

## De Voorzitter van de Belgische Mededingingsautoriteit

### Beslissing BMA-2024-CC-19 van 21 mei 2024 in toepassing van artikel IV.10§6 van het Wetboek van economisch recht ingevoegd door de wet van 2 mei 2019

PUBLIEKE VERSIE

---

**VDL/Van Hool**

#### **I. Retroacta**

1. Op 8 april 2024 zijn Van Hool NV, Immoroc NV en de met hen verbonden vennootschappen (hierna: Van Hool) failliet verklaard door de Ondernemingsrechtbank Antwerpen, afdeling Mechelen en werden curatoren aangesteld.
2. Om de herstart van de activiteiten van Van Hool te verwezenlijken zijn op 10 april 2024 de curatoren een Term Sheet met betrekking tot een overeenkomst tot overdracht van activa en aandelen overeengekomen met VDL groep BV (hierna: VDL).<sup>1</sup>
3. Op 18 april 2024 heeft de Auditeur-generaal van de Belgische Mededingingsautoriteit (hierna: BMA) op eigen initiatief contact opgenomen met de raadsman van Van Hool die optreedt in de faillissementsprocedure. Deze laatste verwees hem door naar de raadsman van VDL. Daarop heeft Auditeur-generaal in de weken van 22 en 29 april 2024 nog verdere contacten gehad.
4. Op 6 mei 2024 was er (via Teams) een vergadering tussen de mededingingsadvocaten van VDL en het Auditoraat waarin de transactie werd toegelicht.
5. Op verzoek van het Auditoraat verstrekken de raadslieden van VDL op 7 mei 2024 bijkomende gegevens, met name betreffende de omzetcijfers van Van Hool voor de laatste vijf boekjaren.
6. Op basis van de omzetcijfers van Van Hool is het Auditoraat van oordeel dat de transactie aanmeldingsplichtig is. Dit wordt dezelfde dag medegedeeld aan de raadslieden van VDL.
7. Op diezelfde dag, 7 mei 2024, dienen de raadslieden van VDL een verzoek in bij de Voorzitter van de Belgische Mededingingsautoriteit (hierna “BMA”) om, overeenkomstig artikel IV.10, §6 van het Belgische Wetboek van Economisch Recht (hierna “WER”), een ontheffing van de verplichting van artikel IV.10, §4 WER te bekomen (hierna “verzoek tot ontheffing”).
8. Op 8 mei 2024 vraagt de Voorzitter van de BMA de Auditeur-generaal een verslag in te dienen, bevattende de noodzakelijke appreciatie-elementen om het verzoek tot ontheffing van de verplichting

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1 bij het verzoek tot ontheffing.

van artikel IV.10, §4 WER te beoordelen. Dit verslag dient aan de Voorzitter te worden overgemaakt binnen een termijn van vijf werkdagen.

9. De Auditeur-generaal heeft Bert Stulens (de “auditeur”) belast met het afleveren van het verslag.

10. Op 17 mei 2024 ontvangt de Voorzitter van de BMA het verslag van de auditeur.

## **II. Betrokken ondernemingen**

### **II.1 VDL Groep bv (hierna “VDL”)**

11. VDL is een internationaal industrieel bedrijf dat zich toelegt op de ontwikkeling, productie en verkoop van halffabricaten, bussen en andere eindproducten en de assemblage van personenauto's. Het hoofdkantoor is gevestigd in Eindhoven. VDL heeft onder meer in Roeselare een productie-eenheid op het Belgisch grondgebied.

### **II.2 Van Hool NV (hierna “Van Hool”)**

12. De voorgenomen transactie (zie hierna) heeft betrekking op de bus- en autocaractiviteiten van Van Hool. Deze worden in de Term Sheet als volgt omschreven:

- a. [VERTROUWELIJK]
- b. [VERTROUWELIJK]
- c. [VERTROUWELIJK]
- d. [VERTROUWELIJK]

13. Voor het failliete Van Hool (alsook voor Immoroc NV) treden de curatoren op zoals aangesteld ingevolge de beslissing van de Ondernemingsrechtbank Antwerpen, Afdeling Mechelen, van 8 april 2024 inzake het faillissement van Immoroc NV en van Van Hool.

## **III. De Voorgenomen concentratie**

14. Om de herstart van de activiteiten van Van Hool te verwezenlijken zijn de curatoren een Term Sheet<sup>2</sup> met betrekking tot een overeenkomst tot overdracht van activa en aandelen overeengekomen met VDL (hierna: Transactie). In deze Term Sheet worden de voorwaarden uiteengezet waaronder een overnameovereenkomst tot stand zou komen waarbij de overnemer, VDL, de activiteiten van Van Hool verder zou zetten.

15. Meer bepaald zou VDL de divisie Bus & Car van Van Hool herstarten. De Transactie zou gestructureerd worden als een combinatie van een verkoop van activa en een verkoop van aandelen en zal voorwerp zijn van een ‘Overnameovereenkomst’ tussen de curatoren en VDL. In essentie gaat het om de overdracht van alle aan de busbouw gerelateerde activa en aandelen in het bezit van Van Hool.

16. Deze Overnameovereenkomst is vervolgens afhankelijk gesteld van een opschortende voorwaarde dat de mededingingsautoriteiten hun goedkeuring hebben verleend m.b.t. de Transactie.

---

<sup>2</sup> Bijlage 1 bij het verzoek tot ontheffing.

