

Publieke versie

Het Mededingingscollege van de Belgische Mededingingsautoriteit

Beslissing BMA-2017-C/C-31 van 11 september 2017 in toepassing van de artikelen IV.61 §1, 1° en §2, eerste lid, 1° van het Wetboek van economisch recht ingevoegd door de wetten van 3 april 2013

Zaak nr. MEDE-C/C-17/0025

Brussels Airlines NV/Thomas Cook Airlines Belgium NV Procedure

I. Procedure

1. Op 18 april 2017 werd een eerste ontwerp van aanmelding overgemaakt aan het auditoraat.
2. Teneinde het belang en de mogelijke gevolgen van voorliggende concentratie goed te kunnen inschatten, werden met instemming van de aanmeldende partij¹ tijdens de prenotificatie verzoeken om inlichtingen verstuurd naar de belangrijkste concurrenten, klanten en leveranciers van partijen.
3. Tijdens de prenotificatiefase werden bijkomende inlichtingen gevraagd aan de aanmeldende partij. Deze inlichtingen werden in het ontwerp van aanmelding verwerkt.
4. In overleg met het auditoraat werd de concentratie in bovenvermelde zaak aangemeld bij het auditoraat op 1 augustus 2017.
5. Op dezelfde dag werd Bert Stulens, auditeur bij de Belgische Mededingingsautoriteit (verder “BMA”), door de auditeur-generaal aangewezen als auditeur belast met de dagelijkse leiding van het onderzoek. Anne-Charlotte Prévot en Benoît Lagasse, beiden attaché bij de BMA, werden door de auditeur-generaal toegevoegd aan het onderzoeksteam. De heer Bert Willekens, adjunct van de directeur economische studies, heeft bijstand verleend aan het onderzoek.
6. Overeenkomstig artikel IV.29 van Boek IV van het Wetboek Economisch recht (verder “WER”), is Carl Wettinck aangeduid als tweede auditeur die deel uitmaakt van de cel die wordt samengesteld voor elke aangemelde concentratie.
7. Op 16 augustus 2017 heeft de voorzitter het Mededingingscollege samengesteld.
8. Op 24 augustus 2017 werd het gemotiveerd ontwerp van beslissing aan het Mededingingscollege alsook aan de aanmeldende partij overgemaakt.

¹ Zie mail van SNB van 26 april 2017.

9. Op 25 augustus ontving de voorzitter per e-mail een brief van de aanmeldende partij betreffende het Consumer Service Agreement dat deel was van de aanmelding.
10. Op 8 augustus 2017 heeft het Mededingingscollege de aanmeldende partij, de auditeur, de directeur economische studies en de directeur juridische studies gehoord.

II. Betrokken partijen

II.1 De aanmeldende partij

11. De aanmeldende partij is Brussels Airlines NV (hierna "SNB"), gevestigd te Jaargetijdenlaan 100-102, 1050 Elsene, met als ondernemingsnummer 0400.853.488.
12. SNB is een Belgische luchtvaartmaatschappij, met ruim 3.500 werknemers en 50 vliegtuigen, die ongeveer 300 vluchten per dag voor haar rekening neemt, naar meer dan 90 bestemmingen die vooral in Europa en Afrika liggen.
13. Naast haar passagiersactiviteiten, biedt SNB op al haar vluchten cargo capaciteit. Verder biedt SNB de mogelijkheid om een volledig toestel te charteren, onder andere voor tour operatoren.
14. SNB is volledig in handen van SN Airholding dat, op haar beurt, volledig in handen is van Deutsche Lufthansa AG (DLH).

II.2 De doelactiva

15. De concentratie heeft betrekking op de voorgenomen verkoop en overdracht door TCAB aan SNB van bepaalde activa zoals omschreven in de framework agreement (FWA).

II.3 Vertegenwoordigers

16. De vertegenwoordigers van de aanmeldende partij zijn de advocaten van Baker&McKenzie en in het bijzonder Kurt Haegeman, Vincent Mussche en Hannelore Wiame.

III. Gemotiveerd ontwerp van beslissing

17. De auditeur legde het volgende Ontwerp van beslissing neer: "

III. Aangemelde concentratie

III.1 Beschrijving van de concentratie

14. *De voorgenomen concentratie betreft de verkrijging van uitsluitende zeggenschap door SNB van bepaalde activa van TCAB zoals omschreven in de framework agreement (FWA).*

15. De FWA voorziet dat de volgende activa worden overgedragen door TCAB aan SNB:

- a. De slots voor het opstijgen van en landen op de luchthaven van Zaventem (hierna "BRU") en andere internationale luchthavens nodig om diensten te kunnen verlenen aan vliegtuigpassagiers op 33 vertrek- en bestemmingsroutes voor vakantiebestemmingen. De betrokken routes zijn de volgende: BRU-OHD²-BRU; BRU-TIV³-BRU; BRU-BOJ⁴-BRU; BRU-VAR⁵-BRU; BRU-BVC⁶-BRU; BRU-SID⁷-BRU; BRU-HRG⁸-BRU; BRU-RMF⁹-BRU; BRU-SSH¹⁰-BRU; BRU-MAH¹¹-BRU; BRU-ACE¹²-BRU; BRU-FUE¹³-BRU; BRU-PFO¹⁴-BRU; BRU-CFU¹⁵-BRU; BRU-CHQ¹⁶-BRU; BRU-JMK¹⁷-BRU; BRU-JTR¹⁸-BRU; BRU-ZTH¹⁹-BRU; BRU-AGA²⁰-BRU; BRU-GRO²¹-BRU; BRU-LEI²²-BRU; BRU-REU²³-BRU; BRU-SPU²⁴-BRU; BRU-KGS²⁵-BRU; BRU-FNC²⁶-BRU; BRU-IBZ²⁷-BRU; BRU-PMI²⁸-BRU; BRU-LPA²⁹-BRU; BRU-TFS³⁰-BRU; BRU-HER³¹-BRU; BRU-RHO³²-BRU; BRU-RAK³³-BRU; BRU-DBV³⁴-BRU.
- b. De "goodwill" in verband met de vluchten die deze slots gebruiken, behalve de in de CSA voorziene uitzonderingen.
- c. De leasing van twee A-320 vliegtuigen.
- d. De rechten van TCAB betreffende de tewerkstelling van de bemanningsleden nodig om die diensten te kunnen verlenen.

² Ohrid Luchthaven, Ohrid, Macedonië

³ Tivat Luchthaven, Tivat, Montenegro

⁴ Burgas Luchthaven, Burgas, Bulgarije

⁵ Varna Luchthaven, Varna, Bulgarije

⁶ Boa Vista Luchthaven, Boa Vista, Kaapverdië

⁷ Amilcar Cabral International Luchthaven, Amilcar Cabral, Kaapverdië

⁸ Hurghada Internationale Luchthaven, Hurghada, Egypte

⁹ Marsa Alam Internationale Luchthaven, Marsa Alam, Egypte

¹⁰ Sharm El Sheikh Internationale Luchthaven, Sharm El Sheikh, Egypte

¹¹ Menorca Luchthaven, Menorca, Spanje

¹² Lanzarote Luchthaven, Lanzarote, Spanje

¹³ Fuerteventura Luchthaven, Fuerteventura, Spanje

¹⁴ Paphos Internationale Luchthaven, Paphos, Cyprus

¹⁵ Corfu Internationale Luchthaven, Corfu, Griekenland

¹⁶ Chania Internationale Luchthaven, Kreta, Griekenland

¹⁷ Mykonos Island Nationale Luchthaven, Mykonos, Griekenland

¹⁸ Santorini Luchthaven, Griekenland

¹⁹ Zakynthos Internationale Luchthaven, Griekenland

²⁰ Agadir-Al Massira Luchthaven, Marokko

²¹ Girona Luchthaven, Girona, Spanje

²² Almeria Luchthaven, Almeria, Spanje

²³ Reus Luchthaven, Reus, Spanje

²⁴ Split Luchthaven, Split, Kroatië

²⁵ Kos Luchthaven, Griekenland

²⁶ Madeira Luchthaven, Madeira

²⁷ Ibiza Luchthaven, Ibiza, Spanje

²⁸ Palma de Mallorca Luchthaven, Mallorca, Spanje

²⁹ Las Palmas de Gran Canaria Luchthaven, Spanje

³⁰ Tenerife South Luchthaven, Tenerife, Spanje

³¹ Heraklion Luchthaven, Kreta, Griekenland

³² Rhodes Luchthaven, Rhodos, Griekenland

³³ Marrakech Menara Luchthaven, Marrakech, Marokko

³⁴ Dubrovnik Luchthaven, Dubrovnik, Kroatië

16. *Gelijktijdig met de voorgenomen concentratie is een commercieel akkoord (CSA) gesloten tussen TCB en SNB. De CSA voorziet dat SNB zitplaatscapaciteit zal leveren aan TCB voor integratie in pakketreizen. De CSA garandeert de toewijzing van bepaalde vliegtuigstoelen aan TCB. Volgens de aanmeldende partij maakt de CSA integraal deel uit van de voorgenomen concentratie.*

III.2 Doel van de concentratie

17. *Volgens SNB zal zij dankzij de concentratie in staat zijn om 24 nieuwe vakantiebestemmingen toe te voegen aan haar bestaande netwerk. [Vertrouwelijk]*

18. *Na de Transactie zal TCB stoppen met het exploiteren van een luchtvaartmaatschappij in België en zich focussen op haar kernactiviteit als tour operator en reisbureau.*

III.3 Onderzoekstermijn na aanmelding

<i>Aanmelding concentratie</i>	<i>1 augustus 2017</i>
<i>Aanvang termijn</i>	<i>2 augustus 2017</i>
<i>20 werkdagen</i>	<i>30 augustus 2017</i>
<i>25 werkdagen</i>	<i>6 september 2017</i>
<i>40^e werkdag</i>	<i>27 september 2017</i>

III.4 Drempels

19. De omzetcijfers in EUR van de betrokken partijen voor 2016 zijn als volgt:

Omzet (EUR)	DLH	TCAB-activa	
Wereldwijd	17 miljard	[100-200] miljoen	
Europese Unie	Verkooppunt: [8-9] miljard	Vluchtactiviteiten voor tour operator TCB: [0-100] miljoen	Vluchtactiviteiten (Flight Only) – Verkooppunt: [0-100] miljoen
	Vertrekpunt: [8-9] miljard		Vluchtactiviteiten (Flight Only) – Vertrekpunt: [0-100] miljoen
	50-50 verdeling: [8-9] miljard		50-50 verdeling [0-100] miljoen
België	Verkooppunt: [400-500] miljoen	Vluchtactiviteiten voor tour operator TCB: [0-100] miljoen	Vluchtactiviteiten (Flight Only) – Verkooppunt: [0-100] miljoen
	Vertrekpunt: [400-500] miljoen		Vluchtactiviteiten (Flight Only) – Vertrekpunt: [0-100] miljoen
	50-50 verdeling: [400-500] miljoen		50-50 verdeling: [0-100] miljoen

20. Op grond van deze omzetcijfers dient de Transactie te worden aangemeld bij de BMA.

IV. Marktafbakening

IV.1 Markt voor passagiersvervoer met lijnvluchten volgens vaste dienstregeling

IV.1.1 Activiteiten partijen

21. SNB is een luchtvaartmaatschappij die ongeveer 300 vluchten per dag voor haar rekening neemt naar meer dan 90 bestemmingen, vooral in Europa en Afrika gelegen.

22. TCAB is een Belgische lijnluftvaartmaatschappij gespecialiseerd in vakantiebestemmingen. Ze verzorgt voornamelijk vluchten voor tour operator TCB en biedt in beperkte mate ook flight-only tickets aan op haar lijnvluchten.

IV.1.2 Onderzoek relevante productmarkten

IV.1.2.a Standpunt van de aanmeldende partij

23. De aanmeldende partij baseert zich op de Europese en Belgische beslissingspraktijk (zie hieronder) om te concluderen dat er een aparte productmarkt voor passagiersvervoer met lijnvluchten bestaat en dat in dit kader de “punt van vertrek en punt van bestemming benadering” (hierna “V&B benadering”) dient toegepast te worden.

24. Van de 33 V&B routes waarvan de slots overgedragen zullen worden door TCAB aan SNB, zijn er slechts negen routes waarop de vliegactiviteiten van de partijen overlappen. Die routes zijn:

- BRU-DBV-BRU
- BRU-FNC-BRU
- BRU-HER-BRU
- BRU-IBZ-BRU
- BRU-LPA-BRU
- BRU-PMI-BRU
- BRU-RAK-BRU
- BRU-RHO-BRU
- BRU-TFS-BRU

25. Wat de substitueerbaarheid van de luchthavens betreft stelt de aanmeldende partij dat de luchthaven van Charleroi (CRL) inwisselbaar is met deze van Zaventem (BRU). Ze argumenteert verder dat de luchthaven van Antwerpen, Luik en zelfs Oostende mogelijks ook inwisselbaar zijn met die van Zaventem, maar laat deze vraag open.

26. De aanmeldende partij stelt vast dat volgens de EU-beslissingspraktijk onderscheid gemaakt wordt tussen groepen van passagiers en types van vluchten. Meer specifiek, tussen tijdgevoelige passagiers en niet-tijdgevoelige passagiers en tussen rechtstreekse vluchten en onrechtstreekse vluchten. Ze voegt eraan toe dat in haar meest recente beslissing de Commissie heeft besloten dat het niet aangewezen is om een onderscheid te maken tussen tijdgevoelige en niet-tijdgevoelige passagiers³⁵.

27. De aanmeldende partij is van mening dat het in de huidige zaak niet aangewezen is om dergelijk onderscheid te maken, omdat passagiers die naar vakantiebestemmingen reizen aangeboden door TCAB, van natuur niet-tijdgevoelige passagiers zijn, omdat het (bijna) allemaal vakantiereizigers zijn.

28. Wat het onderscheid betreft tussen rechtstreekse vluchten en onrechtstreekse vluchten is de aanmeldende partij van mening dat, aangezien voor deze zaak enkel korte-afstandsvluchten van minder dan zes uur relevant zijn, het onwaarschijnlijk is dat onrechtstreekse vluchten een competitieve druk

³⁵ IAG/AER Lingus, M.7541, §§ 25 en v.

uitoefenen op rechtstreekse vluchten. Om deze reden worden onrechtstreekse vluchten niet in acht genomen in de analyse.

29. De aanmeldende partij stelt ook vast dat de Commissie besloten heeft dat er aparte markten bestaan voor chartervluchten en lijnvluchten.

30. Wat de “dry seats”³⁶ betreft, merkt de aanmeldende partij op dat de Commissie de vraag of het verkopen van “dry seats” door charter luchtvaartmaatschappijen of tour operatoren aan eindverbruikers een competitieve druk uitoefent op de markt van het passagiersvervoer met lijnvluchten, opengelaten heeft. De aanmeldende partij is van mening dat TCAB niet actief is als chartermaatschappij of tour operator die “dry seats” verkoopt en dat in ieder geval de exacte kwalificatie van TCAB kan opengelaten worden aangezien de voorgestelde concentratie geen aanleiding zal geven tot enige mededingingsbezwaren.

IV.1.2.b Beslissingspraktijk

31. Volgens de beslissingspraktijk van de Commissie bestaat er een markt voor het passagiersvervoer met lijnvluchten volgens vaste dienstregeling.³⁷ In dit kader is de koper een individuele passagier. De gebruikte benadering voor deze markt is de “punt van vertrek en punt van bestemming benadering”.³⁸ Hier speelt de vraag van de substitueerbaarheid van de luchthavens een belangrijke rol. Om deze substitueerbaarheid te bepalen, is het criterium van “100km/1u” als eerste aanpak gebruikt.³⁹

32. In haar Ryanair / Aer Lingus beslissingen heeft de Commissie besloten dat de luchthavens van Zaventem (BRU) en Charleroi (CRL) inwisselbaar zijn voor passagiers die met “punt naar punt” lijnvluchten vliegen tussen Dublin enerzijds en Brussel of Charleroi anderzijds.⁴⁰ De Commissie heeft zich echter niet uitgesproken over de inwisselbaarheid van beide luchthavens voor andere “punt naar punt” lijnvluchten. In de Lufthansa / SNB-beslissing van 2009 heeft de Commissie gezegd dat er sterke aanwijzingen zijn dat de luchthavens van Zaventem (BRU) en van Antwerpen (ANR) niet inwisselbaar zijn, zowel voor niet-tijdgevoelige als tijdgevoelige passagiers.⁴¹ Deze beslissing betrof korte-afstandbestemmingen, zoals bijvoorbeeld Londen.

33. Wat mogelijke verdelingen van de markt voor passagiersvervoer met lijnvluchten volgens vaste dienstregeling betreft, heeft de Commissie besloten dat er een verdeling kan zijn tussen korte-afstandsvluchten enerzijds en lange-afstandsvluchten anderzijds.⁴²

34. Conform haar vaststaande beslissingspraktijk heeft de Commissie ook besloten dat er een onderscheid is tussen tijdgevoelige passagiers en niet-tijdgevoelige passagiers.⁴³ Nochtans, in haar meest

³⁶ De dry seats zijn stoelen op chartervluchten die “los” en zonder andere diensten worden verkocht.

³⁷ Zie, o.a., Ryanair/AER Lingus III, §§ 408-410; Ryanair/AER Lingus, § 55; IAG/AER Lingus § 14.

³⁸ Zie, o.a., Ryanair/AER Lingus III, §§ 62-63; IAG/AER Lingus, §§ 14 en 19; Cesky Aeroholding/Travel service/Ceske aerolinie, §§ 16 en 19; Ryanair/AER Lingus, §§ 63, 65, 68, 74 en 75. Zie ook Décision n° 2004-C/C-69 du 24 décembre 2004 (Affaire CONC-C/C-04/0064 : SN Airholding II / Virgin Express), § 4.2.

³⁹ Zie, o.a., Ryanair/AER Lingus III, §§ 63, 67, 76, 78, 82, 87 en 97; IAG/AER Lingus §§ 37-41; Cesky Aeroholding/Travel service/Ceske aerolinie, §§ 31-33.

⁴⁰ Zie Ryanair/AER Lingus, §§ 184-196 en Ryanair/AER Lingus III, §§ 175-186.

⁴¹ Lufthansa/SNB, §§ 60-103.

⁴² Zie, o.a., Ryanair/AER Lingus III, § 375; IAG/AER Lingus, §§ 27-28.

