. Gezien de consistente beslissingspraktijk en de reden uiteengezet in VIII.1.2 werd in het marktonderzoek niet ingegaan op de geografische markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens enerzijds en nieuwe LCV anderzijds. Er werd eveneens niet ingegaan op de geografische definitie van de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV, om de reden uiteengezet in punt VIII.2.2.

VII.1.2.d Beoordeling door de auditeur

69. Vooreerst dient te worden opgemerkt dat de Europese Commissie in de door de aanmeldende partij geciteerde beslissing in *General Motors/Daewoo Motors* (het betreft een oude zaak) de marktdefinitie uiteindelijk heeft opengelaten: *“In het onderhavige geval is het niet nodig de exacte geografische markt te bepalen, aangezien de operatie, ongeacht de geografische markt die in*

⁴² EC 22 juli 2002, nr. M.2832, *General Motors/Daewoo Motors*, randnrs. 24-25.

⁴³ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 101, pg. 38.

⁴⁴ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 102, pg. 38.

⁴⁵ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 115, pg. 41.

⁴⁶ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 115, pg. 41.

⁴⁷ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 117, pg. 41.

⁴⁸ www.tweedehands.be; www.autoscout24.be; www.audiapprovedplus.be; www.myway.be.

⁴⁹ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 120, pg. 42.

aanmerking wordt genomen, geen aanleiding zal geven tot ernstige twijfels over de verenigbaarheid ervan met de gemeenschappelijke markt.”⁵⁰

70. De auditeur is van oordeel dat de exacte marktafbakening van de geografische markt nationaal of lokaal voor wat betreft de markt voor de detailhandelsverkoop in nieuwe personenwagens enerzijds en LCV anderzijds in casu opengelaten kan worden aangezien dit geen verschil uitmaakt voor de beoordeling van voorliggende transactie.

71. Wat betreft de geografische omvang van de markt voor niet-merkspecifieke detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV, zijnde lokaal of nationaal, is de auditeur van mening dat dit in deze zaak opengelaten kan worden aangezien dit geen verschil uitmaakt voor de beoordeling van voorliggende transactie.

72. De auditeur wenst terug te komen op de opmerking van aanmeldende partij dat de geografische markt voor de detailhandelsverkoop in tweedehands personenwagens en/of LCV groter moet worden aanzien dan de 80%-verzorgingsgebieden. De auditeur merkt op dat de 80%-verzorgingsgebieden voor deze markt niet noodzakelijk gelijk staan aan lokale markten en de 80%-verzorgingsgebieden in deze zelfs mogelijks een nationaal karakter kunnen vertonen.

73. In de recente beslissingspraktijk van de BMA wordt de markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands wagens en/of LCV veeleer nationaal geacht, hoewel een lokale dimensie van deze markt niet kan worden uitgesloten. De auditeur heeft geen indicaties dat dit voor de beoordeling van voorliggende zaak anders zou zijn. Daarnaast is de auditeur van mening dat, ongeacht de geografische marktafbakening, de voorgenomen transactie niet tot gevolg heeft dat de mededinging op deze markt op een significante wijze zal worden belemmerd.

VII.1.3 Conclusie

74. Gelet op voorgaande weerhoudt de auditeur een niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens. Verder is het niet nodig de geografische markt nader te bepalen (nationaal of lokaal) aangezien de concentratie geen aanleiding geeft tot ernstige twijfels over de toelaatbaarheid ervan.

75. Daarnaast weerhoudt de auditeur een niet-merkspecifieke markt voor detailhandelsverkoop van nieuwe LCV. Verder is het niet nodig de geografische markt nader te bepalen (nationaal of lokaal) aangezien de concentratie geen aanleiding geeft tot ernstige twijfels over de toelaatbaarheid ervan.

76. Tenslotte weerhoudt de auditeur een niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV. Verder is het niet nodig de geografische markt nader te bepalen (nationaal of lokaal) aangezien de concentratie geen aanleiding geeft tot ernstige twijfels over de toelaatbaarheid ervan.

77. **Het College** schaart zich om de door de auditeur in secties VII.1.2 en VII.1.3 aangegeven redenen achter deze weerhouden productmarkten.

78. Op de vraag of de geografische markt voor de verkoop van nieuwe personenwagens enerzijds en LCV anderzijds internationaal is, zoals de aanmeldende partij stelt, hoeft volgens het College niet te worden ingegaan aangezien zelfs in het geval van een nationale of lokale reikwijdte de concentratie

⁵⁰ EC 22 juli 2002, nr. M.2832, General Motors/Daewoo Motors, randnr. 25. Vrije vertaling van: “In the present case it is not necessary to determine the exact geographic market since irrespective of the geographical market taken into account the operation will not give rise to any serious doubts as to its compatibility with the Common market.”

geen aanleiding geeft tot ernstige twijfels over de toelaatbaarheid ervan. Om dezelfde reden gaat het College ook niet verder in op de vraag of de markt voor de verkoop van tweedehandse personenwagens en/of LCV nationaal is, zoals de aanmeldende partij aanvoert.

VII.2 Onderhoud en herstel aan personenwagens en LCV

VII.2.1 Productmarkt

VII.2.1.a Beslissingspraktijk

79. In eerdere beslissingspraktijk van de BMA werd een aparte markt voor onderhoud en herstel weerhouden, inclusief diensten van niet-erkende herstellende, waarbij een bijkomend markt onderscheid tussen onderhoud en herstel aan enerzijds personenwagens en anderzijds LCV werd opengelaten.⁵¹

80. In *Delorge/Coox*, werd uiteindelijk in het bijkomend onderzoek geoordeeld dat onderhoud en herstel van personenwagens en LCV één markt vormt.⁵²

81. Daarnaast volgt uit eerdere beslissingspraktijk dat de markt voor onderhoud en herstel merkspecifiek is. Dit resulteert uit marktbevestigingen aan erkende distributeurs en concurrenten die bevestigden dat het gaat om een merkspecifieke markt.⁵³

82. In *D'Ieteren/Jennes* heeft de BMA afzonderlijke productmarkten voor herstel en vervangingsdiensten voor banden enerzijds en/of glas anderzijds geïdentificeerd, maar werd de productmarktdefinitie op dit punt uiteindelijk opengelaten.⁵⁴

83. Tot op heden heeft de BMA geen standpunt ingenomen omtrent mogelijke afzonderlijke productmarkten voor de detailhandelsverkoop van banden enerzijds en glasherstel- en vervangingsdiensten anderzijds.

84. In haar beslissingspraktijk heeft de Europese Commissie een markt voor herstel- en onderhoudsdiensten voor auto's geïdentificeerd.⁵⁵ De Europese Commissie beschouwt deze markt als merkspecifiek.⁵⁶ In haar Richtsnoeren benadrukt de Commissie eveneens het merkspecifieke karakter van een aparte markt voor onderhoud en herstel.⁵⁷

85. De Europese Commissie heeft binnen deze markt drie soorten marktdeelnemers geïdentificeerd: (i) erkende dealers die ofwel in handen zijn van de autoproducent ofwel franchisenemers die hun onderneming zelfstandig uitbaten, (ii) fast-fit centra gespecialiseerd in onderhoud en herstel aan voertuigen en (iii) onafhankelijke garages en full-service dienstverleners.⁵⁸

86. De Commissie heeft in haar beslissingspraktijk verschillende malen overwogen een onderscheid te hanteren tussen enerzijds zogenaamd 'licht' onderhoud en herstel en anderzijds 'complex' onderhoud

⁵¹ BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 116, pg. 24 en randnr. 20, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, MIG/NAM, randnr. 99, pg. 19 en randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep Jam nv, randnrs. 89-90, pg. 15 en randnr. 18, pg. 38.

⁵² BMA 19 november 2020, beslissing BMA-2020-CC-35, Delorge/ Coox, randnr. 94, pg. 169.

⁵³ Zie BMA 5 februari 2020, beslissing BMA-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, randnr. 79, pg. 14; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, Mig Motors/Nam, randnr. 90, pg. 17 en randnr. 98, pg. 19; BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 107, pg. 23 en randnr. 115, pg. 24.

⁵⁴ BMA 19 december 2022, beslissing ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, randnrs. 56-60, pg. 12 en randnr. 17, pg. 38.

⁵⁵ EC 28 oktober 2021, nr. M.10412, Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro, randnrs. 20-21.

⁵⁶ EC 28 oktober 2021, nr. M.10412, Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro, randnrs. 20-21.

⁵⁷ Aanvullende richtsnoeren betreffende verticale beperkingen in overeenkomsten voor verkoop en herstelling van motorvoertuigen en voor de distributie van reserveonderdelen voor motorvoertuigen, P.E.U., 28 mei 2010, randnr. 15.

⁵⁸ EC 2 oktober 2002, nr. M.2948, CVC/Kwik-Fit, randnr. 7; EC 31 mei 1999, nr. M.1526, Ford/Kwik-Fit, randnr. 8.

en herstel.⁵⁹ In deze zaken was de Commissie echter nooit verplicht om zich hierover definitief uit te spreken daar dit in die zaken geen verschil zou uitmaken voor de beoordeling van de transacties.

87. In *Michelin/Allopneus* en *D'leteren/PHE* heeft de Europese Commissie een afzonderlijke markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe vervangingsbanden enerzijds en reparatie- en vervangingsdiensten voor glas anderzijds, overwogen.⁶⁰ In *D'leteren/PHE* merkte de Commissie met betrekking tot glas op dat bijna alle klanten en een meerderheid van de concurrenten hadden aangegeven dat herstel- en vervangingsdiensten aan glas afzonderlijk van andere algemene reparaties moet worden beschouwd.⁶¹

VII.2.1.b Standpunt aanmeldende partij

88. Allereerst sluit de aanmeldende partij zich aan bij de bestaande beslissingspraktijk waarbij de markt voor onderhoud en herstel onderscheiden dient te worden van de markt voor detailhandelsverkoop van nieuwe of tweedehands personenwagens en/of LCV.⁶² Tegelijk maakt de aanmeldende partij de kanttekening dat zij van mening is dat er een link bestaat tussen de verkoopmarkt en het herstel en onderhoud, mede gezien de loyaliteit van klanten ten aanzien van de garage van aankoop. De aanmeldende partij concludeert hieruit dat de effectieve concurrentie zich afspeelt op de niet-merkspecifieke verkoopmarkt in plaats van op de markt voor onderhoud en herstel.⁶³ Zij verwijst hiervoor naar *Delorge/Groep Coox* waar volgens de aanmeldende partij de koppeling tussen onderhoud en herstel enerzijds en de verkoopmarkt anderzijds, werd bevestigd.⁶⁴

89. De aanmeldende partij definieert activiteiten van onderhoud en herstel als: “alle werkzaamheden uitgevoerd aan een wagen teneinde deze in een aanvaardbare conditie te houden of terug te brengen alsook alle andere werkzaamheden, inclusief deze aan het koetswerk van het voertuig (carrosserie) en de vervanging van banden, die aldus worden uitgevoerd na de verkoop”.⁶⁵ De markt voor onderhoud en herstel omvat zowel lichte als complexe onderhoudsdiensten, aldus de aanmeldende partij.⁶⁶

90. Wat betreft de merkspecifieke dan wel niet-merkspecifieke kenmerken van deze markt, meent de aanmeldende partij dat de markt voor onderhoud en herstel niet-merkspecifiek is. Om dit argument te staven haalt zij aan dat naarmate de ouderdom van een voertuig toeneemt, de getrouwheid van het cliënteel daalt ten opzichte van merkgebonden concessies. Klanten met een ouder voertuig zouden dan uitwegen zoeken bij onafhankelijke marktspelers en multimerk garages. Daarnaast wijst aanmeldende partij naar Verordening 461/2010⁶⁷ waaruit volgt dat onafhankelijke herstellende originele onderdelen kunnen aankopen alsook herstel en onderhoud kunnen uitvoeren aan voertuigen zonder dat de garantie hierdoor in het gedrang komt.⁶⁸

91. Indien het auditoraat toch uitgaat van een merkspecifieke markt, wijst de aanmeldende partij erop dat onafhankelijke marktspelers alsook multimerk garages als plausibele uitwijkmogelijkheden

⁵⁹ EC 12 mei 2011, nr. 6063, *Itochu/Speedy*, randnrs. 8 en 10; EC 2 oktober 2002, nr. M.2948, *CVC/Kwik-Fit*, randnr. 8; EC 31 mei 1999, nr. M.1526, *Ford/Kwik-Fit*, randnr. 9.

⁶⁰ EC 21 oktober 2021, nr. M.10429, *Michelin/Allopneus*, randnr. 13; EC 2 augustus 2022, nr. M.10687, *D'leteren/PHE*, randnrs. 14 en 26.

⁶¹ EC 2 augustus 2022, nr. M.10687, *D'leteren/PHE*, randnr. 21.

⁶² Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 141, pg. 46.

⁶³ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 142, pg. 46.

⁶⁴ BMA 19 november 2020, beslissing BMA-2020-CC-35, *Delorge/Coox*, randnr. 123, pg. 177.

⁶⁵ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 143, pg. 46.

⁶⁶ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 145, pg. 46.

⁶⁷ Verordening (EU) nr. 461/2010 van de Commissie van 27 mei 2010 betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector.

⁶⁸ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 147, pg. 47.

beschouwd moeten worden postconcentratie in het geval de prijzen dan wel dienstverlening zou wijzigen.⁶⁹

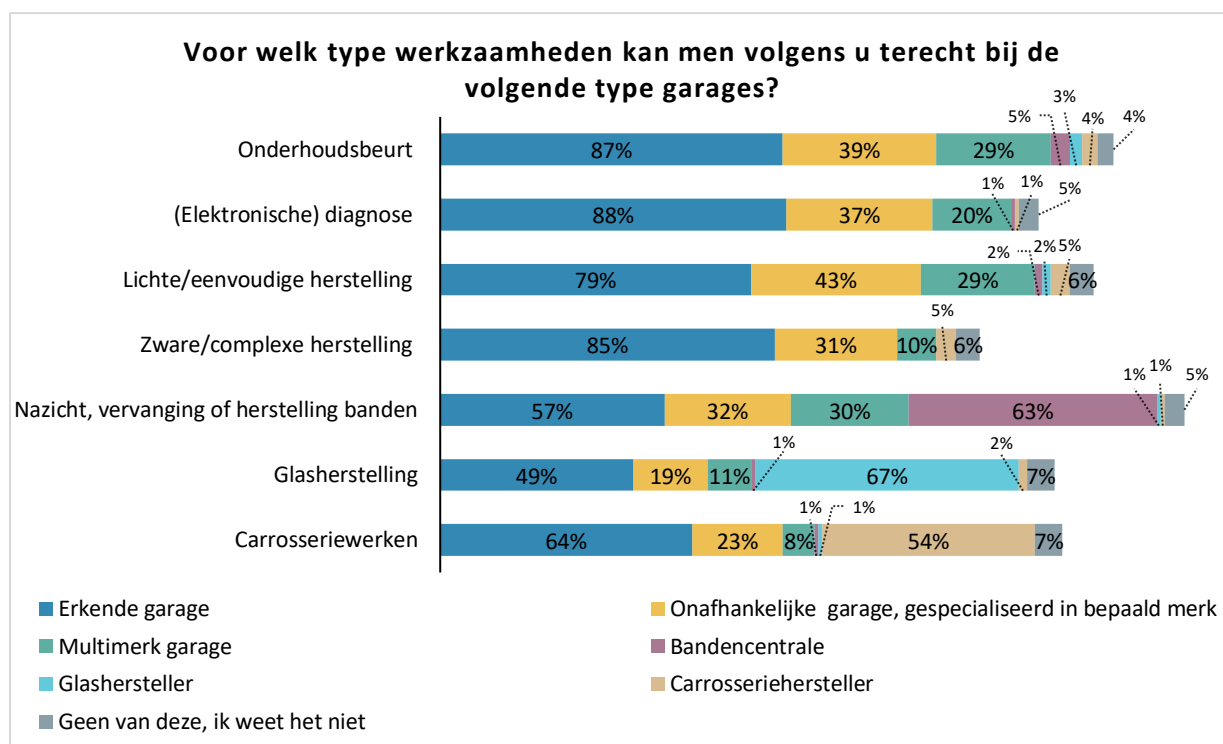
92. Tenslotte gaat de aanmeldende partij uit van een gezamenlijke markt voor onderhoud en herstel aan personenwagens en LCV gezien de substitueerbaarheid tussen beide.⁷⁰

VII.2.1.c Marktonderzoek

93. Tijdens het marktonderzoek werd bij 5.100 consumenten die klant zijn bij de partijen gepeild bij welke garage zij terechtkunnen voor verschillende type werkzaamheden. Dit onderzoek had tevens tot doel een beter inzicht te krijgen op mogelijke concurrentiedruk vanuit het onafhankelijke netwerk. Van de 5.100 gecontacteerde respondenten, leverden 799 respondenten een volledig antwoord aan.^{71/72}

94. In het marktonderzoek is op specifieke momenten gebruik gemaakt van routing (filtervragen). Door middel van routing wordt de vervolgvraag afhankelijk gemaakt van het eerder gegeven antwoord, met als doel de respondenten alleen de voor hen relevante vragen te laten beantwoorden. Dit heeft tot gevolg dat niet elke vraag door een gelijk aantal respondenten is beantwoord.⁷³

95. Wanneer werd gevraagd voor welke type werkzaamheden men volgens de respondenten (N= 524) terechtkan bij verschillende types garages is dit het resultaat:⁷⁴



Bron: marktbevraging klanten; merk op dat respondenten per type werkzaamheid meerdere mogelijkheden konden aanduiden waardoor de som van het totale percentage per type werkzaamheid niet noodzakelijk overeenkomt met 100%.

⁶⁹ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 147, pg. 47.

⁷⁰ Zie Aanmeldingsformulier, randnrs. 149-150, pg. 47.

⁷¹ Dit komt overeen met een responsgraad van 15,7% wat als representatief kan worden beschouwd en is in lijn met eerdere marktbevestigingen uitgevoerd door de BMA. Zie bijvoorbeeld BMA 8 november 2023, beslissing BMA-2023-CC-39, ACE Pharmaceuticals Belgium BV-Febelco CV/Pannoc Chemie NV, randnr. 130, pg. 23.

⁷² De foutenmarge van de steekproef bedraagt 3,18%, dit wijst op een hoge betrouwbaarheid van de resultaten die worden besproken op basis van de marktbevraging.

⁷³ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

⁷⁴ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten, Resultaten marktbevraging, Vraag: type werkzaamheden mogelijkheden, pgs. 27-29.

96. Uit de antwoorden van de respondenten kan worden afgeleid dat er een verschil is tussen werkzaamheden aan enerzijds de **binnenkant** van een wagen (onderhoud, diagnose, eenvoudige en complexe herstelling) en anderzijds aan de **buitenkant** van een wagen (banden, glasherstelling en carrosseriewerken).

97. Voor werkzaamheden aan de binnenkant van een wagen (onderhoud, diagnose, eenvoudige en complexe herstelling) wordt concurrentiedruk vastgesteld tussen erkende garages enerzijds en onafhankelijke garages gespecialiseerd in het merk anderzijds. Voor onderhoudswerkzaamheden aan de binnenkant van een wagen geeft 79% tot 88% van de respondenten aan te kunnen langsgaan bij een erkende garage terwijl 31% tot 43% van de respondenten van mening is dat men voor deze werkzaamheden kan langsgaan bij een onafhankelijke gespecialiseerde garage. Daarnaast is er ook potentiële concurrentiedruk vanuit de multimerk garages waarbij 10% tot 29% van de respondenten aangeeft te kunnen langsgaan bij multimerk garages voor onderhoudswerken aan de binnenkant van de wagen.