## **IV. Het Verzoek tot verlening van ontheffing**

17. VDL zal ingevolge de Transactie de bus- en autocaractiviteiten van Van Hool overnemen. De raadslieden van VDL dienen een verzoek tot ontheffing in bij de Voorzitter van de BMA. Het verzoek is als volgt gemotiveerd:

a. Urgentie:

- i. Ingevolge het faillissement van Van Hool werden alle werknemers (ongeveer 2300) ontslagen. De curatoren voorzien momenteel slechts een zeer klein aantal werknemers tijdelijk van een job. Daardoor blijven de meeste oud-werknemers werkloos. Gezien de onzekerheden omtrent de overname, zoeken veel voormalige werknemers actief alternatieven via vacatures bij andere bedrijven en organisaties. Hierdoor komt een mogelijke herstart van de productie in België direct in gevaar, aangezien gespecialiseerd en ervaren personeel mogelijk niet langer beschikbaar zal zijn.
- ii. Daarnaast wachten ondernemingen die bussen/coaches hebben aangekocht bij Van Hool op onderdelen ter reparatie en onderhoud van de aangekochte bussen. Zo zijn bij de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn (hierna "VVM De Lijn") [VERTROUWELIJK] bussen uitgevallen vanwege een gebrek aan onderdelen, en naar verwachting zullen daar de komende weken tientallen bussen bijkomen. Het is essentieel voor bedrijven die wachten op Van Hool-onderdelen, dat de aanlevering van die onderdelen op zeer korte termijn wordt hervat om zo de economische en maatschappelijke schade te beperken.
- iii. Hoe langer de overname van Van Hool door VDL dient te worden uitgesteld, hoe meer Van Hool zelf ook lokale toeleveranciers van onder meer onderdelen voor de productie van Van Hool-componenten kwijtraakt.
- iv. In Noord-Macedonië bevindt zich een essentiële productiefaciliteit waar Van Hool-bussen en coaches worden geproduceerd, deels op basis van onderdelen die afkomstig zijn uit België.[VERTROUWELIJK]. De Noord-Macedonische activiteiten zijn evenwel sterk afhankelijk van de levering van onderdelen vanuit Van Hool België. Het gebrek aan onderdelen vanuit België heeft dan ook geleid tot een geleidelijke afbouw van de activiteiten in Noord-Macedonië.
- v. Een herstart van de Noord-Macedonische productiefaciliteit is voor Van Hool België te meer van belang omdat de bussen vanuit de Noord-Macedonische fabriek naar Van Hool België worden gereden voor de laatste afwerkingswerkzaamheden. Van Hool België is dus zowel aan het begin van het productieproces als aan het einde van het productieproces onlosmakelijk verbonden met de Noord-Macedonische productiefaciliteit.
- vi. Het is voor kopers van bussen en coaches die nu nog in productie zijn essentieel dat zij zo snel mogelijk duidelijkheid krijgen over de toelevering van de bestelde bussen. De afnemers van de bestelde bussen dreigen anders

ernstige operationele problemen te ervaren. Zo kent de aankoop en inzet van coaches duidelijk een seizoenspatroon. Reisorganisaties hebben de bestelde coaches uiterlijk eind mei of begin juni nodig, zodat de coaches kunnen worden ingezet tijdens de piek van de zomervakantie.

- b. Risico op mededingingsbezwaren:
- i. De Transactie zal geen significante belemmering van de daadwerkelijke mededinging op de Belgische markt kunnen teweegbrengen. De Belgische markt voor bussen is een evenwichtige competitieve markt met 7 tot 8 marktspelers. Jaarlijks schommelen de marktaandelen wat als gevolg van aanbestedingsprocedures en de omvang van uitgeleverde bestellingen in functie van deze kaderovereenkomsten en de geplaatste orders.
  - ii. De beslissingspraktijk van de Europese Commissie heeft de markt verder afgebakend en daarin stadsbussen van touringcars onderscheiden.<sup>3</sup>
  - iii. VDL en Van Hool zullen gezamenlijk geen heel hoge marktaandelen hebben die in elk geval in de toekomst een stuk lager riskeren te liggen. Er bestaan vele sterke alternatieve producenten die bovendien geregeld de kans krijgen om mee te dingen naar belangrijke contracten. Er bestaan overigens weinig drempels voor afnemers om van leverancier te wisselen, zoals aangetoond wordt door de recent door De Lijn afgesloten raamcontracten (BYD en Irizar). Tot slot bestaat voldoende capaciteit bij concurrenten om meer te kunnen gaan leveren indien nodig.
  - iv. Dankzij de overname door VDL wordt vermeden dat een kwalitatieve busbouwer verdwijnt en dat diens expertise (en beschikbaar personeel) teloor gaat. De Transactie zal om die redenen geen significante belemmering van de daadwerkelijke mededinging op de Belgische markt kunnen teweegbrengen.

## **V. Het verslag van de Auditeur-generaal**

### **1. Voorafgaande opmerkingen**

18. De auditeur wenst de Voorzitter te wijzen op de laattijdigheid van het verzoek tot ontheffing. De Term Sheet werd ondertekend op 10 april 2024 en bijna een maand later wordt de Voorzitter gevraagd om dringende redenen een ontheffing te verlenen van het uitvoeringverbod voorzien in artikel IV.10, §4 WER. Hierbij dient te worden vermeld dat de raadslieden van VDL door de Auditeur-generaal zelf werden gecontacteerd omwille van zijn bezorgdheid over de aanmeldingsplicht van de Transactie.

19. Om de verklaringen van VDL te verifiëren, werden door het Auditoraat volgende onderzoeksdaden gesteld:

---

<sup>3</sup> Zie COMP/M.4336 – MAN/Scania, rn. 30 en COMP/M.6267 - Volkswagen/MAN, rns. 70 ev.

- a. Twee telefonische vergaderingen met curatoren op 13 mei 2024<sup>4</sup> en op 16 mei 2024;<sup>5</sup>
- b. Twee verzoeken om inlichtingen aan vertegenwoordiger van werknemers;<sup>6</sup>
- c. Twee verzoeken om inlichtingen aan VVM De Lijn;<sup>7</sup>
- d. Een verzoek om inlichtingen aan de raadslieden van VDL;<sup>8</sup>
- e. Een verzoek om inlichtingen aan vervoersmaatschappij TEC;<sup>9</sup>
- f. Een verzoek om inlichtingen aan vervoersmaatschappij MIVB;<sup>10</sup>

20. De auditeur maakt in zijn verslag het nodige voorbehoud, zeker wat marktgegevens betreft. Er kan immers niet worden uitgesloten dat het Auditoraat tijdens de formele aanmeldingsprocedure na een uitgebreid onderzoek tot andere inzichten komt.