⁴³ Zie, o.a., Cesky Aeroholding/Travel service/Ceske aerolinie, § 20.

recente beslissing, heeft de Commissie besloten dat het niet aangewezen is om een onderscheid te maken tussen verschillende markten voor tijdgevoelige en niet-tijdgevoelige passagiers voor korte-afstandsvluchten (in de regel minder dan 6 uur vliegtijd).⁴⁴ De Commissie besliste dat indien het noodzakelijk zou zijn om een onderscheid te maken tussen de behoeftes van tijdgevoelige en niet-tijdgevoelige passagiers, op korte-afstandsvluchten, dit zou gebeuren in het kader van de mededingingsrechtelijke analyse.⁴⁵

35. Waar de Commissie de vraag of rechtstreekse vluchten en onrechtstreekse vluchten naar korte en middellangeafstandsbestemmingen tot dezelfde markt behoren heeft open gelaten⁴⁶, is ze van mening dat wat korte-afstandsvluchten betreft, de onrechtstreekse vluchten geen competitieve druk uitoefenen op rechtstreekse vluchten.⁴⁷

36. De Commissie heeft de vraag open gelaten of de verkoop van “dry seats” door charter luchtvaartmaatschappijen of tour operatoren aan eindverbruikers tot dezelfde markt behoort als de markt voor passagiersvervoer met lijnvluchten volgens vaste dienstregeling.⁴⁸

37. De Commissie heeft echter wel besloten dat er een aparte markt bestaat voor pakketreizen⁴⁹⁵⁰ en voor charter diensten^{51 52}.

IV.1.2.c Marktonderzoek

38. Uit het door het auditoraat gevoerde marktonderzoek blijkt dat voor het grootste deel van de respondenten⁵³ er een aparte markt bestaat voor het passagiersvervoer met lijnvluchten volgens vaste dienstregeling^{54 55}. Volgens TUI is dit niet het geval aangezien volgens hen het verschil tussen de markt voor “seat only” passagiersvervoer en reisdiensten door tour operatoren totaal vervaagd is, “omdat reizigers meer en meer zelf een “pakket” samenstellen door een vlucht te combineren met accommodatie aangeboden via airbnb, booking.com, ... (...) en doordat derde partijen reispakketten samenstellen met los geboekte vliegtickets (...) en deze aan het publiek aanbieden”⁵⁶.

⁴⁴ IAG/AER Lingus, § 28.

⁴⁵ AG/AER Lingus, § 28.

⁴⁶ Zie, o.a., Ryanair/AER Lingus III, § 381 en Ryanair/AER Lingus, § 291.

⁴⁷ Zie, o.a., Ryanair/AER Lingus III, § 375 en 381; IAG/AER Lingus, § 32.

⁴⁸ Zie o.a. Ryanair/AER Lingus III, §§ 411-419; Ryanair/AER Lingus, §§ 300-306 en 311.

⁴⁹ Ryanair/AER Lingus III, §§ 405-407.

⁵⁰ In de paragraaf 13 van de zaak TUI/Transat France van 20 oktober 2016 worden de pakketreizen gedefinieerd als volgt: “package holidays, whereby the customer purchases a ready-made package combining accommodation and possibly other services in a given destination with return travel to and from it”.

⁵¹ Zie, o.a., Ryanair/AER Lingus III, §§ 388-391; Ryanair/AER Lingus, §§ 300-311.

⁵² De Commissie definieert de chartervluchten als volgt: “air transport services that take place outside normal schedules, normally through a hiring arrangement with a particular customer (in particular a tour operator). Charter companies often fly to destinations where no scheduled airline is active and usually operate on a seasonal basis with a relatively low frequency of flights, in response to the requirements of tour operators” (Zie Ryanair/AER Lingus III, § 388).

⁵³ Meer precies, 7 respondenten op 9; de twee die niet akkoord gaan zijn TUI Fly en TUI Belgium.

⁵⁴ De respondenten die deze mening delen zijn Sundio (VOI 1: antwoord op vraag 4), ClubMed (VOI 1: antwoord op vraag 4), Beltur (VOI 1: antwoord op vraag 4), ExclusiveDestinations (VOI 1: antwoord op vraag 4), LuxairTours (VOI 1: antwoord op vraag 4) en Vueling (VOI 1: antwoord op vraag 3).

⁵⁵ De mening van Ryanair hierover is niet duidelijk; ze is van mening dat deze markt niet relevant is voor de analyse van de concentratie.

⁵⁶ Zie VOI 1: antwoord op de vraag 3 van TUI Fly en VOI 1: antwoord op vraag 4 van TUI Belgium.

39. *Wat een verdere onderverdeling van deze markt betreft, zijn de meningen van de respondenten verdeeld*^{57 58 59 60}.

40. *De V&B benadering van de Commissie roept vragen op bij sommige respondenten. Nochtans wordt ze erkend door het merendeel ervan*⁶¹.

41. *Wat de substitueerbaarheid van de luchthavens betreft zijn al de respondenten die de relevante vraag beantwoord hebben van mening dat alle Belgische luchthavens substitueerbaar zijn.*⁶²

42. *De meningen van de respondenten zijn verdeeld over de vraag of de markt van de pakketreizen*⁶³, *de groothandelsmarkt van "seat packages"*⁶⁴ *en "dry seats"*⁶⁵ *tot de markt van passagiersvervoer met lijnvluchten behoren, alsook of rechtstreekse en onrechtstreekse vluchten substitueerbaar zijn*⁶⁶.

43. *Ten slotte beantwoordt het merendeel van de respondenten*⁶⁷ *dat chartervluchten niet tot de markt van het passagiersvervoer met lijnvluchten behoren*⁶⁸.

⁵⁷ Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.a), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.a), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.a) en Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 3.1.a) zijn voorstanders van een onderscheid tussen tijdgevoelige passagiers en niet tijdgevoelige passagiers in tegenstelling tot TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.a), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.1.a) en LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.a).

⁵⁸ Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.b), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.b), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.b) en Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 3.1.b) zijn voorstanders van een onderverdeling tussen rechtstreekse en onrechtstreekse vluchten in tegenstelling tot TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.b), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.1.b) en LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.b).

⁵⁹ Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.c), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.c), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.c), Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 3.1.c) en LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.c) zijn voorstanders van een onderverdeling tussen kort- en middellangeafstanden enerzijds en langeafstanden anderzijds in tegenstelling tot Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 3.1.c), TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.c) en TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.1.c).

⁶⁰ Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.d), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.d), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.d), Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 3.1.d) en LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.d) zijn voorstanders van een onderverdeling tussen *leisure travel* en *business travel* in tegenstelling tot Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 3.1.d), TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.d) en TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.1.d).

⁶¹ 6 op 9 van de respondenten zijn het eens met deze benadering: Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 3.3), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3), LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3) en ClubMed (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3.) gaan ermee akkoord. De respondenten die er niet mee akkoord gaan zijn TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.3) en Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 3.3).

⁶² Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.5), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.5), TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.5) en TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.5).

⁶³ Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 3.2.b), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.b), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.b), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.b) zijn van mening dat pakketreizen niet tot deze markt behoren, in tegenstelling met LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.b), TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.b), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.5.2.b), Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 3.2.b).

⁶⁴ Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 3.2.c), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.c), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.c), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.c) zijn van mening dat de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen niet tot de markt van passagiersvervoer met lijnvluchten behoort, in tegenstelling tot LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.c) en Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 3.2.c).

⁶⁵ Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.d), LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.d), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.d), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.d) zijn van mening dat "dry seats" niet tot de markt van passagiersvervoer met lijnvluchten behoren, in tegenstelling tot TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.d), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.2.d) en Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 3.2.d).

⁶⁶ Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.e), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.e), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.e) zijn van mening dat onrechtstreekse vluchten niet tot dezelfde markt behoren als rechtstreekse vluchten, in tegenstelling tot LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.e), TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.1.e.), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.1.e) en Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 3.2.e).

⁶⁷ 75%, meer precies 6 op 8.

⁶⁸ Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 3.2.a), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.a), LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.a), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.a), Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 3.2.a) zijn van mening dat chartervluchten niet tot deze markt behoren, in tegenstelling tot TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.2.a) en TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.2.a).

IV.1.2.d Standpunt van het auditoraat

44. Het auditoraat volgt de “punt van vertrek en punt van bestemming benadering” van de Commissie die tot gevolg heeft dat elke afzonderlijke route een afzonderlijke productmarkt is.

Aangezien de voorgenomen concentratie vooral een impact heeft op routes met vakantiebestemmingen van korte afstand, is het auditoraat van mening dat de onderverdeling tussen tijdgevoelige en niet-tijdgevoelige passagiers open gelaten kan worden. Conform de beslissingspraktijk van de Commissie is het auditoraat verder van mening dat wat korte-afstandsvluchten betreft, de onrechtstreekse vluchten geen competitieve druk uitoefenen op rechtstreekse vluchten. Om deze reden worden onrechtstreekse vluchten niet in acht genomen in de analyse.

45. In navolging van de Commissie besluit het auditoraat dat stoelen verkocht aan tour operatoren voor de integratie in pakketreizen en chartervluchten niet tot de markt voor het passagiersvervoer met lijnvluchten behoren. De vraag of de “dry seats” tot deze markt behoren wordt open gelaten aangezien de beoordeling van de voorliggende transactie hierdoor niet wordt beïnvloed.

IV.1.3 Onderzoek relevante geografische markten

IV.1.3.a Standpunt van de aanmeldende partij

46. De aanmeldende partij verwijst voor de relevante geografische markt naar “de punt van vertrek en punt van bestemming” benadering van de Commissie⁶⁹.

IV.1.3.b Marktonderzoek

47. Zoals hiervoor reeds aangegeven⁷⁰, roept de “V&B” benadering van de Commissie vragen op bij sommige respondenten, maar wordt zij toch erkend door het merendeel ervan⁷¹. Wat de substitueerbaarheid van de luchthavens betreft zijn al de respondenten die op de relevante vraag antwoorden van mening dat alle Belgische luchthavens substitueerbaar zijn⁷².

IV.1.3.c Standpunt van het auditoraat

48. Het auditoraat is van mening dat elk stedenpaar een aparte geografische markt vormt. In dat kader moet de substitueerbaarheid van de luchthavens in acht genomen worden. Wat de substitueerbaarheid van de Belgische luchthavens betreft, laat het auditoraat de vraag naar de substitueerbaarheid tussen de luchthaven van Brussel (BRU) en de overige Belgische luchthavens (en mogelijks aangrenzende buitenlandse luchthavens) open aangezien de materiële beoordeling van de voorliggende transactie hierdoor niet wordt beïnvloed. De substitueerbaarheid van de luchthavens van aankomst is niet onderzocht aangezien de materiële beoordeling van de voorliggende transactie hierdoor niet wordt beïnvloed.

⁶⁹ § 113 van de aanmelding.

⁷⁰ § 40 van het ontwerp van beslissing.

⁷¹ 6 op 9 van de respondenten zijn het eens met deze benadering: Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 3.3), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3), LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3) en ClubMed (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3.) gaan ermee akkoord. De respondenten die er niet mee akkoord gaan zijn TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.3), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.3) en Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 3.3).

⁷² Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 4.5), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 4.5), TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 4.5) en TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 3.5).

IV.2 Markt voor groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren

IV.2.1 Activiteiten partijen

49. SNB verkoopt individuele vliegtuigstoelen, groepen van vliegtuigstoelen en volledige vluchten aan tour operatoren, onder andere aan TCB. SNB verkoopt ook chartervluchten aan tour operatoren. Naast haar activiteiten op lijnvluchten biedt SNB immers de mogelijkheid aan om een volledig toestel te charteren voor tour operatoren, sportclubs, filmcrews, enz. Toestellen kunnen gecharterd worden naar bestemmingen over heel Europa, het Middellandse Zeegebied (inclusief Noord-Afrika) en delen van Rusland en de Kaukasus.

50. TCAB is een Belgische lijnluftvaartmaatschappij gespecialiseerd in vakantiebestemmingen. Ze organiseert voornamelijk vluchten voor tour operator TCB en biedt in beperkte mate ook flight-only tickets aan op haar lijnvluchten.

IV.2.2 Onderzoek relevante productmarkten

IV.2.2.a Standpunt van de aanmeldende partij

51. De aanmeldende partij stelt vast dat de Commissie een aparte markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen heeft gedefinieerd, waarbij het aanbod wordt vertegenwoordigd door luchtvaartmaatschappijen en de vraag door tour operatoren die individuele stoelen aankopen, een vast aantal stoelen aankopen of volledige vluchten boeken om deze te integreren in hun pakketreizen.

52. Ze merkt op dat er twee onderverdelingen overwogen worden binnen de markt gebaseerd op (i) het type vluchten (chartervluchten vs lijnvluchten) en (ii) voor buitenlandse bestemmingen, de vliegduur of de afstand tot de bestemming (kort/middellang vs langeafstand).

53. Bovendien stelt de aanmeldende partij dat de Commissie erop heeft gewezen dat er aanwijzingen zijn dat er een aparte markt bestaat voor het leveren van vliegtuigstoelcapaciteit aan tour operatoren door chartermaatschappijen enerzijds en het leveren van vliegtuigstoelcapaciteit aan tour operatoren door lijnluftvaartmaatschappijen anderzijds. Hierover is de aanmeldende partij van oordeel dat de markt voor groothandelsverkoop niet gesegmenteerd dient te worden tussen chartermaatschappijen en lijnluftvaartmaatschappijen aangezien lijnluftvaartmaatschappijen tevens chartervluchten aanbieden.

54. Ze herinnert er ook aan dat de Commissie heeft besloten dat de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren niet tot dezelfde markt behoort als de "point-to-point" passagiersluchtvervoerdiensten op lijnvluchten.

55. Ten slotte haalt de aanmeldende partij doorheen de aanmelding regelmatig het argument aan dat TCAB niet actief is op de groothandelsmarkt voor vliegtuigstoelen, aangezien TCAB enkel "captief" stoelen levert aan het verticaal geïntegreerde TCB en geen stoelen verkoopt aan derde tour operatoren, en dat hierdoor de concentratie niet kan leiden tot een beperking van de mededinging in deze markt.⁷³

⁷³ Zie, o.a., §§ 160, 228, 231 van de aanmelding.

IV.2.2.b Beslissingspraktijk

56. De Commissie heeft beslist dat er een aparte markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren bestaat.⁷⁴ Ze heeft deze markt bepaald als volgt: “a separate wholesale market for airline seats, in which supply is represented by airlines and demand by tour operators that purchase individual seats, block seats or entire flights and integrate them in their package holidays”⁷⁵.

57. De Commissie erkent twee onderverdelingen: de onderverdeling tussen charter vluchten en andere vluchten, inclusief lijnvluchten volgens vaste dienstregeling⁷⁶ enerzijds, en de onderverdeling tussen korte- en middellangeafstandsbestemmingen en langeafstandsbestemmingen anderzijds.⁷⁷

58. De vraag wordt echter opengelaten wat onderverdeling naar land van bestemming en naar de luchthaven van vertrek betreft.⁷⁸

IV.2.2.c Marktonderzoek

59. Behalve TUI⁷⁹, gaan alle respondenten akkoord met het bestaan van een aparte markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren⁸⁰. Het merendeel van de respondenten is ook van mening dat er een verder onderscheid moet worden gemaakt tussen korte- en middellangeafstandsvluchten enerzijds en langeafstandsvluchten anderzijds⁸¹. Wat een verdere onderverdeling tussen lijnvluchten en chartervluchten⁸² of tussen land van bestemming⁸³, groepen van landen van bestemming⁸⁴ of luchthavens⁸⁵ betreft, zijn de meningen verdeeld.

⁷⁴ Zie, o.a., TUI/Transat France, § 66.

⁷⁵ Vrije vertaling: “er bestaat een aparte markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen, waarin het aanbod komt van luchtvaartmaatschappijen en de vraag van tour operatoren die individuele stoelen, pakketten van stoelen of volledige vluchten aankopen voor integratie in hun pakketreizen”.

⁷⁶ Zie TUI/Transat France, §§ 67 en 70-73.

⁷⁷ Zie TUI/Transat France, §§ 67 en 74-77.

⁷⁸ Zie TUI/Transat France, §§ 78-81 en 82-84.

⁷⁹ TUI rechtvaardigt haar antwoord als volgt: «Dit wordt minder en minder relevant doordat tour operatoren losse seats gaan boeken op basis van een afnameovereenkomst of gewoon door middel van «screen scraping». Hiermee wordt bedoeld de praktijk waarbij een derde tour operator een seat boekt op de commerciële site van een airline, om daarmee een pakket samen te stellen. Tour operatoren doen dit omdat ze op die manier geen risico lopen» (antwoord van TUI Fly op de vraag 6.1 en van TUI Belgium op de vraag 6.1).

⁸⁰ LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 6.1), Nordic (VOI 1: antwoord op de vraag 6.1), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 6.1), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 6.1), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 6.1), Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 6.1), Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 6.1) en ClubMed (VOI 1: antwoord op de vraag 6.1) gaan hiermee akkoord.

⁸¹ LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 6.3), Nordic (VOI 1: antwoord op de vraag 6.3), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 6.3) en Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 6.3) zijn voorstanders van dergelijke onderverdeling in tegenstelling tot TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 6.3), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 6.3), Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 6.3) en Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 6.3).

⁸² LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 6.2), Nordic (VOI 1: antwoord op de vraag 6.2), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 6.2), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 6.2), Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 6.2) en Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 6.2) zijn voorstanders van dergelijke onderverdeling, in tegenstelling tot TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 6.2), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 6.2), ClubMed (VOI 1: antwoord op de vraag 6.2) en Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 6.2).

⁸³ Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.a) en Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.a) zijn voorstanders van dergelijke onderverdeling, in tegenstelling tot TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.a), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.a), Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.a), Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.a) en LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.a).

⁸⁴ LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.b), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.b) en Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.b) zijn voorstanders van dergelijke onderverdeling, in tegenstelling tot TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.b), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.b), Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.b) en Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.b).

⁸⁵ Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.c), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.c), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.c), Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.c) zijn voorstanders van dergelijke onderverdeling, in tegenstelling tot TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.c), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.c) en LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 6.4.c).

