

NOTAT

Dato: 22. oktober 2019
Sag: 19/08613
Sagsbehandler: /LKM & KSV

Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Interdan Bil A/S' erhvervelse af enekontrol over Quick-Pot A/S

**KONKURRENCE- OG
FORBRUGERSTYRELSEN**

1. Sagsfremstilling

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen modtog den 24. september 2019 en anmeldelse af en fusion mellem Interdan Bil A/S og Quick-Pot A/S, jf. konkurrencelovens § 12 b. Ifølge § 12 h, stk. 5, 3. pkt., løber fristerne i § 12 d, stk. 1, fra den dag, hvor styrelsen ud over en fuldstændig anmeldelse har modtaget dokumentation for betaling af gebyret for anmeldelsen. Fristerne begyndte at løbe den 24. september 2019.

ERHVERVS MINISTERIET

1.1. Transaktionen

Fusionen finder sted ved, at Interdan Bil A/S (herefter Interdan) erhverver 52 pct. af aktiekapitalen og dermed enekontrol over Quick-Pot A/S (herefter Quick-Pot). De resterende 48 pct. af aktiekapitalen vil ultimativt være ejet af Steen Haugaard Fransen via dennes holdingselskab, Steen Haugaard Holding ApS. Som led i transaktionen har Interdan og Steen Haugaard Fransen indgået en ejeraftale, som nærmere regulerer forholdet mellem ejerne. Ejeraftalen giver ikke Steen Haugaard Fransen særlige rettigheder eller lignende, der medfører, at Steen Haugaard Fransen opnår kontrol over Quick-Pot.

Transaktionen udgør derfor en fusion omfattet af fusionsbegrebet i konkurrencelovens § 12 a, stk. 1, nr. 2.

1.2. Parterne og deres aktiviteter

Quick-Pot er i dag ultimativt ejet af Martin Bech Jacobsen Pedersen igennem selskabet Euro-2000 A/S og Steen Haugaard Fransen igennem selskabet Steen Haugaard Holding ApS.

Quick-Pot er en autoværkstedskæde med 28 full-service autoværksteder fordelt over hele Danmark. Quick-Pot har hovedsæde i Viborg. Quick-Pot tilbyder alle former for service og reparationer af personbiler og varebiler under 3500 kg totalvægt med undtagelse af plade- og karrosseriarbejde, der kræver svejsning, samt lakering. Quick-Pot udfører også dækservice inklusiv salg af dæk til slutkunder. Quick-Pot udbyder endvidere serviceaftaler til private bilejere med nye biler uanset bilens mærke.

Interdan er en del af Interdan-koncernen, som ultimativt er kontrolleret af K.W. Bruun og hustrus Familiefond, hvis erhvervsmæssige formål er at eje 58,73 pct. af kapitalandelene og 90,94 pct. af stemmerettighederne i Interdan Holding A/S.

Interdan beskæftiger sig med import af køretøjer af bilmærkerne Peugeot, Citroën, DS, Opel og Mitsubishi. Interdan har derudover salg af originale reservedele (OE-reservedele), uoriginale reservedele, væsker og dæk til autoriserede forhandlere og værksteder i Danmark samt til uafhængige værksteder. Interdan indgår derudover serviceaftaler med kunder, der køber en ny bil af et af de mærker, som Interdan distribuerer.

Parterne har dermed begge aktiviteter inden for detailsalg af serviceaftaler, mens der er vertikale forbindelser mellem parternes aktiviteter inden for i) salg af reservedele og reparation og service, ii) engros/detailsalg af dæk og iii) engros/detailsalg af væsker. For så vidt angår aktiviteterne inden for serviceaftaler, uoriginale (non-OE) reservedele, dæk og væsker har parterne anført, at de har markedsandele under 15 henholdsvis 25 pct. på disse eventuelle markeder, og de vil derfor ikke blive behandlet yderligere i denne afgørelse. Styrelsen har offentliggjort fusionen på sin hjemmeside, ligesom fusionen er sendt i høring hos relevante brancheforeninger samt hos Interdans væsentligste kunder, herunder reservedelsgrossister og konkurrenter til Quick-Pot. Dette har ikke givet anledning til yderligere undersøgelser.

1.3. Jurisdiktion

De deltagende virksomheder er Interdan Bil A/S og Quick-Pot A/S. Ifølge det oplyste havde Interdan Bil A/S i 2018 en omsætning på [xxx] kr. Quick-Pot A/S havde i 2018 en omsætning på [xxx] kr.