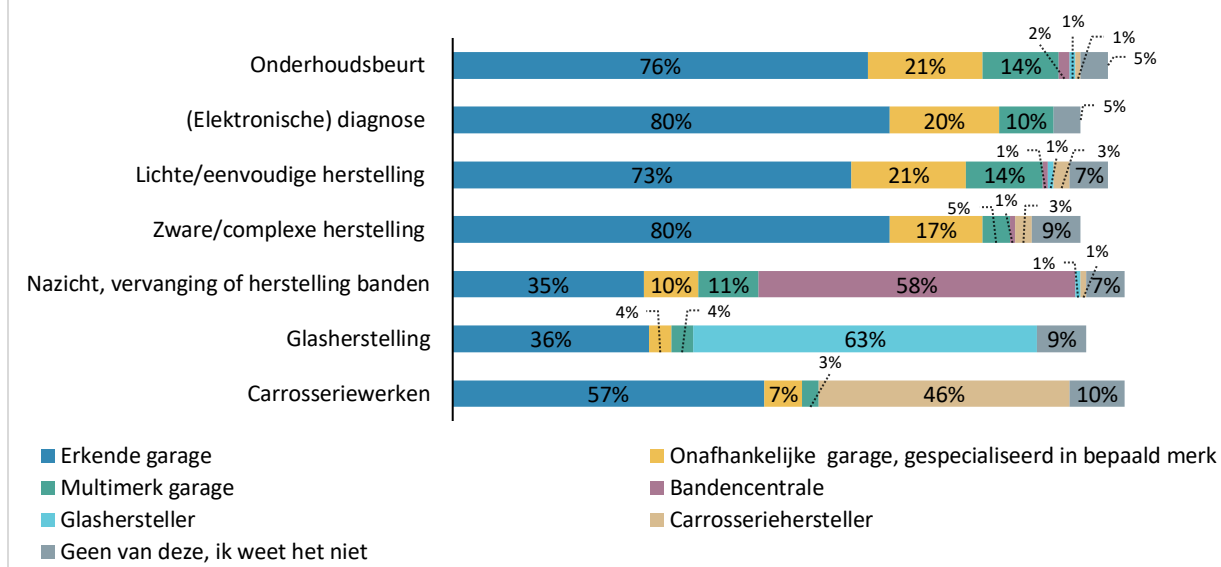
98. Bandencentrales, glascentrales en carrosserieherstellers blijken op basis van de resultaten van de marktbevraging geen concurrentiële druk uit te oefenen op erkende, onafhankelijke gespecialiseerde en multimerk garages voor onderhoudswerken aan de binnenkant van een wagen. Voor werkzaamheden aan de binnenkant van een wagen geeft slechts 0% tot 5% van de respondenten aan langs te kunnen gaan bij een bandencentrale, 0% tot 3% geeft aan langs te kunnen gaan bij een glashersteller en tenslotte geeft 1% tot 5% aan langs te kunnen gaan bij een carrosseriehersteller.

99. Wat werkzaamheden aan de buitenkant van een wagen betreft, wijst het onderzoek op een andere marktdynamiek. Zoals verderop in secties VII.3, VII.4 en VII.5 zal worden besproken, laat de aard van hogervermelde buitenkantdiensten toe een afzonderlijke economische activiteit te ontwikkelen, waarbij aan aanbodzijde specifieke nichespelers een dienstverlening hebben ontwikkeld enkel gericht op één specifieke dienst. Dit biedt consumenten de mogelijkheid om voor deze specifieke diensten zich te richten tot een heel ander spelersveld, wat ook een gevolg heeft op de marktstructuur en prijszetting betreffende deze specifieke diensten. Om die reden kunnen deze specifieke diensten beschouwd worden als niet behorend tot de algemene markt voor onderhoud en herstel, en zal verderop worden bekeken in welke mate deze diensten op zichzelf als behorend tot een afzonderlijke markt kunnen worden beschouwd.

100. Daarna werd aan de respondenten die minstens eenmaal werkzaamheden hebben laten uitvoeren aan hun wagen gevraagd waar zij effectief reeds naartoe zijn gegaan voor welk type werkzaamheden (N=333)⁷⁵. Het resultaat wordt weergegeven in onderstaande grafiek:

⁷⁵ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten, Resultaten marktbevraging, Vraag: type werkzaamheden heden, pgs. 29-30.

Voor welk type werkzaamheden gaat u langs bij de volgende type garages?



Bron: marktbevraging klanten; merk op dat respondenten per type werkzaamheid meerdere mogelijkheden konden aanduiden waardoor de som van het totale percentage per type werkzaamheid niet noodzakelijk overeenkomt met 100%.

101. De resultaten van deze vraag bevestigen het belang van het onderscheid tussen werkzaamheden aan de binnenkant van de wagen versus die aan de buitenkant van de wagen. Uit de antwoorden van de respondenten op de vraag waar ze effectief naartoe gaan voor verschillende werkzaamheden, kan worden afgeleid dat voor onderhoudswerkzaamheden aan de binnenkant van een wagen (onderhoud, diagnose, eenvoudige en complexe herstelling) 73% tot 80% van de respondenten langsgaat bij een erkende garage, 17% tot 21% van de respondenten langsgaat bij een onafhankelijke garage gespecialiseerd in het merk en 5% tot 14% van de respondenten langsgaat bij een multimerk garage. Vanuit het standpunt van de consument is er dus voor algemene onderhoudswerkzaamheden aan de binnenkant van een wagen competitieve druk vanuit onafhankelijke garages die gespecialiseerd zijn in het merk op de erkende verdelers. In mindere mate is er competitieve druk van multimerk garages.

102. De concurrentiële druk van bandencentrales, glasherstellers en carrosserieherstellers op erkende, onafhankelijke gespecialiseerde en multimerk garages voor algemene onderhoudswerkzaamheden aan de binnenkant van een wagen (onderhoud, diagnose, eenvoudige en complexe herstelling) is verwaarloosbaar. Voor deze types van onderhoudswerkzaamheden geven 0% tot 2% van de respondenten aan langs te gaan bij een bandencentrale, 0% tot 1% van de respondenten langs te gaan bij een glashersteller en 0% tot 3% van de respondenten langs te gaan bij een carrosseriehersteller.

103. Wanneer respondenten die niet naar een erkende garage gaan (N=39)⁷⁶ gevraagd worden naar de reden hiervoor, blijkt de prijs van de dienstverlening veruit de grootste factor te zijn, gevolgd door de snelheid waarmee de klant geholpen kan worden alsook de kwaliteit van de dienstverlening. Ook bij respondenten die afwisselend gebruik maken van verschillende types garages (N= 211)⁷⁷ blijkt prijs van de dienstverlening de belangrijkste factor te zijn, gevolgd door het type werkzaamheid dat uitgevoerd moet worden en de kwaliteit van de dienstverlening.

⁷⁶ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten, Resultaten marktbevraging, Vraag: geen erkende garages, pg. 31.

⁷⁷ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten, Resultaten marktbevraging, Vraag: afwisseling garages, pgs. 33-34.

104. Samenvattend kan uit de antwoorden van de klanten in de marktbevraging worden geconcludeerd dat er vanuit het standpunt van de consument concurrentie is tussen erkende garages en onafhankelijke gespecialiseerde garages en in mindere mate onafhankelijke multimerk garages/ketens wanneer het gaat om onderhoudswerkzaamheden aan de binnenkant van een wagen (onderhoud, diagnose, eenvoudige en complexe herstelling). Bandencentrales, glasherstellers en carrosserieherstellers vormen geen uitwijkmogelijkheid voor algemene onderhoudswerkzaamheden aan de binnenkant van een wagen, zij hebben elk hun eigen specialiteit voor werkzaamheden aan de buitenkant van de wagen. Voorts toont het onderzoek dat het concurrentieel speelveld aan aanbodzijde sterk verschilt van de typische hersteldiensten aan de binnenkant van de wagen. Deze diensten laten voor nichespelers toe om een dienstverlening aan te bieden louter gericht op één specifieke hersteldienst, waardoor de alternatieven vanuit het perspectief van de consument sterk verschillen met de opties in de context van de algemene diensten aan de binnenkant van de wagen. Hierdoor moeten deze specifieke diensten worden beschouwd als niet behorend tot de algemene markt voor onderhoud en herstel.

105. Tijdens het marktonderzoek werden eveneens verzoeken om inlichtingen gestuurd naar 27 onafhankelijke (niet-) gespecialiseerde concurrenten van de partijen die actief zijn in de markt voor onderhoud en herstel. Het doel van deze verzoeken was om te achterhalen of deze onafhankelijke concurrenten in de praktijk in staat zijn concurrentiedruk uit te oefenen op het erkende netwerk en aldus om onderhouds- en herstelwerkzaamheden aan (minstens) BMW en MINI uit te voeren. Deze verzoeken om inlichtingen werden voornamelijk gericht aan de onafhankelijke concurrenten die gevestigd zijn in de mogelijke probleemgebieden van de voorliggende transactie. Er werd onder meer gevraagd naar hun mogelijkheden aangaande toegang tot de nodige technologie, technische informatie, gekwalificeerd personeel en de mogelijkheid om reserveonderdelen te bestellen alsook hun huidige capaciteit. Er werden uiteindelijk 15 antwoorden verkregen, waarvan 12 garages⁷⁸ onderhouds- en herstellingswerkzaamheden uitvoeren.

106. De antwoorden op het verzoek om inlichtingen bevestigen dat de onafhankelijke (niet-) gespecialiseerde garages in de mogelijkheid zijn om concurrentiedruk uit te oefenen op het erkende netwerk. Zo geven alle onafhankelijke concurrenten aan over de nodige technologie te beschikken om alle soorten onderhoud en herstel uit te voeren, hebben ze allen toegang tot de nodige technische informatie, net zoals ze over voldoende gekwalificeerd personeel beschikken⁷⁹ en de mogelijkheid hebben om de nodige reserveonderdelen te bestellen binnen een redelijke tijdspanne. Daarnaast gaven de onafhankelijke concurrenten ook aan dat zij over de nodige capaciteit (ruimtes, autobruggen) beschikken om onderhouds- en herstelwerkzaamheden binnen een redelijke tijdspanne te kunnen verwerken. Tot slot geven alle respondenten op één na⁸⁰ aan dat klanten die elders hun wagen hebben aangekocht ook bij hen kunnen langsgaan voor onderhoud en herstel aan hun voertuig. Uit de marktbevraging bij klanten blijkt tevens dat klanten dit in de praktijk ook effectief doen.

⁷⁸ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.5 Onafhankelijke garages: Garage Botta nv, 2.2; Classic Performance Motors, 2.2; Authohandel M&M nv, 2.2; BBL Cars, 2.2; Leën Automotives bvba, 2.2; Auto's Seba, 2.2; Auto's Comhair bvba, 2.2; Garage Valkenborg Michel cvoa, 2.2; Auto Center Sint-Truiden, 2.2; Krystian's Car Service bv, 2.2; CL Cars bvba, 2.2; Auto Service Raf VOF, 2.2.

⁷⁹ Met uitzondering van één garage die aangeeft als zelfstandige te werken en geen personeel in dienst heeft; Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.5 Onafhankelijke garages, Auto Service Raf VOF, 2.2 Ingevlude Bijlage 1 – MEDE CC 23 0038 – Verzoek om Inlichtingen.

⁸⁰ Deze garage verricht enkel onderhoud en herstel in functie van eigen verkoop; Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.5 Onafhankelijke garages, CL Cars bvba, 2.2 Ingevlude Bijlage 1 - MEDE CC 23 0038 - Verzoek om inlichtingen.

VII.2.1.d Beoordeling door de auditeur

107. Waar de aanmeldende partijen in eerste instantie het bestaan van een afzonderlijke markt voor onderhoud en herstel erkennen, stellen zij verder dat de effectieve concurrentiestrijd in se speelt op de interbrand verkoopmarkt en niet op de markt voor onderhoud en herstel.

108. Als antwoord hierop kan worden verwezen naar de eerdere beslissingspraktijk van de BMA waar een aparte markt voor onderhoud en herstel werd weerhouden.⁸¹ Het onderzoek in huidige zaak brengt geen nieuwe elementen aan die het noodzakelijk zouden maken deze beslissingspraktijk te herzien.

109. Voor de beoordeling van onderhavige transactie gaat de auditeur uit van een merkspecifieke markt voor onderhoud- en hersteldiensten aan personenwagens en LCV.

110. De auditeur is van oordeel dat op basis van het marktonderzoek bandencentrales, glasherstellers en carrosserieherstellers geen uitwijkmogelijkheid vormen voor onderhoud en hersteldiensten. Bijgevolg concludeert de auditeur dat deze spelers aldus geen deel uitmaken van de markt voor onderhoud en herstel.

VII.2.1.e Beoordeling en conclusie van het Mededingingscollege

111. Gelet op de hierboven beschreven en geciteerde beslissingspraktijk, de richtsnoeren van de Commissie en de resultaten van het door de auditeur gevoerde marktonderzoek, deelt het College het oordeel van de auditeur dat er een merkspecifieke markt voor onderhoud en herstel van personenwagens (en LVC) bestaat, met uitsluiting van herstel en vervanging van banden, glas en carrosserie. Zoals blijkt uit de bevraging van de klanten van beide partijen bij de aangemelde concentratie, bestaat er voor diensten van herstel en vervanging van banden, glas en carrosserie een andere marktdynamiek (cf. randnr. 99). Of en in welke mate deze diensten als zelfstandige markten kunnen worden beschouwd, wordt hierna behandeld in secties VII.3, VII.4 en VII.5.

VII.2.2 Geografische markt

VII.2.2.a Beslissingspraktijk

112. In eerdere beslissingspraktijk van de BMA werd de exacte geografische marktdefinitie als lokaal beoordeeld.⁸²

113. In haar beslissingspraktijk heeft de Europese Commissie de geografische afbakening inzake de markt voor onderhoud en herstel tot nu toe opengelaten, maar zij overweegt een mogelijke segmentering op regionaal of nationaal niveau.⁸³

VII.2.2.b Standpunt aanmeldende partij

114. De aanmeldende partij gaat uit van een nationale markt voor onderhoud en herstel.⁸⁴

⁸¹ BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 116, pg. 24 en randnr. 20, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, MIG/NAM, randnr. 99, pg. 19 en randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep Jam nv, randnrs. 89-90, pg. 15 en randnr. 18, pg. 38.

⁸² BMA 19 november 2020, beslissing BMA-2020-CC-35, Delorge/Coox, randnr. 94, pg. 169; BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 19, pg. 68, BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, MIG/NAM, randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, randnr. 18, pg. 38; BMA 19 december 2022, beslissing BMA-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, randnr. 17, pg. 38, BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, randnr. 52, pg. 102.

⁸³ EC 28 oktober 2021, nr. M.10412, Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro, randnrs. 30 en 31.

⁸⁴ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 157, pg. 48.

115. De BMA heeft in eerdere beslissingen deze markt als lokaal gedefinieerd. De aanmeldende partij is van mening dat de mogelijkheid bestaat dat de woonplaats of plaats van tewerkstelling van de gebruiker en bijvoorbeeld niet de plaats van inschrijving van de wagen bij het DIV, bepalender zou kunnen zijn.⁸⁵

VII.2.2.c Marktonderzoek

116. Tijdens het marktonderzoek werd gepeild naar de maximale reistijd die de consumenten willen afleggen voor werkzaamheden aan hun auto (N=483).⁸⁶ Van de respondenten geeft 30% aan maximaal 30 minuten te willen rijden, 22% wenst maximaal 20 minuten te rijden en 18% van de respondenten geeft aan 15 minuten te willen rijden voor het laten uitvoeren van werkzaamheden aan hun wagen.

VII.2.2.d Beoordeling door de auditeur

117. Voor de beoordeling van deze transactie is de auditeur van mening dat de markt voor onderhoud en herstel aan personenwagens en LCV lokaal is.⁸⁷

VII.2.2.e Beoordeling en conclusie van het Mededingingscollege

118. Gelet op de hierboven geciteerde beslissingspraktijk van de BMA en de resultaten van het door de auditeur gevoerde marktonderzoek, deelt het College het oordeel van de auditeur dat de markt voor onderhoud en herstel van personenwagens (en LVC) lokaal is.

VII.2.3 Conclusie

119. De auditeur gaat voor de verdere beoordeling van de markt voor onderhoud- en herstel uit van de nauwst mogelijke marktafbakening, namelijk de lokale merkspecifieke markt voor onderhoud en herstel aan personenwagens en LCV, telkens inclusief de diensten van niet-erkende herstellende, met uitsluiting van carrosserieherstellingen alsook herstel en vervanging van glas en de detailhandelsverkoop van banden.

120. **Het College** sluit zich aan bij deze conclusie van de auditeur.

VII.3 Herstel en vervanging van glas

VII.3.1 Productmarkt

VII.3.1.a Beslissingspraktijk

121. In *D'leteren/Jennes* concludeert de auditeur dat er aanwijzingen zijn om een afzonderlijke markt te weerhouden voor herstel en vervanging van glas voor personenwagens en LCV.⁸⁸

122. De Europese Commissie heeft een afzonderlijke markt weerhouden voor herstel en vervanging van glas (*vehicle glass repair*) voor lichte voertuigen (<3.5 ton), onderscheiden van andere algemene soorten herstellingen.⁸⁹ De Europese Commissie baseerde zich hiervoor onder andere op volgende argumenten: de verschillende benodigde apparatuur, nood aan expertise, verwachtingen van de klant (on-site herstelling en frequentie), rol van de verzekeringsmaatschappijen (raamovereenkomsten). Hoewel de Commissie vaststelde dat er significante verschillen bestaan in prijszetting, expertise en service tussen gespecialiseerde glasherstellers en garages, is zij er in deze zaak toch van uitgegaan dat

⁸⁵ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 158, pg. 48.

⁸⁶ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten, Resultaten marktbevraging, Vraag: maximale rijafstand, pg. 47.

⁸⁷ In sectie VIII.3.1 wordt de methodologie aangaande lokale markten verder uiteengezet.

⁸⁸ BMA 19 december 2022, beslissing BMA-2022-CC-44, *D'leteren/Jennes*, randnr. 59, pg. 12.

⁸⁹ Met *vehicle glass repair* wordt een niet-merkspecifieke markt bedoeld.

beide deel uitmaken van een afzonderlijke markt voor glasherstel voor lichte voertuigen (< 3.5 ton).⁹⁰ Binnen deze markt werd geen verder onderscheid gemaakt tussen herstel en vervanging. Immers vanuit het perspectief van de consument is het onderscheid niet duidelijk en ook de aanbieders bieden steeds beide diensten aan.⁹¹

123. De Nederlandse Autoriteit Consument en Markt (hierna “ACM”) maakt in *GlasGarage Rotterdam vs Carglass*⁹² melding van een markt voor het herstel en de vervanging van autoruiten. Ook in *Automark tegen Carglass*⁹³, een afwijzing van verzoek om bestuurlijke handhavingsmaatregelen, werd uitgegaan van een productmarkt voor vervanging en herstel van autoruiten, maar maakt men tevens de opmerking dat vanuit mededingingsrechtelijk oogpunt de markt mogelijk ruimer is en mogelijks afgebakend zou moeten worden als de markt voor schadehersteldiensten, waaronder ruitschadehersteldiensten. Er werd hier echter geen verder onderzoek naar gedaan in het kader van deze klacht.

VII.3.1.b Standpunt aanmeldende partij

124. De partijen betrokken bij de concentratie wensen wat betreft de opdeling van een afzonderlijke markt voor banden en/of glasherstellingen te melden dat zij dergelijke opdeling van de markt niet aanvoelen in de praktijk als zijnde een afzonderlijk te definiëren markt. Aanmeldende partij is van mening dat een marktbevraging onvoldoende basis zal bieden voor een verdere marktafbakening. Zij wijst hiervoor naar de noodzaak van een willekeurige en representatieve selectie van de ondervraagden en merkt hierbij meteen op dat dit in deze marktbevraging niet het geval kan zijn aangezien enkel klanten van de ondernemingen betrokken bij de concentratie zullen worden benaderd. Daarnaast wijst zij ook op de vraagstelling die cruciaal is voor het toekennen van enige betrouwbaarheid.⁹⁴

VII.3.1.c Marktonderzoek

125. Tijdens de marktbevraging werd gepeild bij welke soorten garages consumenten terechtkunnen voor diverse werkzaamheden aan hun voertuig. Er werd hierbij zowel gepeild naar de hypothetische

⁹⁰ EC 2 augustus 2022, nr. M.10687, D'Ieteren/PHE, randnr. 21.