## **2. Voorwaarden voor de verlening van de ontheffing**

21. De voorwaarden voor een ontheffing op het verbod tot uitvoering werden recentelijk uiteengezet in, bijvoorbeeld, de Beslissingen BMA-2024-CC-14 van 29 maart 2024, BMA-2024-CC-05 van 29 januari 2024 en BMA-2023-CC-34 van 27 oktober 2023. Het betreft meer bepaald de urgentie, rekening houdende met de impact van het verbod van uitvoering op Partijen of derden, en het feit dat de ontheffing niet van dien aard moet zijn dat ze de daadwerkelijke mededinging in gevaar brengt.<sup>11</sup>

### **V.1.1 Urgentie**

22. De raadslieden van VDL doen gelden dat de overname van Van Hool hoogdringend, en dus zonder toelating van de concentratie door het Mededingingscollege af te wachten, tot uitvoering moet worden gebracht, op grond van de hiervoor samengevatte motivering van de urgentie.

23. Om de redenen voor de motivering van de urgentie te verifiëren, heeft de auditeur zowel de curatoren, een vertegenwoordiger van VVM De Lijn, vertegenwoordigers van vervoersmaatschappij TEC (hierna VVM TEC), vertegenwoordigers van vervoersmaatschappij MIVB (hierna VVM MIVB), een vertegenwoordiger van de werknemers als de raadslieden van VDL bevestigd.

#### **V.1.1.a Bevestiging curatoren**

24. In de telefonische vergadering met de curatoren op 14 mei 2024, verklaarden deze laatste dat het faillissement een einde maakt aan de binnenlandse activiteiten en dat zij niet over het mandaat

<sup>4</sup> Zie PV van verhoor met de curatoren, dd. 14052024, bijlage 1 van het verslag.

<sup>5</sup> Zie PV van verhoor met de curatoren, dd. 16052024, bijlage 6 van het verslag.

<sup>6</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK] ACV-CSC METEA, dd. 14052024, bijlage 4 en zie persmededeling van het gemeenschappelijk vakbondsfront, bijlage 5 van het verslag.

<sup>7</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK], Directeur Techniek & Supply Chain Management, dd. 14052024, bijlage 3 van het verslag en mail van [VERTROUWELIJK], Directeur Techniek & Supply Chain Management, dd. 16052024, bijlage 7 van het verslag.

<sup>8</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK], dd. 16052024, bijlage 9 van het verslag.

<sup>9</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK] TEC, Responsable Matériel Roulant Groupe – Direction Services Techniques, dd. 17052024, bijlage 15 van het verslag.

<sup>10</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK] MIVB, responsable de l'équipe acquisition bus, dd. 16052024, bijlage 14 van het verslag.

<sup>11</sup> Naar analogie met de voorwaarden voor een ontheffing zoals bepaald in art.7(3) van Verordening 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen.

beschikken om de activiteiten van Van Hool verder te zetten.<sup>12</sup> De binnenlandse activiteiten zijn dan ook stilgevallen op 8 april 2024.

25. Verder antwoorden de curatoren dat de premisse ligt bij de discontinuïteit. Alle personeelsleden werden ontslagen en alle activiteiten werden beëindigd op 8 april 2024. Verder wijzen zij er op dat het niet de taak is van de curatoren om de onderneming weer opnieuw operationeel te krijgen, in tegenstelling tot de situatie zoals ze wettelijk is geregeld in Nederland. Daar zou de onderneming nog zes weken actief blijven met behoud van personeel.

26. De curatoren bevestigen wel over de mogelijkheid te beschikken om de rechtbank te vragen om bepaalde activiteiten verder te zetten, maar dit enkel indien er zekerheid is dat er geen bijkomende schulden worden gemaakt. Zo geven de curatoren aan dat de verkoop van reserve-onderdelen opnieuw werd opgestart op nadrukkelijke vraag van een klant en dat enkele personeelsleden van Van Hool opnieuw op interim-basis in dienst zijn genomen, specifiek voor inventaris-doeleinden.

27. Op de vraag van de auditeur of de curatoren van oordeel zijn dat een onmiddellijke uitvoering van de overnameovereenkomst noodzakelijk is om de herstart van de onderneming te garanderen, verwijzen zij naar een faillissements-eigen perspectief, zijnde artikel XX.139, §1 WER welke luidt als volgt:

*“Na hun ambtsaanvaarding beslissen de curatoren onverwijld of zij de overeenkomsten die gesloten zijn voor de datum van het vonnis van faillietverklaring en waaraan door dat vonnis geen einde wordt gemaakt, al dan niet verder uitvoeren, dan wel of zij de overeenkomsten eenzijdig beëindigen wanneer het beheer van de boedel dit noodzakelijkerwijs vereist. Deze beslissing kan geen afbreuk doen aan zakelijke rechten van derden tegenwerpeijk aan de boedel. De medecontractant die de overeenkomst met de gefailleerde heeft gesloten, kan de curatoren aanmanen om die beslissing binnen vijftien dagen te nemen. Indien geen verlenging van termijn is overeengekomen of indien de curatoren geen uitdrukkelijke beslissing genomen hebben voor de termijn verstreken is, wordt de overeenkomst als beëindigd beschouwd. De schuldvordering van de schade die eventueel verschuldigd zou zijn aan de medecontractant wegens deze beëindiging, wordt opgenomen in de boedel.*

*Indien de curatoren beslissen de overeenkomst uit te voeren, heeft de medecontractant recht, ten laste van de boedel, op de uitvoering van de verbintenis in zoverre zij betrekking heeft op prestaties geleverd na de datum van het vonnis tot faillietverklaring.”*

28. De curatoren stellen quasi dagelijks ingebrekestellingen te ontvangen in toepassing van deze wettelijke bepaling, dit zowel van leveranciers (bv. met kadercontracten) als van klanten met lopende bestellingen. Vanuit een behoorlijk faillissementsbeheer is het niet te verantwoorden deze overeenkomsten ten laste van de boedel verder te zetten zodat er aanzienlijk verloop optreedt van klanten en kritische leveranciers. Vanuit dit oogpunt is het belangrijk dat er snel gehandeld wordt.

29. De curatoren geven aan dat er op 9 april 2024 overleg heeft plaats gevonden met vertegenwoordigers van VVM De Lijn om de operationele problemen te bespreken.<sup>13</sup> Uit het antwoord van de curatoren blijkt dat voor VVM De Lijn wat de reserve-onderdelen betreft een oplossing werd gevonden door het heropstarten door de curatoren van deze activiteit.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Zie PV van verhoor met de curatoren, dd. 14052024, bijlage 1 van het verslag.