Eftersom de deltagende virksomheders omsætning overstiger omsætnings-tærsklerne i konkurrencelovens § 12, stk. 1, nr. 1, er der tale om en fusion omfattet af konkurrencelovens regler om fusionskontrol.

2. Afgrænsning af de relevante markeder

For at vurdere om en fusion hæmmer den effektive konkurrence betydeligt, er det nødvendigt at afgrænse det eller de relevante markeder, som fusionen berører.

2.1. De relevante produktmarkeder

2.1.1. Markedet for engrossalg af reservedele til motorkøretøjer

Kommissionen har tidligere afgrænset separate markeder for engrossalg af "Original Equipment" (OE) reservedele og non-OE-reservedele, samt konstateret, at engrosdistributionen af OE-reservedele er mærkespecifikt.¹ Det relevante produktmarked afgøres således af mærket på reservedelen.

¹ Jf. Kommissionens afgørelse af 10. september 2018 i sag COMP/M.9070, *Eurocar/Vicentini*, pkt. 9, og Kommissionens afgørelse af 12. maj 2011 i sag COMP/M.6063, *Itou-chu/Speedy* pkt. 16.

Parterne har i deres opgørelse af markedet taget udgangspunkt i et marked for OE-reservedele og et marked for non-OE-reservedele². OE-reservedele er fordelt på bilmærkerne Peugeot, Citroën, Opel, Mitsubishi og Chevrolet.

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion. Til brug for vurderingen tages udgangspunkt i et markedet for engrossalg af OE-reservedele til ovennævnte bilmærker³.

2.1.2. Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer

Ifølge Kommissionens praksis udgør reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer et særskilt marked.⁴

Kommissionen anfører endvidere, at i det omfang, at der findes et særskilt marked for reparation og vedligeholdelse, anses dette marked for at være et mærkespecifikt marked.⁵ Kommissionen har dog i praksis ikke foretaget en endelig afgrænsning af markedet for reparation og vedligeholdelse på enkelte mærker.

Konkurrencerådet har i sin afgørelse om Taksatorringens vedtægter af 29. april 2009 afgrænset et marked for autoreparationer- og service. I denne afgørelse blev der lagt til grund, at der var tale om ét samlet marked, som både omfatter skadesudbedring og serviceydelser.⁶

Konkurrencerådet har derudover i en tidligere sag⁷ vurderet, at den særlige regulering af området og de særlige konkurrencevilkår på markedet peger i retning af, at der kan afgrænses et særskilt marked for reparation og vedligeholdelse på biler, som adskiller sig fra markedet for køb, salg og videresalg af biler, samt markedet for køb, salg og videresalg af reservedele.

Den svenske konkurrencemyndighed, Konkurrentverket, har i en tidligere sag afgrænset produktmarkedet til reparationer udført på mærkerne Volvo

² I parternes opgørelse inkluderer markedet for non-OE-reservedele også non-OE-reservedele af tilsvarende kvalitet til OE-reservedele.

³ Peugeot, Citroën, Opel, Mitsubishi og Chevrolet.

⁴ Jf. Kommissionens afgørelse af 31. maj 1999 i sag COMP/M.15263, *Ford/Kwik-Fit*, pkt. 9.

⁵ Jf. ”Supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer” af den 28. maj 2019, pkt. 57.

⁶ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 29. april 2009, *Taksatorringens vedtægter*, punkt 159.

⁷ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. marts 2014, *CAD opfordrer medlemsværksteder til at boycotte Autobutlers udbudsportal*, www.autobutler.dk, punkt 100.

og Renault. Dertil argumenterer Konkurrenceverket for, at markedet for reparation og vedligeholdelse i vid udstrækning er mærkespecifikt grundet en stigende specialisering af motorkøretøjer, som dermed kræver specialkompetencer.⁸

Parterne har anført, at der kan afgrænses et marked for reparation og service af biler.

Parterne har i deres opgørelse af markedsandele også overvejet en segmentering i et marked, hvor der alene ses på reparation og vedligehold på uafhængige værksteder.⁹ Parterne har derudover overvejet at segmentere markedet for reparation og vedligeholdelse afhængigt af bilmærke, men angiver i anmeldelsen, at de ikke finder grundlag for dette.¹⁰

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion eftersom fusionen ved såvel den bredeste som den snævreste plausible markedsafgrænsning ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt. Til brug for vurderingen vil styrelsen tage udgangspunkt i et samlet marked for reparation og vedligehold af motorkøretøjer eventuelt snævre segmenteret i et mærkespecifikt marked for reparation og vedligeholdelse.

