

# DSVs overtagelse af DFDS Dan Transport Group

Journal nr 2:85-118  
hhk/kl/Infrastruktur

Rådsmødet den 8. november 2000

---

## 1. Konklusion og sammenfatning

DSV, De Sammensluttede Vognmænd af 13-7 1976, har for 5,5 milliarder overtaget DFDS Dan Transport Group A/S med virkning fra 1. oktober 2000.

Sammenlægningen – det nye DSV - skaber en af de største nordiske transport- og logistikvirksomheder med en årlig omsætning på ca. 18 mia. kr. og mere end 10.000 medarbejdere. Overtagelsen af DFDS Dan Transport Group medfører en betydelig forøgelse af DSV's markedsandele, men det nye DSV opnår ikke dominans på noget enkelt marked.

Konkurrencestyrelsen har haft grundige drøftelser med parterne om de indgåede aftaler i forbindelse med overtagelsen. Parterne har på denne baggrund foretaget ændringer og præciseringer i aftalerne, jf. afsnit 2.

Det er styrelsens vurdering, at aftalerne med de ændringer parterne har givet tilsagn om, ikke har skadelige virkninger for konkurrencen, der går ud over, hvad der følger af selve virksomhedsovertagelsen. Parterne har ikke ansøgt om fritagelse for aftalerne, men det er styrelsens umiddelbare vurdering, at aftalerne med de foretagne ændringer og præciseringer ikke strider med konkurrenceloven.

Aftalerne er indgået med virkning fra den 30. september 2000, og er derfor ikke omfattet af de nye danske fusionskontrolregler i lov nr. 416 af 31. maj 2000. Det medfører, at det relevante lovgrundlag for konkurrencemyndigheden til bedømmelse af aftalekomplekset er konkurrencelovens § 6-8.

Dertil kommer, at erhvervsministeren med hjemmel i EU's fusionskontrolforordning inden for 1 måned efter fusionsbeslutningen kan sende en anmodning til Kommissionen om at vurdere fusionen. Styrelsen har i lyset af de foretagne ændringer af aftalerne ikke fundet grundlag for at anmode Erhvervsministeren om at oversende sagen til Kommissionen.

Konkurrencestyrelsen har bedømt de konkurrencemæssige effekter af virksomhedsovertagelsen ud fra oplysninger fra parterne, konkurrenter og andre aktører således som beskrevet i nærværende notat.

## 2. Baggrund

I forbindelse med virksomhedsovertagelsen er indgået en række aftaler mellem parterne, hvoraf aftalerne om "Aktieoverdragelsesaftale mellem DFDS A/S og DSV A/S", og "Overordnet Samarbejdsaftale mellem DFDS A/S og DSV" er de væsentligste.

### 2.1 Aftalerne mellem DFDS A/S og DSV A/S

#### Aktieoverdragelsesaftalen

Aftalen fastlægger de eksakte vilkår for overdragelse af aktierne i DFDS Dan Transport Group A/S til DSV A/S.

DSV betaler i alt 5,5 mia. kr. for DFDS Dan Transport Group A/S. 2,25 mia. kr. erlægges kontant. 755 mio. kr. som aktier hos køber. Endvidere overtages gæld udenfor købesummen for i alt 2 mia. kr. I prisen indgår endvidere en nedskrivelse af aktiekapitalen på 500 mio. kr. i DFDS Dan Transport Group A/S.

Aftalen regulerer på sædvanlig vis parternes forpligtelser ved indgåelsen af aftalen, vilkår ved tidspunktet for overtagelsen (closing), sikkerhedsstillelse, sælgers indeståelser, ansvarsfraskrivelser, selskabets fortsatte drift og forbehold for myndighedsgodkendelse mv. Aftalens løbetid er 3 år.

Aftalen indeholder en konkurrenceklausul, der forpligter sælger til at afstå fra at etablere aktiviteter i konkurrence med det frasolgte selskabs aktiviteter (landtransport, spedition, fortoldning, logistik og transitering).

Misligholdelse af aktieoverdragelsesaftalen er sanktioneret med straf.

Efter drøftelse med styrelsen har parterne ophævet en konkurrenceklausul i aftalen om at køber ikke må beskæftige sig med rederidrift mv. i konkurrence med sælger.

### **Overordnet Samarbejdsaftale mellem DFDS A/S og DSV A/S**

Parterne har indgået samarbejdsaftalen for at sikre, at partnerne fortsat kan samarbejde om transporter til lands og til vands. Aftalens løbetid er 3 år.