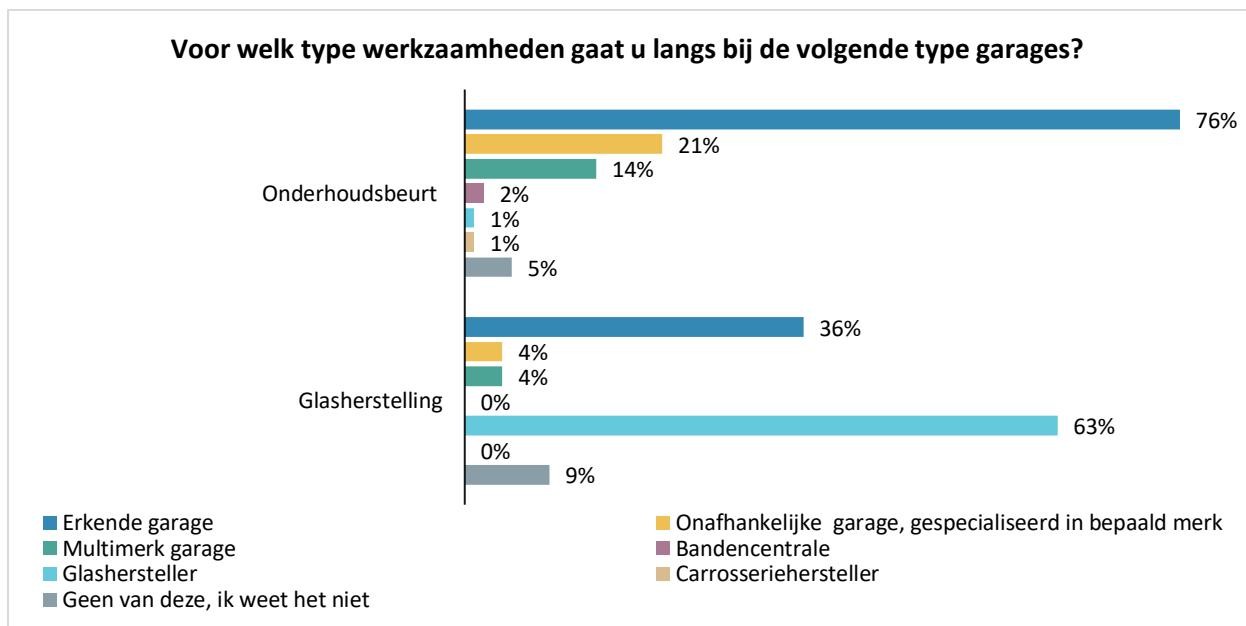
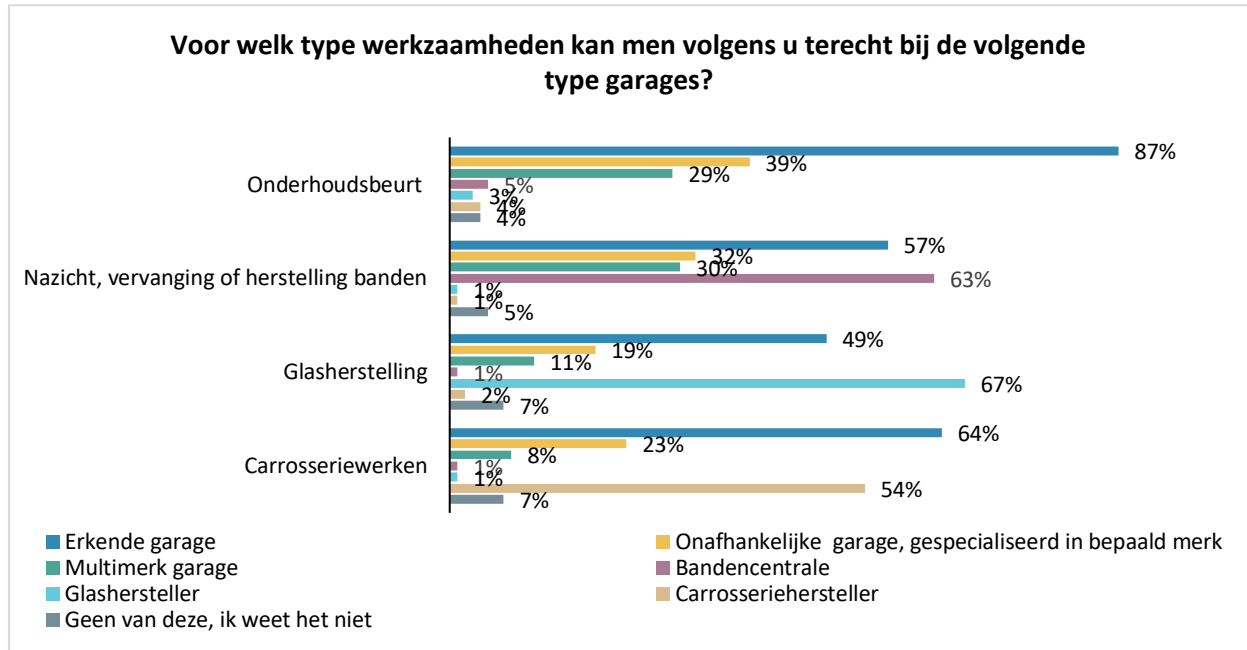
⁹¹ EC 2 augustus 2022, nr. M.10687 – D'Ieteren/PHE, randnr. 26.

⁹² ACM (NMa) 19 oktober 2000, nr. 1184, GlasGarage Rotterdam/Carglass.

⁹³ ACM (NMa) 11 september 2009, nr. 6561, Automark B.V./Carglass B.V, zie: Besluit op klacht Automark tegen kortingssysteem Carglass (acm.nl).

⁹⁴ Zie aanmeldingsformulier, randnr. 247, pgs. 67-68.

mogelijkheden alsook waar ze effectief langsgaan voor verschillende werkzaamheden.⁹⁵



Bron: marktbevraging klanten; merk op dat respondenten per type werkzaamheid meerdere mogelijkheden konden aanduiden waardoor de som van het totale percentage per type werkzaamheid niet noodzakelijk overeenkomt met 100%.

126. Op de vraag waar de consument naartoe zou gaan voor een glasherstelling (N=524)⁹⁶, kan men volgens de respondenten terecht bij een glashersteller (67%) maar evenzeer bij een erkende garage (49%), een onafhankelijke gespecialiseerde garage (19%) of een multimerk garage (11%). De observaties van respondenten die carrosserieherstellers (2%) en bandencentrales (1%) aangeven zijn verwaarloosbaar.

⁹⁵ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

⁹⁶ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten, Resultaten marktbevraging, Vraag: type werkzaamheden mogelijkheden, pgs. 27-29.

127. Om glasherstellingen effectief uit te voeren (N=333)⁹⁷ gaan de respondenten naar een glashersteller (63%), een erkende garage (36%), een onafhankelijke gespecialiseerde garage (4%) of een multimerk garage (4%).

VII.3.1.d Beoordeling door de auditeur

128. Zoals hierboven reeds omstandig omschreven, toont het onderzoek aan dat specifieke werkzaamheden, zoals glasherstelling, niet tot de algemene markt voor onderhoud en herstel kunnen worden toegeschreven. Het onderzoek laat toe om verder na te gaan of er een aparte markt kan worden gedefinieerd voor herstel en vervanging van glas.

129. Wat betreft de opmerking van aanmeldende partij aangaande de betrouwbaarheid van de marktbevraging als basis voor verdere afbakening, is er volgens de auditeur geen indicatie waarom eigenaars van wagens van een ander merk een ander type hersteller zouden kiezen voor werkzaamheden aan hun wagen. De auditeur merkt eveneens op dat bandencentrales, glasherstellers en carrosserieherstellers wijdverspreid zijn in België en er geen indicatie is dat een marktbevraging aan klanten van een andere erkende garage in een ander geografisch gebied dan Limburg tot andere conclusies zou leiden.

130. De aanbodzijde voor glasherstellingen wordt duidelijk gekenmerkt door de aanwezigheid van nichespelers die enkel glasherstellingen uitvoeren, maar verder geen andere werken uitvoeren aan de wagen. Op de website van Carglass B.V. wordt dit als volgt verwoord: *“Autoruiten herstellen en vervangen is al jarenlang onze enige passie. Al 30 jaar zijn we de referentie voor alle automerken en modellen.”*⁹⁸ Dit laat nichespelers toe om een dienstverlening aan te bieden louter gericht op één specifieke hersteldienst, waardoor de alternatieven vanuit het perspectief van de consument sterk verschillen met de opties in de context van de algemene diensten aan de binnenkant van de wagen.

131. Het marktonderzoek bevestigt dat de consument zich voor glasherstelling in eerste instantie richt tot een gespecialiseerde hersteller, maar dat de erkende garages een mogelijk alternatief vormen.

132. Deze bevindingen zijn in lijn met de bevindingen van de Europese Commissie in de zaak D’Ieteren/PHE waar een afzonderlijke markt werd weerhouden voor herstel en vervanging van glas voor lichte voertuigen (<3.5 ton), te onderscheiden van andere soorten herstellingen.⁹⁹ De Commissie baseerde zich hiervoor op verschillende argumenten, waaronder: de verschillende benodigde apparatuur, nood aan expertise, verwachtingen van de klant (on-site herstelling en frequentie) en de rol van de verzekeringsmaatschappijen (raamovereenkomsten).¹⁰⁰

133. Op grond van de bestaande beslissingspraktijk en de resultaten van de marktbevraging, concludeert de auditeur dat er een afzonderlijke markt voor herstel en vervanging van glas bestaat. Hierbij wordt minstens competitieve druk uitgeoefend door erkende garages die naast werkzaamheden aan de binnenkant van een wagen ook in de mogelijkheid zijn om werkzaamheden uit te voeren aan de buitenkant van een wagen.

134. Tegelijk kan de auditeur de vraag of de markt voor herstel en vervanging van glas dient te worden onderverdeeld in meerdere productmarkten openlaten, aangezien dit geen verschil uitmaakt voor de

⁹⁷ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten, Resultaten marktbevraging, Vraag: type werkzaamheden heden, pgs. 29-30.

⁹⁸ <https://www.carglass.be/nl>.

⁹⁹ EC 2 augustus 2022, nr. M.10687, D’Ieteren/PHE, randnr. 26.

¹⁰⁰ EC 2 augustus 2022, nr. M.10687, D’Ieteren/PHE, randnr. 21.

beoordeling van voorliggende transactie gezien de beperkte activiteiten van partijen op deze markt alsook de aanwezigheid van grote spelers zoals Carglass.¹⁰¹ Tenslotte geeft de meerderheid van de respondenten uit de marktbevraging aan langs te gaan bij een glashersteller.¹⁰²

VII.3.1.e Beoordeling en conclusie van het Mededingingscollege

135. Op grond van de beslissingspraktijk van de BMA en met name van de Europese Commissie, en de resultaten van de marktbevraging, concludeert het College in navolging van de auditeur dat er een afzonderlijke markt voor herstel en vervanging van glas bestaat. Uit de grafieken in randnrs. 95 en 100 (hernomen in randnr. 125) blijkt dat klanten vooral denken aan nichespelers (gespecialiseerde glasherstellers) en daar ook het vaakst naar toe gaan maar dat op deze herstellende competitieve druk wordt uitgeoefend door de erkende garages, die naast werkzaamheden aan de binnenkant van een wagen ook in de mogelijkheid zijn om werkzaamheden uit te voeren aan de buitenkant van een wagen, en ook door onafhankelijke garages, zij het in minder mate.

136. In dit verband oordeelt het College dat de aanmeldende partij geen elementen aanvoert waarom de resultaten van marktbevraging die zich beperkt tot de eigenaars van wagens met de merken BMW en MINI, niet zouden gelden voor de eigenaars van voertuigen van andere merken.

VII.3.2 Geografische markt

VII.3.2.a Beslissingspraktijk

137. De BMA heeft in *D'leteren/Jennes* de exacte geografische marktdefinitie open gelaten.¹⁰³

138. De Europese Commissie heeft in *D'leteren/PHE* voor de markt van het herstel en de vervanging van glas voor lichte voertuigen (<3.5 ton) een nationale markt weerhouden.¹⁰⁴

VII.3.2.b Standpunt aanmeldende partij

139. De aanmeldende partij gaat in haar aanmelding niet in op de geografische dimensie. Dit wordt verklaard doordat volgens partijen de activiteiten van de bij de transactie betrokken partijen dermate beperkt zijn in deze markt.

VII.3.2.c Marktonderzoek

140. De geografische dimensie werd in het marktonderzoek niet verder onderzocht.

VII.3.2.d Beoordeling door de auditeur

141. De auditeur laat de vraag van de exacte geografische markt, lokaal dan wel nationaal, open, aangezien dit geen verschil uitmaakt voor de beoordeling van voorliggende transactie.

142. **Het College** onderschrijft het oordeel van de auditeur.

VII.3.3 Conclusie

143. Gebaseerd op bovenstaande gaat de auditeur uit van een afzonderlijke markt voor herstel en vervanging van glas waarbij de geografische marktdefinitie wordt opengelaten. Ook de vraag of de markt voor herstel en vervanging van glas dient te worden onderverdeeld in meerdere

¹⁰¹ Zie Onderzoeksdossier, I. Aanmeldende partij, 20240429 Formele Aanmelding, Bijlage 105; Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 247, pgs. 67-69.

¹⁰² Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

¹⁰³ BMA 19 december 2022, beslissing BMA-2022-CC-44, *D'leteren/Jennes*, randnr. 67, pg. 13.

¹⁰⁴ EC 2 augustus 2022, nr. M.10687, *D'leteren/PHE*, randnr. 36.

productmarkten, kan worden opengelaten aangezien dit geen verschil uitmaakt voor de beoordeling van voorliggende transactie.

144. Het College schaart zich achter deze door de auditeur weerhouden afzonderlijke markt voor herstel en onderhoud van glas waarbij de geografische marktdefinitie kan worden opengelaten.

VII.4 Detailhandelsverkoop van banden

VII.4.1 Productmarkt

VII.4.1.a Beslissingspraktijk

145. In *Sator Holding bv/Henrard Groep* is de productmarkt voor de verkoop van vervangingsbanden opengelaten.¹⁰⁵ In *D'Ieteren/Jennes* concludeert de auditeur dat er aanwijzingen zijn om een afzonderlijke markt te weerhouden voor herstel en vervanging van banden.¹⁰⁶

146. De Europese Commissie maakt een onderscheid tussen enerzijds de groothandel voor de verkoop van reservebanden - verkoop aan concessionarissen, onafhankelijke garages, bandenhandelaars en online aftermarket leveranciers – en anderzijds de detailhandel - de verkoop aan de eindconsument.¹⁰⁷

147. Volgens de Europese Commissie kan de markt voor de levering van banden in ten minste drie verschillende markten worden onderverdeeld:¹⁰⁸

- a. Banden voor de eerste uitrusting (OEM-banden);
- b. Vervangingsbanden;
- c. Vernieuwde banden.

148. Vervangingsbanden zijn nieuwe banden die bestemd zijn om te worden gemonteerd op bestaande voertuigen ter vervanging van oude banden.¹⁰⁹ Volgens vaste beslissingspraktijk van de Europese Commissie en andere nationale mededingingsautoriteiten kan de markt voor vervangingsbanden vanuit de vraagzijde onderverdeeld worden in minstens zes aparte productmarkten, namelijk (1) banden voor personenauto's en bestelwagens; (2) banden voor vrachtwagens en bussen; (3) banden voor landbouwvoertuigen; (4) banden voor grondverzetvoertuigen; (5) banden voor gemotoriseerde tweewielige voertuigen en (6) banden voor niet-gemotoriseerde tweewielige voertuigen.¹¹⁰

149. De verkoop van banden gaat vaak gepaard met nog een aantal aanvullende diensten die aan de eindgebruikers worden verleend. Het gaat bijvoorbeeld om demontage- en montagewerkzaamheden en balanceringsdiensten. Deze diensten worden uitgevoerd door dezelfde handelaars die de banden verkopen en maken deel uit van deze verkoop. Daarnaast verrichten de distributeurs ook andere herstelwerkzaamheden en aanvullende diensten, het controleren van de staat van de banden en de bandenspanning van het wagenpark. Aangezien deze diensten ondergeschikt zijn aan de distributie van banden en van ondergeschikt belang zijn voor de omzet van de partijen, acht de Commissie het niet nodig om deze als afzonderlijke markten te analyseren.¹¹¹

¹⁰⁵ BMA 3 juli 2017, beslissing BMA-2017-C/C-28, *Sator Holding bv/Henrard Groep*, randnr. 70, pg. 13 en randnr. 18, pg. 28.

¹⁰⁶ BMA 19 december 2022, beslissing BMA-2022-CC-44, *D'Ieteren/Jennes*, randnr. 59, pg. 12.

¹⁰⁷ EC 3 augustus 2018, nr. M.9000, *Bain Capital/Reifen Krieg Group*, randnr. 7.

¹⁰⁸ EC 7 maart 2003, nr. M.3081, *Michelin/Viborg*, randnr. 8.

¹⁰⁹ EC 20 juni 2001, nr. AT.36041, *PO/Michelin*, randnrs. 8-9 en 109.

¹¹⁰ EC 7 maart 2003, nr. M.3081, *Michelin/Viborg*, randnr. 10.

¹¹¹ EC 7 maart 2003, nr. M.3081, *Michelin/Viborg*, randnr. 12.