IV.2.2.d Standpunt van het auditoraat

60. *Het auditoraat is van mening dat er een aparte markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren bestaat. In deze markt wordt het aanbod gedaan door luchtvaartmaatschappijen en de vraag komt van tour operatoren die ofwel individuele stoelen inkopen, een vast aantal stoelen inkopen of volledige vluchten boeken.*

61. *Het auditoraat is verder van mening dat het in huidige zaak niet aangewezen is om een onderscheid te maken tussen het leveren van vliegtuigstoelen aan tour operatoren via chartervluchten enerzijds en via andere vluchten, inclusief lijnvluchten volgens vaste dienstregeling anderzijds. Immers, op de relevante routes waarop de concentratie een impact zal hebben worden er steeds lijnvluchten georganiseerd, hoofdzakelijk door TCAB/SNB en TUI Fly. Het auditoraat is bijgevolg van mening dat de chartervluchten in deze zaak wel degelijk een bepaalde competitieve druk met zich meebrengen op de verkoop van pakketten van stoelen op lijnvluchten en omgekeerd⁸⁶.*

62. *Het auditoraat merkt hier wel bij op dat het inleggen van een volledige chartervlucht door een tour operator en het aankopen van pakketten van stoelen op lijnvluchten geen perfecte substituten zijn. Het inleggen van een chartervlucht houdt typisch meer risico in voor de tour operator aangezien deze dan zelf verantwoordelijk is voor het volledig vullen van deze vlucht. Bij het aankopen van pakketten van stoelen bij een lijnvluchtvaartmaatschappij heeft de tour operator vaak nog een bepaalde flexibiliteit om minder stoelen of extra stoelen af te nemen zonder dat hieraan grote kosten verbonden zijn.⁸⁷ Het auditoraat is echter van mening dat dit in deze zaak geen voldoende reden is om een onderverdeling te maken tussen lijnvluchten en chartervluchten wat de markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen betreft.*

63. *De vraag naar het bestaan van verdere onderverdelingen naar binnenlandse en buitenlandse bestemmingen en naar de vliegduur of de afstand tot de bestemming (kort/middellang vs. langeafstand) kan open gelaten worden omdat de relevante bestemmingen waarop de concentratie een impact zal hebben steeds buitenlandse korte tot middellange afstandsbestemmingen zijn.*

64. *Ten slotte is het belangrijk de vraag te beoordelen of de vliegtuigstoelen die intern geleverd worden door de twee verticaal geïntegreerde spelers in de markt, i.e. de stoelen door TCAB geleverd aan TCB en de stoelen door TUI Fly geleverd aan tour operator TUI Belgium, mee opgenomen dienen te worden in de marktdefinitie.⁸⁸*

65. *Wat de situatie voor de transactie betreft, is het auditoraat van mening dat de stoelen door TCAB geleverd aan TCB en de stoelen door TUI Fly geleverd aan tour operator TUI Belgium niet tot de markt van de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen behoren omdat het om captieve verkopen gaat.*

66. *Evenwel, na de transactie zullen de stoelen die voorheen intern geleverd werden door TCAB aan TCB verkocht worden door SNB op de groothandelsmarkt. De concentratie heeft dan ook een duidelijke*

⁸⁶ Zie de antwoorden van Beltur, ClubMed, Sundio, TUI Belgium en Luxair Tours op vraag 10 van VOI 1 en de antwoorden van TUI Fly en Vueling op vraag 9 van VOI 1.

⁸⁷ Zie §§166-172 van de aanmelding.

⁸⁸ Zie Goeteyn, G. and Ashall, S., *Journal of European Competition Law & Practice*, 2015, Vol. 6, No. 8, pp. 567-580, voor een overzicht van de recente beslissingspraktijk van de Commissie over het al dan niet opnemen van captieve verkopen in de marktdefinitie bij concentraties.

verandering in de marktstructuur tot gevolg. Gegeven deze verandering in de marktstructuur, i.e. het feit dat de interne productie van TCAB na transactie niet meer intern is en dus behoort tot de markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen waardoor na de transactie het marktaandeel van SNB toeneemt, dient er onderzocht te worden of de mededinging daardoor wordt verstoord.⁸⁹

IV.2.3 Onderzoek relevante geografische markten

IV.2.3.a Standpunt van de aanmeldende partij

67. De aanmeldende partij stelt vast dat de Commissie de markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren als nationaal heeft beschouwd. Ze beweert nochtans dat aangezien op eender welke geografische markt de voorgestelde transactie niet kan leiden tot een beperking van de mededinging, de geografische marktdefinitie kan worden opengelaten.

IV.2.3.b Beslissingspraktijk

68. De Commissie heeft consistent besloten dat de markt geografisch gezien nationaal is.⁹⁰

IV.2.3.c Marktonderzoek

69. De respondenten verschillen van mening over de afbakening van de relevante geografische markt. Een aantal respondenten vinden dat aangrenzende luchthavens in buurlanden, zoals bijvoorbeeld Rijsel, Maastricht en Eindhoven, ook in aanmerking moeten komen⁹¹.

IV.2.3.d Standpunt van het auditoraat

70. Het auditoraat ziet geen reden om af te wijken van het standpunt van de Commissie en is dus van mening dat de markt geografisch gezien nationaal is.

⁸⁹ Het auditoraat is het dus niet eens met de stelling van de aanmeldende partij dat de concentratie niet kan leiden tot een beperking van de mededinging in de groothandelsmarkt van vliegtuigstoelen [Vertrouwelijk].

⁹⁰ Zie o.a. TUI/Transat France, § 88; REWE TOURISTIK GMBH / FERID NASR / EXIM HOLDING SA, § 28.

⁹¹ TUI Belgium (VOI 1: antwoord op de vraag 6.7), TUI Fly (VOI 1: antwoord op de vraag 6.7) en LuxairTours (VOI 1: antwoord op de vraag 6.7) zijn voorstanders van een ruimere geografische markt dan de nationale markt, in tegenstelling tot Vueling (VOI 1: antwoord op de vraag 6.7), Ryanair (VOI 1: antwoord op de vraag 6.7), Sundio (VOI 1: antwoord op de vraag 6.7), Exclusive Destinations (VOI 1: antwoord op de vraag 6.7) en Beltur (VOI 1: antwoord op de vraag 6.7) die voorstanders zijn van de nationale marktabakening.

V. Marktaandelen

V.1 Passagiersvervoer met lijnvluchten volgens vaste dienstregeling

V.1.1 Gegevens aangeleverd door de aanmeldende partij

Algemene beschouwingen

71. "Teneinde een exhaustieve analyse aan te leveren", geeft de aanmeldende partij een overzicht van de schatting van de marktaandelen op elke relevante V&B route op vier verschillende manieren:

- A. Alle rechtstreekse vluchten die vertrekken van/terugkeren naar BRU (CAT 1)
- B. Alle rechtstreekse vluchten die vertrekken van/terugkeren naar BRU/CRL (CAT 2)
- C. Alle rechtstreekse vluchten die vertrekken van/terugkeren naar een Belgische Luchthaven (ANR, BRU, CRL, LGG, OST) (CAT 3); en
- D. Alle rechtstreekse vluchten die vertrekken van/terugkeren naar België, uitgezonderd OST (CAT 4)

72. De aanmeldende partij heeft haar analyse gebaseerd op STAR O&D data en DIIO. Deze gegevens verschaffen het aantal passagiers/stoelen aangeboden op lijnvluchten, dus zowel de passagiers/stoelen voor de verlening van passagiersvervoer op lijnvluchten als de passagiers/stoelen op lijnvluchten geïntegreerd in pakketreizen. Er wordt in deze data dus geen onderscheid gemaakt tussen de verkoop van tickets aan individuele passagiers en aan tour operatoren voor integratie in reispakketten.

73. Ten einde de BMA tevens een inzicht te geven in de marktaandeelinschattingen enkel op de markt voor passagiersvervoer met lijnvluchten vanuit België, heeft de aanmeldende partij de DIIO data verder bewerkt om de passagiers/stoelen op lijnvluchten geïntegreerd in pakketreizen uit te filteren:

- A. Een split tussen de "flight only" activiteiten en de stoelen voor reispakketten van TCAB werd toegepast op basis van een percentage gebaseerd op beschikbare data bij TCAB voor W14/15, Z 15, W15/16 en Z 16 (en het percentage voor Z 16 werd toegepast voor Z 17)⁹².
- B. Aangezien de aanmeldende partij geen inzicht heeft in dergelijke split voor TUI Fly Belgium, heeft ze op de data voor TUI Fly Belgium dezelfde split toegepast als deze berekend voor TCAB vermeld in (i). Zij merkt echter op dat de "flight only" activiteiten van TUI Fly Belgium een veel grotere omvang hebben dan de "flight only" activiteiten van TCAB. De aanmeldende partij schat daarom in dat het marktaandeel van TUI op de markt voor passagiersvervoer met lijnvluchten vanuit België ten minste met 5 à 10% wordt onderschat (Brussels Airlines schat dat TUI' Fly Belgium's "flight only" activiteiten gemiddeld ongeveer 60% vertegenwoordigen van haar totale activiteit).
- C. Om de verkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren door Brussels Airlines te filteren uit de data, heeft de aanmeldende partij de effectief gerealiseerde block seat allotments met tour operatoren vermeld in tab 2 en 3 van Bijlage 34B (die data weergeeft vanaf Z 15) in rekening genomen.

⁹² *Grosso modo* beginnen de winterseizoenen (W) in november en ze eindigen in maart. Wat de zomerseizoenen (Z) betreft beginnen ze *grosso modo* in april en ze eindigen in oktober (§ 124 van de aanmelding). In feit is het meer ingewikkeld: zie clause 2.1 van de CSA.

Deze bewerking van de data geldt vanaf W 14/15.

74. De gemiddelde percentages van de “flight only” stoelen op het totaal aantal verkochte vliegtuigstoelen voor de negen betrokken bestemmingen zijn:

- a) [20-30]% voor W14/15, [20-30]% voor Z15, [20-30]% voor W15/16, [20-30]% voor Z16 en [20-30]% voor W16/17 wat TCAB betreft⁹³.
- b) [90-100]% voor Z15, [90-100]% voor W15/16, [90-100]% voor Z16, [90-100]% voor W16/17 en [90-100]% voor Z17 wat SNB betreft.

De percentages van de “flight only” stoelen op het totaal aantal verkochte vliegtuigstoelen verschillen echter sterk tussen de verschillende bestemmingen.

75. De volgende afkortingen zullen gebruikt worden:

IATA Code	Luchtvaartmaatschappij
A3	Aegean Airlines
FR	Ryanair
HQ	Thomas Cook Airlines Belgium
SN	Brussels Airlines
TB	TUI Fly Belgium
VY	Vueling

i) Marktaandelen op de route BRU-DBV-BRU⁹⁴ (in percentages)

Z 15	HQ	SN	TB	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[30-40]	[40-50]	[10-20]	[80-90]
Z 16	HQ	SN	TB	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[20-30]	[50-60]	[10-20]	[80-90]
Z 17	HQ	SN	TB	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[20-30]	[40-50]	[20-30]	[70-80]

⁹³ Ter herinnering, de percentages van “flight only” stoelen van TCAB worden toegepast op de cijfers van TUI.

⁹⁴ Op deze route zijn er geen andere rechtstreekse vluchten vanuit/naar België, afgezien van BRU.

ii) Marktaandelen op de route BRU-HER-BRU (in percentages)

Z 15	HQ	SN	TB	A3	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[20-30]	[0-10]	[10-20]	[50-60]	[20-30]
CAT 2	[20-30]	[0-10]	[10-20]	[50-60]	[20-30]
CAT 3	[20-30]	[0-10]	[20-30]	[50-60]	[20-30]
CAT 4	[20-30]	[0-10]	[20-30]	[50-60]	[20-30]
W15/16	HQ	SN	TB	A3	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1 ⁹⁵	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[0-10]	Geen overlap
Z16	HQ	SN	TB	A3	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[20-30]	[40-50]	[10-20]	[0-10]	[70-80]
CAT 2	[20-30]	[40-50]	[10-20]	[0-10]	[70-80]
CAT 3	[20-30]	[40-50]	[20-30]	[0-10]	[60-70]
CAT 4	[20-30]	[40-50]	[20-30]	[0-10]	[70-80]
W16/17	HQ	SN	TB	A3	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1 ⁹⁶	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	Geen overlap
Z17	HQ	SN	TB	Gecombineerd marktaandeel van de partijen	
CAT 1	[20-30]	[50-60]	[10-20]	[80-90]	
CAT 3	[20-30]	[50-60]	[20-30]	[70-80]	
CAT 4	[20-30]	[50-60]	[10-20]	[80-90]	

iii) Marktaandelen op de route BRU-FNC-BRU (in percentages)

Z17	HQ	SN	TB	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1 ⁹⁷	[20-30]	[30-40]	[30-40]	[60-70]

⁹⁵ Er waren geen andere rechtstreekse vluchten vanuit/naar België, afgezien van BRU.

⁹⁶ Er waren geen andere rechtstreekse vluchten vanuit/naar België, afgezien van BRU.

⁹⁷ Er zullen geen andere rechtstreekse vluchten vanuit/naar België, afgezien van BRU zijn.

iv) Marktaandelen op de route BRU-IBZ-BRU (in percentages)

Z 15	HQ	SN	TB	FR	VY	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[40-50]	[30-40]	[10-20]
CAT 2	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[70-80]	[10-20]	[0-10]
CAT 3 ⁹⁸	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[70-80]	[10-20]	[0-10]
Z16	HQ	SN	TB	FR	VY	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[40-50]	[20-30]	[10-20]
CAT 2	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[70-80]	[10-20]	[0-10]
CAT 3	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[70-80]	[10-20]	[0-10]
W 16/17	HQ	SN	TB	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen	
CAT 1	NVT	NVT	NVT	NVT	Geen overlap	
CAT 2 ⁹⁹	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[90-100]		
Z17	HQ	SN	TB	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen	
CAT 1	[10-20]	[30-40]	[0-10]	[40-50]	[40-50]	
CAT 2	[0-10]	[10-20]	[0-10]	[70-80]	[10-20]	
CAT 3	[0-10]	[10-20]	[0-10]	[70-80]	[10-20]	
CAT 4	[0-10]	[10-20]	[0-10]	[70-80]	[10-20]	

v) Marktaandelen op de route BRU-LPA-BRU (in percentages)

Z15	HQ	SN	TB	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[40-50]	[0-10]	[50-60]	[0-10]	[40-50]
CAT 2	[10-20]	[0-10]	[20-30]	[50-60]	[10-20]
CAT 3 ¹⁰⁰	[10-20]	[0-10]	[30-40]	[50-60]	[10-20]
CAT 4	[10-20]	[0-10]	[20-30]	[50-60]	[10-20]

⁹⁸ Er waren geen rechtstreekse vluchten vanuit/naar OST.

⁹⁹ W16/17 : CRL. Er zijn geen rechtstreekse vluchten vanuit/naar België, afgezien van CRL.

¹⁰⁰ Z15: BRU/CRL/LGG/OST

<i>W 15/16</i>	<i>HQ</i>	<i>SN</i>	<i>TB</i>	<i>FR</i>	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>
<i>CAT 1</i>	[20-30]	[50-60]	[20-30]	[0-10]	[70-80]
<i>CAT 2</i>	[10-20]	[20-30]	[10-20]	[40-50]	[30-40]
<i>CAT 3¹⁰¹</i>	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[40-50]	[30-40]
<i>CAT 4</i>	[0-10]	[20-30]	[10-20]	[40-50]	[30-40]
<i>Z16</i>	<i>HQ</i>	<i>SN</i>	<i>TB</i>	<i>FR</i>	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>
<i>CAT 1</i>	[20-30]	[50-60]	[20-30]	[0-10]	[70-80]
<i>CAT 2</i>	[10-20]	[20-30]	[10-20]	[40-50]	[30-40]
<i>CAT 3¹⁰²</i>	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[40-50]	[30-40]
<i>CAT 4</i>	[0-10]	[20-30]	[10-20]	[40-50]	[30-40]
<i>W 16/17</i>	<i>HQ</i>	<i>SN</i>	<i>TB</i>	<i>FR</i>	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>
<i>CAT 1</i>	[10-20]	[60-70]	[10-20]	[0-10]	[80-90]
<i>CAT 2</i>	[10-20]	[30-40]	[10-20]	[30-40]	[40-50]
<i>CAT 3¹⁰³</i>	[0-10]	[30-40]	[20-30]	[30-40]	[40-50]
<i>CAT 4</i>	[10-20]	[30-40]	[10-20]	[30-40]	[40-50]
<i>Z17</i>	<i>HQ</i>	<i>SN</i>	<i>TB</i>	<i>FR</i>	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>
<i>CAT 1</i>	[10-20]	[50-60]	[20-30]	[0-10]	[70-80]
<i>CAT 2</i>	[10-20]	[30-40]	[10-20]	[30-40]	[40-50]
<i>CAT 3¹⁰⁴</i>	[10-20]	[30-40]	[20-30]	[30-40]	[40-50]
<i>CAT 4</i>	[10-20]	[30-40]	[10-20]	[30-40]	[40-50]

¹⁰¹ W15/16: BRU/CRL/LGG/OST

¹⁰² Z16: BRU/CRL/LGG/OST

¹⁰³ W16/17: BRU/CRL/LGG/OST

¹⁰⁴ Z17: BRU/CRL/LGG/OST

vi) Marktaandelen op de route BRU-PMI-BRU (in percentages)

<i>W 14/15</i>	<i>HQ</i>	<i>TB</i>	<i>VY</i>	<i>FR</i>	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>	
<i>CAT 1</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[90-100]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>CAT 2</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[90-100]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>Z15</i>	<i>HQ</i>	<i>TB</i>	<i>VY</i>	<i>FR</i>	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>	
<i>CAT 1</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[60-70]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>CAT 2</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[70-80]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>CAT 3¹⁰⁵</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[70-80]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>CAT 4</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[70-80]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>W 15/16</i>	<i>HQ</i>	<i>TB</i>	<i>VY</i>	<i>FR</i>	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>	
<i>CAT 1</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[90-100]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>CAT 2</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[90-100]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>Z16</i>	<i>HQ</i>	<i>TB</i>	<i>VY</i>	<i>FR</i>	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>	
<i>CAT 1</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[60-70]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>CAT 2</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[70-80]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>CAT 3¹⁰⁶</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[60-70]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>CAT 4</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[60-70]</i>	<i>Geen overlap</i>	
<i>W 16/17</i>	<i>HQ</i>	<i>SN</i>	<i>TB</i>	<i>VY</i>	<i>FR</i>	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>
<i>CAT 1</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[90-100]</i>	<i>Geen overlap</i>
<i>CAT 2¹⁰⁷</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[90-100]</i>	<i>Geen overlap</i>
<i>Z17</i>	<i>HQ</i>	<i>SN</i>	<i>TB</i>	<i>VY</i>	<i>FR</i>	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>
<i>CAT 1</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[60-70]</i>	<i>[10-20]</i>
<i>CAT 2</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[10-20]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[70-80]</i>	<i>[10-20]</i>
<i>CAT 3¹⁰⁸</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[20-30]</i>	<i>[0-10]</i>	<i>[60-70]</i>	<i>[10-20]</i>

¹⁰⁵ Z15: BRU/CRL/LGG/OST

¹⁰⁶ Z16: BRU/CRL/LGG/OST

¹⁰⁷ W16/17 : BRU en CRL. Er zijn geen rechtstreekse vluchten vanuit/naar België , afgezien van BRU en CRL.