Aftalen skal bl.a. sikre DFDS en kontinuerlig tilførsel til rederierne DFDS Tor Line og DFDS Seaways fra det frasolgte selskab. Det betyder, at køber – DSV - fortsat skal købe hovedparten af sin søtransport hos sælgers rederier. Tilsvarende garanterer sælger – DFDS – plads på skibene til købers transporter.

Tor Line's og Seaway's trafikker skal fungere som bindeled for det nye DSV's transporter. Samarbejdet vil for kunderne betyde samlede dør til dør løsninger. Det er hensigten at udbygge samarbejdet mellem parterne.

Aftalen fastlægger, at priser og vilkår for samarbejdet skal ske på markedsvilkår og afgrænser hvilke forhold der er omfattet af samarbejdet.

Samarbejdsaftalen indeholder parallelt med aktieoverdragelsesaftalen konkurrenceklausuler. Sælger forpligter sig til at afstå fra at etablere aktiviteter i konkurrence med købers virksomhed.

Aftalen indeholder en hensigterklæring om at udbygge samarbejdet mellem parterne, således at også de transporter, der i dag ligger i DSV-regi, fremover kunne blive omfattet af samarbejdet med Tor Line og Seaways.

Overtrædelse af samarbejdsaftalen er strafsanktioneret.

Efter forhandling med styrelsen er følgende bestemmelser i den oprindelige aftale ændret eller præciseret.

En bestemmelse der forpligter køber til at afstå fra at markedsføre og udvikle produkter i konkurrence med sælger er ophævet.

Det præciseres i aftalen, at hensigten om at udbygge samarbejdet ikke gælder ud over aftalens løbetid, dvs. 3 år.

Det præciseres ligeledes, at hensigtserklæringen om at udbygge samarbejdet mellem parterne til også at omfatte transport der i dag ligger i DSV-regi, ikke er bindende for parterne.

Endelig præciseres det, at samarbejde ikke skal være en fortsættelse af det tidligere koncernlignende forhold.

### **2.2 Parterne**

**DFDS A/S** er moderselskab i DFDS Koncernen. Hovedaktiviteterne er samlet i 3 datterselskaber: DFDS Tor Line Group A/S, DFDS Seaways A/S og DFDS Dan Transport Group A/S. Det er sidstnævnte selskab, der med den foreliggende aftale skal sælges til DSV.

**DFDS Tor Line Group A/S** er et helejet selvstændigt datterselskab under DFDS Koncernen. Selskabet driver Ro-Ro fragtskibsaktiviteter mellem Skandinavien og England, Skandinavien og Kontinentet, Kontinentet og England og Danmark og Litauen.

**DFDS Seaways A/S** er et helejet selvstændigt datterselskab under DFDS Koncernen. Selskabet driver passagerskibsaktiviteter mellem Skandinavien og England, Tyskland og England, Holland og England samt Danmark og Norge via Sverige.

Samtlige ruter har mindst en destination uden for Danmark.

**DFDS Dan Transport Group A/S (DDTG)**, blev aftalt etableret i maj 1999, i hvor DFDS A/S overtog Dan Transport fra FLS Industries. DDTG var på linie med Seaways og Tor Line et helejet selvstændigt datterselskab frem til frasalget til DSV. DDTG er moderselskab for en lang række danske og (især) udenlandske datterselskaber. DDTG beskæftiger sig primært med spedition og landtransport. DDTG har en omsætning på over 14 mia. kr. og 8700 medarbejdere. Omkring ¼ af selskabets

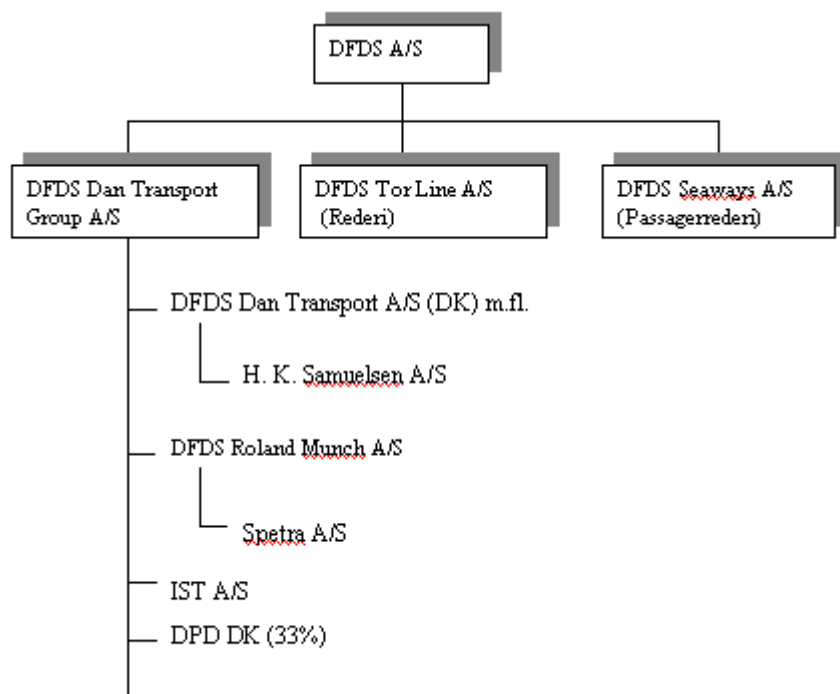
omsætning hidrører fra Danmark. Nordeuropa incl. UK står for i alt 80\% af selskabets omsætning. Selskabet er i dag den næststørste transportvirksomhed i Norden.