2.2. De relevante geografiske markeder

2.2.1. Markedet for engrossalg af reservedele til motorkøretøjer

Kommissionen har i tidligere sager overvejet at afgrænse markedet for engrossalg af OE-reservedele nationalt eller dækkende hele EØS, men har ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.¹¹

Parterne har oplyst, at de betragter markedet som nationalt.¹²

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion, eftersom fusionen ved såvel den bredeste som den snævreste plausible markedsafgrænsning ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt. Til brug for vurderingen vil styrelsen tage udgangspunkt i et nationalt marked for engrossalg af reservedele til motorkøretøjer.

⁸ Jf. Konkurrenceverkets beslutning af 14. juni 2004, Dnr 212/2004, pkt. 30.

⁹ Jf. anmeldelsens pkt. 98.

¹⁰ Jf. anmeldelsens pkt. 107.

¹¹ Jf. Kommissionens afgørelse af 22. august 2018 i sag COMP/M.9070, *Eurocar/Vicentini*, pkt. 13.

¹² Jf. anmeldelsen, pkt. 74.

2.2.2. Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer

Kommissionen har i tidligere sager overvejet at afgrænse markedet for reparation og vedligeholdelse nationalt eller regionalt, men har ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben¹³.

I en undersøgelse fra Kommissionen konkluderes det, at forbrugerne ikke vil køre mere end 30 min. til et værksted.¹⁴

Konkurrencerådet har tidligere overvejet potentielle afgrænsninger af det geografiske marked for reparation og vedligeholdelse af biler. I Konkurrencerådets afgørelse om Taksatorringens vedtægter af 29. april 2009 fastslog Konkurrencerådet, at markedet for autoreparationer og –service i hvert fald skal afgrænses nationalt.¹⁵ I Konkurrencerådets afgørelse om CAD af 26. marts 2014¹⁶ overvejede rådet, hvorvidt det geografiske marked kunne afgrænses til landsdele og regioner, men endte med at afgrænse et nationalt marked¹⁷.

Konkurrensverket har i sin beslutning vedrørende Bilia Personbilar AB's overtagelse af enekontrollen med Eneqvist Bil AB konstateret, at forbrugerne vælger de værksteder, der ligger nærmest, samt at 85 pct. af forbrugerne ikke vil køre mere end 40 min. for en reparation.¹⁸

Parterne har anført, at det geografiske marked er nationalt.

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion, eftersom fusionen ved såvel den bredeste som den snævrere plausible markedsafgrænsning ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt.

Styrelsen vil i sin vurdering fokusere på den vertikale forbindelse i form af engrossalg af OE-reservedele til brug for markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, som geografisk kan afgrænses nationalt eller lokalt.

¹³ Jf. fx Kommissionens afgørelse af 13. november 2011 i sag COMP/M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, pkt. 18, Kommissionens afgørelse af 31. maj 1999 i sag COMP/M.1526 *Ford/Kwik-Fit*, pkt. 12, eller Kommissionens afgørelse af 12. maj 2011 i sag COMP/M.6063, *Itochu/Speedy*, pkt. 19.

¹⁴ "Consumer preferences for existing and potential sales and servicing alternatives in automotive distribution of new cars", 2001, Dr. Lademann & Partner for Kommissionen.

¹⁵ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 29. april 2009, *Taksatorringens vedtægter*, pkt. 169 side 36.

¹⁶ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. marts 2014, *CAD opfordrer medlemsværksteder til at boycotte Autobutlers udbudsportal*, www.autobutler.dk

¹⁷ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. marts 2014, *CAD opfordrer medlemsværksteder til at boycotte Autobutlers udbudsportal*, www.autobutler.dk, Pkt. 114, side 23.

¹⁸ Jf. Konkurrensverket's Beslut af 14. juni 2004, Dnr 212/2004, pkt. 37.

3. Vurdering af fusionens konkurrencemæssige virkninger

Vurderingen af fusionens virkninger på de relevante markeder tager udgangspunkt i oplysningerne i parternes anmeldelse. Styrelsen har derudover offentliggjort fusionen på sin hjemmeside, ligesom fusionen er sendt i høring hos relevante brancheforeninger samt hos Interdans væsentligste kunder, herunder reservedelsgrossister og konkurrenter til Quick-Pot.

Det afgørende for, om en fusion kan godkendes, er, om den hæmmer den effektive konkurrence betydeligt på et eller flere af de berørte markeder, jf. konkurrencelovens § 12 c, stk. 2.