<sup>13</sup> Zie mail van 13/05/2024 van de curatoren [VERTROUWELIJK], PPT Blootstelling De Lijn aan faillissement Van Hool, bijlage 2 van het verslag.

<sup>14</sup> Zie PV van verhoor met de curatoren, dd. 14052024, bijlage 1 van het verslag.

30. Dit roept de vraag op of de curatoren ook voor andere door VDL aangehaalde problemen een oplossing kunnen bieden door ook andere activiteiten opnieuw op te starten, eventueel onder bankgarantie van VDL. De curatoren antwoorden dat alle opties werden overlopen. De curatoren verklaren dat bij de optie van de heropstart hier ter plaatse VDL kijkt naar een tewerkstelling van 200 mensen. Een heropstart binnen deze scope behoort niet tot de opdracht van de curatoren en zij zullen dit dus niet doen. De voortzetting van een beperkte activiteit, zowel financieel als in omvang, is aanvaardbaar indien de curatoren zekerheid heeft over de rendabiliteit, wat hier niet het geval is. Het is volgens de curatoren een gigantische opdracht om de fabriek opnieuw operationeel te krijgen en zij verwijzen hier naar het voorbeeld van de overname van de afdeling Industriële Voertuigen waarbij kon worden vastgesteld dat de overnemer enorme problemen heeft gehad om die fabriek opnieuw operationeel te krijgen. De curatoren stellen dat zij dit niet kunnen en mogen doen, zelfs niet in geval van een bankgarantie; dit is faillissement-technisch niet haalbaar. Moest de fabriek operationeel zijn gebleven na het faillissement, was dit misschien anders geweest. Nu is er sprake van volledige werkloosheid, er was reeds technische werkloosheid voordien, waardoor er al maanden geen activiteit is. Alle machines dienen schoongemaakt te worden, en ook kwalitatieve smeermiddelen zijn niet langer aanwezig. Nu heropstarten onder leiding van de curatoren zou betekenen dat er heel veel geld dient te worden uitgegeven vooraleer iets afgewerkt kan worden en geld kan binnenkomen. Zelfs los van het feit dat de scope te groot is, zal de rechtbank hiervoor nooit toestemming geven.

31. [VERTROUWELIJK].<sup>15</sup>

#### **V.1.1.b Bevraging vertegenwoordiger werknemers**

32. De raadsliden van VDL verantwoordden de urgentievereiste ook door te verwijzen naar het lot van het personeel. Om een heropstart van de activiteiten te verzekeren zal VDL ook in de toekomst beroep moeten kunnen doen op het gespecialiseerde personeel van Van Hool.

33. Volgens de cijfers van de VDAB zouden 400 ex-werknemers van Van Hool een nieuwe job hebben gevonden.<sup>16</sup> Dit werd ook bevestigd door [VERTROUWELIJK] van ACV-CSC.<sup>17</sup>

34. De curatoren geven ook aan dat gespecialiseerde personeelsleden (bv. elektriciens) van Van Hool van job zijn veranderd.<sup>18</sup> Hierbij geven ze aan dat vooral ingenieurs, specialisten hoogspanning en salesmensen gegeerd zijn op de arbeidsmarkt.

35. Vertegenwoordigers van de werknemers leggen als volgt de nadruk op een snelle herstart van de activiteiten van Van Hool: *“Gezien de vakkennis en ervaring hebben wij steeds in gemeenschappelijk vakbondsfront (ACV/ABVV/ACLVB) het belang van een snelle doorstart benadrukt (zowel voor de afdeling industriële voertuigen als de busdivisie). Hiervoor verwijs ik onder meer nog naar onze laatste persmededeling in gemeenschappelijk vakbondsfront van 06/05/2024.”*<sup>19</sup>

#### **V.1.1.c Bevraging VVM De Lijn – VVM MIVB en VVM TEC**

---

<sup>15</sup>Zie PV van verhoor met de curatoren, dd. 16052024, bijlage 6 van het verslag.

<sup>16</sup>Zie VRT nws: 400 ex-werknemers van Van Hool hebben een nieuwe job: “Iedereen die werk zoekt, vindt werk”, dd. 14052024, bijlage 18 van het verslag.

<sup>17</sup>Zie mail van [VERTROUWELIJK] ACV-CSC METEA, dd. 14052024, bijlage 4 van het verslag en zie persmededeling van het gemeenschappelijk vakbondsfront, bijlage 5 van het verslag.

<sup>18</sup>Zie PV van verhoor met de curatoren, dd. 14052024, bijlage 1 van het verslag.

<sup>19</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK] ACV-CSC METEA, dd. 14052024, bijlage 4 en zie persmededeling van het gemeenschappelijk vakbondsfront, bijlage 5 van het verslag.

36. De raadslieden van VDL wijzen op de operationele problemen die ontstaan bij de VVM De Lijn door het uitvallen van een aanzienlijk aantal bussen bij gebrek aan onderdelen.
37. VVM De Lijn werd hierover bevraagd.<sup>20</sup> [VERTROUWELIJK]
38. [VERTROUWELIJK]. Daarnaast geeft VVM De Lijn aan dat het aantal bussen dat buiten dienst zal zijn, op korte termijn significant zal toenemen omwille van een gebrek aan onderdelen. VVM De Lijn stelt over geen alternatief te beschikken voor Van Hool “maak”onderdelen en slechts over een beperkt alternatief te beschikken voor Van Hool “koop”onderdelen.
39. Ook VVM MIVB bevestigt niet langer een beroep te kunnen doen op de diensten van Van Hool. [VERTROUWELIJK]. VVM MIVB wijst tot slot ook op mogelijke problemen in geval van ongelukken met schade aan de chassis en carrosserie waarvoor geen alternatieve leveranciers gevonden kunnen worden.<sup>21</sup>
40. VVM De Lijn stelt niet meer terecht te kunnen bij Van Hool voor de noodzakelijke expertise, wat vooral een impact heeft op de recentere bussen. Het gebrek aan expertise is ook een belangrijke reden voor het niet rijvaardig zijn van een aantal bussen. Verder geeft VVM De Lijn aan over geen alternatief te beschikken voor de expertise vanwege Van Hool.
41. VVM De Lijn geeft aan geen beroep te kunnen doen op Van Hool voor complexe herstellingen, aangezien er geen onderhoudsactiviteiten zijn bij Van Hool. De toegang tot de operationele gegevens op de nieuwe e-bussen zou daarnaast ook niet zijn afgewerkt, wat noodzakelijk is om data-gebaseerde beslissingen te kunnen nemen over de optimale exploitatie van de bussen.
42. VVM De Lijn concludeert in zijn antwoord dat een dringende herstart noodzakelijk is om het relevante personeel/expertise te vrijwaren. Het benadrukt dat hoe langer deze herstart uitblijft, hoe meer van deze expertise verloren zal gaan, aangezien personeel zou intekenen voor andere opportuniteiten.