DDTG's danske datterselskab, DFDS Dan Transports aktiviteter består af tre hovedområder: international transport og spedition (herunder sø- og luftfragt), logistik og kørsel inden for national distribution. DFDS Dan Transport tilbyder transportløsninger globalt indenfor sø- og luftfragt samt vejtransport i Europa.

**DFDS Food Transport** hører under DFDS Dan Transport og beskæftiger sig med køletransporter. Det største marked er Storbritannien og transporterne udføres i tæt samarbejde med Tor Line.

Blandt DFDS Dan Transports aktiviteter hører også pakkedistribution, idet selskabet ejer en tredjedel af aktierne i **DPD Danmark**. DPD samarbejder via et franchisesystem med DPD GmbH, Tyskland om pakkedistribution i Sverige, Norge og Finland. DPD distribuerer 6,5 mio. pakker årligt i Norden og er den 4. største privatejede pakkedistributør her. Aftalen giver endvidere adgang til samarbejde om pakkedistribution på Europæisk plan, hvor DPD er den næststørste private pakkedistributør med en årlig omsætning på 8 mia. kr.

### DFDS før salget af DFDS Dan Transport Group A/S



øvrige lande mv.

- Norge
- Sverige
- Finland
- UK
- Tyskland
- Polen
- Irland
- USA
- Baltikum
- Asien

Køberen af DFDS' Transportdivision (DDTG) er **DSV, De Sammensluttede Vognmænd af 13-7 1976 A/S**. Koncernen har i dag en årlig omsætning på mere end 4,4 mia. kr. og 1620 ansatte. DSV har ca. 2300 lastbiler på vejene i DK og udlandet hver dag.

Koncernen består af en række virksomheder med forskelligt forretningsgrundlag og speciale. Kerneområdet er transport. De ydelser DSV tilbyder vedrører transport, enten i forlængelse af eller kompletterende kerneområdet. Koncernen består af to dele; Transport & Logistik samt Miljø & Egenproduktion organiseret i selskaberne DSV Samson Transport A/S og DSV Miljø & Egenproduktion A/S.

Transport & Logistik omfatter international og national distribution og godstransport. Ca. halvdelen af omsætningen indenfor Transport & Logistik hidrører fra Danmark. Transportydelser i Skandinavien og UK står for 80\% af den samlede omsætning. DSV Samson Transport A/S er moderselskab for de øvrige DSV Samson-selskaber i Skandinavien.

Miljø & Egenproduktion omfatter miljøaktiviteter (jordrensning og deponering), grusgrave, specialtransport, entreprenørkørsel etc. Disse aktiviteter foregår primært i Danmark.

Transport af sværgods og specialtransporter (grus, sten, jord, slagge, korn- og foderstoffer, silotransporter mv.) foretages af følgende selskaber:

DSV Niels Larsen Transport A/S  
DSV Transport A/S – Holbæk  
DSV Transport A/S – Skuldelev  
Brdr. A. & B. Andersen A/S.

Til en del af disse transportere anvendes specialbyggede lastbiler, blokvogne, mv.

Rensning, genindvinding, oplagring og salg af grus, jord, slagge af jern og metal sker i :