3.1. Berørte markeder

I det følgende vurderes fusionens konkurrencemæssige virkninger på de følgende vertikalt berørte markeder:

- i) Markedet for engrossalg af OE-reservedele til hvert af bilmærkerne Peugeot, Citroën, Opel, Mitsubishi og Chevrolet i Danmark.
- ii) Markedet for reparation og vedligehold af motorkøretøjer i Danmark eller lokalt, som eventuelt kan segmenteres efter mærke.

Parterne har oplyst, at der ikke er horisontalt berørte markeder.

3.2. Vertikal forbindelse mellem markedet for engrossalg af OE-reservedele til visse bilmærker og markedet for reparation og vedligehold af motorkøretøjer

Fusionen indebærer en vertikal forbindelse, idet Interdan er aktiv på markedet for engrossalg af OE-reservedele, og Quick-Pot er aktiv på markedet for reparation og vedligeholdelse af køretøjer, hvor bl.a. OE-reservedele indgår til brug for visse reparationer.

Parterne har oplyst, at Interdan er den primære importør af OE-reservedele i Danmark for så vidt angår bilmærkerne Peugeot, Citroën, Opel, Mitsubishi og Chevrolet og har således en markedsandel på ca. [80-100] pct. på markedet for OE-reservedele til hver af disse bilmærker. Parterne har oplyst, at HHI¹⁹ ligger mellem [>6.000] på mærkespecifikke markeder for engrossalg af OE-reservedele til bilmærkerne Peugeot, Citroën, Opel, Mitsubishi og Chevrolet.

På markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer har parterne oplyst, at Quick-Pot på et nationalt marked har en markedsandel på mellem [0-5] pct. og [0-5] pct., afhængig af om markedet inkluderer alle

¹⁹ Der er ingen ændring i HHI før og efter fusionen, da der ikke er noget overlap.

reparationer eller kun reparation og vedligehold på uafhængige værksteder.²⁰ På eventuelle snævrere markeder, herunder for mærkespecifik reparation eller snævrere plausible geografiske markeder, vil Quick-Pots markedsandele ikke ændre sig væsentligt.²¹

De konkurrenceskadelige vertikale virkninger af en fusion kan bl.a. skyldes afskærmning. Med afskærmning menes, at konkurrenter hindres adgang til leverancer (inputafskærmning) eller markeder (kundeafskærmning). I denne sag kan det i lyset af Interdans position på upstream-markederne være relevant at vurdere risikoen for inputafskærmning nærmere.²²

Inputafskærmning kan opstå, hvis den fusionerede virksomhed får mulighed for at begrænse adgangen til sine inputprodukter og dermed gøre det vanskeligt for downstream-konkurrenter at opnå adgang til de pågældende produkter til samme priser og på samme vilkår som før fusionen, hvilket øger deres omkostninger.

Der er tre forhold, der skal undersøges i forbindelse med vurderingen af, om en konkurrenceskadelig inputafskærmning er sandsynlig:

- i) Om den fusionerede virksomhed har mulighed for at afskærme adgangen til input.
- ii) Om den fusionerede virksomhed vil have incitament til afskærmning.
- iii) Om det vil skade konkurrencen på downstream markedet betydeligt.²³

3.2.1. Vurdering af inputafskærmning

I det følgende vil styrelsen med udgangspunkt i ovenstående tre forhold vurdere, om den planlagte fusion medfører en øget risiko for inputafskærmning af OE-reservedele til visse værksteder til brug for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer.

Interdans høje markedsandele på [80-100] pct. på upstream-markederne er udtryk for en betydelig markedsstyrke, og Interdan har således også inden

²⁰ Jf. anmeldelsens pkt. 98.

²¹ I 2018 repræsenterede Chevrolet dog en større del af Quick-Pots aktiviteter på deres værksted i Næstved i forhold til i andre områder. Værkstedet i Næstved var indtil udgangen af 2018 et autoriseret Chevrolet værksted Jf. anmeldelsens fodnote pkt. 27.

²² Det følger af kommissionens retningslinjer for ikke-horisontale fusioner, at det er usandsynligt at en vertikal fusion vil give anledning til konkurrencemæssige problemer, hvis (i) den fusionerede virksomheds markedsandele er under 30 pct. på de berørte markeder, og (ii) HHI efter fusionen er under 2000. I denne sag kan det dermed ikke på baggrund af HHI og markedsandele alene udelukkes, at fusionen kan give anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder.

²³ Jf. Kommissionens *"Retningslinjer for vurdering af ikke-horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser"* (2008/C 265/07), pkt. 32.

fusionen en væsentlig indflydelse på priser og forsyningsvilkår på downstream-markedet.