#### **V.1.1.d Bevraging raadslieden VDL**

43. De auditeur heeft de raadslieden van VDL ondervraagd over de redenen voor de urgentie wanneer de overnameovereenkomst een maand eerder werd ondertekend. De raadslieden van VDL stellen dat tot aan 6 mei 2024 (datum waarop ze een presentatie gaven aan het Auditoraat in verband met de aanmeldbaarheid van de transactie) werd uitgegaan van de niet-aanmeldbaarheid van de transactie aangezien de voor de aanmelding relevante, laatst geauditeerde, omzetcijfers (i.e. van 2022) de aanmeldingsdrempels niet overschrijden. Op 7 mei 2024 stelde het Auditoraat dat de transactie aangemeld dient te worden op basis van de niet-geauditeerde omzet van Van Hool in 2023. Het verzoek tot ontheffing volgde dan ook meteen op 8 mei 2024. Daarnaast merken zij op dat er weliswaar een Term Sheet bestaat voor deze transactie maar dat de uitgewerkte transactiedocumenten op dit moment nog finaal onderhandeld worden met het oog op een ondertekening op korte termijn. De tijdigheid van het verzoek tot ontheffing blijkt dan ook uit het feit dat een doorstart van de activiteiten van Van Hool in ieder geval pas gemaakt kan worden op het

---

<sup>20</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK], Directeur Techniek & Supply Chain Management, dd. 14052024, bijlage 3 van het verslag.

<sup>21</sup> Zie mail [VERTROUWELIJK] MIVB, responsable de l'équipe acquisition bus, dd. 16052024, bijlage 14 van het verslag.



moment waarop deze transactiedocumentatie tot stand komt. Tot slot geven ze aan dat in parallel ook aanmeldingsprocedures gestart werden in Noord-Macedonië en Oostenrijk.

#### **V.1.1.e Beoordeling en conclusie auditeur**

44. De auditeur merkt op dat het feit dat een verzoek tot geanticipeerde closing van de Transactie door de raadslieden van VDL wordt ingediend een maand na de ondertekening van de Term Sheet, vragen oproept met betrekking tot de hoogdringendheid van het verzoek. De raadslieden van VDL verklaren deze maand doordat ze ervan uit gingen dat de transactie niet aanmeldingsplichtig was. De auditeur is echter van oordeel dat dit geen afdoende verklaring kan zijn en dat het probleem van de aanmeldingsplicht snel uitgeklaard had kunnen worden indien de raadslieden van VDL eerder contact hadden opgenomen met het Auditoraat.

45. De auditeur stelt vast dat het faillissement van Van Hool reeds is uitgesproken, zodat een voorkomen van het faillissement dat zich reeds heeft voorgedaan niet als grond kan worden ingeroepen voor de vervulling van de spoedeisendheidsvoorwaarde. Wel dienen de gevolgen van het faillissement in aanmerking te worden genomen bij de beoordeling van de spoedeisendheid.

46. De auditeur wenst de Voorzitter er ook op te wijzen dat deze procedure niet tot doel heeft VDL te beschermen tegen het financieel risico dat intrinsiek verbonden is aan de overname van een failliete activiteit en dat dit in geen geval de gevraagde urgentie kan rechtvaardigen.

47. De auditeur heeft onderzocht of de ontheffing van het uitvoeringsverbod de enige oplossing is voor de aangehaalde problemen en of de curatoren niet zelf bepaalde activiteiten kunnen heropstarten, eventueel onder bankgarantie van VDL. De curatoren hebben bevestigd dat omwille van scope en financiële risico's dit geen alternatieve oplossing blijkt. De raadslieden van VDL hebben in dezelfde zin geantwoord.<sup>22</sup>

48. De auditeur heeft de raadslieden van VDL gevraagd waarom de vroegere personeelsleden van Van Hool niet door VDL zelf kunnen worden aangeworven. Hierop wordt als volgt geantwoord:

*“VDL kan in België geen personeelsleden van Van Hool overnemen zonder dat er een Belgische ondernemingstak en -structuur is (met onder meer werkplaatsen en bureaus) om deze mensen in te laten werken. In de bestaande VDL-gebouwen in Nederland en België is niet per direct plaats voor de (ex-)Van Hool-medewerkers, en het is voor VDL absoluut onmogelijk om in een bestek van enkele weken/maanden nieuwe gebouwen en faciliteiten in België te verwezenlijken om de betreffende mensen in onder te brengen. Bovendien zijn er in België orders nodig voor de productie van bussen en/of van onderdelen om de betreffende medewerkers aan het werk te zetten. Deze orders zijn er niet binnen VDL, althans niet voor een per direct aan te nemen nieuwe ploeg van medewerkers. Dergelijke orders zitten deels nog steeds besloten binnen Van Hool, mits Van Hool op zeer korte termijn een doorstart kan maken via een overname door VDL. Mogelijks zou na de implementatie van de overname een zeer beperkt aantal personeelsleden aan de slag kunnen in de Nederlandse vestiging van Valkenswaard voor zover daar bij de Belgische werknemers enige interesse zou bestaan.”<sup>23</sup>*

49. De auditeur concludeert op grond van het bestaande risico dat zeer gespecialiseerd personeel dreigt weg te gaan, de operationele problemen bij VVM De Lijn en bij VVM MIVB en de mogelijke impact op de productie-eenheid in Noord-Macedonië, en dat alternatieve oplossingen niet

---

<sup>22</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK], dd. 16052024, bijlage 9 van het verslag.