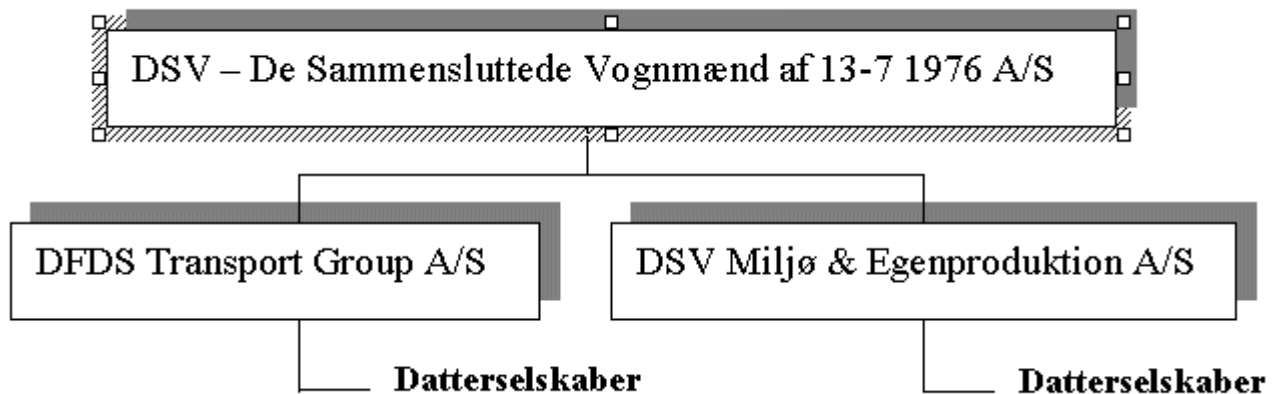
DSV Anlæg, Teknik og Miljø A/S  
Dansk Grusindustri A/S  
Dansk Jordrens A/S  
Specialdepot A/S.

DSV har i foråret 2000 etableret et nyt selskab, DSV Parcel i DSV Samson Transport A/S' regi. Selskabet har i perioden frem til overtagelsen af DFDS Dan Transport haft en beskedent omsætning i Skandinavien, men stort set ingen omsætning i Danmark.

Virksomhedsovertagelsen indebærer en sammenlægning af aktiviteterne i

DSV A/S og DFDS Dan Transport Group A/S i et nyt selskab, **DFDS Transport Group A/S**. Se figur. Aktiviteterne omfatter blandt andet national/regional og international landtransport, speditivirksomhed (land, sø og luft), logistik- og vognmandsvirksomhed efter dør/dør konceptet blandet andet i samarbejde med de to DFDS-rederier, Tor Line A/S og Seaway A/S.

**Det nye DSV efter overtagelsen af DFDS Dan Transport Group**



### 3. Markedet

Afgrænsning af de relevante markeder inden for transportsektoren må som udgangspunkt baseres på kundernes efterspørgsel af transportydelser. Serviceydelser i form af transport, spedition og logistikstøtte kan dels købes som en totalløsning med transport mellem to destinationer, dels købes som delleverancer, der udføres som enkelt-ydelser, fx landtransport med lastbil, søtransport, luftfragt, oplagring og andre serviceydelser.

Grundlæggende kan sondres mellem national transport og international transport.

Ved national transport foregår både på- og aflæsning af gods i transportørens hjemland, fx Danmark.

Ved international transport foregår på- og/eller aflæsning i udlandet. International kørsel yderligere opdeles i:

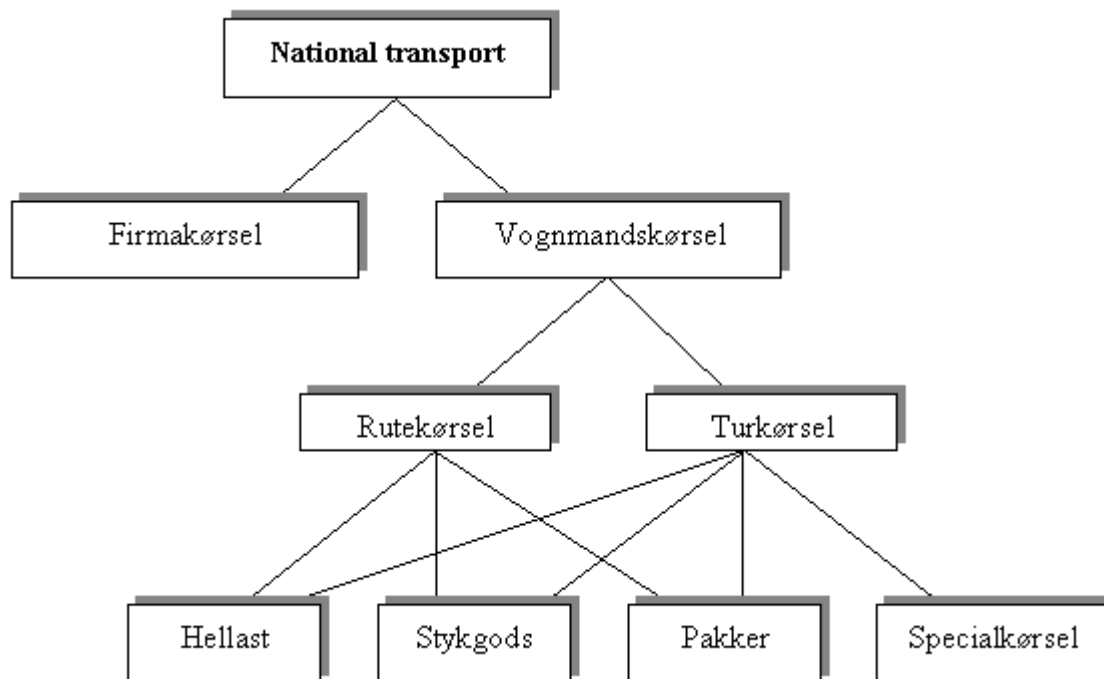
- kørsel fra Danmark til udlandet
- kørsel til Danmark fra udlandet
- tredjelandskørsel, hvor på- og aflæsning foregår i hver sit udland
- cabotagekørsel, hvor på- og aflæsning foregår i samme udland.