VII.4.1.b Standpunt aanmeldende partij

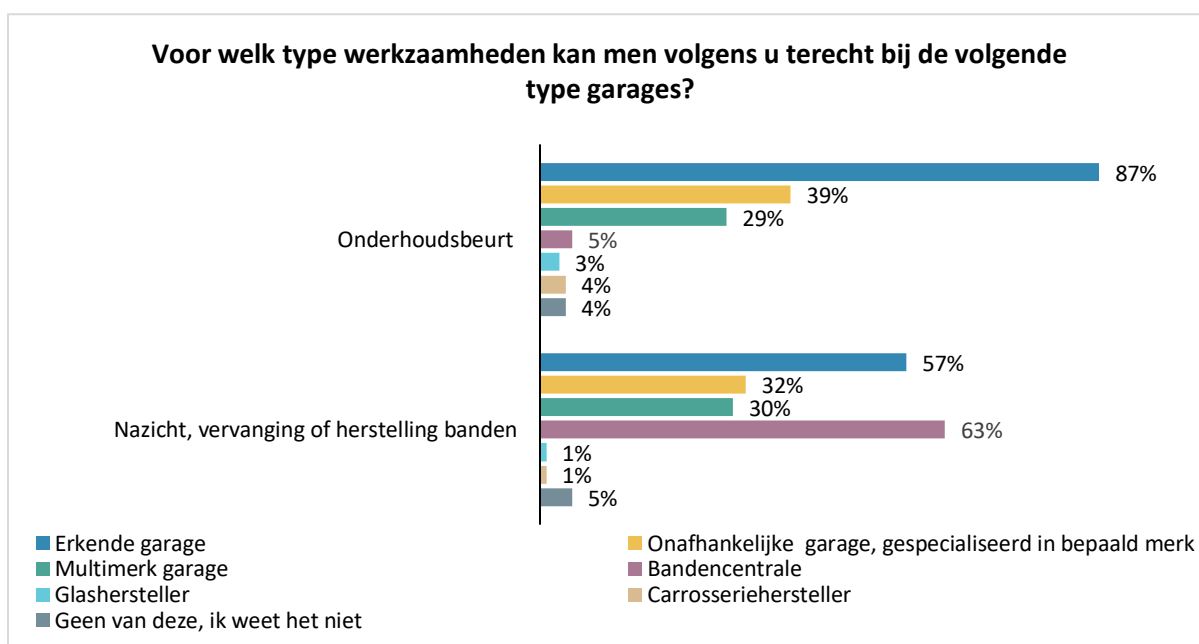
150. De aanmeldende partij merkt vooreerst op dat het al dan niet bestaan van een aparte productmarkt voor de verkoop van reservebanden voor personenwagens en/of LCV voor haar aanmelding van zeer gering belang is, gelet op de beperkte omvang van haar activiteiten op een dergelijke markt.¹¹²

151. Verder is de aanmeldende partij van oordeel dat de vervanging van banden deel uitmaakt van de activiteiten van onderhoud en herstel.¹¹³

152. Daarnaast geeft aanmeldende partij ook aan dat de groothandelsmarkt voor de verkoop van banden niet moet worden onderscheiden van de groothandelsmarkt voor de verkoop van reserveonderdelen en accessoires omwille van (i) de hoge mate van concurrentie die uitgaat van IAM en OES distributeurs, (ii) het gegeven dat groothandelaars met elkaar concurreren op basis van hun volledige portfolio van producten en niet enkel op basis van banden.¹¹⁴

VII.4.1.c Marktonderzoek

153. Tijdens het marktonderzoek werd onderzocht bij welke soorten garages consumenten terecht kunnen voor diverse werkzaamheden aan hun voertuig. Er werd zowel gepeild naar de hypothetische mogelijkheden alsook waar ze effectief langsgaan voor verschillende werkzaamheden.¹¹⁵

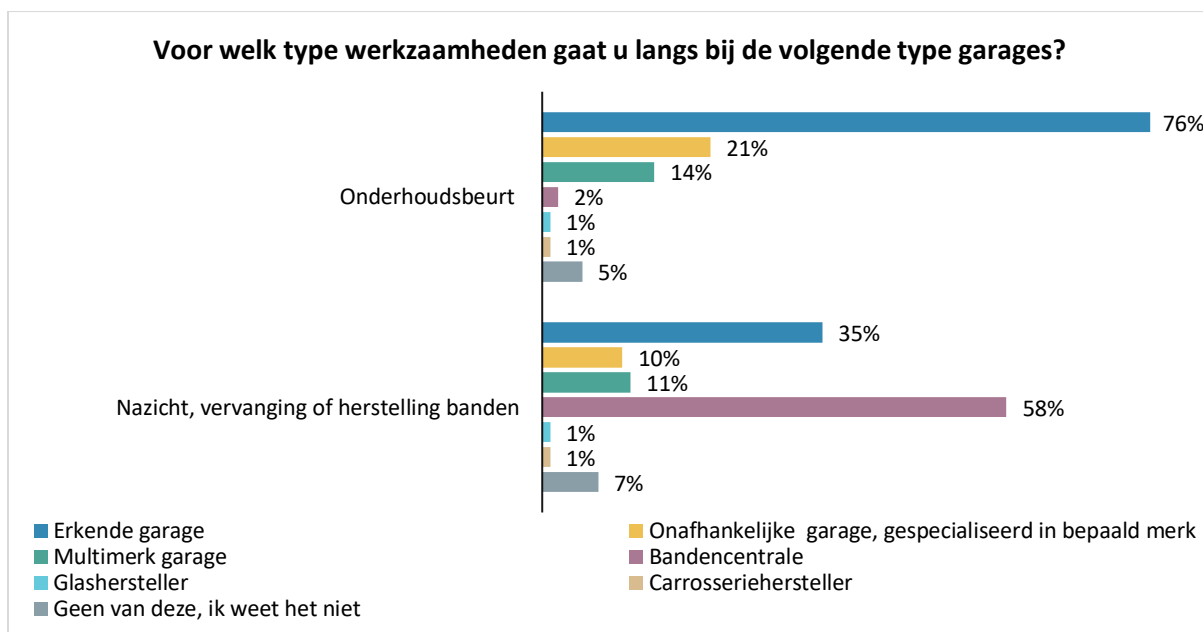


¹¹² Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 199, pg. 56.

¹¹³ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 143, pg. 46.

¹¹⁴ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 200, pg. 57; EC 3 mei 2018, nr. M.8766, LKQ/Stahlgruber, randnr. 17.

¹¹⁵ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.



Bron: marktbevraging klanten; merk op dat respondenten per type werkzaamheid meerdere mogelijkheden konden aanduiden waardoor de som van het totale percentage per type werkzaamheid niet noodzakelijk overeenkomt met 100%.

154. Voor het nazicht, vervangen en herstellen van een band kan men volgens de respondenten (N=524)¹¹⁶ terecht bij een bandencentrale (63%) maar evenzeer bij een erkende garage (57%), een onafhankelijke gespecialiseerde garage (32%) of een multimerk garage (30%). De observaties van respondenten die glasherstellers (1%) en carrosserieherstellers (1%) opgeven zijn verwaarloosbaar.

155. Voor het nazicht, vervangen en herstellen van een band gaan respondenten (N=333)¹¹⁷ langs bij een bandencentrale (58%), een erkende garage (35%), een onafhankelijke gespecialiseerde garage (10%) of een multimerk garage (11%). De observaties van respondenten die aangeven te zijn langsgedaan bij glasherstellers (1%) en carrosserieherstellers (1%) zijn verwaarloosbaar.

VII.4.1.d Beoordeling door de auditeur

156. De aanbodzijde voor detailhandelsverkoop van banden wordt duidelijk gekenmerkt door de aanwezigheid van nichespelers die zich enkel toeleggen op detailhandelsverkoop van banden, maar verder geen andere werken uitvoeren aan de wagen. Dit laat nichespelers toe om een dienstverlening aan te bieden louter gericht op één specifieke hersteldienst, waardoor de alternatieven vanuit het perspectief van de consument sterk verschillen met de opties in de context van de algemene diensten aan de binnenkant van de wagen.

157. Op grond van de bestaande beslissingspraktijk en de resultaten van de marktbevraging, concludeert de auditeur dat er een afzonderlijke markt voor detailhandelsverkoop van banden bestaat. Hierbij wordt minstens competitieve druk uitgeoefend door erkende garages die naast werkzaamheden aan de binnenkant van een wagen ook in de mogelijkheid zijn om werkzaamheden uit te voeren aan de buitenkant van een wagen.

¹¹⁶ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten, Resultaten marktbevraging, Vraag: type werkzaamheden mogelijkheden, pgs. 27-29.

¹¹⁷ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten, Resultaten marktbevraging, Vraag: type werkzaamheden heden, pgs. 29-30.

158. Gelet op de aard van de activiteiten van de betrokken ondernemingen, is voor de beoordeling van de voorliggende concentratie enkel de markt voor de detailhandelsverkoop van vervangingsbanden voor personenwagens en LCV relevant.

159. De auditeur gaat uit van een afzonderlijke markt voor de detailhandelsverkoop van banden voor personenwagens en/of LCV. Gezien de beperkte activiteiten van partijen op deze markt, zal deze niet verder geanalyseerd worden.¹¹⁸

VII.4.2 Geografische markt

VII.4.2.a Beslissingspraktijk

160. De BMA heeft in de zaken *Sator Holding bv/Henrard Groep* en *D'Ieteren/Jennes* de exacte marktdefinitie open gelaten.¹¹⁹

161. Wat vervangingsbanden betreft, kan verwezen worden naar de beschikkingen van de Commissie, waarin geoordeeld werd dat de relevante geografische markten voor alle relevante productmarkten nationaal zijn.¹²⁰ In *Michelin/Viborg* gaf de Commissie aan dat de concurrentievoorwaarden binnen een lidstaat veelal niet significant verschillen. De Commissie was van mening dat in de meeste landen van de Europese Economische Ruimte ("EER") nationale ketens van distributeurs van vervangingsbanden voorhanden zijn die op nationaal niveau met elkaar concurreren. Voorts stelde de Commissie dat, hoewel het onwaarschijnlijk is dat de geografische omvang van deze markten beperkter is dan de nationale markten, bandendistributeurs die op nationaal niveau actief zijn, ook te maken hebben met concurrentie van lokale distributeurs, aangezien klanten over het algemeen de voorkeur geven aan distributeurs die in hun nabijheid zijn.

162. In *CNRC/Pirelli* geeft de Commissie aan dat het marktonderzoek in deze zaak enkele aanwijzingen oplevert die een trend naar de EER als geografische markt op alle zes productmarkten ondersteunt.¹²¹

163. De Franse en Nederlandse Mededingingsautoriteiten beschouwen de markt voor vervangingsbanden als nationaal, regionaal of lokaal.¹²²

VII.4.2.b Standpunt aanmeldende partij

164. De aanmeldende partij stelt een minstens nationale, dan wel Europese afbakening van de geografische markt voor. De voornaamste redenen op basis waarvan de aanmeldende partij pleit voor een ruime afbakening van de geografische markt zijn (i) het overwegend wholesale karakter van deze transacties, (ii) het overwegend professionele karakter van de afnemers, (iii) het toenemend belang van e-commerce o.m. door een verhoogde mate van rechtszekerheid ten gevolge van recente Europese regelgeving en (iv) de recente Europese initiatieven om geoblocking tegen te gaan.¹²³

¹¹⁸ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 199, pg. 56.

¹¹⁹ BMA 3 juli 2017, beslissing BMA-2017-C/C-28, *Sator Holding bv/Henrard Groep*, randnr. 74, pg. 13; BMA 19 december 2022, beslissing BMA-2022-CC-44, *D'Ieteren/Jennes*, randnr. 67, pg. 13.

¹²⁰ EC 1 juli 2015, nr. M.7643, *CNRC/Pirelli*, randnr. 34; EC 12 mei 2011, nr. M.6063, *Itochu/Speedy*, randnr. 12.

¹²¹ EC 1 juli 2015, nr. M.7643, *CNRC/Pirelli*, randnr. 34.

¹²² ACM 13 december 2000, zaak 2218, *Hofka en Sampermans B.V./Stoof Autobanden B.V. en De Hoeve Autobanden B.V.*, randnr. 11; ACM 15 oktober 2003, zaak 3081, *Braverassa/Sandean*, randnr. 20; Autorité de la Concurrence, nr.16-DDC-223, *Group Kertrucks Finance/ Caroff Pneus, Carhaix PL et GGP*, randnr. 33.

¹²³ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 204, pg. 57-58.

VII.4.2.c Marktonderzoek

165. In het marktonderzoek werd niet dieper ingegaan op de geografische marktafbakening voor de detailhandelsverkoop van banden.

VII.4.2.d Beoordeling door de auditeur

166. De auditeur acht het niet noodzakelijk voor de beoordeling van deze transactie om de geografische markt, lokaal – regionaal of nationaal af te bakenen.

VII.4.3 Conclusie

167. Gebaseerd op bovenstaande gaat de auditeur uit van een afzonderlijke markt voor de detailhandelsverkoop van banden van personenwagens en/of LCV, waarbij de geografische marktdefinitie wordt opengelaten.

168. **Het College** deelt het oordeel van de auditeur dat er een afzonderlijke markt voor de detailhandelsverkoop van banden voor personenwagens en/of LCV bestaat, gelet op de hierboven beschreven en geciteerde beslissingspraktijk en de resultaten van het door de auditeur gevoerde marktonderzoek. Uit de grafieken in randnr. 95 en 100 (hernomen in randnr. 153) blijkt dat klanten vooral denken aan nichespelers (bandencentrales) en daar ook het vaakst naar toe gaan maar dat op deze spelers competitieve druk wordt uitgeoefend door de erkende garages, die naast werkzaamheden aan de binnenkant van een wagen ook in de mogelijkheid zijn om werkzaamheden uit te voeren aan de buitenkant van een wagen, en ook door onafhankelijke garages, zij het in minder mate. Verder deelt het College de conclusie van de auditeur dat het niet noodzakelijk is om dieper in te gaan op de geografische marktafbakening.

VII.5 Carrosserieherstellingen aan personenwagens en LCV

VII.5.1 Productmarkt

VII.5.1.a Beslissingspraktijk

169. De BMA heeft in haar beslissingspraktijk een aparte niet-merkspecifieke markt voor carrosserieherstellingen aan personenwagens en LCV weerhouden.¹²⁴

170. Voor zover bekend bij het auditoraat, bestaat er geen Europese beslissingspraktijk die een specifieke markt voor carrosserieherstellingen zou onderscheiden van een algemene markt van onderhoud en herstelling aan motorvoertuigen.¹²⁵

171. De Franse Mededingingsautoriteit weerhoudt net als de Commissie geen markt voor carrosserieherstellingen.¹²⁶

¹²⁴ BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, randnr. 19, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing BMA-2020-CC-05, randnr. 18, pg. 38; BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, randnr. 52, pg. 102; BMA 19 december 2022, beslissing BMA-2022-CC-44, randnr. 17, pg. 38.

¹²⁵ BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-CC-19-19, MIG Motors/NAM, randnr. 102, pg. 19; BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 142, pg. 27. Voor productmarktdefinitie onderhoud en herstel o.a.: EC 28 oktober 2021, nr. M.10412, Scania/Din Bil Sverige/Bilmetro.

¹²⁶ BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-CC-19-19, MIG Motors, NMA, randnr. 103, pg. 19; BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 143, pg. 27. Voor productmarktdefinitie onderhoud en herstel o.a.: Autorité de la Concurrence 20 december 2017, nr. 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, randnr. 5; Autorité de la Concurrence 24 oktober 2017, nr. 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, randnr. 5; Autorité de la Concurrence 1 juni 2017, nr. 17-DCC-75, Covenant SA/Dauphine 27, randnr. 5; Autorité de la Concurrence 8 februari 2017, nr. 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/ECL, randnr. 5.

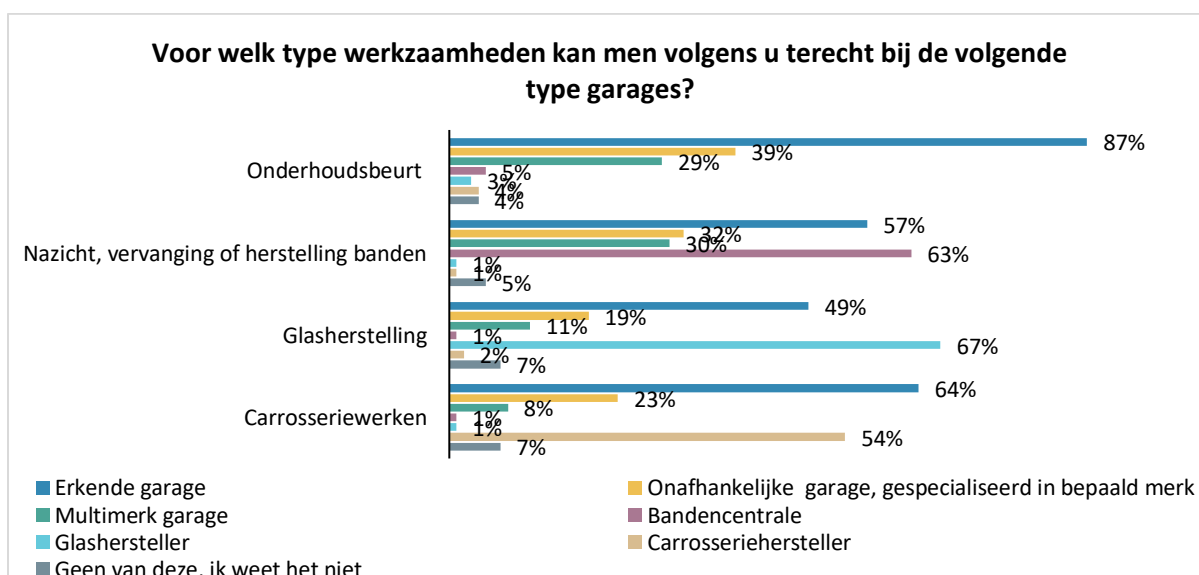
VII.5.1.b Standpunt aanmeldende partij

172. De aanmeldende partij acht dat carrosseriediensten behoren tot dezelfde markt als onderhoud en herstel. Zij beargumenteert dat herstellingswerken aan het koetswerk van het voertuig ook herstellingswerken zijn die geen andere kenmerken vertonen dan de herstellingswerken binnen het kader van onderhoud en herstel.¹²⁷ De aanmeldende partij kan zich dan ook meer vinden in de Europese en Franse rechtspraak waar op heden geen aparte markt voor carrosserieherstellingen wordt gedefinieerd.¹²⁸

173. In het geval het auditoraat van oordeel is dat carrosseriediensten alsnog een aparte markt vormt, meent de aanmeldende partij dat de diensten van carrosserieherstel dermate beperkt zijn dat dit geen impact kan hebben op de mededinging volgend op de transactie.¹²⁹

VII.5.1.c Marktonderzoek

174. Tijdens het marktonderzoek werd onderzocht bij welke soorten garages consumenten terecht kunnen voor diverse werkzaamheden aan hun voertuig. Er werd zowel gepeild naar de hypothetische mogelijkheden alsook waar ze effectief langsgaan voor verschillende werkzaamheden.¹³⁰

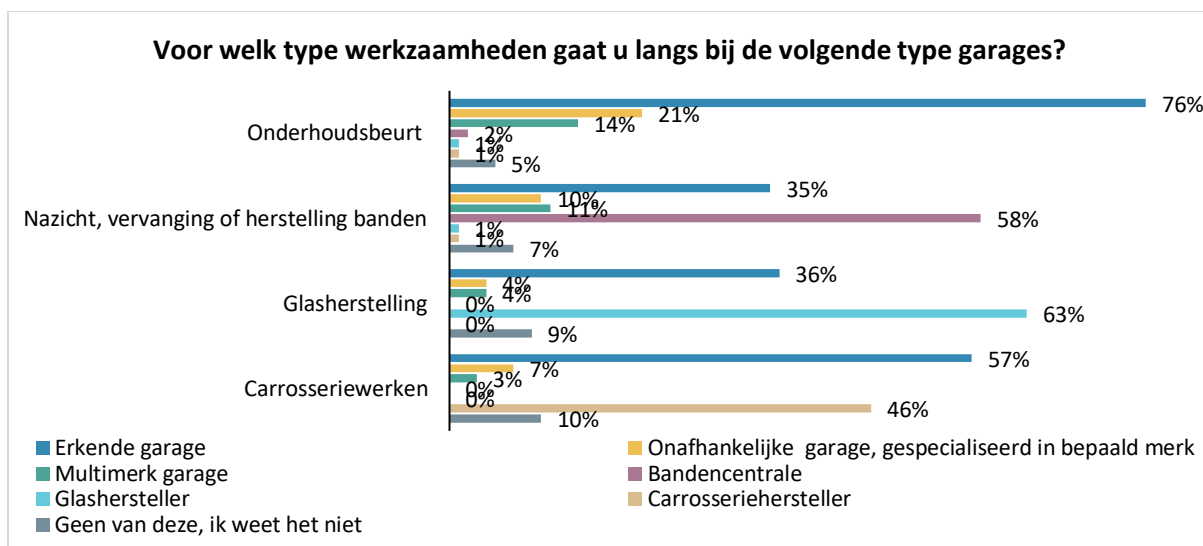


¹²⁷ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 159, pg. 49.

¹²⁸ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 165, pg. 50.

¹²⁹ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 166, pg. 50.

¹³⁰ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.



Bron: marktbevraging klanten; merk op dat respondenten per type werkzaamheid meerdere mogelijkheden konden aanduiden waardoor de som van het totale percentage per type werkzaamheid niet noodzakelijk overeenkomt met 100%.

175. Voor carrosseriewerken kan men volgens de respondenten (N=524)¹³¹ terecht bij een carrosseriehersteller (54%) maar evenzeer bij een erkende garage (64%), een onafhankelijke gespecialiseerde garage (23%) of een multimerk garage (8%). De observaties van respondenten die bandencentrales (1%) en glasherstellers (1%) aangeven zijn verwaarloosbaar.

176. Voor carrosseriewerken gaan de respondenten (N=333)¹³² naar een carrosseriehersteller (46%), een erkende garage (57%), een onafhankelijke gespecialiseerde garage (7%) of een multimerk garage (3%).