<sup>23</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK], dd. 16052024, bijlage 9 van het verslag.

voorhanden zijn om de activiteiten en concurrentieel potentieel van Van Hool te bewaren, dat aan de urgentievereiste is voldaan.

50. Evenwel dringt de auditeur er op aan dat voorwaarden worden gesteld aan de opheffing van het uitvoeringsverbod, dat een essentieel onderdeel van het concentratietoezichtstelsel vormt en volgens vaste rechtspraak “tot doel heeft te waarborgen dat [een mededingingsautoriteit] alle concentratietransacties op doelmatige wijze kan controleren”.<sup>24</sup>

### **V.1.2 Daadwerkelijke mededinging niet in gevaar**

51. De raadsleden van VDL stellen dat de Transactie geen significante belemmering van de daadwerkelijke mededinging op de Belgische markt zal teweegbrengen.

52. Om deze stelling na te gaan, nam het Auditoraat middels verzoeken om inlichtingen contact op met VVM De Lijn, VVM MIVB en VVM TEC. Aan deze vervoersmaatschappijen werd gevraagd om een overzicht te geven van de tenders met betrekking tot bussen voor de jaren 2021, 2022 en 2023, waarbij werd gevraagd om aan te duiden wie de tender had gewonnen en welke andere bedrijven op de tender hadden geboden.

53. VVM De Lijn bezorgde het Auditoraat als antwoord hierop een overzicht van 8 tenders.<sup>25</sup>[VERTROUWELIJK]. De laatste twee tenders werden gewonnen door BYD en Irizar. Hierbij ging het om de levering van respectievelijk 92<sup>26</sup> en 100<sup>27</sup> bussen. De auditeur stelt daarnaast ook vast dat er, voor wat betreft de tenders die door Van Hool/VDL werden gewonnen, steeds verschillende andere ondernemingen waren die hadden ingeschreven op de tenders.

54. VVM MIVB bezorgde een overzicht van twee tenders die in de laatste drie jaren waren uitgeschreven.[VERTROUWELIJK].<sup>28</sup>

55. VVM TEC bezorgde een overzicht van drie tenders die in de laatste drie jaren waren uitgeschreven. [VERTROUWELIJK].<sup>29</sup>

56. Voorts werd aan de vervoersmaatschappijen ook gevraagd of deze van mening waren dat er nog een voldoende aantal alternatieve producenten actief zijn op de markt voor stadsbussen, naast Van Hool en VDL.

57. VVM De Lijn stelde in zijn antwoord dat er minstens sprake was van een tiental aanbieders.<sup>30</sup> VVM MIVB was van mening dat er voldoende alternatieve producenten naast Van Hool en VDL zijn om een voordelige concurrentie mogelijk te maken voor de MIVB.<sup>31</sup> VVM TEC somde in zijn antwoord 14

---

<sup>24</sup> Zie, bv, Zaak C-633/16, *Ernst & Young*, ECLI:EU:C:2018:371, para. 50.

<sup>25</sup> Zie bijlage bij de mail van [VERTROUWELIJK] van 16 mei 2024, Antwoord op mail van 15 mei 2024, Excel-bestand, bijlage 8 van het verslag.

<sup>26</sup> Zie <https://www.tijd.be/ondernemen/transport/de-lijn-verkiest-chinees-byd-boven-vlaamse-busbouwers/10517191.html>.

<sup>27</sup> Zie <https://www.tijd.be/ondernemen/transport/de-lijn-in-zee-met-spaanse-groep-irizar-voor-e-bussen/10544506.html>.

<sup>28</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK]MIVB, responsable de l'équipe acquisition bus, dd. 16052024, bijlage 14 van het verslag.

<sup>29</sup> Zie bijlage bij de mail van [VERTROUWELIJK], Marchés Bus Urbains OTW 2021\_2023, Excel-bestand, bijlage 16 van het verslag.

<sup>30</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK], Directeur Techniek & Supply Chain Management, dd. 16052024, bijlage 7 van het verslag.

<sup>31</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK]MIVB, responsable de l'équipe acquisition bus, dd. 16052024, bijlage 14 van het verslag.

alternatieve producenten op.<sup>32</sup> In totaal telt de auditeur 17 concurrenten die werden opgelijst door de vervoersmaatschappijen.<sup>33</sup>

58. De auditeur is van mening op basis van deze antwoorden dat er een mate van concurrentie is voor de levering van stadsbussen in België en dat op grond hiervan, voorlopig en onder voorbehoud van de uitkomst van het onderzoek ten gronde, de daadwerkelijke mededinging niet in gevaar is.

## **V.2 Bijkomende voorwaarde voor de ontheffing van het uitvoeringsverbod**

59. De auditeur wenst op te merken dat het verzoek tot ontheffing tot doel heeft de herstart van de activiteiten van Van Hool te verwezenlijken, meer bepaald zou VDL de divisie Bus & Car van Van Hool willen herstarten.<sup>34</sup> Dit impliceert dat niet moet worden uitgegaan van een volledige integratie en dat tot de uiteindelijke beslissing over de toelaatbaarheid van deze Transactie de operationele activiteiten en vermogen van VDL en Van Hool gescheiden kunnen blijven. Om die reden dient de ontheffing van het uitvoeringsverbod te worden gekoppeld aan een duidelijke “hold separate”-verplichting waarbij geen integratie tussen VDL en Van Hool mag plaatsvinden tot aan een eventuele toelaatbaarheidsbeslissing van de concentratie door de BMA.

## **V.3 Termijn voor de verlening van de ontheffing**

60. In de rechtspraak van de Raad voor de Mededinging en het Mededingingscollege is er altijd sprake geweest van een ontheffing van het uitvoeringsverbod tot op het ogenblik dat de BMA een beslissing heeft genomen over de toelaatbaarheid van de concentratie. Dit is logisch en conform de letter en de geest van artikel IV.10, §4 juncto IV.10, §6 WER.

61. De auditeur is van mening dat een ontheffing van het uitvoeringsverbod dient te worden toegekend voor de periode tot aan tot aan de eventuele toelatingsbeslissing van de concentratie door de BMA en voor zover de aanmelding binnen de maand na de beslissing van de Voorzitter zal worden verricht.