Der skelnes mellem to kørselsformer. Vognmandskørsel, der er transport af gods for fremmed regning, dvs. af gods, der tilhører andre end bilens indehaver. Firmakørsel, der er transport af gods for egen regning, dvs. transport af gods, som tilhører transportøren selv. Vognmandskørsel og firmakørsel kan enten ske som turkørsel eller rutekørsel.

Desuden opdeles markedet traditionelt efter godstyper. De vigtigste markeder er hellæs (transport af hele vognladninger), stykgods, pakkegodt og specialkørsel.

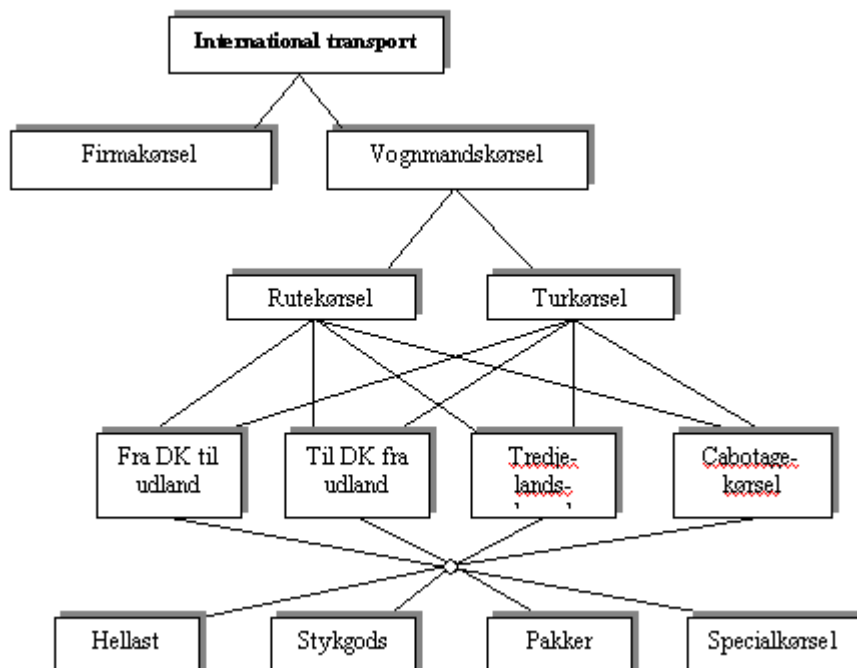
Markederne for national transport er angivet i figur 3.

#### Figur 3. National transport



Markederne for international transport er angivet i figur 4.

Figur 4. International transport



DSV og DFDS Dan Transport er aktive i mange lande og på mange markeder. De tilbyder transportydelser i eget regi og i samarbejde med (andre) vognmandsfirmaer, rederier, luftfartsselskaber, mv. Der udbydes derfor mange forskellige transportydelser og kombinationer af transportformer. De to selskaber råder tilsammen over 4400 lastbiler til transport nationalt og internationalt, heraf ejer selskaberne selv 1100 lastbiler, mens aftaler med vognmænd dækker de øvrige 3300 lastbiler.

## Produktmarkeder

### Landtransport

Landtransport omfatter transport på lastbil af hellæs, stykgods, pakker og specialkørsel – nationalt og internationalt. DSV og DFDS Dan Transport, og dermed "det nye DSV" er aktive på en række markeder.