CAT 4	[0-10]	[0-10]	[10-20]	[0-10]	[60-70]	[10-20]
-------	--------	--------	---------	--------	---------	---------

vii) Marktaandelen op de route BRU-RAK-BRU (in percentages)

W 14/15	HQ	SN	TB	AT	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[10-20]	[40-50]	[20-30]	[0-10]	[0-10]	[60-70]
CAT 2 ¹⁰⁹	[0-10]	[10-20]	[10-20]	[0-10]	[50-60]	[20-30]
Z15	HQ	SN	TB	AT	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[30-40]	[30-40]	[20-30]	[0-10]	[0-10]	[60-70]
CAT 2	[10-20]	[10-20]	[0-10]	[0-10]	[60-70]	[20-30]
W15/16	HQ	SN	TB	AT	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[20-30]	[20-30]	[50-60]	[0-10]	[0-10]	[40-50]
CAT 2	[0-10]	[0-10]	[10-20]	[0-10]	[70-80]	[10-20]
CAT 3 ¹¹⁰	[0-10]	[0-10]	[10-20]	[0-10]	[70-80]	[10-20]
Z16	HQ	SN	TB	AT	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[30-40]	[20-30]	[30-40]	[0-10]	[0-10]	[50-60]
CAT 2	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[80-90]	[10-20]
CAT 3 ¹¹¹	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[70-80]	[10-20]
W 16/17	HQ	SN	TB	FR		Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[0-10]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[80-90]	
CAT 2 ¹¹²	[0-10]	[20-30]	[0-10]	[60-70]	[30-40]	
Z17	HQ	SN	TB	FR		Gecombineerd marktaandeel van de partijen

¹⁰⁸ Z17: BRU/CRL/LGG/OST

¹⁰⁹ W14/15 : BRU en CRL. Er zijn geen rechtstreekse vluchten vanuit/naar België , afgezien van BRU en CRL.

¹¹⁰ W15/16 : BRU/CRL/LGG. Er waren geen rechtstreekse vluchten vanuit/naar OST.

¹¹¹ Z16 : BRU/CRL/LGG. Er waren geen rechtstreekse vluchten vanuit/naar OST.

¹¹² W16/17 : BRU en CRL. Er zijn geen rechtstreekse vluchten vanuit/naar België , afgezien van BRU en CRL.

CAT 1	[20-30]	[30-40]	[30-40]	[0-10]	[60-70]
CAT 2	[0-10]	[10-20]	[10-20]	[60-70]	[20-30]

viii) Marktaandelen op de route BRU-RHO-BRU (in percentages)

Z15	HQ	SN	TB	A3	FR	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>
CAT 1	[20-30]	[0-10]	[30-40]	[40-50]	[0-10]	[20-30]
CAT 2	[0-10]	[0-10]	[10-20]	[10-20]	[60-70]	[0-10]
CAT 3 ¹¹³	[0-10]	[0-10]	[10-20]	[10-20]	[50-60]	[0-10]
CAT 4	[0-10]	[0-10]	[10-20]	[10-20]	[50-60]	[0-10]
W15/16	HQ	SN	TB	A3	FR	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>
CAT 1	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT
CAT 2 ¹¹⁴	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[90-100]	[0-10]
Z16	HQ	SN	TB	A3	FR	<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>
CAT 1	[30-40]	[0-10]	[40-50]	[10-20]	[0-10]	[30-40]
CAT 2	[0-10]	[0-10]	[10-20]	[0-10]	[70-80]	[0-10]
CAT 3 ¹¹⁵	[0-10]	[0-10]	[10-20]	[0-10]	[60-70]	[0-10]
CAT 4	[0-10]	[0-10]	[10-20]	[0-10]	[70-80]	[0-10]
W16/17	HQ	SN	TB	FR		<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>
CAT 1	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	
CAT 2 ¹¹⁶	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	
Z17	HQ	SN	TB	FR		<i>Gecombineerd marktaandeel van de partijen</i>
CAT 1	[20-30]	[30-40]	[30-40]	[0-10]	[60-70]	
CAT 2	[10-20]	[20-30]	[20-30]	[30-40]	[30-40]	

¹¹³ Z15 : BRU/CRL/LGG/OST

¹¹⁴ W15/16 : CRL. Er waren geen andere vluchten vanuit/naar België, afgezien van CRL.

¹¹⁵ Z16 : BRU/CRL/LGG/OST.

¹¹⁶ W15/16 : CRL. Er waren geen andere vluchten vanuit/naar België, afgezien van CRL.

CAT 3 ¹¹⁷	[10-20]	[20-30]	[30-40]	[30-40]	[30-40]
CAT 4	[10-20]	[20-30]	[20-30]	[30-40]	[30-40]

ix) Marktaandelen op de route BRU-TFS-BRU (in percentages)

Z15	HQ	SN	DE	TB	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[40-50]	[0-10]	[0-10]	[50-60]	[0-10]	[40-50]
CAT 2	[10-20]	[0-10]	[0-10]	[20-30]	[50-60]	[10-20]
CAT 3 ¹¹⁸	[10-20]	[0-10]	[0-10]	[30-40]	[50-60]	[10-20]
CAT 4	[10-20]	[0-10]	[0-10]	[30-40]	[50-60]	[10-20]
W15/16	HQ	SN	DE	TB	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[30-40]	[20-30]	[0-10]	[40-50]	[0-10]	[50-60]
CAT 2	[10-20]	[10-20]	[0-10]	[20-30]	[50-60]	[20-30]
CAT 3 ¹¹⁹	[10-20]	[0-10]	[0-10]	[30-40]	[40-50]	[20-30]
CAT 4	[10-20]	[10-20]	[0-10]	[20-30]	[50-60]	[20-30]
Z16	HQ	SN	DE	TB	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[20-30]	[30-40]	[0-10]	[30-40]	[0-10]	[60-70]
CAT 2	[10-20]	[10-20]	[0-10]	[20-30]	[40-50]	[20-30]
CAT 3 ¹²⁰	[10-20]	[10-20]	[0-10]	[20-30]	[40-50]	[20-30]
CAT 4	[10-20]	[10-20]	[0-10]	[20-30]	[40-50]	[20-30]
W16/17	HQ	SN	TB	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen	
CAT 1	[20-30]	[40-50]	[30-40]	[0-10]	[60-70]	
CAT 2	[10-20]	[20-30]	[20-30]	[40-50]	[30-40]	
CAT 3 ¹²¹	[10-20]	[10-20]	[30-40]	[30-40]	[30-40]	

¹¹⁷ Z17 : BRU/CRL/LGG/OST.

¹¹⁸ Z15 : BRU/CRL/LGG/OST

¹¹⁹ W15/16 : BRU/CRL/LGG/OST

¹²⁰ Z16 : BRU/CRL/LGG. Er waren geen rechtstreekse vluchten vanuit/naar OST.

¹²¹ W16/17: BRU/CRL/LGG/OST

CAT 4	[10-20]	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[30-40]
Z17	HQ	SN	TB	FR	Gecombineerd marktaandeel van de partijen
CAT 1	[20-30]	[30-40]	[30-40]	[0-10]	[60-70]
CAT 2	[10-20]	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[30-40]
CAT 3 ¹²²	[10-20]	[10-20]	[30-40]	[30-40]	[30-40]
CAT 4	[10-20]	[10-20]	[20-30]	[30-40]	[30-40]

V.1.2 Marktonderzoek

76. De door de aanmeldende partij aangeleverde cijfers worden in het algemeen bevestigd door de antwoorden van TUI Fly en Vueling op het eerste verzoek om inlichtingen¹²³.

V.1.3 Standpunt van het auditoraat

77. Het auditoraat heeft geen opmerkingen op de door de aanmeldende partij gebruikte methode.

V.1.4 Conclusie

78. Het marktonderzoek lijkt de gerapporteerde marktposities te bevestigen. Het auditoraat concludeert dan ook dat de verstrekte gegevens een realistisch beeld geven van de werkelijke marktstructuur.

79. Op basis van de verstrekte marktaandelen, concludeert het auditoraat dat zeven van de negen routes betrokken markten zijn, namelijk BRU-DBV-BRU, BRU-HER-BRU, BRU-FNC-BRU, BRU-LPA-BRU, BRU-RAK-BRU, BRU-RHO-BRU en BRU-TFS-BRU. De routes BRU-IBZ-BRU en BRU-PMI-BRU daarentegen zijn geen betrokken markten want de marktaandelen van de partijen voor de verschillende seizoenen blijven beneden de 25%.

80. Meer precies zijn de betrokken markten de route BRU-DBV-BRU wat de zomerseizoenen betreft, de route BRU-HER-BRU wat de zomerseizoenen betreft, de route BRU-FNC-BRU wat de zomerseizoenen betreft, de route BRU-LPA-BRU wat de winter- en zomerseizoenen betreft, de route BRU-RAK-BRU wat de winterseizoenen betreft, de route BRU-RHO-BRU wat de zomerseizoenen betreft en de route BRU-TFS-BRU wat de winter- en zomerseizoenen betreft.

V.2 De markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren

V.2.1 Gegevens aangeleverd door de aanmeldende partij

81. De aanmeldende partij merkt op dat TCAB verticaal geïntegreerd is met TCB en dat daarom TCAB niet actief is op de markt voor groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren. De meerderheid [vertrouwelijk] van de vliegtuigstoelcapaciteit op TCAB lijnvluchten wordt verkocht aan TCB voor integratie in reispakketten. [Vertrouwelijk]. TCAB verkoopt overblijvende vliegtuigstoelcapaciteit op haar lijnvluchten als "flight only" producten die meestal aangekocht worden door individuele passagiers

¹²² Z16 : BRU/CRL/LGG. Er waren geen rechtstreekse vluchten vanuit/naar OST.

¹²³ Zie de antwoorden op vraag 4.

(of uitzonderlijk door tour operatoren). Bijgevolg is er geen horizontale overlap tussen activiteiten van TCAB en SNB op de markt voor groothandelsverkoop van vliegtuigstoelcapaciteit aan tour operatoren.

82. De aanmeldende partij stelt verder dat aangezien [vertrouwelijk], SNB haar positie op de markt voor groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren niet zal vergroten door het absorberen van de activiteiten van TCAB. De aanmeldende partij voegt eraan toe dat SNB op een groot aantal bestemmingen waarvoor het de slots van TCAB zal overnemen momenteel niet actief is en daarom voor deze bestemmingen momenteel niet actief is op de markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren.

83. Gelet op het bovenstaande, rapporteert de aanmeldende partij dat technisch gezien¹²⁴ de marktaandelen voor de markt voor groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren als volgt ingeschat kunnen worden¹²⁵:

- Wat de groothandelsmarkt voor vliegtuigstoelen in het geheel betreft waren de marktaandelen:
 - voor het seizoen Z16: [20-30]% voor SNB en [30-40]% voor SNB en TCAB samen.
 - voor het seizoen W16/17: [10-20]% voor SNB en [30-40]% voor SNB en TCAB samen.
- Wat het segment groothandelsverkoop op lijnvluchten betreft waren de marktaandelen:
 - voor het seizoen Z16: [0-10]% voor SNB en [30-40]% voor SNB en TCAB samen.
 - voor het seizoen W16/17: [0-10]% voor SNB en [20-30]% voor SNB en TCAB samen.
- Wat het segment groothandelsverkoop op chartervluchten betreft waren de marktaandelen:
 - voor het seizoen Z16: [20-30]% voor SNB en voor SNB en TCAB samen, aangezien TCAB geen aanbiedende partij is van charterdiensten aan tour operatoren.
 - voor het seizoen W16/17: [40-50]% voor SNB en voor SNB en TCAB samen, aangezien TCAB geen aanbiedende partij is van charterdiensten aan tour operatoren.

V.2.2 Standpunt van het auditoraat

84. Met betrekking tot de door de aanmeldende partij aangeleverde cijfers dient het volgende te worden opgemerkt.

85. Ten eerste is het auditoraat van mening dat de geschatte marktaandelen als een ondergrens moeten beschouwd worden van de werkelijke marktaandelen die SNB bezit en zal bezitten na de voorgestelde transactie in de groothandelsmarkt voor vliegtuigstoelen. De redenen hiervoor zijn de volgende:

- A. Omdat individuele stoelen verkocht aan tour operatoren door SNB, dewelke volgens de definitie van de Europese Commissie ook tot de groothandelsmarkt van vliegtuigstoelen behoren, niet mee zijn opgenomen in de berekening van de marktaandelen. Uit het marktonderzoek blijkt

¹²⁴ Voor deze berekeningen beschouwt de aanmeldende partij de intern geleverde stoelen van TCAB aan TCB en van TUI Fly aan TUI Belgium als deel uitmakend van de groothandelsmarkt, ondanks bovenstaande opmerkingen.

¹²⁵ Zie §§ 227-234 van de aanmelding.

*echter wel dat het aantal los verkochte vliegtuigstoelen aan tour operatoren klein is en dus de berekening waarschijnlijk niet significant zou wijzigen.*¹²⁶

- B. *Omdat in de huidige marktsituatie [vertrouwelijk] de vraag werd open gelaten of TCAB een actieve speler is op de groothandelsmarkt. In de berekening van het huidige marktaandeel van SNB worden de stoelen die TCAB intern levert aan TCB meegerekend in de marktafbakening. Als deze stoelen niet worden meegerekend zouden de ingeschatte huidige marktaandelen van SNB hoger zijn. Deze opmerking heeft geen impact op de berekening van het marktaandeel van SNB na de transactie.*

86. *Ten tweede lijkt de aanmeldende partij het er niet mee eens te zijn dat voor de berekening van het marktaandeel van Brussels Airlines na de transactie de marktaandelen van Brussels Airlines en Thomas Cook Airlines Belgium vóór de transactie opgeteld moeten worden (ondanks het feit dat dit in de berekeningen wel gedaan wordt). Het argument van de aanmeldende partij is dat Thomas Cook Airlines Belgium verticaal geïntegreerd was met TCB voor de transactie en dat de voorheen intern geleverde stoelen daarom na de transactie ook geen deel uitmaken van de groothandelsmarkt. Het auditoraat is het niet eens met dit argument. Door de transactie zal Brussels Airlines de vluchten van Thomas Cook Airlines Belgium overnemen en de stoelen op deze vluchten verkopen aan onder andere TCB. Het marktaandeel in de groothandelsmarkt van SNB zal dus wel degelijk groter worden na de transactie. De aanmeldende partij roept de beslissing van de Commissie in de zaak Alcoa/Reynolds in om haar standpunt te ondersteunen. Het auditoraat ziet echter geen overtuigend argument voor het standpunt van de aanmeldende partij in deze beslissing want de omstandigheden zijn heel verschillend¹²⁷. Derhalve blijft het auditoraat bij haar standpunt dat de marktaandelen van Brussels Airlines en Thomas Cook Airlines Belgium opgeteld moeten worden.*

87. *Ten derde is het auditoraat van mening dat zoals eerder gezegd¹²⁸ de verkopen door TUI Fly aan TUI Belgium captief zijn en dus niet in rekening kunnen worden genomen voor de berekeningen van het marktaandeel van SNB voor en na de concentratie.*

88. *Derhalve distantieert het auditoraat zich van de berekeningen van de aanmeldende partij. Het auditoraat is ervan overtuigd dat de volgende marktaandelen in acht moeten genomen worden:*

- a) *Gedurende het winterseizoen 2016/2017 bevatte de niet captieve markt [vertrouwelijk]¹²⁹. Aangezien SNB [vertrouwelijk] stoelen verkocht¹³⁰, bereikte haar marktaandeel [40-50]%.
b) *Gedurende het zomerseizoen 2016 bevatte de niet captieve markt [vertrouwelijk] stoelen¹³¹. Aangezien SNB [vertrouwelijk] stoelen verkocht¹³², bereikte haar marktaandeel [80-90]%.**

¹²⁶ Zie het antwoord op vraag 3 van de VOI 3 van Beltur.

¹²⁷ In de zaak Alcoa/Reynolds bleek uit het marktonderzoek dat er een onderscheid tussen de captieve productie van aluminiumoxide en de productie voor derden moest worden gemaakt. Er werd vastgesteld dat een sterke verhoging van de prijs van de aluminiumoxide niet tot gevolg zou hebben dat de verkoop voor derden zou toenemen. De onderbenutting van de eigen ovens zou in dat geval immers voor de ondernemingen leiden tot hogere kosten die niet gecompenseerd zouden kunnen worden door de verkoop aan derden aan een hogere prijs.

¹²⁸ Zie *supra* §§ 65-66 van het ontwerp van aanmelding

¹²⁹ 202 000 (totale markt; zie bijlage 44) – 121 000 (TUI; zie bijlage 44) – 43 045 (TCAB; zie p. 85 aanmelding).

¹³⁰ 10 297+ 8 082 zie de gegevens uit p. 85 van de aanmelding

¹³¹ 855 266 (totale markt; zie bijlage 44) – 510 000 (TUI; schatting: 60% van de totale markt) – 210 481 (TCAB; zie p. 85 aanmelding).

¹³² 61 649+ 49 163 zie de gegevens uit p. 85 van de aanmelding

- c) Het marktaandeel van SNB gedurende het winterseizoen 2017/2018 kan worden ingeschat als volgt: [vertrouwelijk] (totale markt voor winter 2016/2017; zie bijlage 44) – [vertrouwelijk] (TUI; zie bijlage 44) = [vertrouwelijk] (niet captieve markt). SNB verkoopt [vertrouwelijk] stoelen (gegevens uit p. 86 van de aanmelding) en heeft dus een marktaandeel van [70-80]%.
d) Het marktaandeel van SNB gedurende het zomerseizoen 2018 kan worden ingeschat als volgt: [vertrouwelijk] (totale markt voor zomer 2016; zie bijlage 44) – [vertrouwelijk] (TUI; schatting: [60-70]% van de totale markt van zomer 2016) = [vertrouwelijk] (niet captieve markt). SNB verkoopt [vertrouwelijk] stoelen (gegevens uit p. 85 van de aanmelding) en heeft dus een marktaandeel van [85-95]%.
Het auditoraat legt de nadruk op het feit dat deze heel hoge marktaandelen van SNB het gevolg zijn van het feit dat de verkopen door TUI Fly aan TUI Belgium enerzijds en door TCAB aan TCB anderzijds buiten de markt werden gelaten aangezien ze captief zijn. Evenwel, door deze benadering wordt het grootste deel van de levering van vliegtuigstoelen door luchtvaartmaatschappijen aan tour operatoren niet in acht genomen.

V.2.3 Conclusie

89. Het auditoraat stelt vast dat het geschatte marktaandeel van SNB, op basis van de cijfers van Z16 en W16/17, na de transactie ongeveer [70-80]% voor het winterseizoen en ongeveer [85-95]% voor het zomerseizoen zal bedragen. Het auditoraat concludeert dat de markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren voor beide seizoenen een betrokken markt is.

VI. Betrokken markten: een overzicht

90. De betrokken markten zijn:

- A. Wat de markten van het passagiersvervoer met lijnvluchten betreft, de volgende routes:
- BRU-DBV-BRU gedurende het zomerseizoen
 - BRU-HER-BRU gedurende het zomerseizoen
 - BRU-FNC-BRU gedurende het zomerseizoen
 - BRU-LPA-BRU gedurende het winter- en zomerseizoen
 - BRU-RAK-BRU gedurende het winterseizoen
 - BRU-RHO-BRU gedurende het zomerseizoen
 - BRU-TFS-BRU gedurende het winter- en zomerseizoen
- B. De Belgische markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren gedurende het winter- en zomerseizoen, zowel horizontaal als verticaal¹³³.