177. De resultaten van de marktbevraging bevestigen aldus de bestaande rechtspraak, namelijk dat carrosserieherstellingen een aparte markt vormen los van onderhoud en herstel.

VII.5.1.d Beoordeling door de auditeur

178. De auditeur concludeert dat de aanbodzijde voor carrosserieherstellingen duidelijk wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van nichespelers die zich enkel toeleggen op carrosserieherstellingen maar verder geen andere werken uitvoeren aan de wagen. Dit laat nichespelers toe om een dienstverlening aan te bieden louter gericht op één specifieke hersteldienst, waardoor de alternatieven vanuit het perspectief van de consument sterk verschillen met de opties in de context van de algemene diensten aan de binnenkant van de wagen.

179. Op grond van de bestaande beslissingspraktijk en de resultaten van de marktbevraging, concludeert de auditeur dat er een afzonderlijke markt voor carrosserieherstellingen bestaat. Hierbij wordt minstens competitieve druk uitgeoefend door erkende garages die naast werkzaamheden aan de binnenkant van een wagen ook in de mogelijkheid zijn om werkzaamheden uit te voeren aan de buitenkant van een wagen.

180. Voor de beoordeling van onderhavige transactie gaat de auditeur uit van een niet-merkspecifieke markt voor carrosserieherstellingen.

¹³¹ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten, Resultaten marktbevraging, Vraag: type werkzaamheden mogelijkheden, pgs. 27-29.

¹³² Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten, Resultaten marktbevraging, Vraag: type werkzaamheden heden, pgs. 29-30.

VII.5.2 Geografische markt

VII.5.2.a Beslissingspraktijk

181. In haar beslissingspraktijk heeft de BMA de exacte geografische marktdefinitie, nationaal of lokaal, opengelaten wat betreft de markt voor carrosserieherstellingen.¹³³

182. In de Europese besluitvormingspraktijk worden, voor zover bekend aan het auditoraat, carrosserieherstellingen niet onderscheiden van onderhouds- en herstellingsdiensten. Bijgevolg is op heden geen duidelijkheid verschaft over de geografische afbakening van een dergelijke markt.

VII.5.2.b Standpunt aanmeldende partij

183. De aanmeldende partij is van mening dat de markt voor carrosserieherstellingen nationaal gesitueerd dient te worden.¹³⁴ Indien het auditoraat van mening zou zijn dat de geografische afbakening lokaal is aan de hand van de 80%-berekenningsmethode, merkt de aanmeldende partij op dat eindgebruikers eerder hun woonplaats of plaats van tewerkstelling zullen aanmerken bij carrosseriewerkzaamheden aan hun wagen dan de plaats van inschrijving bij het DIV. Daaruit volgt dat een berekening op deze wijze een vertekend en foutief beeld zou geven, aldus de aanmeldende partij.¹³⁵

184. Verder wijst de aanmeldende partij op de rol van verzekeringsmaatschappijen aangaande de keuze van garage waar de carrosserieherstellingen uitgevoerd kunnen worden.¹³⁶

VII.5.2.c Marktonderzoek

185. Om de reden uiteengezet in VIII.4.2 is tijdens het marktonderzoek niet dieper ingegaan op de geografische markt aangaande carrosserieherstellingen.

VII.5.2.d Beoordeling door de auditeur

186. Voor de beoordeling van onderhavige transactie gaat de auditeur uit van een nationale of lokale markt voor carrosserieherstellingen, maar kan de exacte definitie van de geografische markt opengelaten worden aangezien dit geen verschil uitmaakt voor de beoordeling van voorliggende transactie.

VII.5.3 Conclusie

187. **Het College** schaart zich achter het oordeel van de auditeur dat er een afzonderlijke markt voor carrosserieherstellingen bestaat op grond van de beslissingspraktijk van de BMA en de resultaten van de marktbevraging. Uit de grafieken in randnrs. 95 en 100 (hernomen in randnr. 174) blijkt dat de concurrentie vooral speelt tussen nichespelers (carrosserieherstellers) en de erkende garages, die naast werkzaamheden aan de binnenkant van een wagen ook in de mogelijkheid zijn om werkzaamheden uit te voeren aan de buitenkant van een wagen, en dat op hen ook nog competitieve druk wordt uitgeoefend door onafhankelijke garages, zij het in minder mate. Voorts kan in het midden worden

¹³³ BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 21, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, MIG Motors/NAM, randnr. 21, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep Jam, randnr. 18, pg. 38; BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, randnr. 52, pg. 102; BMA 19 december 2022, beslissing ABC-2022-CC-44, D'Ieteren/Jennes, randnr. 17, pg. 38.

¹³⁴ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 170, pg. 51.

¹³⁵ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 171, pg. 51.

¹³⁶ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 172, pg. 51.

gelaten of deze markt een nationale of lokale reikwijdte heeft aangezien dit geen verschil maakt voor de concurrentiële beoordeling van transactie.

VII.6 Detailhandelsverkoop van reserveonderdelen voor personenwagens en LCV

VII.6.1 Productmarkt

VII.6.1.a Beslissingspraktijk

188. In haar beslissingspraktijk heeft de BMA op basis van marktonderzoeken een merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van originele (OEM) reserveonderdelen voor lichte voertuigen (personenwagens en LCV) weerhouden. De vraag of niet-originele (IAM) reserveonderdelen tot deze markt behoren of een sterke zijdelingse druk uitoefenen werd daarbij opengelaten.¹³⁷

189. De Europese Commissie erkent het bestaan van een markt voor de detailhandelsverkoop in reserveonderdelen voor voertuigen, die onderscheiden dient te worden van de markt voor de groothandelsverkoop in reserveonderdelen.¹³⁸ Daarnaast hanteert de Commissie een onderscheid tussen de verkoop van reserveonderdelen via het merkspecifieke OEM-distributiekanaal en de verkoop van reserveonderdelen via het IAM-distributiekanaal.¹³⁹

190. De Franse Mededingingsautoriteit gaat uit van een markt voor vervangingsonderdelen en accessoires voor (lichte) motorvoertuigen, zonder verder onderscheid.¹⁴⁰

VII.6.1.b Standpunt aanmeldende partij

191. De aanmeldende partij merkt op dat het al dan niet bestaan van een aparte productmarkt van OTC-verkoop van reserveonderdelen van personenwagens en/of LCV van gering belang is, gelet op de omvang van haar activiteiten op een dergelijke markt.¹⁴¹

192. Desalniettemin sluit de aanmeldende partij zich aan bij de beslissingspraktijk van de BMA, waaruit blijkt dat een productmarkt voor de OTC groothandels- en detailhandelsverkoop van reserveonderdelen en accessoires van personenwagens en/of LCV onderscheiden kan worden. De aanmeldende partij geeft aan dat zij van mening is dat de markt aan aanbodzijde voor wat betreft het OEM/OES segment bestaat uit onder meer de producenten zelf en de erkende distributeurs terwijl de spelers aan vraagzijde volgens de aanmeldende partij bestaan uit niet-erkende herstellende, carrosserieondernemingen en grote vlootklanten met eigen werkplaatsen.¹⁴²

VII.6.1.c Marktonderzoek

193. Gezien de consistente beslissingspraktijk en de reden uiteengezet in sectie VIII.5.2 alsook het gegeven dat de aanmeldende partij de beslissingspraktijk niet contesteert, werd in het marktonderzoek

¹³⁷ BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnr. 199, pg. 35; randnr. 212, pg. 37, randnr. 19, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, Mig Motors/NAM, randnr. 32, pg. 23; randnr. 140, pg. 24 en randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing BMA-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, randnr. 115, pg. 18 en randnr. 18, pg. 38; BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, randnr. 151, pg. 32; randnr. 160-162, pg. 34 en randnr. 52-53, pg. 102-103; BMA 19 december 2022, beslissing BMA-2022-CC-44, D'leteren/Jennes, randnr. 91 - 93 en 99, pg. 20-22 en randnr. 17, pg. 38.

¹³⁸ EC 28 oktober 2021, nr. M.10412, Scania Sverige/DIN BIL Sverige/Bilmetro, randnr. 17; EC 13 november 2012, nr. M.6718, Toyota Tsusho Corporation/CFAO, randnr. 20.

¹³⁹ EC 13 november 2012, nr. M.6718, Toyota Tsusho Corporation/CFAO, randnr. 20.

¹⁴⁰ Autorité de la Concurrence 20 december 2017, nr. 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, randnr. 5; Autorité de la Concurrence 24 oktober 2017, nr. 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, randnr. 5; Autorité de la Concurrence 6 juni 2017, nr. 17-DCC-78, Tenedor Reims – étoile 51/Bernard Participations – groupe Tenedor, randnr. 9; Autorité de la Concurrence 1 juni 2017, nr. 17-DCC-75, Convenant SA/Dauphine 27, randnr. 5; Autorité de la Concurrence 8 februari 2017, nr. 17-DCC-18, Mercedes-Benz Lyon/ECL, randnr. 5.

¹⁴¹ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 184, pg. 54.

¹⁴² Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 185, pg. 54.

niet ingegaan op de markt voor de detailhandelsverkoop van reserveonderdelen voor personenwagens en LCV.

VII.6.1.d Beoordeling door de auditeur

194. De auditeur zal bij de beoordeling van voorliggende zaak uitgaan van een markt voor de detailhandelsverkoop van merkspecifieke originele (OEM) reserveonderdelen voor personenwagens en LCV, waarbij de vraag of dergelijke markt al dan niet-originele (IAM) reserveonderdelen zou omvatten kan worden opengelaten aangezien dit geen verschil uitmaakt voor de beoordeling van voorliggende transactie.

VII.6.2 Geografische markt

VII.6.2.a Beslissingspraktijk

195. In eerdere beslissingspraktijk van de BMA werd een nationale marktomvang weerhouden.¹⁴³

196. In haar beslissingspraktijk heeft de Europese Commissie de geografische afbakening van de markt voor de detailhandelsverkoop van reserveonderdelen opengelaten, maar is zij geneigd aan te nemen dat deze markt op nationale of regionale schaal kan worden afgebakend.¹⁴⁴

197. De Franse mededingingsautoriteit past haar nieuwe methode voor de afbakening van de lokale verzorgingsgebieden aan de hand van reistijden ook toe om de markt voor reserveonderdelen en accessoires te bepalen. Dit staat tegenover de analyses op departementaal niveau zoals dit in het verleden de praktijk was, maar op heden de concurrentiële dynamiek niet langer voldoende omvat.¹⁴⁵

VII.6.2.b Standpunt aanmeldende partij

198. De aanmeldende partij sluit zich aan bij de beslissingspraktijk van de BMA die stelt dat de relevante geografische markt minstens als nationaal afgebakend dient te worden.¹⁴⁶

199. De voornaamste redenen op basis waarvan de aanmeldende partij pleit voor een ruime afbakening van de geografische markt zijn (i) het overwegend wholesale karakter van deze transacties, (ii) het overwegend professionele karakter van de afnemers, (iii) het toenemend belang van e-commerce o.m. door een verhoogde mate van rechtszekerheid ten gevolge van recente Europese regelgeving en (iv) de recente Europese initiatieven om geoblocking tegen te gaan.¹⁴⁷

VII.6.2.c Marktonderzoek

200. Gezien de consistente beslissingspraktijk en om de reden uiteengezet in sectie VIII.5.2 werd in het marktonderzoek niet ingegaan op de geografische dimensie aangaande detailhandelsverkoop van reserveonderdelen voor personenwagens en LCV.

¹⁴³ BMA 1 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-17, Anders Hedin/Groep Jacobs, randnrs. 213-214, pg. 37 en randnr. 19, pg. 68; BMA 8 juli 2019, beslissing BMA-2019-CC-19, Mig Motors/NAM, randnrs. 141-142, pg. 24 en randnr. 20, pg. 42; BMA 5 februari 2020, beslissing ABC-2020-CC-05, Groupe Maurin/Groep JAM, randnr. 116, pg. 19 en randnr. 18, pg. 38; BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, Delorge/Coox, randnrs. 164-165, pg. 34 en randnr. 52, pg. 102; BMA 19 december 2022, beslissing ABC-2022-CC-44, D'leteren/Jennes, randnr. 98, pg. 18 en randnr. 17, pg. 38.

¹⁴⁴ EC 28 oktober 2021, nr. M.10412, Scania Sverige/Din Bil Sverige/Bilmetro, randnr. 29.

¹⁴⁵ Autorité de la Concurrence 20 december 2017, nr. 17-DCC-213, PSA Retail France/NDK, randnrs. 8-9; Autorité de la Concurrence 24 oktober 2017, nr. 17-DCC-175, Sonadia – Pré Droué/Car Avenue, randnrs. 8-9; Autorité de la Concurrence 6 juni 2017, nr. 17-DCC-78, Tenedor Reims – étoile 51/Bernard Participations – Tenedor, randnrs. 14-15; Autorité de la Concurrence 1 juni 2017, nr. 17-DCC-75, Covenant SA/Dauphine 27, randnrs. 10-11; Autorité de la Concurrence 8 februari 2017, nr. 17-DCC-18, Mercedes Benz Lyon/ECL, randnrs. 8-9; Autorité de la Concurrence 12 maart 2019, nr. 19-DCC-42, Emil Frey Motors France – Fiber/Bernard Participations SAS, randnrs. 34-35 en randnr. 74.

¹⁴⁶ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 194, pg. 55.

¹⁴⁷ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 195, pg. 55.

VII.6.2.d Beoordeling door de auditeur

201. Voor de beoordeling van onderhavige transactie gaat de auditeur uit van een nationale markt.

VII.6.3 Conclusie

202. Gelet op de voorgaande beslissingspraktijk en het standpunt van de aanmeldende partij, weerhoudt de auditeur als marktdefinitie het volgende.

203. Wat betreft de productmarkt gaat de auditeur op basis van de voorgaande beslissingspraktijk van de BMA uit van een detailhandelsmarkt voor de verkoop van merkspecifieke originele (OEM) en/of niet-originele reserveonderdelen (IAM) voor lichte motorvoertuigen (personenwagens en LCV).

204. Wat betreft de geografische omvang, is de auditeur op basis van de voorgaande beslissingspraktijk van oordeel dat de geografische marktafbakening als nationaal kan worden geacht.

205. **Het College** onderschrijft om de door de auditeur aangegeven redenen het oordeel van de auditeur met betrekking tot de product- en geografische markt voor reserveonderdelen voor personenwagens en LCV.

VII.7 Conclusie met betrekking tot de marktafbakening

206. Rekening houdend met bovenstaande, is de auditeur van oordeel dat de volgende relevante markten kunnen worden weerhouden.

- Niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens (nationaal en lokaal);
- Niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe LCV (nationaal en lokaal);
- Niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV (nationaal en lokaal);
- Lokale merkspecifieke markt voor onderhoud en herstel van personenwagens en LCV;
- Niet-merkspecifieke markt voor herstel en vervanging van glas, waarbij de geografische marktdefinitie wordt opengelaten;
- Markt voor de detailhandelsverkoop van banden van personenwagens en/of LCV, waarbij de geografische marktdefinitie wordt opengelaten;
- Niet-merkspecifieke markt voor carrosseriewerkzaamheden voor personenwagens en LCV (nationaal en lokaal);
- Nationale detailhandelsmarkt van merkspecifieke originele (OEM) en/of niet-originele reserveonderdelen (IAM) voor lichte motorvoertuigen (personenwagens en LCV).

207. De auditeur merkt echter op dat Davo niet actief is op de niet-merkspecifieke detailhandelsmarkt(en) van nieuwe LCV (nationaal en lokaal). Deze markt zal dan ook niet verder worden geanalyseerd. De markt voor de detailhandelsverkoop van banden van personenwagens en/of LCV wordt evenmin nader onderzocht, gezien de beperkte activiteiten van beide partijen op deze markt. Hetzelfde geldt voor de markt voor herstel en vervanging van glas, waarop bovendien ook een grote speler aanwezig is (zie randnr. 134).

208. Rekening houdend met het bovenstaande, identificeert **het College**, in navolging van de auditeur, als relevante markten dus vijf van de acht in randnr. 206 genoemde markten:

- Niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens (nationaal en lokaal);
- Niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV (nationaal en lokaal);
- Lokale merkspecifieke markt voor onderhoud en herstel van personenwagens en LCV;
- Niet-merkspecifieke markt voor carrosseriewerkzaamheden voor personenwagens en LCV (nationaal en lokaal);
- Nationale detailhandelsmarkt van merkspecifieke originele (OEM) en/of niet-originele reserveonderdelen (IAM) voor lichte motorvoertuigen (personenwagens en LCV).

VIII. Marktaandelen en betrokken markten

VIII.1 Detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens

VIII.1.1 Onderzoek

209. De aanmeldende partij heeft lokale marktaandelen aangeleverd aan de hand van een methodologie gebaseerd op lokale verzorgingsgebieden.

210. De lokale verzorgingsgebieden worden afgelijnd op basis van een methode waarbij het gebied van elke garage de Belgische postcodes omvat die het dichtst bij de garage gelegen zijn en gezamenlijk instaan voor 80% van de omzet die door de betreffende garage wordt gegenereerd.¹⁴⁸ Om deze dichtstbijzijnde gemeentes te identificeren, wordt gebruik gemaakt van de reistijd tussen de locatie van de garage en het centrum van de postcodes. De lokale verzorgingsgebieden (geheel aan postcodes) worden daarbij berekend over een standaardperiode van drie voorafgaande jaren (in casu 2020-2021-2022) om variaties in de jaarlijkse omzet (en aldus de geografische spreiding ervan) uit te vlakken. Postcodes waarbinnen de garage geen omzet genereert, maar die zich binnen het afgebakende gebied bevinden, worden eveneens beschouwd als behorend tot het lokale verzorgingsgebied van de betreffende garage, en worden bijgevolg mee in rekening gebracht bij de berekening van de marktaandelen.

211. Omwille van het feit dat leasingvoertuigen kunnen worden ingeschreven op het adres van de leasingmaatschappij en niet op het adres van de effectieve gebruiker, worden leasingvoertuigen niet meegenomen in de bepaling van de lokale verzorgingsgebieden. Dit zou namelijk tot een vertekening van de lokale verzorgingsgebieden kunnen leiden.

212. De marktaandelen van elk individueel lokaal verzorgingsgebied worden berekend door de volumes van nieuwe personenwagens verkocht door één van de garages van de partijen af te zetten tegenover de totale markt volumes in het verzorgingsgebied (i.e. alle nieuw ingeschreven voertuigen volgens Febiac) voor het laatste jaar (in casu 2022).

213. Het auditoraat heeft de berekening die door de partijen werd overgemaakt gecontroleerd en de auditeur stelt vast dat deze de methodologie van de BMA volgt.

214. De marktaandelen per lokaal verzorgingsgebied postconcentratie zijn als volgt in 2022:

¹⁴⁸ Hierbij wordt de postcode gebruikt die op de verkoopfactuur wordt vermeld.