### Transport af hellæs

Parterne tilbyder såvel totale "dør til dør løsninger" samt mere afgrænsede transportydelser med hellæs – dvs. hele vognladninger - til især industrielle kunder. National transport af industrivarer og international transport af hellæs sker overvejende som vognmandskørsel. For national godstransport gælder det 70% af turene, andelen for international godstransport vurderes at være noget højere<sup>1</sup>. Den resterende del af transporten af hellæs udføres af kunderne selv - firmakørsel. Det gælder især inden for dagligvarehandelen, hvor store butikskæder har egne lastbiler, kølevogne, lagre, mv.

Transport af hellæs kan også ske med jernbane.

På markedet for landtransport af hellæs mellem indenlandske destinationer, der udføres som vognmandskørsel, har det nye DSV en markedsandel på op ca. 10%. Det svarer til en fordobling af DSV's markedsstyrke før overtagelsen af DFDS Dan Transport.

Det nye DSV har fortsat en noget mindre markedsandel end Danske Fragtmænd Amba, der er selskabets største konkurrent.

Blandt de øvrige større konkurrenter, alle med markedsandele på omkring 5% er:

- Rygaard Transport & Spedition
- Frode Laursen
- DSB Gods.

Herudover findes et stort antal mindre transportvirksomheder.

Parterne har angivet, at det nye DSV får en samlet markedsandel for landtransport mellem indenlandske destinationer på lidt over 5% og at DSV's markedsandel var halvt så stor før overtagelsen. Parterne har ved beregning af markedsandele medregnet firmakørsel, der udgør godt 30% af den samlede omsætning inden for indenlandsk transport, til markedet.

Da firmakørsel ikke udbydes eksternt på et marked bør denne omsætning efter Konkurrencestyrelsens opfattelse ikke medregnes ved opgørelse af markedsandel.

Det nye DSV's markedsandele for international vejtransport under ét til og fra hhv. Danmark, Sverige, Norge og UK er mellem 5 og 15%.

Markedsandelene for international transport er ikke specificeret på transport af hellæs, stykgods, pakker og specialkørsel. Det kan ikke afvises, at parterne kan have en mere betydende markedsstyrke på et eller flere af disse markeder.

### Stykgods

Transport af stykgods (transport af flere stykker gods med samme lastvogn/godsvogn) kan opdeles i mange forskellige markedssegmenter. Transporten varetages af specialiserede transportfirmaer. Markedet kan deles op efter forskellige kriterier, fx volumen eller vægt. Branchen anvender typisk opdeling baseret på vægt. Derudover sondres mellem national og international transport af stykgods.

I forbindelse med høringen er det oplyst, at Danske Fragtmænd Amba (inkl. DSB Stykgods) er markedsledende inden for transport af stykgods i Danmark samt, at DFDS Dan Transport og DSV har en samlet markedsandel på ca. 20\%.

Parterne har selv oplyst, at deres samlede markedsandel er under 5\% for transport af stykgods indtil 1500 kg samt, at hovedparten af det nye DSV's transporter sker mellem Danmark og destinationer i Skandinavien og Nordeuropa.

Herudover findes på markedet for transport af stykgods i Danmark følgende større aktører, hvoraf ingen har markedsandele over 10\% :

- Freja Transport & Logistik
- A-Post og Danzas/ASG, begge datterselskaber under Deutsche Post
- Transportgruppen
- Pakke-Trans, datterselskab under Royal Mail, UK
- LEMAN
- Frode Laursen
- DSG

Det nye DSV har ifølge de adspurgte virksomheder på markedet for national og international distribution af letgods, en markedsandel på 25-30\%. Det nye DSV's markedsandel for national distribution af letgods er dog betydeligt lavere. Danske Fragtmænd Amba er inkl. DSB Stykgods langt den største aktør med en markedsandel på over 50\% for national transport af letgods.

Blandt de øvrige større konkurrenter kan nævnes Post Danmark og Schenker – BTL, der begge har markedsandele under 5\%.

#### **Pakketransport**

Det nye DSV har både før og efter koncentrationen en beskeden markedsandel på markedet national og international pakketransport.

International pakketransport er domineret af store internationale selskaber som UPS, TNT og DHL.

For transport i Danmark og international transport til og fra Danmark af pakker under 50 kg er de største aktører:

- Post Danmark med markedsandele på op til 40\%
- Dansk Fragtmænd Amba med markedsandele på op til 20\%
- A Post (Deutsche Post) med markedsandele på op til 15\%

Blandt de største virksomheder med markedsandele op til 10\% er:

- Pakke Trans (Royal Mail, UK)
- UPS (United Parcel Service, USA) og
- DHL

DPD i Danmark, hvor DFDS Dan Transport Group A/S ejer 1/3 af aktierne, har en markedsandel betydeligt under 5\%.