# **VI. Beslissing**

62. Het verbod tot uitvoering is een essentieel onderdeel van het concentratietoezichtstelsel dat tot doel heeft te waarborgen dat een mededingingsautoriteit alle concentratietransacties op doelmatige wijze kan controleren.<sup>35</sup> Art. IV/10 §6 WER laat echter, bij wijze van uitzondering, toe dat er een ontheffing verleend wordt door de Voorzitter van de BMA. Dit besluit van ontheffing kan vergezeld worden van voorwaarden of verplichtingen.

## **VI.1 De voorwaarden voor de ontheffing**

63. De voorwaarden voor een ontheffing op het verbod tot uitvoering van een concentratie zijn (i) de urgentie, rekening houdende met de impact van het verbod van uitvoering op Partijen of derden, en

---

<sup>32</sup> Zie mail van [VERTROUWELIJK] TEC, Responsable Matériel Roulant Groupe – Direction Services Techniques, dd. 17052024, bijlage 15 van het verslag.

<sup>33</sup> Volgende ondernemingen werden opgesomd door de vervoersmaatschappijen: Blue Bus, BYD, Ebusco, EvoBus (Daimler), Irizar, Iveco, Karsan, Otokar, Quantron, Scania, Solaris, DV Bus & Coach met Temsa, TM Higer Sprinterbus met Higer, Viamotive met Higer, Volvo, Yes-EU met CRRC en Yutong.

<sup>34</sup> Verzoek tot ontheffing, rns. 6 en 7.

<sup>35</sup> Zie, bv, Zaak C-633/16, *Ernst & Young*, ECLI:EU:C:2018:371, para. 50.

(ii) het feit dat de ontheffing niet van dien aard moet zijn dat ze de daadwerkelijke mededinging in gevaar brengt.<sup>36</sup>

### **VI.1.1 Urgentie**

64. Wat de urgentie betreft stelt verzoeker dat ingevolge het faillissement van Van Hool alle personeelsleden ontslagen werden. Hoewel Van Hool het voorwerp uitmaakt van een overname door VDL zoeken de ontslagen personeelsleden elders werk. Zo zouden er reeds 400 van de 2300 ontslagen personeelsleden reeds elders werk gevonden hebben.<sup>37</sup> Hierdoor komt de herstart van de productie in België met de personeelsleden van Van Hool die over de nodige know-how beschikken in gevaar. Dit heeft belangrijke gevolgen voor een aantal klanten van Van Hool, waaronder De Lijn, TEC en MIVB (verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van het openbaar vervoer) die geen verdere reparaties of onderhoud kunnen laten uitvoeren, waardoor een (stijgend) aandeel van hun bussen onbruikbaar zijn (en worden).

65. Anderzijds stellen verzoekers dat een productiefaciliteit voor Van Hool bussen en coaches in Noord-Macedonië (deel van een afzonderlijke vennootschap die niet failliet is) sterk afhankelijk is van de levering van onderdelen vanuit Van Hool België. Het gebrek aan onderdelen vanuit België zou dan ook leiden tot een geleidelijke afbouw van de activiteiten in Noord-Macedonië. Omgekeerd is de productiefaciliteit (en dus het personeel met de nodige expertise) in België voor de afwerking van de bussen en coaches geproduceerd in Noord-Macedonië ook van belang.

66. Uit het verslag van de Auditeur blijkt na onderzoek (weliswaar uitgevoerd binnen een zeer korte tijdsperiode) dat de motivatie voor het verzoek op dit punt wel degelijk bevestigd wordt.<sup>38</sup> Zo stelt De Lijn dat een dringende herstart noodzakelijk is om het relevante personeel/expertise te vrijwaren. Daarenboven stelt MIVB problemen vast om alternatieve leveranciers te vinden voor de hermotorisering en herstelling van Van Hool bussen ingeval van schade. Ook TEC bevestigt dit standpunt en verwijst naar De Lijn voor mogelijke oplossingen wat haar bussen betreft die afkomstig zijn van Van Hool. De overgang van ex-werknemers van Van Hool die over een gegeerde vakkennis beschikken (lassers, ingenieurs, elektriciens, salesmensen) naar andere bedrijven is in dat opzicht problematisch. Dit risico wordt met de dag groter nu de laatste beschikbare berichtgeving ook stelt dat 1300 werknemers ingegaan zijn op het aanbod van VDAB om zich te laten begeleiden naar nieuw werk.<sup>39</sup>

67. De toenemende indiensttreding van het vroegere personeel van Van Hool in andere bedrijven is dus problematisch voor het verdere onderhoud en de reparatie van de Van Hool bussen. Dit kan de herstart bemoeilijken met alle gevolgen van dien op de afnemers die hierdoor schade kunnen ondervinden. Deze feitelijke omstandigheden zijn van belang aangezien er bij het toekennen van de ontheffing rekening moet worden gehouden met *“alle terzake doende factoren, zoals de aard en de ernst van de schade voor de betrokken ondernemingen of voor derden en de bedreiging die de concentratie voor de mededinging inhoudt.”*<sup>40</sup>

---

<sup>36</sup> Naar analogie met de voorwaarden voor een ontheffing zoals bepaald in art.7(3) van Verordening 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen.

<sup>37</sup> Zie randnr. 33.

<sup>38</sup> Zie randnrs. 36 t.e.m. 42.

<sup>39</sup> De Tijd, 17 mei 2024, *“Jobbeurs voor Van Hool-werknemers lokt 280 bedrijven”*.

<sup>40</sup> Verordening 139/2004, r.o. 34.

68. De Auditeur heeft terecht onderzocht of de continuïteit (en het behoud van het personeel op de vroegere productiesite van Van Hool) niet verzekerd kon worden door toedoen van de curator of door VDL (ook al is de overname nog niet doorgevoerd), zodat een ontheffing ten opzichte van de standstill verplichting niet nodig zou zijn. Uit de bevraging blijkt dat echter voor de curatoren niet het geval, voor de redenen aangegeven in randnummers 30 en 31. Wat VDL betreft blijkt uit het onderzoek van de auditeur dat deze ook geen oplossing kan bieden om de ex-personeelsleden dringend aan te werven zonder een Belgische VDL-vestiging die nu niet voorhanden is en er op korte termijn ook niet kan komen.<sup>41</sup> Een ontheffing van het uitvoeringsverbod lijkt dan ook het enige alternatief te zijn om dringend te verhelpen aan de mogelijke herstart van de productie op de vroegere Van Hool-site.