Site	Volume A&M	Volume Davo	Gecombineerd volume	Markttotaal	MA A&M	MA Davo	Gecombineerd MA	Delta HHI
A&M - 01 - Hasselt	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	13314	[10-15]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]
A&M - 02 - Brustem	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	15581	[5-10]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]
A&M - 04 - Delorge Overpelt	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	13410	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
A&M - 05- Delorge Lommel	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	6004	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
A&M - 06- Delorge Automotive	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	57268	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
A&M - 09-Delorge Tienen	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	4575	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
A&M - 10- DIEST	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	13998	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
A&M - 11- HAESEN	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	7694	[5-10]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]
A&M - 12- Deboutte	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	5109	[5-10]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]
A&M - 13- Willems AD	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	6994	[10-15]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]
A&M - 14- Willems MB	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	8995	[10-15]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]
A&M - 15- Coox Rekem	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	7907	[10-15]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]
A&M - 16- Coox Lanklaar	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	8029	[10-15]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]
A&M - 18- Garage Jaspers	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	3732	[10-15]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]
A&M - 19 - Timmermans	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	19194	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
A&M - 20 - Vanthienen	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	11636	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
A&M - 21 -Delorge Bilzen	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	7390	[10-15]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]
A&M - Centrauto Genk	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	54030	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
A&M - Centrauto Malle	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	43152	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-100]
A&M - Centrauto nv	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	105132	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-100]
A&M - Centrauto Wijnegem	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	25647	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-100]
A&M - Ceulemans Herent	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	18840	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-100]
A&M - Ceulemans Motors	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	12952	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-100]
A&M - Garage Ceulemans	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	10310	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[0-100]
A&M - Hasselt Store bvba	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	19745	[5-10]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]

Site	Volume A&M	Volume Davo	Gecombineerd volume	Markttotaal	MA A&M	MA Davo	Gecombineerd MA	Delta HHI
A&M - JLR Hasselt nv	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	84395	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
A&M - JLR Maasland	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	84348	[0-5]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
A&M - Van Osch nv	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	8763	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
A&M - Van Osch en Zn nv	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	15187	[5-10]%	[0-5]%	[10-15]%	[0-100]
A&M - van Osch Hasselt nv	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	27091	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
Davo - Davo nv	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	29718	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]
Davo - Davo Sint-Truiden	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	33226	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%	[0-100]

215. Gezien de lokale marktaandelen die weergegeven worden in voorgaande tabel steeds minder zijn dan 25% en de partijen hoofdzakelijk actief zijn in Limburg, kan er geconcludeerd worden dat ook het nationale marktaandeel van de partijen op de markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens minder is dan 25%.

VIII.1.2 Beoordeling van de auditeur

216. Gelet op bovenstaande concludeert de auditeur dat voor wat betreft de markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens het gezamenlijk marktaandeel minder dan 25% bedraagt en dus geen horizontaal betrokken markt vormt.

VIII.1.3 Beoordeling door het Mededingingscollege

217. Het College deelt, gelet op de marktaandelen van de partijen (lager dan 25%), het oordeel van de auditeur dat de markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens geen horizontaal betrokken markt vormt.

VIII.2 Detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV

VIII.2.1 Onderzoek

218. De aanmeldende partij geeft in onderstaande tabel de marktaandelen weer voor zowel A&M Invest als Davo, hierbij zowel het individueel marktaandeel van elk van de partijen alsook het gecombineerd marktaandeel. Dit doet ze voor de jaren 2020, 2021 en 2022. Hierbij baseert de aanmeldende partij zich op de ruimst mogelijke geografische marktdefinitie, namelijk deze van de nationale niet-merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV.¹⁴⁹

2020						
Totale markt (België)	A&M Invest		Davo		Gecombineerd	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%
[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%
2021						
Totale markt (België)	A&M Invest		Davo		Gecombineerd	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%
[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%
2022						
Totale markt (België)	A&M Invest		Davo		Gecombineerd	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%
[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%

Tabel: Marktaandelen voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV voor de nationale markt tussen 2020 en 2022 (bron marktotaal: Febiac)

219. Indien de geografische markt voor de verkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV zich zou beperken tot de provincie Limburg en alle verkopen van de partijen worden toegerekend aan de provincie Limburg, dan zouden de marktaandelen als volgt zijn:

2020						
Totale markt (Limburg)	A&M Invest		Davo		Gecombineerd	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%

¹⁴⁹ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 232, pg. 64.

[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[5-10]%	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%	[VERTROUWELIJK]	[10-15]%
2021						
Totale markt (Limburg)	A&M Invest		Davo		Gecombineerd	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%
[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[5-10]%	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%	[VERTROUWELIJK]	[10-15]%
2022						
Totale markt (Limburg)	A&M Invest		Davo		Gecombineerd	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%
[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[5-10]%	[VERTROUWELIJK]	[0-5]%	[VERTROUWELIJK]	[10-15]%

Tabel: Marktaandeelen voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV op de provinciale markt (Limburg) tussen 2020 en 2022. (bron marktotaal: Febiac)

220. Verder kan worden gesteld dat gezien de lokale marktaandeelberekening van partijen significant onder 25% ligt voor de verkoop van nieuwe personenwagens op basis van verzorgingsgebieden, dit ook het geval zal zijn voor tweedehands personenwagens en/of LCV. Waar nieuwe personenwagens verkocht worden door erkende concessiehouders, behoort de verkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV niet exclusief toe aan erkende concessiehouders waardoor en meer concurrenten zijn.

VIII.2.2 Beoordeling van de auditeur

221. Gelet op bovenstaande concludeert de auditeur dat voor wat betreft de markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV het gezamenlijk marktaandeel minder dan 25% bedraagt en dus geen horizontaal betrokken markt vormt.

VIII.2.3 Beoordeling door het Mededingingscollege

222. Gelet op de marktaandeelen van de partijen (lager dan 25%), deelt het College het oordeel van de auditeur dat de markt voor de detailhandelsverkoop van tweedehands personenwagens en/of LCV geen horizontaal betrokken markt vormt.

VIII.3 Onderhoud en herstel aan personenwagens en LCV

VIII.3.1 Onderzoek

223. Het auditoraat neemt kennis van de marktaandeelberekening van de aanmeldende partij.¹⁵⁰

224. In overeenstemming met de recente zaken *Delorge/Coox* en *D'leteren/Jennes*¹⁵¹ heeft het auditoraat in deze zaak gebruik gemaakt van Car-Pass gegevens om marktaandeelen van de partijen én de lokale concurrenten op de lokale geografische markten voor onderhouds- en herstellingsdiensten voor personenwagens en LCV aan BMW enerzijds en MINI anderzijds te kunnen bepalen.

225. De aanmeldende partij betwist de bruikbaarheid van de Car-Pass data met betrekking tot:

- de mate van naleving van de verplichting voor partijen en diens concurrenten om doorgangen in onderhoud en herstel te willen melden aan Car-Pass;
- herstellingen onder 125 EUR inclusief BTW voor particulieren die niet gemeld dienen te worden.

¹⁵⁰ Zie Aanmeldingsformulier, randnrs. 239-241, pgs. 65-66.

¹⁵¹ BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, *Delorge/Coox*; BMA 19 december 2022, beslissing ABC-2022-CC-44, *D'leteren/Jennes*.

226. Wat betreft het eerste argument, stelt de auditeur dat dit argument reeds aan bod is gekomen in *Delorge/Coox*, waarbij de auditeur de Algemene Directie Economische Inspectie van de FOD Economie heeft aangeschreven die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de Car-Pass controles. Op basis van de beschikbare elementen heeft de auditeur geoordeeld dat er geen gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de gebruikte Car-Pass gegevens manifest onbetrouwbaar zouden zijn, en dat bijgevolg deze Car-Pass gegevens in de praktijk als een betrouwbare gegevensbron moeten worden beschouwd.¹⁵²

227. Het tweede argument is tevens aan bod gekomen in *Delorge/Coox*. In deze zaak heeft de marktbevraging in het bijkomende onderzoek aangetoond dat los van het gebruikte systeem (automatische of manuele registratie), quasi alle ondervraagde garages (20 van de 21) aangaven dat alle transacties worden geregistreerd los van het bedrag.¹⁵³ Het Mededingingscollege heeft in *Delorge/Coox* geoordeeld dat de auditeur de kritiek met betrekking tot het gebruik van Car-Pass data afdoende heeft weerlegd.¹⁵⁴ Verder kan worden opgemerkt dat onderhoud- en herstelwerkzaamheden van minder dan 125 euro een zeer beperkt aandeel vertegenwoordigen in het totaal aantal onderhoud- en herstelwerkzaamheden, waaruit kan worden afgeleid dat de Car-Pass gegevens wel degelijk voldoende representatief zijn.

228. Het auditoraat heeft voor de berekening van de marktaandelen de hierna beschreven methodologie toegepast.

229. Eerst werd het lokale verzorgingsgebied van elk van de locaties van de beide partijen bepaald. Lokale verzorgingsgebieden worden afgelijnd op basis van een methode waarbij het gebied van elke garage de Belgische postcodes omvat die het dichtst bij de garage gelegen zijn en gezamenlijk instaan voor (in principe¹⁵⁵) 80% van de omzet die door de betreffende garage wordt gegenereerd.¹⁵⁶ Om deze dichtstbijzijnde gemeentes te identificeren, wordt gebruik gemaakt van de reistijd tussen de locatie van de garage en het centrum van de postcodes. De lokale verzorgingsgebieden (geheel aan postcodes) worden daarbij berekend over een standaardperiode van drie voorafgaande jaren (in casu 2020-2021-2022) om variaties in de jaarlijkse omzet (en aldus de geografische spreiding ervan) uit te vlakken. Postcodes waarbinnen de garage geen omzet genereert, maar die zich binnen het afgelijnde gebied bevinden, worden eveneens beschouwd als behorend tot het lokale verzorgingsgebied van de betreffende garage, en worden bijgevolg mee in rekening gebracht bij de berekening van de marktaandelen.

230. De betrouwbaarheid van deze 80% van de omzet in onderhoud en herstel wordt in het algemeen onderworpen aan robuustheidscontroles. Deze kunnen de 80%-grens op de omzet bevestigen, dan wel leiden tot de vaststelling dat een ander dekkingspercentage geschikter is. Daarom werden ook de 85% en 90% verzorgingsgebieden berekend.

231. Na de bepaling van de verzorgingsgebieden werd aan DIV gevraagd een lijst te bezorgen van alle chassisnummers van BMW en MINI voertuigen die ingeschreven zijn in de desbetreffende postcodes van de verzorgingsgebieden.

¹⁵² BMA 15 juni 2020, beslissing BMA-2020-CC-20, *Delorge/Coox*, randnr. 273, pg. 67.

¹⁵³ BMA 19 november 2020, beslissing BMA-2020-CC-35, *Delorge/Coox*, randnr. 64, pg. 20.

¹⁵⁴ BMA 19 november 2020, beslissing BMA-2020-CC-35, *Delorge/Coox*, randnr. 93, pg. 168.

¹⁵⁵ Het lokale verzorgingsgebied kan evenwel gemoduleerd worden in functie van een grafiek waarbij een toename van de omzet (%) wordt bekeken in functie van de toename van de reistijd, met name wanneer een kleine toename van de in rekening gehouden omzet zou leiden tot een disproportionele toename van de verbonden reistijd.

¹⁵⁶ Hierbij wordt de postcode gebruikt die wordt aangegeven op de factuur.

232. Vervolgens werd aan Car-Pass gevraagd om de volledige onderhoudsgeschiedenis te verstrekken van al deze BMW en MINI voertuigen – op basis van chassisnummers – die ingeschreven zijn in de lokale verzorgingsgebieden. De gegevens van deze databank zijn daarbij afkomstig van onderhouds- en herstellingsprofessionals, die de kilometergegevens moeten doorgeven van de voertuigen waarmee ze werken.

233. De Car-Pass database laat toe om een inzicht te verwerven in de concurrentiële verhoudingen binnen elk van de lokale verzorgingsgebieden. Marktaandelen worden daarbij berekend op basis van volume (m.a.w. aantal transacties op BMW en MINI voertuigen), met inbegrip van gegevens die betrekking hebben op diensten die minder dan €125 kosten, waarvoor er geen verplichting bestaat bij onderhouds- en herstellingsprofessionelen (voor particuliere klanten) om deze aan te geven,¹⁵⁷ maar exclusief bandencentrales en glasherstellers.

234. Uit een visuele inspectie van de cumulatieve distributiefuncties (zie annex A) blijkt dat in het algemeen kan worden gesteld dat voor de relevante locaties van de partijen het 85% gebied een realistische ondergrens en het 90% gebied een realistische bovengrens is om het reële klantenwervingsgebied van de betreffende garages in kaart te brengen.

235. Het auditoraat heeft de marktaandelen berekend voor zowel de 85% als de 90% verzorgingsgebieden, deze worden beide in rekening genomen om te bepalen welke verzorgingsgebieden lokale betrokken markten zijn.

236. De tabel op de volgende pagina geeft de lokale marktaandelen weer voor onderhoud en herstel zonder glas en banden voor zowel de 85% als de 90% verzorgingsgebieden.^{158/159}

¹⁵⁷ Uit de vorige zaak Delorge/Coox blijkt uit een marktonderzoek dat quasi alle ondervraagde onderhouds- en herstellingsprofessionelen deze transacties systematisch op vrijwillige basis aangeven bij Car-Pass; BMA 19 november 2020, beslissing BMA-2020-CC-35, Delorge/Coox,, randnr. 188, pg. 149.

¹⁵⁸ De Car-Pass registraties van glasherstellers en bandencentrales worden niet in beschouwing genomen voor het berekenen van het markt totaal per verzorgingsgebied.

¹⁵⁹ In Annex A worden voor de volledigheid ook nog de marktaandelen weergegeven voor de markt van onderhoud en herstel inclusief glas en banden.

				85% verzorgingsgebied				
Merk	Partij	Garage	Locatie	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
BMW	Koper	Centrauto Genk	Genk	29	[20-25]%	[10-15]%	[35-40]%	[700-800]
BMW	Koper	Centrauto Malle	Malle	29	[20-25]%	[0-1]%	[20-25]%	[0-100]
BMW	Koper	Centrauto nv	Dilsen	21	[25-30]%	[5-10]%	[30-35]%	[300-400]
BMW	Koper	Centrauto Wijnegem	Wijnegem	31	[15-20]%	[0-1]%	[15-20]%	[0-100]
BMW	Koper	Van Osch nv	Tienen	28	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
BMW	Koper	Van Osch en Zn nv	Halen	29	[25-30]%	[10-15]%	[35-40]%	[500-600]
BMW	Koper	van Osch Hasselt nv	Hasselt	28	[25-30]%	[15-20]%	[40-45]%	[900-1000]
BMW	Verkoper	Davo nv	Tongeren	33	[10-15]%	[15-20]%	[25-30]%	[300-400]
BMW	Verkoper	Davo Sint-Truiden	Sint-Truiden	32	[20-25]%	[15-20]%	[35-40]%	[700-800]
MINI	Koper	Centrauto Genk	Genk	40	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[300-400]
MINI	Koper	Centrauto Malle	Malle	28	[20-25]%	[0-1]%	[20-25]%	[0-100]
MINI	Koper	Centrauto Wijnegem	Wijnegem	29	[15-20]%	[0-1]%	[15-20]%	[0-100]
MINI	Koper	Van Osch nv	Tienen	24	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
MINI	Koper	Van Osch en Zn nv	Halen	24	[30-35]%	[5-10]%	[35-40]%	[300-400]
MINI	Koper	van Osch Hasselt nv	Hasselt	30	[20-25]%	[15-20]%	[35-40]%	[700-800]
MINI	Verkoper	Davo nv	Tongeren	32	[0-5]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
MINI	Verkoper	Davo Sint-Truiden	Sint-Truiden	31	[15-20]%	[15-20]%	[35-40]%	[600-700]

90% verzorgingsgebied								
Merk	Partij	Garage	Locatie	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
BMW	Koper	Centrauto Genk	Genk	39	[15-20]%	[10-15]%	[30-35]%	[400-500]
BMW	Koper	Centrauto Malle	Malle	35	[15-20]%	[0-1]%	[15-20]%	[0-100]
BMW	Koper	Centrauto nv	Dilsen	23	[20-25]%	[5-10]%	[30-35]%	[400-500]
BMW	Koper	Centrauto Wijnegem	Wijnegem	41	[10-15]%	[0-1]%	[10-15]%	[0-100]
BMW	Koper	Van Osch nv	Tienen	34	[10-15]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
BMW	Koper	Van Osch en Zn nv	Halen	35	[20-25]%	[10-15]%	[30-35]%	[500-600]
BMW	Koper	van Osch Hasselt nv	Hasselt	32	[20-25]%	[15-20]%	[35-40]%	[600-700]
BMW	Verkoper	Davo nv	Tongeren	38	[10-15]%	[10-15]%	[25-30]%	[300-400]
BMW	Verkoper	Davo Sint-Truiden	Sint-Truiden	39	[15-20]%	[10-15]%	[30-35]%	[500-600]
MINI	Koper	Centrauto Genk	Genk	45	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
MINI	Koper	Centrauto Malle	Malle	34	[15-20]%	[0-1]%	[15-20]%	[0-100]
MINI	Koper	Centrauto Wijnegem	Wijnegem	35	[10-15]%	[0-1]%	[15-20]%	[0-100]
MINI	Koper	Van Osch nv	Tienen	25	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
MINI	Koper	Van Osch en Zn nv	Halen	31	[20-25]%	[5-10]%	[30-35]%	[400-500]
MINI	Koper	van Osch Hasselt nv	Hasselt	36	[15-20]%	[10-15]%	[25-30]%	[400-500]
MINI	Verkoper	Davo nv	Tongeren	33	[5-10]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
MINI	Verkoper	Davo Sint-Truiden	Sint-Truiden	39	[10-15]%	[10-15]%	[25-30]%	[300-400]

VIII.3.2 Beoordeling van de auditeur

237. Op basis van de marktaandeelberekening stelt de auditeur vast dat de volgende markten horizontaal betrokken zijn:

- voor wat betreft onderhoud en herstel aan personenwagens van het merk **BMW** de lokale verzorgingsgebieden van Centrauto Genk (**Genk**), Centrauto nv (**Dilsen**), Van Osch en Zn nv (**Halen**), Van Osch Hasselt nv (**Hasselt**), Davo nv (**Tongeren**) en Davo Sint-Truiden (**Sint-Truiden**) in aanmerking moeten worden genomen voor verdere concurrentiële analyse;
- voor wat betreft onderhoud en herstel aan personenwagens van het merk **MINI** de lokale verzorgingsgebieden van Van Osch en Zn nv (**Halen**), Van Osch Hasselt nv (**Hasselt**) en Davo Sint-Truiden (**Sint-Truiden**) in aanmerking moeten worden genomen voor verdere concurrentiële analyse.

238. Deze horizontaal betrokken markten worden verder besproken onder sectie IX.

VIII.3.3 Beoordeling door het Mededingingscollege

239. Het College verklaart zich allereerst akkoord met de methodologie die de auditeur heeft gehanteerd voor de berekening van de marktaandelen op basis van de Car-Pass gegevens. Het gebruik van deze gegevens voor de bepaling van de marktaandelen in de desbetreffende markt is gebaseerd op vaste beslissingspraktijk van de BMA en het College is van mening dat de auditeur de tegenargumenten van de aanmeldende partij op dit vlak overtuigend heeft weerlegd.¹⁶⁰ Het College volgt de auditeur ook in zijn beslissing om in deze zaak af te wijken van de doorgaans gebruikte 80% omzet-ondergrens om de verzorgingsgebieden vast te leggen waarbinnen de marktaandelen van de partijen bij de concentratie dienen berekend te worden. De grafieken in bijlage A bij zijn voorstel van beslissing wijzen er inderdaad op dat de reistijd sneller toeneemt dan de omzet vanaf het 85% omzet-punt of zelfs pas vanaf het 90% omzet-punt.

240. Voorts deelt het College, gelet op de marktaandelen van partijen (boven 25%), het oordeel van de auditeur dat de in randnr. 237 geïdentificeerde lokale verzorgingsgebieden horizontaal betrokken markten zijn die in aanmerking komen voor een verdere concurrentiële analyse.

VIII.4 Carrosserieherstellingen aan personenwagens en LCV

VIII.4.1 Onderzoek

241. Op basis van gegevens afkomstig van Informex wordt een nationaal en provinciaal marktaandeel berekend voor het jaar 2022 op basis van omzet.^{161 162}

242. Onderstaande tabel geeft het nationale marktaandeel weer van partijen op een nationale markt van carrosserieherstellingen. Het gezamenlijk marktaandeel op een nationale markt is minder dan 25%.

¹⁶⁰ Zie randnrs 226 en 227 met verwijzing naar de beslissingspraktijk van de BMA.