DFDS deltager gennem aktieposten i DPD Danmark i et samarbejde med DPD GmbH, Tyskland om pakkedistribution i Sverige, Norge og Finland, hvor DPD er den 4. største privatejede pakkedistributør.

#### **Specialtransporter**

Specialtransporterne er ifølge sagens natur meget specialiserede og får dermed karakter af nicheydelser.

Specialtransporter med kran- og blokvogne og andre aktiviteter med specielle lastvogne mv. på sværgodsområdet, er hidtil forgået i DSV's regi.



DFDS Food Transport udbyder temperaturregulerede transportere i specielt byggede kølebiler med fødevarer fortrinsvis i Nordeuropa i samarbejde med DFDS' rederier. Det største marked er transport af fødevarer til UK. Markedsandelen er betydelig, men er ikke nærmere oplyst.

De pågældende aktiviteter i hhv. DSV og DFDS-regi har hidtil omfattet ikke-sammenfaldende nicheprægede transportydelser, der ikke er i indbyrdes konkurrence.

Sammenslutningen fører dermed ikke til en forøgelse af markedsandele inden for de pågældende specialområder.

### **Søtransport**

DFDS Dan Transport er den største søfragtsspeditor i Danmark og en af de største i Norden.

For så vidt angår søtransport beholder DFDS A/S fortsat (og uændret) sine fragtskibsaktiviteter i Tor Line (Ro Ro færger) og Seaways, der sejler med passagerer (men også overfører lastbiler med gods). DFDS A/S står for en betydelig del af søtransporten af gods mellem Norden og UK. Der er formentlig ikke tale om en dominerende stilling. Det skal bl.a. ses i lyset af, at der findes alternative landtransportruter mellem Norden (herunder specielt Danmark) og UK via den engelske Kanal.

DSV har hverken før eller efter virksomhedsovertagelsen aktiviteter inden for søtransport. Selskabet har til hensigt at fortsætte og udbygge det nuværende transportsamarbejde med DFDS A/S til lands og til vands. Det nye DSV har ikke indgået lignende aftaler med andre rederier.

De væsentligste konkurrenter inden for søtransport er de store internationale rederier som fx Maersk Sealand mv. Rederierne og landtransportører samarbejder i stigende grad med henblik på at tilbyde dør til dør-løsninger, som stadig hyppigere efterspørges af kunderne.

### **Lufttransport**

DFDS Dan Transport er den største luftfragtsspeditor i Danmark og en af de største i Norden.

Parterne har oplyst, at de gennem aftaler med et stort antal luftfartsselskaber råder over et internationalt transportnet inden for luftfragt. Luftfragt anvendes typisk til transportere, der skal nå hurtigt frem og er af høj værdi, fx elektronik og medicinalvarer. Der er tale om ren speditivirksomhed. Parterne ejer ikke selv flykapacitet.

Der foreligger ikke oplysninger om markedsandele. Markedet er udpræget internationalt med et meget stort antal aktører. Parternes rolle må antages at være yderst beskeden.

### **Logistikcentre mv.**

DFDS Dan Transport disponerer i Nordeuropa over et tæt net af kontorer, pakhuse, mv. Logistikcentre indgår som et stadigt vigtigere led i distributionen, da kundernes efterspørgsel efter totalløsninger nødvendiggør adgang til lagre og terminaler. DFDS ejer 2 store logistikcentre (hubs) i Vejle og København (Brøndby) samt mindre terminaler (strokes) i Århus, Ålborg, Fredericia, Herning, osv. Der distribueres såvel nationalt som internationalt gods via centrene.

DFDS' havneterminaler er ikke omfattet af sammenlægningen.

Logistikcentre og terminaler har strategisk betydning i forhold til kundernes efterspørgsel efter samlede distributionsløsninger. En del af lagerkapaciteten udbydes særskilt til oplagning af varer fra eksterne virksomheder (lagerhotel). Markedsandelen må vurderes som beskeden set i forhold til den samlede lagerkapacitet på markedet.

---

## **4. Høring**

Styrelsen har anmodet 27 virksomheder og organisationer om bemærkninger og kommentarer til virksomhedsovertagelsen. Blandt de adspurgte er både store internationale transportkoncerner, som fx TNT, UPS (United Parcel Service), Danzas (helejet datterselskab under Deutsche Post), Schenker samt de store danske transportører som DSB Gods, Post Danmark, Danske Fragtmænd Amba, Frode Laursen og Rygaard mfl.

Besvarelserne bærer præg af, at der er tale om flere markeder med svært sammenlignelige ydelser. De enkelte virksomheder har naturligt taget udgangspunkt i deres egen produktportefølje.