¹³³ De downstream markt is hier de markt voor de verlening van reisdiensten door tour operatoren.

VII. Concurrentiële analyse

91. Om haar beslissing over de goedkeuring van een concentratie te nemen moet de Belgische mededingingsautoriteit rekening houden met:

- 1) de noodzaak een daadwerkelijke mededinging op de nationale 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 en diensten, 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 mededinging¹³⁴.

92. “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”, terwijl “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”.

VII.1 Horizontale effecten

A. Niet-gecoördineerde effecten

VII.1.1 Markt voor het passagiersvervoer met lijnvluchten volgens vaste dienstregeling

VII.1.1.a Standpunt van de aanmeldende partij

93. In haar analyse baseert de aanmeldende partij zich voornamelijk op de cijfers van CAT 1 om de marktaandeelen te berekenen.

i) BR-DBV-BRU

94. De aanmeldende partij stelt vast dat het marktaandeel van TB sinds Z15 is toegenomen, in tegenstelling tot de marktaandeelen van SN en HQ die zijn afgenomen.

95. De aanmeldende partij is van mening dat na de transactie TB een aanzienlijke concurrentiedruk zal blijven uitoefenen op SN en HQ met een marktaandeel van rond de [20-30]%. Bovendien beweert ze dat de partijen concurrentiedruk zullen blijven ondervinden door potentiële nieuwkomers op de markt, aangezien er geen materiële slotbeperkingen bestaan op de route BRU-DBV-BRU. Er zou immers geen luchthavencongestie zijn op DBV en BRU is enkel overbelast op bepaalde momenten van de dag. Een van

¹³⁴ Zie het artikel IV.9 van de WER.

de potentiële nieuwkomers zou Ryanair zijn. De dreiging van markttoetreding van deze onderneming op BRU en CRL zou een aanzienlijke en ernstige rem zijn op het toepassen van prijzen die hoger zouden liggen dan deze die door normale mededinging tot stand zouden komen op de vliegroutes van en naar deze luchthavens.

96. De aanmeldende partij is derhalve van mening dat de transactie geen aanleiding geeft tot mededingingsbezwaren op de BRU-DBV-BRU route.

ii) BRU-HER-BRU

97. De aanmeldende partij stelt vast dat A3 de route lijkt te gaan verlaten in Z17. Ze is echter van mening dat TUI een significante concurrentiedruk zal blijven uitoefenen met een marktaandeel van ongeveer [10-20]%. Bovendien beweert ze dat SNB een concurrentiedruk zal blijven ondervinden door potentiële nieuwkomers op deze route. Er zouden geen materiële slotbeperkingen bestaan, aangezien BRU enkel overbelast is op bepaalde momenten van de dag en aangezien, zelfs indien HER overbelast is in het zomerseizoen, het mogelijk zou zijn voor luchtvaartmaatschappijen zoals A3 met slots op HER om te beslissen om opnieuw toe te treden tot deze route, zeker als SNB zou beslissen om haar prijzen te verhogen na de transactie. Het zou ook mogelijk zijn dat andere luchtvaartmaatschappijen toetreden indien zij hierin een commerciële opportuniteit zien. De aanmeldende partij zegt dat het ook mogelijk is dat Ryanair actief wordt. Volgens haar is de dreiging van markttoetreding door FR op BRU en CRL een aanzienlijke en ernstige rem op het toepassen van prijzen die hoger zouden liggen dan deze die door normale mededinging tot stand zouden komen op de vliegroutes van deze luchthavens. In dit kader preciseert de aanmeldende partij dat er slots beschikbaar zijn voor luchthavenmaatschappijen die actief willen worden op deze route, zij het op alternatieve vertrektijden (bijvoorbeeld 's avonds) of op slechts bepaalde dagen van de week, wat geen probleem zou zijn voor vakantiebestemmingen vanuit het oogpunt van de klant. De aanmeldende partij preciseert ook dat het in deze context belangrijk is om op te merken dat FR op regelmatige basis 's avonds vliegt naar vakantiebestemmingen en/of op slechts bepaalde dagen van de week, aangezien FR flexibiliteit heeft in haar slotmanagement omdat zij geen aansluitende vluchten aanbiedt.

98. De aanmeldende partij is derhalve van mening dat de transactie geen aanleiding geeft tot mededingingsbezwaren op de BRU-HER-BRU route.

iii) BRU-FNC-BRU

99. De aanmeldende partij stelt dat SNB pas recent begon met het uitvoeren van vluchten op deze route, waardoor er enkel een overlappend marktaandeel is met HQ voor het zomerseizoen 2017. De cijfers tonen aan dat het marktaandeel van HQ aanzienlijk zal dalen van [50-60]%¹³⁵ in Z16 naar [20-30]% in Z17 terwijl het marktaandeel van TB ongeveer constant zal blijven. Het marktaandeel van SN verwacht [30-40]% te bedragen. Zo zal het gecombineerd marktaandeel van de partijen [60-70]% bedragen. TB zal, met [30-40]%, een aanzienlijke concurrentiedruk blijven uitoefenen op SN en HQ na de transactie. De concurrentiedruk zal ook zijn oorsprong vinden in de potentiële nieuwkomers, o.a. Ryanair, aangezien er geen materiële slotbeperkingen zijn op de route BRU-FNC-BRU.

¹³⁵ Percentage zonder bewerking van de DIIO Data.

100. De aanmeldende partij is derhalve van mening dat de transactie geen aanleiding geeft tot mededingingsbezwaren op de BRU-FNC-BRU route.

iv) BRU-LPA-BRU

101. De aanmeldende partij stelt vast dat het marktaandeel van SNB gecombineerd met dat van TCAB op de route die vertrekt van/terugkeert naar BRU ongeveer [80-90]% bedraagt in W16/17 en Z17. Desalniettemin zal TB voldoende concurrentiedruk blijven uitoefenen op SNB na de transactie met een marktaandeel van ten minste [20-30]%. Bovendien zou het marktaandeel van SNB gecombineerd met dat van TCAB op de route die vertrekt van/terugkeert naar BRU/CRL ongeveer [40-50]% bedragen en het marktaandeel van TB zou het marktaandeel van SNB gecombineerd met dat van TCAB overstijgen in Z17. FR is ook actief op deze route en dient beschouwd te worden als een potentiële nieuwkomer op de BRU-LPA-BRU route. Zoals reeds vermeld hierboven, is BRU enkel overbelast op bepaalde momenten van de dag, maar blijft de mogelijkheid steeds bestaan voor nieuwkomers om slots te bekomen die geschikt zijn voor vakantievluchten. Er blijven ook slots beschikbaar op LPA op elke dag van de week.

102. De aanmeldende partij is derhalve van mening dat de transactie geen aanleiding geeft tot mededingingsbezwaren op de BRU-LPA-BRU route.

v) BRU-RAK-BRU

103. De aanmeldende partij stelt vast dat het marktaandeel van SNB gecombineerd met dat van TCAB op de route die vertrekt van/terugkeert naar BRU verwacht wordt ongeveer [60-70]% te zijn in 2017. Desalniettemin zal TB na de transactie voldoende concurrentiedruk blijven uitoefenen met een marktaandeel van minstens [30-40]%. Bovendien zal het marktaandeel van SNB gecombineerd met dat van TCAB op de route die vertrekt van/terugkeert naar BRU/CRL slechts [20-30]% bedragen en zowel TB als FR (waarbij deze laatste een marktaandeel heeft van rond de [60-70]% en beschouwd dient te worden als een waarschijnlijke potentiële nieuwkomer op de BRU-RAK-BRU route) zullen voldoende concurrentiedruk blijven uitoefenen op HQ en SN. De aanmeldende partij beweert ook dat er geen luchthavencongestie is op RAK en BRU enkel overbelast is op bepaalde momenten van de dag zodat er steeds de mogelijkheid bestaat voor nieuwkomers om slots te bekomen die geschikt zijn voor vakantievluchten.

104. De aanmeldende partij is derhalve van mening dat de transactie geen aanleiding geeft tot mededingingsbezwaren op de BRU-RAK-BRU route.

vi) BRU-RHO-BRU

105. De aanmeldende partij stelt vast dat het marktaandeel van SNB gecombineerd met dat van TCAB op de route die vertrekt van/terugkeert naar BRU wordt geschat op ongeveer [60-70]% in Z17. Desalniettemin zal TB na de transactie voldoende concurrentiedruk blijven uitoefenen met een aanzienlijk marktaandeel. Bovendien zal het marktaandeel van SNB gecombineerd met dat van TCAB op de route die vertrekt van/terugkeert naar BRU/CRL minder dan [30-40]% bedragen en zowel TB (waarvan het marktaandeel meer dan [20-30]% bedraagt) als FR zullen voldoende concurrentiedruk blijven uitoefenen op HQ en SN. Tevens dient FR beschouwd te worden als een waarschijnlijke potentiële nieuwkomer op de BRU-RHO-BRU route. Zoals reeds vermeld, is BRU enkel overbelast op bepaalde momenten van de dag zodat er steeds de mogelijkheid bestaat voor nieuwkomers om slots te bekomen

die geschikt zijn voor vakantievluchten. Hoewel er luchthavencongestie kan zijn op RHO tijdens de zomerpiekperiode blijven er slots beschikbaar voor luchthavenmaatschappijen die actief willen worden op deze route, zij het op alternatieve vertrektijden (bijvoorbeeld 's avonds) of op slechts bepaalde dagen van de week, wat geen probleem is voor vakantiebestemmingen vanuit het oogpunt van de klant. In deze context is het ook belangrijk om op te merken dat FR op regelmatige basis 's avonds vliegt naar vakantiebestemmingen en/of op slechts bepaalde dagen van de week, aangezien FR flexibiliteit heeft in haar slotmanagement omdat zij geen aansluitende vluchten aanbiedt.

106. De aanmeldende partij is derhalve van mening dat de transactie geen aanleiding geeft tot mededingingsbezwaren op de BRU-RHO-BRU route.

vii) BRU-TFS-BRU

107. De aanmeldende partij stelt vast dat het marktaandeel van SNB gecombineerd met dat van TCAB op de route die vertrekt van/terugkeert naar BRU wordt geschat ongeveer [60-70]% te bedragen in W16/17 en Z17. Desalniettemin zal TB na de transactie voldoende concurrentiedruk blijven uitoefenen met een marktaandeel van bijna [30-40]%. Bovendien zal het marktaandeel van SNB gecombineerd met dat van TCAB op de route die vertrekt van/terugkeert naar BRU/CRL minder dan [30-40]% bedragen en zowel TB (waarvan het marktaandeel bijna [20-30]% bedraagt) als FR (met een marktaandeel van ongeveer [30-40]%) zullen voldoende concurrentiedruk blijven uitoefenen op HQ en SN. Tevens dient FR als een waarschijnlijke potentiële nieuwkomer beschouwd te worden op de BRU-TFS-BRU route, en BRU is enkel overbelast op bepaalde momenten van de dag zodat er steeds de mogelijkheid bestaat voor nieuwkomers om slots te bekomen die geschikt zijn voor vakantievluchten. Slots blijven ook beschikbaar op TFS op elke dag van de week. Tot slot worden de luchthavens van Noord- en Zuid-Tenerife beschouwd als substitueerbare luchthavens door de Spaanse Mededingingsautoriteit¹³⁶.

VII.1.1.b Marktonderzoek

108. Volgens de meeste respondenten van de marktbevraging zal de voorgestelde concentratie geen negatief gevolg hebben op de markt voor het passagiersvervoer van vliegtuigstoelen en volgens sommigen kan deze zelfs positieve gevolgen hebben¹³⁷.

109. De Vereniging van Vlaamse Reisbureaus neemt integendeel een kritisch standpunt in over de voorgestelde concentratie maar dit standpunt betreft hoofdzakelijk de invloed op de groothandelsmarkt voor vliegtuigstoelen¹³⁸.

110. Voor de routes waarop na de transactie een hoog marktaandeel wordt bereikt, heeft het auditoraat onderzocht of de beschikbaarheid van slots een mogelijke toetredingsbelemmering kan vormen door de slots coördinatoren te contacteren van de betrokken bestemmingen. De antwoorden van de slots coördinatoren worden mee opgenomen in onderstaande analyse.

¹³⁶ Zie bijvoorbeeld Zaak C-0044/08 – Air Berlin/Condor

¹³⁷ Zie de antwoorden op de vragen 17, 18 en 19 van eerste verzoek om inlichtingen van Beltur, Sundio, ClubMed, Luxair Tours en TUI Belgium en de antwoorden op de vragen 16, 17 en 18 van het aan luchtvaartmaatschappijen eerste verzoek om inlichtingen van Vueling en Ryanair.

¹³⁸ Zie de antwoorden van de VVR op de vragen 3 en 4.

VII.1.1.c Standpunt van het auditoraat

111. Het auditoraat zal in de analyse de CAT 2 als basis nemen voor de marktafbakening. Dit standpunt betekent echter niet dat het auditoraat van mening is dat de luchthavens van CRL en BRU altijd inwisselbaar zijn. Zoals eerder gesteld¹³⁹, wordt de vraag naar de substitueerbaarheid van BRU met andere Belgische luchthavens open gelaten. Evenwel vindt het auditoraat het niet aangewezen om met betrekking tot bovenvermelde routes een onderscheid te maken tussen de luchthavens van BRU en CRL. Het Auditoraat verwijst hiervoor naar volgende aanwijzingen van substitueerbaarheid: (i) het feit dat de Commissie in haar beslissingspraktijk de substitueerbaarheid van CRL en BRU heeft erkend voor één bepaalde vergelijkbare route (met name Brussel-Dublin) (ii) de aanwezigheid van Ryanair als één van de grootste concurrenten van SNB op “point to point” korte-afstandsvluchten op de luchthavens van BRU en CRL en (iii) de resultaten van het marktonderzoek¹⁴⁰.

112. Verder is het zo dat de cijfers van de CAT 2 gebaseerd zijn op een striktere marktafbakening dan deze voor CAT 3 en CAT 4 en in waarde niet fundamenteel verschillen van deze voor CAT 3 en CAT 4. Als de toename van marktconcentratie door de voorgestelde transactie als toelaatbaar wordt beschouwd voor CAT 2 zal deze dat automatisch ook zijn voor CAT 3 en CAT 4.

i) BRU-DBV-BRU

113. Op de route BRU-DBV-BRU zijn er slechts lijnvluchten vanuit BRU. Het gecombineerde marktaandeel van de partijen is zeer hoog, tussen [70-80]% en [80-90]%. Het auditoraat is nochtans van mening dat deze situatie niet problematisch is voor de volgende redenen. Ten eerste, heeft TUI geen onbelangrijk marktaandeel, i.e. tussen [10-20]% en [20-30]%¹⁴¹. Ten tweede bestaan er mogelijkheden dat andere luchtvaartmaatschappijen op deze routes toetreden. Dat zou het geval kunnen zijn voor Ryanair, of voor één van de in Dubrovnik actieve luchtvaartmaatschappijen, zoals EasyJet, Turkish Airlines of British Airways, die zowel actief zijn op BRU als op DBV. Die mogelijkheid is reëel aangezien er beschikbare slots zijn zowel op BRU als op DBV. De slot coördinator van BRU heeft inderdaad bevestigd dat er nog beschikbare slots zijn op BRU¹⁴². Wat de luchthaven van Dubrovnik betreft, deze wordt door IATA beschouwd als een level 2 luchthaven zowel voor de winter- als voor de zomerseizoenen¹⁴³¹⁴⁴. Met andere woorden, de congestie op level 2 luchthavens is beperkt. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de consument voor vakantie-reizen, in tegenstelling tot zakenreizen, in geval van een prijsverhoging op een bepaalde route makkelijker van bestemming kan veranderen. Bijgevolg kan zelfs in een “V & B” analyse niet worden uitgesloten dat verschillende bestemmingen een zekere competitieve druk op elkaar

¹³⁹ Zie § 48 van het ontwerp van beslissing.

¹⁴⁰ Zie supra § 41 en voetnoot 62.

¹⁴¹ Ter herinnering zijn de marktaandelen van TUI waarschijnlijk onderschat.

¹⁴² Zie het antwoord van de slots coördinator van BRU op de VOI.

¹⁴³ Zie het bestand “Latest list of all level 2 and level 3 Airports” op de website <http://www.iata.org/policy/infrastructure/slots/Pages/slot-guidelines.aspx>

¹⁴⁴ Level 2 luchthavens worden door IATA als volgt gedefinieerd: “A Level 2 airport is one where there is potential for congestion during some periods of the day, week or season, which can be resolved by schedule adjustments mutually agreed between the airlines and facilitator” Zie de “Worldwide slots Guidelines effective since the 1st January 2017”, pagina 22 (<https://www.iata.org/policy/infrastructure/slots/Documents/wsg-8-english.pdf>)

Vrije vertaling: “Een niveau 2 luchthaven is een luchthaven waarbij er mogelijke congestie is gedurende sommige periodes van de dag, week of seizoen. Deze congestie kan opgelost worden door tussen de luchtvaartmaatschappij en de facilitator/bemiddelaar overeengekomen roostersaanpassingen”.

uitoefenen wanneer het in hoofdzaak gaat om vakantiebestemmingen. Het auditoraat besluit op grond van deze elementen dat er voldoende competitieve druk zal uitgeoefend worden op Brussels Airlines na de transactie.

ii) BRU-HER-BRU

114. Met het verlaten van deze route door A3 wordt het gecombineerd marktaandeel van SN en HQ zeer hoog, i.e. tussen [70-80]% en [80-90]% voor het zomerseizoen. Het auditoraat is nochtans van mening dat deze situatie niet problematisch is voor de volgende redenen. Ten eerste, heeft TUI geen onbelangrijke marktaandeel, i.e. tussen [10-20] en [20-30]%¹⁴⁵ in het zomerseizoen. Ten tweede bestaan er mogelijkheden dat andere luchtvaartmaatschappijen op deze route toetreden¹⁴⁶, zoals Ryanair, A3 dat deze lijn opnieuw actief zou kunnen maken, maar ook EasyJet, Olympic Air, etc. die zowel actief zijn op BRU als op HER. Deze mogelijkheid is reëel aangezien er beschikbare slots zijn zowel op BRU als op HER. De slots coördinatoren van BRU en HER, die twee level 3 luchthavens^{147 148} zijn volgens de classificatie van de IATA¹⁴⁹, hebben inderdaad bevestigd dat er nog beschikbare slots zijn op BRU¹⁵⁰ en op HER¹⁵¹. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de consument voor vakantie reizen, in tegenstelling tot zakenreizen, in geval van een prijsverhoging op een bepaalde route makkelijker van bestemming kan veranderen. Bijgevolg kan zelfs in een “V & B” analyse niet worden uitgesloten dat verschillende bestemmingen een zekere competitieve druk op elkaar uitoefenen wanneer het in hoofdzaak gaat om vakantiebestemmingen. Het auditoraat besluit op grond van deze elementen dat er voldoende competitieve druk zal uitgeoefend worden op Brussels Airlines na de transactie.

iii) BRU-FNC-BRU

115. Uit de cijfers blijkt dat het gecombineerd marktaandeel van SN en HQ ongeveer [60-70]% zal bereiken in Z17. Het auditoraat is echter van mening dat deze situatie niet problematisch is voor de volgende redenen. Ten eerste, heeft TUI een significant marktaandeel, i.e. ongeveer [30-40]%. Ten tweede bestaan er mogelijkheden dat andere luchtvaartmaatschappijen op deze route toetreden, zoals Ryanair, maar ook EasyJet, TAP Portugal en British Airways die zowel actief zijn op BRU als op FNC¹⁵². Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de consument voor vakantie reizen, in tegenstelling tot zakenreizen, in geval van een prijsverhoging op een bepaalde route makkelijker van bestemming kan veranderen. Bijgevolg kan zelfs in een “V & B” analyse niet worden uitgesloten dat verschillende bestemmingen een zekere competitieve druk op elkaar uitoefenen wanneer het in hoofdzaak gaat om

¹⁴⁵ Ter herinnering zijn de marktaandelen van TUI waarschijnlijk onderschat.