¹⁶¹ Informex is de exclusieve verdeler van de berekeningstool Audatex, die een integraal onderdeel is van de schadebeheer oplossing en die aangeboden worden via het Informex platform in de Belgische en Luxemburgse markt. Zij beschikken over de gegevens van de herstellingen in het kader van een expertisedossier, d.w.z. dat de gegevens enkel de expertisedossiers betreffen met of zonder tussenkomst van de verzekeringsmaatschappij.

¹⁶² Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.2 Informex.

Omzet A&M (EUR)	Omzet Davo (EUR)	Omzet carrosserieherstellingen (België - Informex) (EUR)	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk marktaandeel
[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[1-3]%	[0-1]%	[1-3]%

243. Onderstaande tabel geeft het marktaandeel weer van partijen op een provinciale markt van carrosserieherstellingen. Indien de volledige omzet die partijen genereren in België afgezet wordt tegen de carrosserieherstellingen in Limburg, blijft het gezamenlijk marktaandeel op een provinciale markt minder dan 25%.

Omzet A&M (EUR)	Omzet Davo (EUR)	Omzet carrosserieherstellingen (Limburg - Informex) (EUR)	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk marktaandeel
[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[10-15]%	[1-3]%	[10-15]%

244. Daarnaast kan worden opgemerkt dat de markt voor carrosserieherstellingen voor personenwagens en LCV een niet-merkspecifieke markt is, net als de markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens enerzijds en LCV anderzijds; deze laatste kan een relevante benchmark vormen voor de beoordeling van het gecombineerde marktaandeel van partijen voor niet-merkspecifieke carrosserieherstellingen voor personenwagens en LCV, ervan uitgaande dat het aantal carrosserieherstellingen ongeveer evenredig is met het aantal (nieuw) verkochte voertuigen.

245. In tegenstelling tot de markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens, die uitsluitend wordt aangeboden door garages die tot de officiële netwerken van de verschillende automerken behoren, worden carrosserieherstellingen verricht door zowel garages die tot de officiële netwerken behoren als door onafhankelijke garages.

246. Gezien het gezamenlijke marktaandeel van de partijen met betrekking tot de markt voor de detailhandelsverkoop van nieuwe personenwagens minder dan 25% bedraagt, kan het gezamenlijke marktaandeel van de partijen op een niet-merkspecifieke markt voor carrosserieherstellingen voor personenauto's en LCV aldus ook als minder dan 25% worden beschouwd; dit ongeacht de geografische dimensie van deze productmarkt.

VIII.4.2 Beoordeling van de auditeur

247. Op basis van de bovenstaande analyse stelt de auditeur vast dat het ingeschatte gezamenlijke marktaandeel van de partijen op een nationale of lokale niet-merkspecifieke markt(en) voor carrosserieherstellingen voor personenwagens en LCV steeds minder dan 25% bedraagt en dus geen betrokken markten vormen.

VIII.4.3 Beoordeling door het Mededingingscollege

248. Het College deelt, gelet op de marktaandelen van partijen (lager dan 25%), het oordeel van de auditeur dat de nationale of lokale niet-merkspecifieke markt(en) voor carrosseriediensten voor personenwagens en LCV geen horizontaal betrokken markten vormen.

VIII.5 Detailhandelsverkoop van reserveonderdelen voor personenwagens en LCV

VIII.5.1 Onderzoek

249. De aanmeldende partij heeft geen marktaandeelberekening opgegeven en merkt op dat het al dan niet bestaan van een aparte productmarkt van OTC-verkoop van reserveonderdelen van personenwagens en/of LCV voor haar aanmelding van zeer gering belang is, gelet op de beperkte omvang van haar activiteiten op een dergelijke markt.¹⁶³

250. Het auditoraat heeft bij BMW, die wisselstukken levert bij haar erkende concessies, data opgevraagd met betrekking tot de levering van wisselstukken aan deze garages die niet gebruikt werden in het kader van onderhoud en herstel, maar over de toonbank werden verkocht. De marktaandelen van partijen worden in volgende tabel weergegeven voor het jaar 2022.¹⁶⁴

	Omzet A&M	Omzet Davo	Omzet markt	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA
BMW	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[5-10]%	[1-3]%	[5-10]%
MINI	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[VERTROUWELIJK]	[3-5]%	[1-3]%	[5-10]%

251. Naast de verkoop van merkspecifieke originele reserveonderdelen en/of accessoires (OEM/OES) kan echter voor de omvang van een bredere detailhandelsmarkt (onder meer) rekening gehouden worden met de omvang van de verkoop van niet-originele reserveonderdelen (IAM), waardoor dit marktaandeel in werkelijkheid lager zou liggen.¹⁶⁵

VIII.5.2 Beoordeling van de auditeur

252. Gelet op het bovenstaande, besluit de auditeur dat - voor wat betreft een nationale merkspecifieke markt voor de detailhandelsverkoop (van originele (OEM/OES) en/of niet-originele (IAM)) van reserveonderdelen geschikt voor personenwagens en LCV – het gezamenlijk marktaandeel minder dan 25% bedraagt en geen betrokken markt vormt.

VIII.5.3 Beoordeling door het Mededingingscollege

253. Het College deelt, gelet op de marktaandelen van partijen (lager dan 25%), het oordeel van de auditeur dat de nationale merkspecifieke detailhandelsmarkt voor de verkoop van originele (OEM/OES) en/of niet-originele reserveonderdelen (IAM) voor personenwagens en LCV, geen horizontaal betrokken markt vormt.

VIII.6 Betrokken markten op basis van het onderzoek

254. Gelet op al het voorgaande, zullen de gevolgen van deze transactie worden beoordeeld op volgende (horizontaal) betrokken markten:

- lokale markten voor onderhoud en herstel aan personenwagens van het merk **BMW** (Centrauto Genk (Genk), Centrauto nv (Dilsen), Van Osch en Zn nv (Halen), Van Osch Hasselt nv (Hasselt), Davo nv (Tongeren) en Davo Sint-Truiden (Sint-Truiden));

¹⁶³ Zie Aanmeldingsformulier, randnr. 184, pg. 54.

¹⁶⁴ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.3 BMW.

¹⁶⁵ BMA 3 juli 2017, beslissing BMA-2017-CC-28, Sator Holding bv/Henrard Groep, randnr. 95, pg. 16.

- lokale markten voor onderhoud en herstel aan personenwagens van het merk **MINI** (Centrauto Genk (Genk), Van Osch en Zn nv (Halen), Van Osch Hasselt nv (Hasselt) en Davo Sint-Truiden (Sint-Truiden))

IX. Concurrentiële analyse

IX.1 Inleiding

255. Volgens de richtsnoeren van de Europese Commissie zijn er twee belangrijke manieren waarop horizontale concentraties de daadwerkelijke mededinging op significante wijze kunnen belemmeren, met name door het in het leven roepen of versterken van een machtspositie:

- doordat zij belangrijke concurrentiedruk op één of meer ondernemingen wegnemen, hetgeen vervolgens zou leiden tot een grotere marktmacht, zonder dat daarvoor coördinatie van marktgedrag nodig is (niet-gecoördineerde of unilaterale effecten);
- doordat zij de aard van de mededinging zodanig veranderen dat ondernemingen die voorheen hun gedragingen op de markt niet coördineerden, nu in significante mate sterker geneigd zijn hun marktgedrag te coördineren en de prijzen te verhogen of de daadwerkelijke mededinging op andere wijze te belemmeren. Een concentratie kan coördinatie ook eenvoudiger, stabiel en doeltreffender maken voor ondernemingen die al voor de overname coördineerden (gecoördineerde effecten).

256. In het algemeen kunnen niet-gecoördineerde horizontale effecten ontstaan wanneer, als gevolg van de transactie en een daaruit volgende verminderde concurrentiedruk, de partijen na de concentratie een drijfveer en het vermogen hebben om de prijzen te verhogen en/of kwaliteit te verminderen zonder dat er daarvoor een coördinatie met andere concurrenten nodig zou zijn.

257. Bovendien kunnen, als gevolg van de verminderde concurrentiedruk, andere marktspelers, die niet betrokken zijn bij de transactie, op hun beurt het voordelig vinden om hun prijzen te verhogen en/of kwaliteit te verminderen, met als gevolg dat er zich aanzienlijke prijsverhogingen en/of kwaliteitsverminderingen over de gehele markt kunnen voordoen. Hieronder wordt onderzocht of dergelijke niet-gecoördineerde horizontale gevolgen zich ten gevolge van de concentratie op lokaal niveau mogelijk bewerkstelligen.

258. Horizontale gecoördineerde gevolgen kunnen zich voordoen wanneer, als gevolg van de transactie, de aard van de mededinging zodanig verandert dat de ondernemingen het economisch verkieslijk achten op de markt op een duurzame wijze dezelfde gedragingen te vertonen om hun producten tegen hogere prijzen te verkopen. Coördinatie is waarschijnlijker op markten waar het relatief gemakkelijk is om tot een wederzijds begrip van de coördinatievoorwaarden te komen. Bovendien moet aan drie voorwaarden worden voldaan om tot een duurzame coördinatie te komen: i) de coördinerende ondernemingen moeten in voldoende mate kunnen controleren of de coördinatievoorwaarden worden nageleefd; ii) er moet een of ander geloofwaardig disciplineringsmechanisme zijn dat kan worden toegepast indien afwijkend gedrag kan worden vastgesteld; en iii) de reacties van ondernemingen die niet aan de coördinatie deelnemen, zoals potentiële of toekomstige concurrenten, en de reacties van afnemers, mogen de resultaten van de coördinatie niet in het gedragen kunnen brengen.¹⁶⁶

¹⁶⁶ Richtsnoeren voor de beoordeling van horizontale fusies op grond van de Verordening van de Raad inzake de controle op concentraties van ondernemingen, P.E.U., 5 februari 2004, randnr. 39 e.v.

259. Het onderzoek in de voorliggende zaak heeft geen aanwijzingen van gecoördineerde effecten opgeleverd en deze worden daarom niet verder behandeld. Het College deelt deze conclusie van de auditeur op grond van zijn onderzoek.

260. Gezien de afwezigheid van verticale markten worden verticale effecten niet onderzocht.

261. De concurrentiële analyse zal bijgevolg alleen betrekking hebben op de niet-gecoördineerde horizontale effecten waarbij deze worden geanalyseerd op lokaal niveau op basis van Car-Pass en het marktonderzoek om na te gaan of er postconcentratie nog uitwijkmogelijkheden bestaan naar andere erkende concessiehouders en onafhankelijke garages die gespecialiseerd zijn in de merken BMW en MINI.

IX.2 Niet-gecoördineerde horizontale effecten op de lokale markten voor onderhoud & herstel

IX.2.1 Analyse op basis van Car-Pass gegevens

262. Het auditoraat heeft op basis van de Car-Pass gegevens elk van de betrokken verzorgingsgebieden geanalyseerd naar de uitwijkmogelijkheden naar concurrerende marktspelers van de aanmeldende partijen.

263. De Car-Pass database laat daarbij toe om niet enkel de marktaandelen van elk van de partijen te berekenen, maar eveneens om het marktaandeel te berekenen (op basis van volume - aantal registraties) van elke aanwezige marktspeler binnen het betrokken verzorgingsgebied. Het is aldus mogelijk om een volledig overzicht te verkrijgen van de concurrentiële verhoudingen binnen elk betrokken verzorgingsgebied.

IX.2.1.a Het lokale verzorgingsgebied van Centrauto Genk voor onderhoud en herstel aan BMW wagens

264. Onderstaande tabel geeft opnieuw de marktaandelen weer van Centrauto Genk voor een verzorgingsgebied van 85% en 90%.

	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
85% verzorgingsgebied	29	[20-25]%	[10-15]%	[35-40]%	[700-800]
90% verzorgingsgebied	39	[15-20]%	[10-15]%	[30-35]%	[400-500]

265. In het lokale 85% verzorgingsgebied van Centrauto Genk voor BMW hebben de partijen samen een marktaandeel van [35-40]% met een delta HHI van [700-800].

266. Hoewel de concentratie de positie van A&M Invest in dit lokale verzorgingsgebied merkbaar verstevigt, toont het onderzoek aan dat er voor de consument postconcentratie voldoende uitwijkmogelijkheden in dit gebied overblijven.

267. De eerstvolgende concurrent is een erkende BMW concessiehouder met een marktaandeel van [5-10]%. In de top 10 van concurrenten bevinden zich in totaal drie erkende BMW concessiehouders met gezamenlijk een marktaandeel van [10-15]%. Daarnaast is er ook één onafhankelijke garage gespecialiseerd in BMW en MINI met een marktaandeel van [3-5]%.

268. De meerderheid van de klanten heeft een uitwijkmogelijkheid naar het erkende netwerk binnen een reistijd van 35 minuten waardoor de prikkel om unilaterale effecten (zie randnr. 255) door te voeren wordt weggenomen.

269. Bovendien geven de respondenten in de marktbevraging aan dat, indien zij postconcentratie niet tevreden zijn van hun huidige garage, zij mogelijkheden zien om uit te wijken naar een andere garage.¹⁶⁷

IX.2.1.b Het lokale verzorgingsgebied van Centrauto nv (Dilsen) voor onderhoud en herstel aan BMW wagens

270. Onderstaande tabel geeft opnieuw de marktaandelen weer van Centrauto nv (Dilsen) voor een verzorgingsgebied van 85% en 90%.

	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
85% verzorgingsgebied	21	[25-30]%	[5-10]%	[30-35]%	[300-400]
90% verzorgingsgebied	23	[20-25]%	[5-10]%	[30-35]%	[400-500]

271. In het lokale 85% verzorgingsgebied van Centrauto nv (Dilsen) voor BMW hebben de partijen samen een marktaandeel van [30-35]% met een delta HHI van [300-400].

272. Hoewel de concentratie de positie van A&M Invest in dit lokale verzorgingsgebied merkbaar verstevigt, toont het onderzoek aan dat er voor de consument postconcentratie voldoende uitwijkmogelijkheden in dit gebied overblijven.

273. De eerstvolgende concurrent is een onafhankelijke garage die gespecialiseerd is in BMW en MINI met een marktaandeel van [10-15]%, In de top 10 van concurrenten bevinden zich in totaal twee erkende BMW concessiehouders met een marktaandeel van [5-10]%

274. De meerderheid van de klanten heeft een uitwijkmogelijkheid naar het erkende netwerk binnen een reistijd van 35 minuten waardoor de prikkel om unilaterale effecten door te voeren wordt weggenomen.

275. Bovendien geven de respondenten in de marktbevraging aan dat, indien zij postconcentratie niet tevreden zijn van hun huidige garage, zij mogelijkheden zien om uit te wijken naar een andere garage.¹⁶⁸

IX.2.1.c Het lokale verzorgingsgebied van Van Osch en Zn nv (Halen) voor onderhoud en herstel aan BMW wagens

276. Onderstaande tabel geeft opnieuw de marktaandelen weer van Van Osch en Zn nv (Halen) voor een verzorgingsgebied van 85% en 90%.

	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
85% verzorgingsgebied	29	[25-30]%	[10-15]%	[35-40]%	[500-600]
90% verzorgingsgebied	35	[20-25]%	[10-15]%	[30-35]%	[500-600]

¹⁶⁷ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

¹⁶⁸ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

277. In het lokale 85% verzorgingsgebied van Van Osch en Zn nv (Halen) voor BMW hebben de partijen samen een marktaandeel van [35-40]% met een delta HHI van [500-600].

278. Hoewel de concentratie de positie van A&M Invest in dit lokale verzorgingsgebied merkbaar verstevigt, toont het onderzoek aan dat er voor de consument postconcentratie voldoende uitwijkmogelijkheden in dit gebied overblijven.

279. De eerstvolgende concurrent is een erkende BMW concessiehouder met een marktaandeel van [5-10]%. In de top 10 van concurrenten bevinden zich in totaal drie erkende BMW concessiehouders met gezamenlijk een marktaandeel van [10-15]%, daarnaast is er ook één onafhankelijke garage gespecialiseerd in BMW en MINI met een marktaandeel van [1-3]%.
280. De meerderheid van de klanten heeft een uitwijkmogelijkheid naar het erkende netwerk binnen een reistijd van 35 minuten waardoor de prikkel om unilaterale effecten door te voeren wordt weggenomen.

281. Bovendien geven de respondenten in de marktbevraging aan dat, indien zij postconcentratie niet tevreden zijn van hun huidige garage, zij mogelijkheden zien om uit te wijken naar een andere garage.¹⁶⁹

IX.2.1.d Het lokale verzorgingsgebied van Van Osch Hasselt nv (Hasselt) voor onderhoud en herstel aan BMW wagens

282. Onderstaande tabel geeft opnieuw de marktaandelen weer van Van Osch Hasselt nv (Hasselt) voor een verzorgingsgebied van 85% en 90%.

	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
85% verzorgingsgebied	28	[25-30]%	[15-20]%	[40-45]%	[900-1000]
90% verzorgingsgebied	32	[20-25]%	[15-20]%	[35-40]%	[600-700]

283. De auditeur merkt op dat de marktaandelen hoger zijn dan 40% in het 85% verzorgingsgebied en lager zijn dan 40% in het 90% verzorgingsgebied. In het lokale 85% verzorgingsgebied van Van Osch Hasselt nv (Hasselt) voor BMW hebben de partijen samen een marktaandeel van [40-45]% met een delta HHI van [900-1000]. Een bijkomende reistijd van slechts 4 minuten leidt tot een verzorgingsgebied dat bestaat uit 90% van de omzet waarbij het gezamenlijk marktaandeel daalt met [5-10]% tot [35-40]% en een delta HHI van [600-700].

284. Op basis van de cumulatieve distributiefunctie (zie Annex A) kan worden afgeleid dat het verzorgingsgebied voor Van Osch Hasselt nv (Hasselt) voor BMW wagens eerder 90% dan 85% bedraagt waardoor het marktaandeel eerder aan de onderkant van de vork ligt en de [35-40]% zal benaderen.

285. Hoewel de concentratie de positie van A&M Invest in dit lokale verzorgingsgebied merkbaar verstevigt, toont het onderzoek aan dat er voor de consument postconcentratie voldoende uitwijkmogelijkheden in dit gebied overblijven.

286. De eerstvolgende concurrent is een erkende BMW concessiehouder met een marktaandeel van [10-15]%. In de top 10 van concurrenten bevinden zich in totaal vier erkende BMW concessiehouders

¹⁶⁹ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

met gezamenlijk een marktaandeel van [15-20]%, daarnaast zijn er ook twee onafhankelijke garages gespecialiseerd in BMW en MINI met een gezamenlijk marktaandeel van [3-5]%.

287. De meerderheid van de klanten heeft een uitwijkmogelijkheid naar het erkende netwerk binnen een reistijd van 35 minuten waardoor de prikkel om unilaterale effecten door te voeren wordt weggenomen.

288. Bovendien geven de respondenten in de marktbevraging aan dat, indien zij postconcentratie niet tevreden zijn van hun huidige garage, zij mogelijkheden zien om uit te wijken naar een andere garage.¹⁷⁰

IX.2.1.e Het lokale verzorgingsgebied van Davo nv (Tongeren) voor onderhoud en herstel aan BMW wagens

289. Onderstaande tabel geeft opnieuw de marktaandelen weer van Davo nv (Tongeren) voor een verzorgingsgebied van 85% en 90%.

	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
85% verzorgingsgebied	33	[10-15]%	[15-20]%	[25-30]%	[300-400]
90% verzorgingsgebied	38	[10-15]%	[10-15]%	[25-30]%	[300-400]

290. In het lokale 85% verzorgingsgebied van Davo nv (Tongeren) voor BMW hebben de partijen samen een marktaandeel van [25-30]% met een delta HHI van [300-400].

291. Hoewel de concentratie de positie van A&M Invest in dit lokale verzorgingsgebied merkbaar verstevigt, toont het onderzoek aan dat er voor de consument postconcentratie voldoende uitwijkmogelijkheden in dit gebied overblijven.