69. Op de vraag of de verzoekers zelf de urgentie hebben veroorzaakt door niet sneller contact op te nemen met de BMA inzake de aanmeldingsdrempel kan negatief geantwoord worden. Een vroegere contactname had wellicht nuttig geweest om één en ander sneller te kunnen uitwerken (onder andere dit verzoek tot ontheffing), maar had de dringende situatie rond de overgang van het vroegere Van Hool personeel naar andere bedrijven niet gewijzigd. De voorwaarde van urgentie om een ontheffing te verlenen is dus vervuld.

### **VI.1.2 Gevaar voor de daadwerkelijk mededinging**

70. Wat de tweede voorwaarde betreft, stellen verzoekers dat de Transactie geen significante belemmering van de daadwerkelijke mededinging op de Belgische markt kunnen teweegbrengen daar de Belgische markt voor bussen een evenwichtige competitieve markt is met 7 tot 8 marktspelers. Marktaandeelen schommelen ten gevolge van aanbestedingsprocedures en de omvang van uitgeleverde bestellingen in functie van deze kaderovereenkomsten en de geplaatste orders.

71. De auditeur heeft deze verklaringen in zijn (beperkt) onderzoek kunnen bevestigen door onder andere enkele voornamen klanten zoals De Lijn, MIVB en TEC te ondervragen, meer bepaald over de tenders die de laatste drie jaren georganiseerd werden door deze bedrijven.<sup>42</sup> Hieruit blijkt (i) dat er verschillende spelers (in totaal telt de auditeur 17 concurrenten die werden opgelijst door de vervoersmaatschappijen<sup>43</sup>) actief zijn op de markt, (ii) dat klanten zoals MIVB, De Lijn of TEC van oordeel zijn dat er voldoende alternatieve producenten bestaan naast VDL en Van Hool en (iii) dat tenders de laatste jaren vooral door andere spelers dan Van Hool of VDL werden binnengehaald, inclusief sterke internationale spelers.

72. De auditeur concludeert dan ook dat, voorlopig en onder voorbehoud van de uitkomst van het onderzoek ten gronde, de daadwerkelijke mededinging volgens hem niet in gevaar is, zoals vereist alvorens een ontheffingsverzoek toe te staan conform art. IV.10 §6 WER.

73. De Voorzitter deelt deze conclusie op basis van de feiten die in het verslag staan. De tweede voorwaarde voor de ontheffing is dus vervuld.

## **VI.2 Bijkomende verplichting voor het toekennen van de ontheffing**

---

<sup>41</sup> Zie hierboven randnr. 48.

<sup>42</sup> Marktaandeelen zijn sterk afhankelijk van het resultaat van tenders die jaarlijks worden georganiseerd in deze productmarkt.

<sup>43</sup> Volgende ondernemingen werden opgesomd door de vervoersmaatschappijen: Blue Bus, BYD, Ebusco, EvoBus (Daimler), Irizar, Iveco, Karsan, Otokar, Quantron, Scania, Solaris, DV Bus & Coach met Temsa, TM Higer Sprinterbus met Higer, Viamotive met Higer, Volvo, Yes-EU met CRRC en Yutong.

74. Zoals eerder aangegeven kan de Voorzitter bijkomende voorwaarden of verplichtingen opleggen bij de ontheffing op de standstill-verplichting. Het verslag van auditeur stelt dergelijke voorwaarde voor in de vorm van een “hold separate”-verplichting hetgeen betekent dat geen integratie tussen VDL en Van Hool mag plaatsvinden tot aan een eventuele toelaatbaarheidsbeslissing van de concentratie door de BMA.

75. Een herstart van de activiteiten Bus & Car van Van Hool kan in principe verwezenlijkt worden zonder een volledige integratie met VDL. Anderzijds laat deze verplichting toe om de operationele en vermogensstructuur van Van Hool gescheiden te houden van VDL tot aan de definitieve goedkeuring van de Transactie door de BMA (voor zover dit het besluit zou zijn waartoe gekomen wordt).

76. De ontheffing wordt dus toegekend op voorwaarde van een “hold-separate”-verplichting van de Bus & Car activiteiten van Van Hool wat wil zeggen dat deze activiteiten operationeel en vermogensrechtelijk afzonderlijk gehouden worden van de activiteiten van VDL. Deze verplichting belet niet dat VDL instaat voor het management van Van Hool. Verzoeker zal over de uitvoering van deze verplichting bij de auditeur rapporteren ten laatste binnen de twee weken die volgen op de kennisgeving van dit besluit

77. Tenslotte wordt de ontheffing op de uitvoering van de Transactie verleend aan verzoeker voor de periode tot aan tot aan de eventuele toelatingsbeslissing van de concentratie door de BMA en voor zover de aanmelding binnen een termijn van één maand na deze beslissing zal worden verricht, tenzij deze termijn op gemotiveerd verzoek van VDL wordt verlengd.

### **VI.3 Conclusie**

Om de hierboven uiteengezette redenen wordt als volgt beslist:

De Voorzitter verleent bij toepassing van artikel IV.10, §6 WER VDL ontheffing voor de periode tot aan de eventuele toelaatbaarheidsbeslissing van de concentratie door de mededingingsautoriteit van de in artikel IV.10, §4 WER opgelegde schorsingsplicht voor het verwerven van de activa en aandelen van Van Hool betreffende de bus- en autocaractiviteiten;

Deze ontheffing wordt verleend op voorwaarde dat de aanmelding ten laatste ontvangen is binnen een termijn van één maand na de datum van deze beslissing, tenzij deze termijn op gemotiveerd verzoek van VDL wordt verlengd, en dat de activiteiten van VDL en Van Hool volledig gescheiden blijven, d.w.z. dat geen integratie mag plaatsvinden tussen de onderneming VDL en de doelonderneming Van Hool tot aan de toelaatbaarheidsbeslissing van de voorgenomen concentratie.

Brussel, 21 mei 2024

Axel Desmedt

Voorzitter