¹⁴⁶ Zoals werd bevestigd door de slots coördinator van BRU, blijven er nog beschikbare slots op het luchthaven van BRU (Zie het antwoord van de slots coördinator van BRU op de VOI).

¹⁴⁷ Level 3 luchthavens worden door de IATA gedefinieerd als volgt:

“A Level 3 airport is one where:

a) Demand for airport infrastructure significantly exceeds the airport’s capacity during the relevant period;
b) Expansion of airport infrastructure to meet demand is not possible in the short term;
c) Attempts to resolve the problem through voluntary schedule adjustments have failed or are ineffective; and
d) As a result, a process of slot allocation is required whereby it is necessary for all airlines and other aircraft operators to have a slot allocated by a coordinator in order to arrive or depart at the airport during the periods when slot allocation occurs.”

¹⁴⁸ Zowel voor de winter- als het zomerseizoen wat BRU betreft, alleen voor het zomerseizoen wat HER betreft.

¹⁴⁹ Zie het bestand “Latest list of all level 2 and level 3 Airports” op de website <http://www.iata.org/policy/infrastructure/slots/Pages/slot-guidelines.aspx>

¹⁵⁰ Zie het antwoord van de slots coördinator van BRU op de VOI.

¹⁵¹ Zie het antwoord van de slots coördinator van HER op de VOI.

¹⁵² Volgens de classificering van de IATA is FNC en level 3 luchthaven zowel voor het winter- als het zomerseizoen.

vakantiebestemmingen. Het auditoraat is van oordeel dat deze elementen bewijzen dat er een voldoende competitieve druk zal uitgeoefend worden op Brussels Airlines na de transactie.

iv) BRU-LPA-BRU

116. *Op grond van de cijfers voor de CAT 2 bereikt het gecombineerd marktaandeel van de partijen [30-40 en 40-50]% zowel voor het winterseizoen als voor het zomerseizoen. Het verschil met Ryanair is echter beperkt. Ryanair heeft immers een marktaandeel tussen [30-40] en [50-60]%. Daarnaast heeft TUI een marktaandeel tussen [10-20] en [20-30]%¹⁵³. Gegeven de verdeling van de marktaandelen is het auditoraat van mening dat de transactie geen concurrentieel probleem zal vormen op de route BRU-LPA-BRU. Verder erkent het auditoraat dat andere luchtvaartmaatschappijen makkelijk op deze route kunnen toetreden¹⁵⁴, zoals bijvoorbeeld Iberia, Vueling en Air France, aangezien ze zowel op LPA als op BRU actief zijn. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de consument voor vakantie-reizen, in tegenstelling tot zakenreizen, in geval van een prijsverhoging op een bepaalde route makkelijker van bestemming kan veranderen. Bijgevolg kan zelfs in een “V & B” analyse niet worden uitgesloten dat verschillende bestemmingen een zekere competitieve druk op elkaar uitoefenen wanneer het in hoofdzaak gaat om vakantiebestemmingen.*

v) BRU-RAK-BRU

117. *Op de route BRU-RAK-BRU bereikt het gecombineerd marktaandeel van de partijen tussen [10-20] en [30-40]% voor de winterseizoenen. Het auditoraat merkt op dat voor deze route de transactie bevorderend kan zijn voor de mededinging. SNB zal immers een grotere speler worden die beter in staat zal zijn om competitieve druk uit te oefenen op Ryanair, dat tussen [60-70] en [80-90]% marktaandeel heeft. Het auditoraat ziet derhalve geen mededingingsbezwaar op deze route. Hierbij voegt het auditoraat toe dat andere luchtvaartmaatschappijen makkelijk op deze route kunnen toetreden, zoals bijvoorbeeld Iberia, EasyJet, TAP Portugal en Turkish Airlines die zowel op BRU als op RAK actief zijn. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de consument voor vakantie-reizen, in tegenstelling tot zakenreizen, in geval van een prijsverhoging op een bepaalde route makkelijker van bestemming kan veranderen. Bijgevolg kan zelfs in een “V & B” analyse niet worden uitgesloten dat verschillende bestemmingen een zekere competitieve druk op elkaar uitoefenen wanneer het in hoofdzaak gaat om vakantiebestemmingen.*

vi) BRU-RHO-BRU

118. *Op basis van de cijfers voor de CAT 2 stelt het auditoraat vast dat het gecombineerd marktaandeel van SN en HQ voor de zomerseizoenen beperkt is, i.e. tussen [0-10] en [30-40]% (met een verhoging doorheen de jaren). Het auditoraat merkt op dat voor deze route de transactie bevorderend kan zijn voor de mededinging. SN zal immers een grotere speler worden en zal dus in betere staat zijn om competitieve druk uit te oefenen op Ryanair, dat tussen [60-70] en [70-80]% marktaandeel heeft. TUI is ook actief op deze route, maar met een laag marktaandeel van ongeveer [0-10]%. Het auditoraat heeft derhalve geen bezwaar met betrekking tot de route BRU-RHO-BRU. Hierbij voegt het auditoraat toe dat andere*

¹⁵³ Voor de [20-30]% neemt het auditoraat ook de cijfers van CAT 3 en CAT 4 in aanmerking. TUI is voor deze bestemming namelijk actief op vele van de Belgische luchthavens, in tegenstelling tot haar concurrenten.

¹⁵⁴ Volgens de classificering van de IATA is LPA een level 3 luchthaven zowel voor het winter- als het zomerseizoen.

luchtvaartmaatschappijen makkelijk op deze route kunnen toetreden¹⁵⁵, zoals bijvoorbeeld British Airways, Corendon en EasyJet die zowel op BRU als op RHO actief zijn. Het is nochtans waar dat er luchthavencongestie is zowel op BRU als op RHO. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de consument voor vakantie-reizen, in tegenstelling tot zakenreizen, in geval van een prijsverhoging op een bepaalde route makkelijker van bestemming kan veranderen. Bijgevolg kan zelfs in een “V & B” analyse niet worden uitgesloten dat verschillende bestemmingen een zekere competitieve druk op elkaar uitoefenen wanneer het in hoofdzaak gaat om vakantiebestemmingen.

vii) BRU-TFS-BRU

119. *Het gecombineerd marktaandeel op de route BRU-TFS-BRU zal tussen de [10-20] en [30-40]% bedragen zowel voor de winter- als de zomerseizoenen en neemt met de seizoenen toe. De transactie zal Brussels Airlines dus in staat stellen een grotere competitieve druk uit te oefenen op Ryanair dat een marktaandeel van ongeveer [30-40]-[40-50]% heeft. TUI is ook actief op deze route met een niet onbelangrijk marktaandeel, namelijk [20-30]-[30-40]%. Hierbij voegt het auditoraat toe dat andere luchtvaartmaatschappijen makkelijk op deze route zouden kunnen toetreden¹⁵⁶, zoals bijvoorbeeld EasyJet dat zowel op BRU als op TFS actief is. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de consument voor vakantie-reizen, in tegenstelling tot zakenreizen, in geval van een prijsverhoging op een bepaalde route makkelijker van bestemming kan veranderen. Bijgevolg kan zelfs in een “V & B” analyse niet worden uitgesloten dat verschillende bestemmingen een zekere competitieve druk op elkaar uitoefenen wanneer het in hoofdzaak gaat om vakantiebestemmingen. De transactie zal volgens het auditoraat op deze route dan ook niet tot een mededingingsprobleem leiden.*

VII.1.1.d Conclusie auditeur

120. *Het auditoraat heeft geen bezwaar tegen de transactie wat de markt voor het passagiersvervoer met lijnvluchten betreft. Behalve de routes BRU-DBV-BRU en BRU-HER-BRU, waar er volgens het auditoraat echter voldoende competitieve druk is, zijn de marktaandelen van de partijen beperkt. Het auditoraat merkt op dat voor sommige routes de transactie zelfs een positieve impact op de mededinging kan hebben.*

VII.1.2 Markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operators

VII.1.2.a Standpunt van de aanmeldende partij

121. *In het kader van de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operators door lijnvluchtmaatschappijen merkt de aanmeldende partij op dat het marktaandeel van SNB erg laag is op nationaal niveau (beneden de [0-10]%) en dat dit ook meer specifiek het geval is op de routes waar SNB en TCAB beide actief zijn (beneden de [0-10]%) op alle routes waarop SNB en TCAB beide actief zijn behalve op DBV). De aanmeldende partij argumenteert verder dat er voldoende concurrenten actief zijn, met name TUI Fly Belgium. Tour operators huren regelmatig capaciteit op de lijnvluchten van TUI Fly Belgium. Tevens kan elke luchtvaartmaatschappij die vliegt naar een vakantiebestemming vanuit of naar BRU beschouwd worden als een potentiële leverancier van vliegtuigstoelcapaciteit aan tour operators*

¹⁵⁵ Volgens de classificering van de IATA is RHO een level 3 luchthaven wat de zomerseizoenen betreft. De Griekse slot coördinator heeft bevestigd dat er nog slots beschikbaar zijn op RHO.

¹⁵⁶ Volgens de classificering van de IATA is TFS een level 3 luchthaven zowel voor het winter- als voor het zomerseizoen.

in België (aangezien deze luchtvaartmaatschappijen er belang bij hebben hun vliegtuigen te vullen), zoals Vueling voor vluchten naar Spanje en Aegean Airlines voor vluchten naar Griekenland. Bijvoorbeeld, Brussels Airlines is op de hoogte dat Sundio capaciteit reserveert op lijnvluchten van Vueling en Tui Fly Belgium. Naar Brussels Airlines haar beste weten is Ryanair (momenteel) niet actief op de markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen. Echter, gelet op de evolutie van het business model van Ryanair over de laatste jaren (van low cost voor vrijetijdsbestemmingen naar zakelijke bestemmingen en binnenkort ook aansluitende vluchten) en de recente samenwerking met Corendon op Eindhoven Airport waarbij, in het kader van pakketreizen verkocht door touroperator Corendon, Ryanair op vier bestemmingen de vluchten uitvoert voor Corendon¹⁵⁷, is het niet uitgesloten dat Ryanair zich binnenkort ook op de Belgische markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen zal begeven.

122. *In het kader van de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren door chartermaatschappijen merkt de aanmeldende partij op dat elke luchtvaartmaatschappij die vliegt naar een vakantiebestemming vanuit of naar BRU beschouwd kan worden als een potentiële leverancier in België. De belangrijkste luchtvaartmaatschappijen in België die structureel chartervluchten aanbieden omvatten TUI Fly Belgium, Corendon, Transavia, Onur Air, Tailwind en Freebird.*

VII.1.2.b Marktonderzoek

123. *Wat het aanbod op de Belgische groothandelsmarkt betreft blijkt uit het marktonderzoek dat Brussels Airlines en TUI Fly duidelijk de belangrijkste spelers zijn. Er bestaan ook een heel aantal andere luchtvaartmaatschappijen die (pakketten van) vliegtuigstoelen of gehele vluchten aanbieden aan tour operatoren, maar deze zijn meestal slechts actief op een beperkt aantal routes omdat ze in het buitenland gebaseerd zijn¹⁵⁸.*

124. *Uit de marktbevraging blijkt dat bepaalde respondenten duidelijk van mening zijn dat luchtvaartmaatschappijen die met hun vliegtuigen in België gebaseerd zijn (vb. SNB, TUI Fly) aantrekkelijker zijn dan luchtvaartmaatschappijen die geen of slechts in beperkte mate in België gebaseerde vliegtuigen hebben (vb. Vueling, Aegean, etc.). De aankomst- en vertrekuren van luchtvaartmaatschappijen met in België gebaseerde vliegtuigen zijn immers meestal interessanter¹⁵⁹. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat er een vakantiedag verloren gaat door de onaangepaste vertrek- en aankomsturen¹⁶⁰.*

125. *In het algemeen heeft het merendeel van de respondenten uit de marktbevragingen geen bezwaar tegen de voorgestelde concentratie wat de groothandelsmarkt van vliegtuigstoelen betreft¹⁶¹.*

126. *Twee respondenten nemen echter wel een kritisch standpunt in en zijn van mening dat de voorgestelde concentratie problemen kan veroorzaken¹⁶². Ze stellen dat de concentratie tot een duopolie*

¹⁵⁷ Bron : 'Corendon gaat samenwerking aan met Ryanair', Luchtvaartnieuws.nl, 12 december 2016 : <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/corendon-gaat-samenwerking-aan-met-ryanair>

¹⁵⁸ Zie de antwoorden van Sundio, Beltur en ClubMed op vraag 3 van de VOI 3.

¹⁵⁹ Zie de antwoorden van Sundio, Beltur en ClubMed op vraag 4 van de VOI 3.

¹⁶⁰ Zie het antwoord Sundio op vraag 4 van de VOI 3.

¹⁶¹ Zie de antwoorden op de vragen 17, 18 en 19 van het eerste verzoek om inlichtingen van Beltur, Sundio, ClubMed, Luxair Tours en TUI Belgium.

¹⁶² Zie de antwoorden van de VVR op de vragen 3 en 4 van het verzoek om inlichtingen en de antwoorden van Ryanair op de vragen 16, 17, 18 en vooral 19 van het verzoek om inlichtingen.

op de Belgische groothandelsmarkt van vliegtuigstoelen zal leiden, met potentiële schadelijke gevolgen, zoals bijvoorbeeld hogere prijzen of minder ontwikkelingen qua bestemmingen. De Vereniging van Vlaamse Reisbureaus stelt ook dat na de transactie TUI de enige geïntegreerde speler zal zijn en vreest dat als de prijzenpolitiek van SNB ten aanzien van TCB een impact heeft op de competitiviteit van TCB, dit tot gevolg zal hebben dat TUI haar positie als tour operator verder versterkt.

VII.1.2.c Standpunt van het auditoraat

127. Zoals eerder aangegeven is het auditoraat het niet eens met de door partijen aangegeven marktaandeelen¹⁶³. Het auditoraat is van mening dat door de voorgestelde transactie het geschatte marktaandeel van SNB op de markt van de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren zal toenemen van ongeveer [40-50]% tot [70-80]% wat het winterseizoen betreft en van ongeveer [80-90]% tot ongeveer [85-95]% wat het zomerseizoen betreft.

128. Ondanks een duidelijke toename van de marktconcentratie zijn de horizontale effecten van de voorgestelde transactie niet problematisch volgens het auditoraat om volgende redenen:

Ten eerste is het doorgaans mogelijk voor derde tour operatoren om (pakketten van) stoelen of volledige vluchten te kopen bij concurrenten van Brussels Airlines en TCAB. De belangrijkste concurrent van Brussels Airlines na transactie zal TUI Fly zijn, aangezien TUI Fly ook een in België gevestigde luchtvaartmaatschappij is die gespecialiseerd is in vakantiebestemmingen. TUI Fly vliegt naar veel van dezelfde bestemmingen als Brussels Airlines en Thomas Cook Airlines Belgium¹⁶⁴. Daarnaast zullen er nog vele andere concurrenten zijn, met name alle niet in België gevestigde luchtvaartmaatschappijen die vliegtuigstoelen aanbieden aan tour operatoren in België. Voor de luchtvaartmaatschappijen die niet in België gevestigd zijn dient er wel opgemerkt te worden dat ze geen perfect substituut zijn voor in België gevestigde luchtvaartmaatschappijen. Hun vertrekuren en aankomsturen zijn immers meestal minder interessant voor Belgische vakantiereizigers. Deze luchtvaartmaatschappijen en de vluchten die ze voorstellen (de zogenaamde “reverse flights”) zetten niettemin een zekere competitieve druk op in België gevestigde luchtvaartmaatschappijen, zeker omdat de imperfecte substitueerbaarheid van deze vluchten mogelijks ook gereflecteerd wordt in de prijzen¹⁶⁵.

Ten tweede kunnen andere luchtvaartmaatschappijen gemakkelijk actief worden op de betrokken markt omdat ze al actief zijn met lijnvluchten zowel op Belgische luchthavens als op luchthavens van vakantiebestemmingen, met als belangrijkste potentiële concurrent Ryanair, vooropgesteld uiteraard dat er nog slots beschikbaar zijn. De mogelijke toetreding van Ryanair en van andere luchtvaartmaatschappijen op de betrokken markt oefent een competitieve druk uit op Brussels Airlines.

129. De vrees van de VVR en Ryanair¹⁶⁶ dat de concentratie zal leiden tot prijsverhogingen of andere misbruiken van marktmacht aangezien na de concentratie er slechts 2 (SNB en TUI Fly) grote spelers zullen zijn op de Belgische groothandelsmarkt in de plaats van 3 (SNB, TCAB en TUI Fly) is volgens het auditoraat niet gegrond. Uit de antwoorden van andere belangrijke tour operatoren dan TUI en TCB in

¹⁶³ Zie supra § 88.

¹⁶⁴ Zie het antwoord van TUI Belgium op de vraag 2 van de VOI 3.

¹⁶⁵ Zie de antwoorden van Beltur, Luxair Tours en Sundio op vraag 5 van de VOI 3.

¹⁶⁶ Zie het antwoord van Ryanair op vragen 17 en volgende van de VOI 1. Zie ook het antwoord van de Vereniging van Vlaamse Reisbureaus (VVR) op vraag 4 van de VOI. Zie ook het antwoord van ClubMed op vraag 4 van de VOI 3.