292. De eerstvolgende concurrent is een erkende BMW concessiehouder met een marktaandeel van [5-10]%. In de top 10 van concurrenten bevinden zich in totaal vijf erkende BMW concessiehouders met gezamenlijk een marktaandeel van [25-30]%, daarnaast is er ook één onafhankelijke garage gespecialiseerd in BMW en MINI met een marktaandeel van [1-3]%.

293. De meerderheid van de klanten heeft een uitwijkmogelijkheid naar het erkende netwerk binnen een reistijd van 35 minuten waardoor de prikkel om unilaterale effecten door te voeren wordt weggenomen.

294. Bovendien geven de respondenten in de marktbevraging aan dat, indien zij postconcentratie niet tevreden zijn van hun huidige garage, zij mogelijkheden zien om uit te wijken naar een andere garage.¹⁷¹

IX.2.1.f Het lokale verzorgingsgebied van Davo Sint-Truiden (Sint-Truiden) voor onderhoud en herstel aan BMW wagens

295. Onderstaande tabel geeft opnieuw de marktaandelen weer van Davo Sint-Truiden (Sint-Truiden) voor een verzorgingsgebied van 85% en 90%.

	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
85% verzorgingsgebied	32	[20-25]%	[15-20]%	[35-40]%	[700-800]
90% verzorgingsgebied	39	[15-20]%	[10-15]%	[30-35]%	[500-600]

¹⁷⁰ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

¹⁷¹ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

296. In het lokale 85% verzorgingsgebied van Davo Sint-Truiden (Sint-Truiden) voor BMW hebben de partijen samen een marktaandeel van [35-40]% met een delta HHI van [700-800].

297. Hoewel de concentratie de positie van A&M Invest in dit lokale verzorgingsgebied merkbaar verstevigt, toont het onderzoek aan dat er voor de consument postconcentratie voldoende uitwijkmogelijkheden in dit gebied overblijven.

298. De eerstvolgende concurrent is een erkende BMW concessiehouder met een marktaandeel van [3-5]%. In de top 10 van concurrenten bevinden zich in totaal vijf erkende BMW concessiehouders met gezamenlijk een marktaandeel van [15-20]%.

299. De meerderheid van de klanten heeft een uitwijkmogelijkheid naar het erkende netwerk binnen een reistijd van 35 minuten waardoor de prikkel om unilaterale effecten door te voeren wordt weggenomen.

300. Bovendien geven de respondenten in de marktbevraging aan dat, indien zij postconcentratie niet tevreden zijn van hun huidige garage, zij mogelijkheden zien om uit te wijken naar een andere garage.¹⁷²

IX.2.1.g Het lokale verzorgingsgebied van Van Osch en Zn nv (Halen) voor onderhoud en herstel aan MINI wagens

301. Onderstaande tabel geeft opnieuw de marktaandelen weer van Van Osch en Zn nv (Halen) voor een verzorgingsgebied van 85% en 90%.

	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
85% verzorgingsgebied	24	[30-35]%	[5-10]%	[35-40]%	[300-400]
90% verzorgingsgebied	31	[20-25]%	[5-10]%	[30-35]%	[400-500]

302. In het lokale 85% verzorgingsgebied van Van Osch en Zn nv (Halen) voor MINI hebben de partijen samen een marktaandeel van [35-40]% met een delta HHI van [300-400].

303. Hoewel de concentratie de positie van A&M Invest in dit lokale verzorgingsgebied merkbaar verstevigt, toont het onderzoek aan dat er voor de consument postconcentratie voldoende uitwijkmogelijkheden in dit gebied overblijven.

304. De eerstvolgende concurrent is een onafhankelijke garage met een marktaandeel van [5-10]%. In de top 10 van concurrenten bevinden zich verder drie erkende concessiehouders met een gezamenlijk marktaandeel van [5-10]% en één onafhankelijke garage die gespecialiseerd is in MINI met een marktaandeel van [2-3]%.

305. De meerderheid van de klanten heeft een uitwijkmogelijkheid naar het erkende netwerk binnen een reistijd van 35 minuten waardoor de prikkel om unilaterale effecten door te voeren wordt weggenomen.

306. Bovendien geven de respondenten in de marktbevraging aan dat, indien zij postconcentratie niet tevreden zijn van hun huidige garage, zij mogelijkheden zien om uit te wijken naar een andere garage.¹⁷³

¹⁷² Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

¹⁷³ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

IX.2.1.h Het lokale verzorgingsgebied van Van Osch Hasselt nv (Hasselt) voor onderhoud en herstel aan MINI wagens

307. Onderstaande tabel geeft opnieuw de marktaandelen weer van Van Osch Hasselt nv (Hasselt) voor een verzorgingsgebied van 85% en 90%.

	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
85% verzorgingsgebied	30	[20-25]%	[15-20]%	[35-40]%	[700-800]
90% verzorgingsgebied	36	[15-20]%	[10-15]%	[25-30]%	[400-500]

308. In het lokale 85% verzorgingsgebied van Van Osch Hasselt nv (Hasselt) voor MINI hebben de partijen samen een marktaandeel van [35-40]% met een delta HHI van [700-800].

309. Hoewel de concentratie de positie van A&M Invest in dit lokale verzorgingsgebied merkbaar verstevigt, toont het onderzoek aan dat er voor de consument postconcentratie voldoende uitwijkmogelijkheden in dit gebied overblijven.

310. De eerstvolgende concurrent is een onafhankelijke garage met een marktaandeel van [3-5]%. In de top 10 van concurrenten bevinden zich verder drie erkende concessiehouders met een gezamenlijk marktaandeel van [5-10]%.

311. De meerderheid van de klanten heeft een uitwijkmogelijkheid naar het erkende netwerk binnen een reistijd van 35 minuten waardoor de prikkel om unilaterale effecten door te voeren wordt weggenomen.

312. Bovendien geven de respondenten in de marktbevraging aan dat, indien zij postconcentratie niet tevreden zijn van hun huidige garage, zij mogelijkheden zien om uit te wijken naar een andere garage.¹⁷⁴

IX.2.1.i Het lokale verzorgingsgebied van Davo Sint-Truiden (Sint-Truiden) voor onderhoud en herstel aan MINI wagens

313. Onderstaande tabel geeft opnieuw de marktaandelen weer van Davo Sint-Truiden (Sint-Truiden) voor een verzorgingsgebied van 85% en 90%.

	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
85% verzorgingsgebied	31	[15-20]%	[15-20]%	[35-40]%	[600-700]
90% verzorgingsgebied	39	[10-15]%	[10-15]%	[25-30]%	[300-400]

314. In het lokale 85% verzorgingsgebied van Davo Sint-Truiden (Sint-Truiden) voor MINI hebben de partijen samen een marktaandeel van [35-40]% met een delta HHI van [600-700].

315. Hoewel de concentratie de positie van A&M Invest in dit lokale verzorgingsgebied merkbaar verstevigt, toont het onderzoek aan dat er voor de consument postconcentratie voldoende uitwijkmogelijkheden in dit gebied overblijven.

¹⁷⁴ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

316. De eerstvolgende concurrent is een onafhankelijke garage met een marktaandeel van [5-10]%. In de top 10 van concurrenten bevinden zich verder drie erkende concessiehouders met een gezamenlijk marktaandeel van [10-15]%

317. De meerderheid van de klanten heeft een uitwijkmogelijkheid naar het erkende netwerk binnen een reistijd van 35 minuten waardoor de prikkel om unilaterale effecten door te voeren wordt weggenomen.

318. Bovendien geven de respondenten in de marktbevraging aan dat, indien zij postconcentratie niet tevreden zijn van hun huidige garage, zij mogelijkheden zien om uit te wijken naar een andere garage.¹⁷⁵

IX.2.2 Marktonderzoek

319. Tijdens het marktonderzoek werden verzoeken om inlichtingen gestuurd naar 27 onafhankelijke (niet-)gespecialiseerde garages gelegen in de lokale verzorgingsgebieden van de betrokken partijen.¹⁷⁶ In dit verzoek om inlichtingen werd gepeild naar hun technische en praktische mogelijkheden om onderhoud en herstel uit te voeren, de capaciteit van hun onderneming alsook of zij enige opmerkingen of bedenkingen hadden ten aanzien van voorliggende concentratie.

320. Uit 12 antwoorden¹⁷⁷ van deze garages komt unaniem naar voren dat zij allen over de juiste middelen beschikken, zowel op vlak van technische mogelijkheden als personeel en bruggen, om alle soorten werkzaamheden uit te voeren aan wagens van het merk BMW en MINI.

321. Er blijkt eveneens dat zij niet enkel in theorie over alle mogelijkheden beschikken om alle soorten onderhoud en herstel uit te voeren, ook in de praktijk blijkt dit het geval. Hiervoor kan verwezen worden naar de resultaten van de marktbevraging bij klanten waaruit blijkt dat zij zich voor allerlei werkzaamheden richten tot gespecialiseerde onafhankelijke garages.¹⁷⁸ Daarnaast geven de respondenten in de marktbevraging eveneens aan dat, indien zij postconcentratie niet tevreden zijn van hun huidige garage, zij mogelijkheden zien om uit te wijken naar een andere garage.¹⁷⁹

322. Tenslotte heeft geen enkele gespecialiseerde onafhankelijke garage opmerkingen gemaakt dan wel bedenkingen geuit ten aanzien van de transactie.

IX.2.3 Conclusie auditeur aangaande niet-gecoördineerde horizontale effecten

323. Gelet op het bovenstaande, concludeert de auditeur dat er postconcentratie voldoende uitwijkmogelijkheden bestaan binnen enerzijds het erkende netwerk en anderzijds onafhankelijke gespecialiseerde garages voor onderhoud en herstel aan personenwagens van het merk BMW en MINI. Voor alle verzorgingsgebieden zijn er minstens drie uitwijkmogelijkheden naar het erkende netwerk of onafhankelijke gespecialiseerde garages, van deze drie uitwijkmogelijkheden zijn er minstens twee uitwijkmogelijkheden naar erkende garages van het merk BMW en MINI. Daarnaast geven de respondenten in de marktbevraging aan dat, indien zij postconcentratie niet tevreden zijn van hun huidige garage, zij mogelijkheden zien om uit te wijken naar een andere garage.¹⁸⁰

¹⁷⁵ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

¹⁷⁶ Zie Onderzoeksdossier II. Derden, II.5 Onafhankelijke garages.

¹⁷⁷ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.5 Onafhankelijke garages: Garage Botta nv 2.2; Classic Performance Motors 2.2; Authohandel M&M nv 2.2; BBL Cars 2.2; Leën Automotives bvba 2.2; Auto's Seba 2.2; Auto's Comhair bvba 2.2; Garage Valkenborg Michel cvoa 2.2; Auto Center Sint-Truiden 2.2; Krystian's Car Service bv 2.2; CL Cars bvba 2.2; Auto Service Raf VOF 2.2.

¹⁷⁸ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

¹⁷⁹ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

¹⁸⁰ Zie Onderzoeksdossier, II. Derden, II.4 Marktbevraging klanten.

324. De auditeur besluit dat de concentratie geen aanleiding geeft tot een significante belemmering van de daadwerkelijke mededinging op de Belgische markt of een wezenlijk deel daarvan.

IX.2.4 Beoordeling door het Mededingingscollege

325. Het College deelt de analyse van de auditeur met betrekking tot de niet-gecoördineerde effecten op de lokale markten voor onderhoud en herstel aan personenwagens van het merk BMW en MINI, en oordeelt bijgevolg dat de concentratie geen aanleiding geeft tot een significante belemmering van de daadwerkelijke mededinging op de Belgische markt of een wezenlijk deel daarvan. In dit verband merkt het College het volgende op.

326. Vooreerst volgt het College de auditeur wanneer hij het voor elk van de 9 verzorgingsgebieden heeft over uitwijkmogelijkheden “binnen een reistijd van 35 minuten” (cf. randnrs. 264, 270, 276, 283, 289, 295, 301, 307 en 313). Weliswaar heeft het overgrote deel van de klanten van partijen tijdens de marktbevraging aangegeven maximaal een reistijd van 30 minuten (en vaak zelfs een stuk minder) te willen afleggen voor onderhoud of herstel van hun wagen, maar uit de objectieve cijfergegevens in de grafieken van bijlage A blijkt dat de omzet meestal pas gevoelig begint af te vlakken vanaf een reistijd tussen de 30 en 40 minuten.

327. Wat dan de uitwijkmogelijkheden betreft, noteert het College het volgende.

328. Enerzijds zal op basis van de bestaande marktgegevens het gezamenlijke marktaandeel van A&M en Davo in 7 van de onderzochte verzorgingsgebieden (uitgezonderd de gebieden van BMW Dilsen en BMW Tongeren) vrij aanzienlijk zijn - hoger dan [35-40]% - en zal het marktaandeel van hun naaste concurrenten (hetzij andere erkende merkgarages, hetzij onafhankelijke garages) doorgaans lager liggen dan 10%.

329. Anderzijds zijn er in deze verzorgingsgebieden wel een vrij groot aantal concurrenten actief (minstens 4). In het gebied van BMW Hasselt (waar het gezamenlijk marktaandeel van de fuserende partijen wellicht het hoogst is: zie randnrs. 283-284), zijn er het zelfs 7 (5 erkende garages en 2 onafhankelijke garages) en heeft de naaste concurrent momenteel een marktaandeel boven 10%.

330. Daarom deelt het College de mening van de auditeur dat er na de fusie naar alle waarschijnlijkheid nog voldoende uitwijkmogelijkheden zullen bestaan voor klanten van A&M en Davo, mochten zij niet langer tevreden zijn over de prijs en/of kwaliteit van de geleverde diensten. Dit blijkt met name ook uit de marktbevraging van die klanten. De overgrote meerderheid (90%) geeft te kennen dat zij dan naar andere garages zouden uitwijken. Enkele klanten lieten weten dat ze in dat geval zelfs de aankoop van een wagen van een ander merk zouden overwegen.

X. Vertrouwelijkheid

331. Hiervoor kan verwezen worden naar de vertrouwelijkheidsbeslissing van de auditeur.

XI. Voorstel tot beslissing

De auditeur stelt het Mededingingscollege voor, bij toepassing van artikel IV.66, §1, 2° WER en artikel IV.66, §2, 1° WER, volgende beslissing te nemen:

- Dat de verwerving van een uitsluitende zeggenschap door Holding A&M BM bv over Holding Davo bv, aangemeld bij de BMA onder nr. MEDE-C/C-23-0038, binnen het toepassingsgebied valt van de regels van concentratietoezicht in het WER;
- Dat de concentratie toelaatbaar is.

XII. Beslissing

OM DEZE REDEN

Beslist het Mededingingscollege bij toepassing van artikel IV.66§1,2° en §2,1° WER:

1. dat de operatie aangemeld bij de BMA onder nr. MEDE-C/C-23-0038, binnen het toepassingsgebied valt van de regels van concentratietoezicht in het WER;
2. dat deze concentratie toelaatbaar is.

Aldus beslist op 26 juni 2024 door het Mededingingscollege samengesteld uit Axel Desmedt, Voorzitter van de Belgische Mededingingsautoriteit en van het Mededingingscollege, Caroline Cauffman en Luc Gyselen, assessoren van de Belgische Mededingingsautoriteit.

Voor het Mededingingscollege,

A.Desmedt

Voorzitter

Bijlagen:

- Bijlage A: Annex A – Marktaandelen

**Bijlage A bij de Beslissing:
Annex A**

I. Marktaandelen: onderhoud en herstel

[VERTROUWELIJK]

I.1 Marktaandeelen

I.1.1 Onderhoud en herstel inclusief glaswerken en banden

1. In het voorstel van beslissing worden de marktaandeelen opgenomen waarbij het totaal aantal registraties in de markt wordt berekend zonder bandencentrales en glasherstellers.
2. Onderstaande tabellen geven de marktaandeelen weer voor het 85% verzorgingsgebied waarbij de bandencentrales en glasherstellers wel zijn opgenomen in het markt totaal.

Merk	Partij	Garage	Locatie	85% verzorgingsgebied				
				Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
BMW	Koper	Centrauto Genk	Genk	29	[20-25]%	[10-15]%	[30-35]%	[500-600]
BMW	Koper	Centrauto Malle	Malle	29	[20-25]%	[0-1]%	[20-25]%	[0-100]
BMW	Koper	Centrauto NV	Dilsen	21	[20-25]%	[5-10]%	[25-30]%	[200-300]
BMW	Koper	Centrauto Wijnegem	Wijnegem	31	[15-20]%	[0-1]%	[15-20]%	[0-100]
BMW	Koper	Van Osch NV	Tienen	28	[10-15]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
BMW	Koper	Van Osch en Zn N.V.	Halen	29	[20-25]%	[5-10]%	[30-35]%	[400-500]
BMW	Koper	Van Osch Hasselt NV	Hasselt	28	[20-25]%	[10-15]%	[35-40]%	[600-700]
BMW	Verkoper	Davo NV	Tongeren	33	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
BMW	Verkoper	Davo Sint-Truiden	Sint-Truiden	32	[15-20]%	[15-20]%	[30-35]%	[500-600]
MINI	Koper	Centrauto Genk	Genk	40	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
MINI	Koper	Centrauto Malle	Malle	28	[15-20]%	[0-1]%	[15-20]%	[0-100]
MINI	Koper	Centrauto Wijnegem	Wijnegem	29	[15-20]%	[0-1]%	[15-20]%	[0-100]
MINI	Koper	Van Osch NV	Tienen	24	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
MINI	Koper	Van Osch en Zn N.V.	Halen	24	[25-30]%	[3-5]%	[30-35]%	[200-300]
MINI	Koper	van Osch Hasselt NV	Hasselt	30	[15-20]%	[10-15]%	[30-35]%	[500-600]
MINI	Verkoper	Davo NV	Tongeren	32	[5-10]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
MINI	Verkoper	Davo Sint-Truiden	Sint-Truiden	31	[15-20]%	[10-15]%	[30-35]%	[400-500]

				90% verzorgingsgebied				
Merk	Partij	Garage	Locatie	Minuten	MA A&M	MA Davo	Gezamenlijk MA	Delta HHI
BMW	Koper	Centrauto Genk	Genk	39	[10-15]%	[10-15]%	[25-30]%	[300-400]
BMW	Koper	Centrauto Malle	Malle	35	[15-20]%	[0-1]%	[15-20]%	[0-100]
BMW	Koper	Centrauto NV	Dilsen	23	[20-25]%	[5-10]%	[25-30]%	[300-400]
BMW	Koper	Centrauto Wijnegem	Wijnegem	41	[10-15]%	[0-1]%	[10-15]%	[0-100]
BMW	Koper	Van Osch NV	Tienen	34	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
BMW	Koper	Van Osch en Zn N.V.	Halen	35	[15-20]%	[5-10]%	[25-30]%	[300-400]
BMW	Koper	Van Osch Hasselt NV	Hasselt	32	[15-20]%	[10-15]%	[30-35]%	[400-500]
BMW	Verkoper	Davo NV	Tongeren	38	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
BMW	Verkoper	Davo Sint-Truiden	Sint-Truiden	39	[10-15]%	[10-15]%	[25-30]%	[300-400]
MINI	Koper	Centrauto Genk	Genk	45	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
MINI	Koper	Centrauto Malle	Malle	34	[15-20]%	[0-1]%	[15-20]%	[0-100]
MINI	Koper	Centrauto Wijnegem	Wijnegem	35	[10-15]%	[0-1]%	[10-15]%	[0-100]
MINI	Koper	Van Osch NV	Tienen	25	[5-10]%	[5-10]%	[15-20]%	[100-200]
MINI	Koper	Van Osch en Zn N.V.	Halen	31	[20-25]%	[5-10]%	[25-30]%	[300-400]
MINI	Koper	van Osch Hasselt NV	Hasselt	36	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]
MINI	Verkoper	Davo NV	Tongeren	33	[5-10]%	[10-15]%	[15-20]%	[100-200]
MINI	Verkoper	Davo Sint-Truiden	Sint-Truiden	39	[10-15]%	[10-15]%	[20-25]%	[200-300]