Generelt er virksomhederne positive overfor virksomhedsovertagelsen, som de hilser velkommen. Det anføres bl.a., at det internationale marked bevæger sig mod øgede krav til leverandørerne om totalconceper, hvilket den nye aktør på markedet vil kunne levere. Ingen virksomheder finder, at overtagelsen vil give koncentrationsproblemer.

I takt med de store internationale koncerners indtog på danske transportmarked hilser flere aktører et dansk modspil velkommen.

Underentreprenører til parterne, hovedsagelig mindre selvstændige vognmænd, har specielt peget på den øgede købermagt som et problem. Det anføres, at det nye DSV vil kunne presse priserne yderligere ned til ugunst for de mindre vognmænd, uden at de lavere priser kommer slutbrugerne til gode.

Flere transportvirksomheder har peget på, at det nye DSV fortsat vil være enerådende på kombinerede transportløsninger - land- og søtransport - mellem Norden og UK.

---

## 5. Konkurrencemæssig vurdering

Da aftalen om overtagelse er indgået 30. september 2000 medfører det, at de danske fusionskontrolregler i lov nr. 416 af 31. maj 2000 ikke finder anvendelse. Det relevante lovgrundlag er derfor konkurrencelovens § 6-8. Erhvervsministeren har endvidere mulighed for, i medfør af art. 22 i EU-fusionskontrolforordningen, inden for 1 måned efter virksomhedsovertagelsen at anmode Kommissionen om at vurdere koncentrationen.

Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at aftalerne mellem parterne (Aktieoverdragelsesaftalen og Samarbejdsaftalen) med de ændringer og præciseringer, der er givet tilsagn om, ikke vil være konkurrencebegrænsende.

Selvom det nye DSV er en meget stor virksomhed, opnår sammenslutningen trods øgede markedsandele ikke en dominerende stilling på noget marked.

Der er dermed ikke baggrund for at oversende sagen til Erhvervsministeren.

En vurdering af markedsstyrken før og efter sammenslutningen må tage hensyn til, at transportydelser kan formidles på mange måder og af mange kanaler. Det vanskeliggør vurderinger af markedsstyrken. Selvom en virksomhed opnår en stor markedsandel for en bestemt transportydelse, vil der typisk findes alternative transportmuligheder - eller sådanne vil være relativt nemme at etablere. Det er derfor vanskeligt at udnytte en stor markedsandel til fx at hæve prisen mv.

Grænserne mellem de enkelte markeder er ofte flydende. Kunderne kan enten efterspørge samlede ydelser eller delydelser, som erhverves hver for sig. Kunderne kan vælge at indkøbe transportydelserne via en speditør/transportør eller sammensætte ydelserne selv. Integrerede løsninger i form af totalleverancer vinder dog frem (one stop shopping).

Det nye DSV vil på de vigtigste områder, landtransport med hellæs og stykgods, få betydeligt større markedsandele i forhold til situationen før overtagelsen. Men selv ved anvendelse af forholdsmæssig snævre markedsafgrænsninger, opnår selskabet ikke en dominerende stilling på noget marked.

Der kan endvidere peges på fordele ved koncentrationen i form af rationaliseringer og effektiviseringer, der kan øge selskabets konkurrencekraft og dermed skærpe konkurrencen på transportområdet.

På markedet for landtransport af hellast øger koncentrationen det nye DSV's markedsandel fra ca. 5% til ca. 10%.

For landtransport af stykgods øger koncentrationen det nye DSV's markedsandel fra 10 - 15% til 20 - 30%.

Markedsandelen er størst for internationale transporter mellem Danmark og destinationer i Skandinavien, UK og Tyskland. Det nye DSV har på det nationale marked fortsat en betydelig mindre markedsandel end konkurrenten, Danske Fragtmænd Amba.

For de stærkt nicheprægede specialtransporter indebærer sammenlægningen ikke ændringer i markedsandele.

Allerede før sammenlægningen var DFDS Dan Transport den største speditør indenfor sø- og lufttransport i Danmark. Sammenlægningen tilføjer ikke yderligere markedsandele. For søtransporten gælder, at alle rederiaktiviteter fortsætter uændret i DFDS' regi. Parterne har jf. ovennævnte aftalt, at man fortsat vil samarbejde som hidtil og på stort set uændrede vilkår.

For søtransport mellem Norden og UK har DFDS A/S en meget stærk markedsstilling, men er næppe dominerende da der findes alternative transportruter over land. Søtransport er i øvrigt ikke omfattet af virksomhedsovertagelsen.

---

1 Danmarks Statistik, "Transport 2000:20". De øvrige baggrundsdata i afsnittet kommer fra samme kilde.