België, met name Sundio, Beltur en Club Med, blijkt dat er steeds vliegtuigstoelen kunnen geboekt worden bij luchtvaartmaatschappijen die vliegen van of naar België.¹⁶⁷ Ook al zijn het niet altijd perfecte substituten voor de stoelen aangeboden door SNB en TUI Fly, zetten deze maatschappijen volgens het auditoraat toch voldoende competitieve druk op SNB en TUI Fly. Daarnaast is, zoals eerder gesteld, Ryanair een potentiële concurrent op deze markt.

VII.1.2.d Conclusie auditeur

130. Het auditoraat is van mening dat de niet-gecoördineerde horizontale effecten teweeggebracht door de concentratie niet tot gevolg zullen hebben dat de daadwerkelijke mededinging op de Belgische markt van groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren op significante wijze wordt belemmerd.

B. Gecoördineerde effecten

131. Uit de rechtspraak van het Hof van Justitie volgt dat een risico op stilzwijgende marktcoördinatie bestaat indien:

- de ondernemingen tot een verstandhouding kunnen komen;
- de coördinerende ondernemingen kunnen controleren of de verstandhouding wordt nageleefd (monitoring);
- er een geloofwaardig disciplineringsmechanisme bestaat dat in werking kan worden gesteld wanneer afwijkend gedrag aan het licht komt; en
- de met de coördinatie beoogde resultaten niet in gevaar gebracht kunnen worden door het optreden van buitenstaanders.¹⁶⁸

VII.1.3 Markt voor het passagiersvervoer met lijnvluchten volgens vaste dienstregeling

132. Op drie van de negen overlappende routes, namelijk BRU-DBV-BRU, BRU-HER-BRU en BRU-FNC-BRU zullen er slechts twee spelers zijn (SNB en TUI Fly) na transactie in plaats van drie (SNB, TCAB en TUI Fly). Het is dus noodzakelijk te analyseren of er gecoördineerde effecten mogelijk zijn op deze routes.

VII.1.3.a Standpunt van de aanmeldende partij

133. De argumenten van de aanmeldende partij zijn dezelfde als deze voor de niet-gecoördineerde effecten.¹⁶⁹

¹⁶⁷ Zie de antwoorden van Sundio, Beltur en Club Med op vraag 3 van de VOI 3. Zie ook de antwoorden van Beltur op vraag 15 van de VOI 1 en op vraag 1 van de VOI 2, het antwoord van Sundio op vraag 1 van de VOI 2, het antwoord van TUI Belgium op vraag 2 van de VOI 2, de antwoord van Club Med op vragen 14 en 18 van de VOI 1 en op de VOI 2, het antwoord van Luxair Tours op vragen 9 en 17 van de VOI 1 en de antwoorden van Vueling op vragen 9 en 10 van de VOI 1.

¹⁶⁸ Hof van Justitie, 10 juli 2008, Impala., C 403/06, nr. 123.

¹⁶⁹ Zie boven §§ 93-107.

VII.1.3.b Standpunt van het auditoraat

i) BRU-DBV-BRU

134. Zoals hierboven reeds uiteengezet¹⁷⁰, bestaan er mogelijkheden voor andere luchtvaartmaatschappijen om op deze route toe te treden. Dat zou het geval kunnen zijn voor Ryanair of voor een van de luchtvaartmaatschappijen die zowel in BRU als in DBV actief zijn, zoals EasyJet, Turkish Airlines of British Airways. Deze mogelijkheid is reëel aangezien er beschikbare slots zijn zowel op BRU¹⁷¹ als op DBV¹⁷². Hierdoor is de vierde voorwaarde voor het risico van gecoördineerde effecten niet vervuld.

ii) BRU-HER-BRU

135. Zoals eerder gesteld¹⁷³, bestaan er mogelijkheden voor andere luchtvaartmaatschappijen om op deze route toe te treden. Dat zou het geval kunnen zijn voor Ryanair of voor A3, dat deze lijn verliet in 2016, maar ook voor een van de luchtvaartmaatschappijen die zowel in BRU als in HER actief zijn, zoals EasyJet of Olympic Air. Deze mogelijkheid is reëel aangezien er beschikbare slots zijn zowel op BRU als op HER. De slots coördinatoren van BRU en HER, dewelke level 3 luchthavens^{174 175} zijn volgens de classificatie van de IATA¹⁷⁶, hebben bevestigd dat er nog beschikbare slots zijn op BRU¹⁷⁷ en op HER¹⁷⁸. Hierdoor is de vierde voorwaarde voor het risico van gecoördineerde effecten niet vervuld.

iii) BRU-FNC-BRU

136. Zoals eerder gesteld¹⁷⁹, bestaan er mogelijkheden dat andere luchtvaartmaatschappijen op deze route toetreden. Dat zou het geval kunnen zijn voor Ryanair of voor een van de luchtvaartmaatschappijen die zowel in BRU als in FNC actief zijn, zoals EasyJet, TAP Portugal en British Airways. Deze mogelijkheid is reëel aangezien er beschikbare slots zijn zowel op BRU als op FNC. De slots coördinator van BRU heeft bevestigd dat er nog beschikbare slots zijn op BRU.¹⁸⁰ Wat FNC betreft, blijkt uit openbare gegevens dat er nog beschikbare slots zijn¹⁸¹. Hierdoor is de vierde voorwaarde voor het risico van gecoördineerde effecten niet vervuld.

¹⁷⁰ Zie § 113 van het ontwerp van beslissing.

¹⁷¹ Zie het antwoord van de slots coördinator van BRU op de VOI.

¹⁷² Ter herinnering is DBV volgens de classificering van de IATA een level 2 luchthaven.

¹⁷³ Zie § 114 van het ontwerp van beslissing.

¹⁷⁴ Level 3 luchthavens worden door de IATA gedefinieerd als volgt:

“A Level 3 airport is one where:

a) Demand for airport infrastructure significantly exceeds the airport’s capacity during the relevant period;

b) Expansion of airport infrastructure to meet demand is not possible in the short term;

c) Attempts to resolve the problem through voluntary schedule adjustments have failed or are ineffective; and

d) As a result, a process of slot allocation is required whereby it is necessary for all airlines and other aircraft operators to have a slot allocated by a coordinator in order to arrive or depart at the airport during the periods when slot allocation occurs.”

¹⁷⁵ Zowel voor de winter- als de zomerseizoenen wat BRU betreft, alleen voor de zomerseizoenen wat HER betreft.

¹⁷⁶ Zie het bestand “Latest list of all level 2 and level 3 Airports” op de website <http://www.iata.org/policy/infrastructure/slots/Pages/slot-guidelines.aspx>

¹⁷⁷ Zie het antwoord van de slots coördinator van BRU op de VOI.

¹⁷⁸ Zie het antwoord van de slots coördinator van HER op de VOI.

¹⁷⁹ Zie § 115 van het ontwerp van beslissing.

¹⁸⁰ Zie het antwoord van de slots coördinator van BRU op de VOI.

¹⁸¹ Zie <http://slotsportugal.ana.pt/SiteCollectionDocuments/Reports/MadeiraReports/LIST%20SAL%20FNC%20W17.pdf> en <http://slotsportugal.ana.pt/SiteCollectionDocuments/Reports/MadeiraReports/NAC%20SAL%20S17%20FNC.pdf> (beschikbaar op <http://slotsportugal.ana.pt/en-US/main/airports/madeira/reports/Pages/default.aspx>)

VII.1.3.c Conclusie auditeur

137. Het auditoraat is van mening dat de voorgestelde transactie niet tot gecoördineerde effecten zal leiden op de markt voor het passagiersvervoer met lijnvluchten volgens vaste dienstregeling.

VII.1.4 Markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren

138. De voorgestelde concentratie zal tot gevolg hebben dat er slechts twee grote in België gevestigde spelers (SNB en TUI Fly) zullen zijn op de Belgische groothandelsmarkt in plaats van 3 (SNB, TCAB en TUI Fly). Het is dus noodzakelijk te onderzoeken of er gecoördineerde effecten mogelijk zijn.

VII.1.4.a Standpunt van de aanmeldende partij

139. De aanmeldende partij bespreekt dit punt niet.

VII.1.4.b Standpunt van het auditoraat

140. Er bestaat geen risico op gecoördineerde effecten volgens het auditoraat om de volgende redenen. Ten eerste blijkt uit de antwoorden van Sundio, Beltur en Club Med dat er steeds vliegtuigstoelen kunnen geboekt worden bij luchtvaartmaatschappijen die vliegen van of naar België.¹⁸² Ook al zijn het niet altijd perfecte substituten voor de stoelen aangeboden door SNB en TUI Fly, zetten deze maatschappijen volgens het auditoraat toch voldoende competitieve druk op SNB en TUI om gecoördineerde effecten te voorkomen. Ten tweede bestaat er de mogelijkheid dat Ryanair toetreedt tot deze markt. Hierdoor is de vierde voorwaarde voor het risico van gecoördineerde effecten niet vervuld.

VII.1.4.c Conclusie auditeur

141. Het auditoraat is van mening dat de voorgestelde transactie niet tot gecoördineerde effecten zal leiden op de markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren.

VII.2 Verticale effecten

142. Tour operator TCB en luchtvaartmaatschappij TCAB zijn verticaal geïntegreerd vóór de concentratie en deze verticale relatie wordt de facto ontbonden na de concentratie, aangezien TCAB na de concentratie niet meer actief zal zijn als luchtvaartmaatschappij in België. SNB neemt door de transactie de belangrijkste activa en goodwill over van TCAB, maar TCB zal wel blijven bestaan als onafhankelijke tour operator. Om deze reden dient er onderzocht te worden of er geen verticale effecten zijn ten gevolge van de concentratie die significante belemmeringen met zich meebrengen voor de mededinging, zowel op de bovenwaartse markt (groothandelsverkoop vliegtuigstoelen door luchtvaartmaatschappijen aan tour operatoren) als op de benedenwaartse markt (verkoop reisdiensten door tour operatoren).

143. In het algemeen, wordt een fusie geacht tot marktafscherming te leiden wanneer de toegang van daadwerkelijke of potentiële concurrenten tot voorzieningsbronnen of afzetmarkten door de fusie wordt belemmerd of geblokkeerd, waardoor de mogelijkheid en/of prikkel van deze ondernemingen om te

¹⁸² Zie de antwoorden van Sundio, Beltur en Club Med op vraag 3 van de VOI 3. Zie ook de antwoorden van Beltur op vraag 15 van de VOI 1 en op vraag 1 van de VOI 2, het antwoord van Sundio op vraag 1 van de VOI 2, het antwoord van TUI Belgium op vraag 2 van de VOI 2, de antwoord van Club Med op vragen 14 en 18 van de VOI 1 en op de VOI 2, het antwoord van Luxair Tours op vragen 9 en 17 van de VOI 1 en de antwoorden van Vueling op vragen 9 en 10 van de VOI 1.

concurreren wordt verminderd. Deze afscherming kan de toetreding of expansie van concurrenten ontmoedigen of hen ertoe brengen de markt te verlaten.

Marktafscherming kan zich derhalve ook voordoen indien de afgeschermden concurrenten niet worden gedwongen de markt te verlaten: het volstaat indien de concurrenten worden benadeeld en daardoor minder doeltreffend kunnen concurreren. Een dergelijke afscherming wordt als concurrentieverstorend beschouwd wanneer de fuserende ondernemingen - en eventueel ook een aantal van hun concurrenten - hierdoor de prijzen die zij aan de verbruikers aanrekenen op winstgevende wijze kunnen verhogen.

Er kunnen twee soorten marktafscherming worden onderscheiden. De eerste doet zich voor wanneer de fusie de kosten van downstream ondernemingen waarschijnlijk zal doen stijgen doordat zij hun toegang tot een belangrijke voorzieningsbron beperkt (bronafscherming). Het tweede type houdt in dat de fusie upstream concurrenten waarschijnlijk van de markt zal afschermen door hun toegang tot een toereikend klantenbestand te beperken (klantafscherming).

144. Bronafscherming kan concurrentieproblemen oproepen indien de upstream input belangrijk is voor het downstream product. Verder vormt bronafscherming een probleem indien de verticaal geïntegreerde onderneming die als gevolg van de transactie ontstaat een aanzienlijke mate van marktmacht bezit op de bovenwaartse markt. Slechts indien dit het geval is, kan verwacht worden dat de gefuseerde onderneming een aanzienlijke invloed heeft op de concurrentievoorwaarden op de bovenwaartse markt en daarom mogelijk ook op de prijzen en leveringsvoorwaarden op de benedenwaartse markt.

145. In de huidige zaak worden de verticale overeenkomsten tussen tour operator TCB en luchtvaartmaatschappij SNB vastgelegd in een "commercial service agreement (CSA)". Overeenkomstig de CSA zal SNB zitplaatscapaciteit leveren aan TCB voor integratie in pakketreizen. De CSA wordt gesloten voor een initiële termijn van vijf jaar. [Vertrouwelijk]

VII.2.1 Standpunt van de aanmeldende partij

146. De aanmeldende partij stelt dat de CSA (samen met de FWA¹⁸³) een overeenkomst is die het voornaamste doel van de concentratie verwezenlijkt¹⁸⁴. Verder wordt gesteld dat de CSA beschouwd kan worden als een uitbestedingsovereenkomst¹⁸⁵. TCAB leverde voor de voorgestelde transactie intern vliegtuigstoelen aan TCB en na de voorgestelde transactie zal TCB deze levering van vliegtuigstoelen uitbesteden aan SNB. Om deze redenen is de aanmeldende partij van mening dat de CSA integraal deel uitmaakt van de concentratie.

147. De aanmeldende partij is verder van mening dat de voorgestelde transactie geen risico op bronafscherming veroorzaakt in de groothandelsmarkt. Haar argumenten kunnen als volgt worden samengevat:

- A. De CSA legt geen vorm van exclusiviteit op. SNB wordt niet het statuut van exclusieve leverancier toegekend, aangezien TCB de mogelijkheid blijft behouden om, op elk ogenblik, zitplaatscapaciteit en aanverwante diensten aan te kopen bij andere luchtvaartmaatschappijen.

¹⁸³ De FWA wordt toegelicht in de paragraaf 16 van dit ontwerp van beslissing.

¹⁸⁴ Zie §16 van de aanmelding.

¹⁸⁵ Zie §36 van de aanmelding.

Bovendien wordt TCB ook niet het statuut van exclusieve afnemer toegekend krachtens de CSA, aangezien SNB de mogelijkheid blijft behouden om, op elk ogenblik, zitplaatscapaciteit en aanverwante diensten te verkopen aan derden.

- B. SNB bezit geen aanzienlijke mate van marktmacht in de upstream markt en bronafscherming kan dus geen probleem vormen.*
- C. SNB is momenteel geen belangrijke bron voor de levering van vliegtuigstoelen aan de overblijvende tour operatoren. Concurrerende tour operatoren zullen alternatieve voorzieningsbronnen voor vliegtuigstoelen die een groot deel van de markt vertegenwoordigen blijven hebben, zowel via chartervluchten als lijnvluchten.*
- D. SNB zal er geen belang bij hebben om andere tour operatoren uit te sluiten. Integendeel, SNB zal er belang bij blijven hebben om haar eigen vliegtuigen te vullen met zo veel mogelijk passagiers. Pré-boekingen van tour operatoren zullen voor SNB een stimulans vormen om deze derden te blijven beleveren.*
- E. De CSA kan niet leiden tot marktafgescherming omdat er geen materiële verandering van de marktstructuur zal plaatsvinden. De luchtvaartnoden van TCB worden momenteel voldaan door TCAB en SNB, en dit zal het geval blijven onder de CSA (met dit verschil dat activa van TCAB nu tot SNB zullen behoren als gevolg van de Voorgestelde transactie).*

148. [vertrouwelijk]:

A. [vertrouwelijk]¹⁸⁶ [vertrouwelijk].

B. [vertrouwelijk]¹⁸⁷:

[Vertrouwelijk]¹⁸⁸

149. [vertrouwelijk]^{189 190}

150. [vertrouwelijk].

151. [vertrouwelijk]^{191 192}

VII.2.2 Marktonderzoek

152. *Er werd geen marktonderzoek gevoerd over de inhoud van de CSA aangezien de CSA niet het voorwerp van de concentratie is.*

¹⁸⁶ [Vertrouwelijk].

¹⁸⁷ [Vertrouwelijk].

¹⁸⁸ [Vertrouwelijk].

¹⁸⁹ Voor meer details, zie §§192-213 van de aanmelding.

¹⁹⁰ Deze conclusie wordt getrokken in §218 van de aanmelding.

¹⁹¹ Zie §220 van de aanmelding. Het is voor het auditoraat niet geheel duidelijk welk standpunt de aanmeldende partij aanneemt over het al dan niet kwalificeren van de CSA als nevenrestrictie. In voetnoot 12 van de aanmelding wordt er expliciet gesteld dat de CSA niet gekwalificeerd dient te worden als nevenrestrictie.

¹⁹² Zaak M.2269 Sasol/Condea, paragraaf 27 en zaak M.612 RWE-DEA/Enichem Agusta, paragraaf 42-44.

VII.2.3 Standpunt van het auditoraat

153. Alvorens uitspraak te kunnen doen of er verticale effecten zijn ten gevolge van de concentratie die beperkingen met zich meebrengen voor de mededinging dient er uitgeklaard te worden wat de draagwijdte is van de concentratie, i.e. in welke mate de verticale overeenkomsten in de CSA tussen SNB en TCB deel uitmaken van de voorliggende concentratie. In bovenstaande analyse was deze vraag niet relevant aangezien daar enkel de horizontale effecten ten gevolge van de FWA (de overdracht van de activa van TCAB naar SNB) besproken werden, los van de CSA.

154. De aanmeldende partij argumenteert dat de CSA in zijn geheel integraal deel uitmaakt van de concentratie. Het auditoraat is echter van mening dat bepaalde clausules van de CSA beperkingen inhouden die geen rechtstreeks verband houden met en niet noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van de concentratie [vertrouwelijk]. Het auditoraat is met andere woorden van mening dat bepaalde clausules van de CSA geen nevenrestrictie zijn, in de zin van de Mededeling van de Commissie betreffende beperkingen die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van concentraties, en derhalve buiten de concentratie geëvalueerd dienen te worden. De redenen hiervoor worden hieronder uiteengezet.

VII.2.3.a De relevante paragrafen van de Mededeling van de Commissie betreffende beperkingen die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van concentraties

155. Wat betreft de nevenrestricties bij een concentratie past de BMA Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen¹⁹³ en de Mededeling van de Commissie betreffende beperkingen die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van concentraties¹⁹⁴ bij analogie toe. Vooral volgende artikelen uit de Mededeling van de Commissie zijn relevant voor de huidige zaak.

156. In deze Mededeling schrijft de Commissie:

1. Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen (de EG-concentratieverordening) bepaalt in artikel 6, lid 1, onder b), tweede alinea, in artikel 8, lid 1, tweede alinea, en in artikel 8, lid 2, derde alinea, dat een beschikking waarbij een concentratie met de gemeenschappelijke markt verenigbaar wordt verklaard, “wordt geacht betrekking te hebben op beperkingen die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van de concentratie”.
2. De wijziging van de regels voor de beoordeling van beperkingen die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van de concentratie (hierna ook “nevenrestricties” genoemd) voert het beginsel van zelfbeoordeling van dergelijke beperkingen in. Dit geeft de bedoeling van de wetgever weer, de Commissie niet te verplichten een beoordeling te maken van en afzonderlijk in te gaan op nevenrestricties. De behandeling van

¹⁹³ Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen, OJ L 24, 29.1.2004, p. 1–22 (ES, DA, DE, EL, EN, FR, IT, NL, PT, FI, SV).

¹⁹⁴ Mededeling van de Commissie betreffende beperkingen die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van concentraties (2005/C 56/03).

nevenrestricties op grond van de EG-concentratieverordening wordt nader uiteengezet in overweging (21) van de aanhef van de EG-concentratieverordening, die als volgt luidt: “Beschikkingen van de Commissie waarbij concentraties uit hoofde van deze verordening verenigbaar worden verklaard met de gemeenschappelijke markt, dienen automatisch betrekking te hebben op dergelijke beperkingen, zonder dat de Commissie verplicht is deze beperkingen in ieder afzonderlijk geval te beoordelen”. Deze overweging stelt dat de Commissie een residuele bevoegdheid zal uitoefenen met betrekking tot specifieke nieuwe of onopgeloste vragen die aanleiding geven tot werkelijke onzekerheid, terwijl het in alle overige scenario's de taak van de betrokken ondernemingen is om voor zichzelf te beoordelen of en in welke mate hun overeenkomsten als nevenrestricties ten aanzien van een operatie kunnen worden beschouwd.

- 7. Voorzover beperkingen rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van de concentratie, bepaalt artikel 21, lid 1, van de EG-concentratieverordening dat uitsluitend die verordening van toepassing is, met uitsluiting van de Verordeningen (EG) nr. 1/2003, (EEG) nr. 1017/68 en (EEG) nr. 4056/86. Daarentegen blijven de artikelen 81 en 82 van het EG-Verdrag potentieel toepasselijk op beperkingen die niet als rechtstreeks verband houdend met en noodzakelijk voor de totstandbrenging van de concentratie kunnen worden beschouwd. Het enkele feit evenwel dat een overeenkomst of regeling niet als nevenrestrictie bij een concentratie wordt beschouwd, laat de juridische status ervan onverlet. Dergelijke overeenkomsten of regelingen moeten worden beoordeeld overeenkomstig de artikelen 81 en 82 van het EG-Verdrag en de desbetreffende wetsteksten en mededelingen. Zij kunnen ook vallen onder de geldende nationale mededingingsregels. Overeenkomsten die een mededingingsbeperking bevatten, maar die op grond van de onderhavige mededeling niet als rechtstreeks verband houdend met en noodzakelijk voor de totstandbrenging van de concentratie worden beschouwd, kunnen derhalve toch onder bovenbedoelde voorschriften vallen.*
- 10. Een concentratie kan bestaan uit contractuele regelingen en overeenkomsten om zeggenschap in de zin van artikel 3, lid 2, van de EG-concentratieverordening tot stand te brengen. Alle overeenkomsten die het voornaamste doel van de concentratie verwezenlijken, zoals die betreffende de verkoop van aandelen of activa van een onderneming, maken integrerend deel uit van de concentratie. Naast deze regelingen en overeenkomsten kunnen de partijen bij de concentratie nog andere overeenkomsten aangaan die niet een integrerend deel van de concentratie uitmaken, maar die de handelingsvrijheid van de partijen op de markt kunnen beperken. Wanneer deze overeenkomsten nevenrestricties bevatten, vallen deze automatisch onder de beschikking waarbij de concentratie met de gemeenschappelijke markt verenigbaar wordt verklaard.*
- 11. De criteria “rechtstreeks verband” en “noodzakelijk” zijn objectief van aard. Beperkingen houden geen rechtstreeks verband met en zijn niet noodzakelijk voor de totstandbrenging van een concentratie enkel omdat de partijen deze als zodanig beschouwen.*
- 12. Om beperkingen als “rechtstreeks verband houdend met de totstandbrenging van de concentratie” te beschouwen, moeten zij nauw samenhangen met de concentratie zelf. Het is*

niet voldoende dat een overeenkomst is gesloten in dezelfde context of op hetzelfde tijdstip als de concentratie. Beperkingen die rechtstreeks verband houden met de totstandbrenging van de concentratie houden economisch verband met de voornaamste operatie en zijn erop gericht, een vlotte overgang naar de na de totstandbrenging van de concentratie gewijzigde ondernemingsstructuur mogelijk te maken.

- 13. Overeenkomsten moeten “noodzakelijk voor de totstandbrenging van de concentratie” zijn, hetgeen betekent dat, zonder die overeenkomsten, de concentratie niet of slechts onder aanzienlijk onzekerder omstandigheden, tegen aanzienlijk hogere kosten, na een merkbaar langere periode of met veel grotere moeilijkheden tot stand had kunnen worden gebracht. Overeenkomsten die voor de totstandbrenging van een concentratie noodzakelijk zijn, zijn normaal gericht op het beschermen van de overgedragen waarde, het zeker stellen van de leveringscontinuïteit na de opsplitsing van een voormalige economische eenheid, of maken het opstarten van een nieuwe eenheid mogelijk. Bij het bepalen of een beperking al dan niet noodzakelijk is, dient niet alleen rekening te worden gehouden met de aard ervan, maar moet eveneens erop worden toegezien dat de duur, het onderwerp en het geografische toepassingsgebied niet verder gaan dan hetgeen redelijkerwijs voor de totstandbrenging van de concentratie is vereist. Indien even efficiënte alternatieven beschikbaar zijn om het nagestreefde rechtmatige doel te bereiken, moeten de ondernemingen het alternatief kiezen dat de mededinging objectief het minst beperkt.*
- 32. In vele gevallen kan de overdracht van een onderneming of een deel ervan leiden tot de verstoring van de traditionele afname- en leveringspatronen die het resultaat waren van de vroegere integratie van activiteiten binnen de economische eenheid van de verkoper. Om de opsplitsing van de economische eenheid van de verkoper en de gedeeltelijke overdracht van de activa aan de koper op redelijke voorwaarden mogelijk te maken, is het vaak noodzakelijk, gedurende een overgangperiode bestaande of gelijksoortige banden tussen de verkoper en de koper te handhaven. Dit doel wordt gewoonlijk bereikt door afname- en leveringsverplichtingen voor de verkoper en/of de koper van de onderneming of een deel ervan. Rekening houdend met de bijzondere situatie die uit het verbreken van de economische eenheid van de verkoper voortvloeit, kunnen dergelijke verplichtingen worden erkend als rechtstreeks verband houdend met en noodzakelijk voor de totstandbrenging van de concentratie. Zij kunnen ten gunste van de verkoper of de koper zijn, afhankelijk van de bijzondere omstandigheden van de zaak.*
- 33. Dergelijke verplichtingen kunnen erop zijn gericht voor één van de partijen de continuïteit van de levering van producten te waarborgen die noodzakelijk zijn voor de verrichting van de door de verkoper niet-verkochte of door de koper overgenomen activiteiten. De duur van de afname- en leveringsverplichtingen moet evenwel worden beperkt tot een periode die noodzakelijk is om de afhankelijkheidsrelatie te vervangen door een autonome positie op de markt. Derhalve kunnen voor een overgangperiode van maximaal vijf jaar, afname- of leveringsverplichtingen die beogen de hoeveelheden te garanderen die voorheen werden geleverd, gerechtvaardigd zijn.*
- 34. Zowel leverings- als afnameverplichtingen die op vaste hoeveelheden betrekking hebben en waaraan mogelijk een variatiebepaling is verbonden, worden erkend als rechtstreeks verband*

houdend met en noodzakelijk voor de totstandbrenging van de concentratie. Verplichtingen die voor onbeperkte hoeveelheden exclusiviteit of de status van bevoorrechte leverancier of afnemer toekennen, zijn evenwel niet noodzakelijk voor de totstandbrenging van de concentratie.”

VII.2.3.b Analyse van de CSA

157. *Het komt het auditoraat, gelet op artikel 2 van de Mededeling van de Commissie, niet toe om in het kader van de beoordeling van een concentratie te motiveren waarom bepaalde clausules uit de CSA al dan niet als een nevenrestrictie kwalificeren.*

158. *[Vertrouwelijk].*

159. *[Vertrouwelijk].*

160. *[Vertrouwelijk].*

161. *[Vertrouwelijk]¹⁹⁵. [Vertrouwelijk].*

162. *[Vertrouwelijk].*

163. *[Vertrouwelijk].*

164. *[Vertrouwelijk].*

165. *[Vertrouwelijk]¹⁹⁶ [Vertrouwelijk].*

166. *[Vertrouwelijk].*

167. *[Vertrouwelijk].*

168. *[Vertrouwelijk].*

169. *[Vertrouwelijk].*

170. *[Vertrouwelijk].*

171. *[Vertrouwelijk]¹⁹⁷ [Vertrouwelijk].*

172. *[Vertrouwelijk].*

173. *[Vertrouwelijk]¹⁹⁸*

174. *[Vertrouwelijk].*

175. *[Vertrouwelijk]¹⁹⁹. [Vertrouwelijk]²⁰⁰. [Vertrouwelijk].*

176. *[Vertrouwelijk].*

177. *[Vertrouwelijk].*

¹⁹⁵ Zie voetnoot 3 van de aanmelding.

¹⁹⁶ [Vertrouwelijk].

¹⁹⁷ [Vertrouwelijk].

¹⁹⁸ Zie bijlage 37 van de aanmelding.

¹⁹⁹ [Vertrouwelijk].

²⁰⁰ [Vertrouwelijk].

178. [Vertrouwelijk]²⁰¹. [Vertrouwelijk]:
179. [Vertrouwelijk].
180. [Vertrouwelijk].
181. [Vertrouwelijk].
182. [Vertrouwelijk].
183. [Vertrouwelijk].
184. [Vertrouwelijk].
185. [Vertrouwelijk].
186. [Vertrouwelijk].
187. [Vertrouwelijk].
188. [Vertrouwelijk]²⁰² [Vertrouwelijk].
189. [Vertrouwelijk].
190. [Vertrouwelijk]²⁰³. [Vertrouwelijk]²⁰⁴. [Vertrouwelijk]²⁰⁵. [Vertrouwelijk]²⁰⁶. [Vertrouwelijk]²⁰⁷.
191. [Vertrouwelijk].
192. [Vertrouwelijk].
193. [Vertrouwelijk].

VII.2.4 Conclusie auditeur

194. [Vertrouwelijk]²⁰⁸ [Vertrouwelijk].
195. [Vertrouwelijk].
196. [Vertrouwelijk].

²⁰¹ [Vertrouwelijk].

²⁰² § 195, d) van de aanmelding.

²⁰³ § 33 van de Mededeling van de Commissie betreffende beperkingen die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van concentraties.

²⁰⁴ § 26 van de Mededeling van de Commissie betreffende beperkingen die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van concentraties

²⁰⁵ § 33 van de Mededeling van de Commissie betreffende beperkingen die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van concentraties.

²⁰⁶ § 33 van de Mededeling van de Commissie betreffende beperkingen die rechtstreeks verband houden met en noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van concentraties.

²⁰⁷ Zie de antwoorden op de vraag 15 van de VOI 1 naar tours operatoren.

²⁰⁸ Deze clausules bevinden zich in het tweede punt van de CSA.

VIII. Voorstel tot beslissing

197. De auditeur stelt het Mededingingscollege voor, bij toepassing van artikel IV.61, §1 WER en artikel IV.61, §2, eerste lid, 1° WER, volgende beslissing te nemen:

- A. *Dat de overdracht van activa door Thomas Cook Airlines Belgium aan Brussels Airlines aangemeld bij de BMA onder nr. MEDE-C/C-17/0025, binnen het toepassingsgebied valt van de regels van concentratietoezicht in het WER;*
- B. *Dat deze concentratie toelaatbaar is.*
- C. *[Vertrouwelijk].*

IX. Vertrouwelijkheid

198. *Hiervoor kan verwezen worden naar de vertrouwelijkheidsbeslissing van de auditeur.*

IV. Beoordeling door het mededingingscollege

IV.1 De regels van concentratietoezicht zijn van toepassing

IV.1.1 Het Framework Agreement (FWA)

18. Gelet op de gegevens vermeld onder randnummer 19 van het Ontwerp van beslissing stelt het College bij toepassing van artikel IV.61, §1, 1° WER vast dat het verwerven van de uitsluitende zeggenschap over de onder de randnummers 14-15 van het Ontwerp van beslissing opgesomde activiteiten van Thomas Cook Airlines Belgium NV door Brussels Airlines NV binnen het toepassingsgebied valt van de regels inzake concentraties van Boek IV WER.

IV.1.2 Het Commercial Service Agreement (CSA)

19. De voorzitter ontving per e-mail een brief van de raadsman van partijen van 25 augustus 2017 waarin hij stelt wat volgt:

[Vertrouwelijk].

20. [Vertrouwelijk].

IV.2 Marktdefinities en betrokken markten

IV.2.1 Inzake de markt voor passagiersvervoer met lijnvluchten volgens vaste dienstregeling

21. Het College deelt mede gelet op de beslissingen van de Europese Commissie waarnaar hij verwijst²⁰⁹, het oordeel dat de auditeur formuleert onder de randnummers 44-45 en 48 van het Ontwerp van Beslissing betreffende de relevante markt voor passagiersvervoer met lijnvluchten volgens vaste dienstregeling tussen stedenparen.

22. Het College deelt gelet op onder randnummer 75 van het Ontwerp van beslissing gegeven marktaandeelen en de onder randnummer 76 gegeven redenen, de onder de randnummers 78-80 van het Ontwerp van beslissing geformuleerde conclusie van de auditeur dat de volgende routes betrokken markten zijn: BRU-DBV-BRU, BRU-HER-BRU, BRU-FNC-BRU, BRU-LPA-BRU, BRU-RAK-BRU, BRU-RHO-BRU en BRU-TFS-BRU. Meer bepaald zijn de betrokken markten de routes BRU-DBV-BRU, BRU-HER-BRU, BRU-FNC-BRU en BRU-RHO-BRU wat de zomerseizoenen betreft, de routes BRU-LPA-BRU en BRU-TFS-BRU wat de winter- en zomerseizoenen betreft, en de route BRU-RAK-BRU wat de winterseizoenen betreft.

IV.2.2 Inzake de markt voor groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren

23. Het College deelt mede gelet op de beslissing van de Europese Commissie waarnaar hij verwijst²¹⁰, het oordeel dat de auditeur formuleert onder de randnummers 60-66 en 70 van het Ontwerp van

²⁰⁹ Randnummer 31 e.v. van het Ontwerp van beslissing.

²¹⁰ Randnummer 56 van het Ontwerp van beslissing.

Beslissing betreffende de nationale relevante markt voor groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren.

24. Het College deelt gelet om de onder de randnummers 84-88 gegeven redenen, de onder de randnummer 89 van het Ontwerp van beslissing geformuleerde conclusie van de auditeur dat de nationale relevante markt voor groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren in zomer- en winterseizoen een betrokken markt is.

IV.2.3 Overzicht van de weerhouden betrokken markten

25. Om deze redenen weerhoudt het Mededingingscollege de volgende betrokken markten:

A. Wat de markten van het passagiersvervoer met lijnvluchten betreft, de volgende routes:

- 1) BRU-DBV-BRU gedurende het zomerseizoen
- 2) BRU-HER-BRU gedurende het zomerseizoen
- 3) BRU-FNC-BRU gedurende het zomerseizoen
- 4) BRU-LPA-BRU gedurende het winter- en zomerseizoen
- 5) BRU-RAK-BRU gedurende het winterseizoen
- 6) BRU-RHO-BRU gedurende het zomerseizoen
- 7) BRU-TFS-BRU gedurende het winter- en zomerseizoen

B. De Belgische markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren gedurende het winter- en zomerseizoen, zowel horizontaal als verticaal.

IV.3 Concurrentiële analyse

IV.3.1 Horizontale niet-gecoördineerde gevolgen

IV.3.1.a De markten voor het passagiersvervoer met lijnvluchten

26. Het College deelt om de door hem onder de randnummers 111-119 gegeven redenen de conclusie die de Auditeur formuleert onder randnummer 120 van het Ontwerp van beslissing.

IV.3.1.b De markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren

27. Het College deelt om de door hem onder de randnummers 128-129 gegeven redenen de conclusie die de Auditeur formuleert onder randnummer 130 van het Ontwerp van beslissing.

IV.3.2 Horizontale gecooördineerde effecten

IV.3.2.a De markten voor het passagiersvervoer met lijnvluchten

28. Het College deelt om de door hem onder de randnummers 134-136 gegeven redenen de conclusie die de Auditeur formuleert onder randnummer 137 van het Ontwerp van beslissing.

IV.3.2.b De markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren

29. Het College deelt om de door hem onder randnummer 140 gegeven redenen de conclusie die de Auditeur formuleert onder randnummer 141 van het Ontwerp van beslissing.

IV.3.3 Verticale effecten en de markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren

30. [Vertrouwelijk].

31. Het College oordeelt dat het, gelet op het voorafgaande, de verticale effecten van de concentratie op de markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan tour operatoren in deze procedure dient te beoordelen als ware er geen overeenkomst inzake de verticale relaties tussen de gefuseerde onderneming en TCB.

32. Het College stelt vast dat de markt voor de groothandelsverkoop van vliegtuigstoelen aan TCB na de concentratie niet langer een captieve markt is. De verticale effecten van de concentratie zijn dan wanneer er bij hypothese geen mededingingsbeperkende afspraken zijn, niet van aard de mededinging te beperken.

33. [Vertrouwelijk].

OM DEZE REDENEN

Beslist het Mededingingscollege bij toepassing van artikel 61, §1, en artikel 61, §2, eerste lid, 1° WER:

1. Dat de verwerving van de uitsluitende zeggenschap over de onder randnummers 14-15 van het Ontwerp van beslissing opgesomde activiteiten van Thomas Cook Airlines Belgium NV door Brussels Airlines NV, aangemeld bij de Belgische Mededingingsautoriteit onder nr. MEDE-C/C-17/0025, binnen het toepassingsgebied valt van de regels van concentratietoezicht in het WER,
2. Dat deze concentratie toelaatbaar is.

Aldus beslist op 11 september 2017 door het Mededingingscollege samengesteld uit Jacques Steenbergen, voorzitter van de Belgische Mededingingsautoriteit en van het Mededingingscollege, Wouter Devroe en Gerben Pauwels, assessoren van de Belgische Mededingingsautoriteit.

Voor het Mededingingscollege,

J. Steenbergen

voorzitter