På trods af Interdans betydelige markedsandel på markedet for engrossalg af OE-reservedele er der en række forhold på markedet, som kan begrænse muligheden for at afskære adgangen til OE-reservedele på downstream-markedet. Parterne sælger primært OE-reservedele til autoriserede værksteder, jf. Tabel 1 nedenfor, og har hertil oplyst, at Interdan i henhold til de indgåede importørkontrakter, er forpligtet til at opretholde et autoriseret forhandler- og servicenet.²⁴ Interdan vil derfor ikke kunne afvise at sælge OE-reservedele til disse værksteder.²⁵

For de værksteder, der ikke er en del af et autoriseret forhandler- og servicenet, er det muligt at købe OE-reservedele fra autoriserede værksteder eller fra reservedelsgrossister i Danmark, ligesom Quick-Pot gør i dag.²⁶ Quick-Pot er således inden fusionen aktiv med reparation af de nævnte bilmærker uden at indkøbe reservedele via Interdan.

[xxx].

Tabel 1: Andelen af Interdans salg i pct. fordelt på bilmærke (2018)

	[xxx]	[xxx]	[xxx]
Peugeot	[xxx]	[xxx]	[xxx]
Citroën	[xxx]	[xxx]	[xxx]
Opel	[xxx]	[xxx]	[xxx]
Mitsubishi*	[xxx]	[xxx]	[xxx]
Chevrolet	[xxx]	[xxx]	[xxx]

* Markedsandelene summerer ikke til 100 pct., idet den opgjorte omsætning for OE-reservedele blandt andet inkluderer internt salg samt salg til rallykørere og til træningscenter.
Kilde: Parternes anmeldelse, pkt. 86.

Inputafskærmning kan kun medføre konkurrencemæssige problemer, hvis den vedrører et vigtigt input til downstream-produktet.²⁷ Parterne har oplyst, at OE-reservedele ikke kan anses som væsentligt input til uafhængige værksteder, da de i det væsentligste anvender non-OE-reservedele.²⁸ Quick-Pot bruger eksempelvis primært non-OE-reservedele, men ved ca.

²⁴ Jf. anmeldelsens pkt. 140.

²⁵ Jf. anmeldelsens pkt. 141.

²⁶ Jf. anmeldelsens pkt. 29.

²⁷ Kommissionens retningslinjer for ikke-horisontale fusioner pkt. 34.

²⁸ Jf. anmeldelsens pkt. 138.

1 ud af 500 reparationer er der behov for reservedele, der kun er tilgængelige som OE-reservedele, såkaldte *captive parts*.²⁹ I de tilfælde indkøber Quick-Pot som nævnt reservedele fra autoriserede værksteder eller fra reservedelsgrossister.

[xxx].³⁰ Ifølge parterne sker ca. 10 pct. af engrossalget af OE-reservedele til Citroën, Peugeot, Opel, Mitsubishi og Chevrolet som parallelimport udenom Interdan, og salget sker primært til de uautoriserede værksteder.³¹ Det er derfor styrelsens vurdering, at der er alternative kilder til OE-reservedele, som i vist omfang kan levere samme typer af reservedele som Interdan. Det gælder på tværs af de mærker, som Interdan importerer.

Som nævnt indledningsvis har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen foretaget en tredjepartsorientering blandt uafhængige værksteder, der i dag køber reservedele af Interdan, samt reservedelsgrossister, herunder de grossister, der indkøber reservedele fra Interdan. Desuden har styrelsen orienteret relevante brancheforeninger med medlemmer inden for både autoriserede og uautoriserede værksteder. Styrelsen har ikke modtaget nogen fusionsspecifikke bemærkninger, herunder ingen kommentarer angående risikoen for inputafskærmning af salget af OE-reservedele.

Interdan får efter fusionen en interesse i downstream-markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, som ikke var til stede før fusionen, i og med at de erhverver en værkstedskæde på downstream-markedet. Dermed kan incitamentet til enten helt eller delvist at afskærme adgangen til OE-reservedele ændre sig som følge af fusionen.

Incitamentet til afskærmning afhænger af, om det vil være en rentabel strategi. Incitamentet kan bl.a. afhænge af, hvorvidt den integrerede virksomheds downstream-afdeling kan forventes at få fordel af højere prisniveauer på downstream-markedet. Interdan har en markedsandel på [80-100] pct. og har dermed en meget betydelig position på det danske marked for engrossalg af OE-reservedele. Det fremgår af Kommissionens retningslinjer for ikke-horisontale fusioner at ”*En monopolvirksomhed på upstream-markedet, der i forvejen er i stand til at udnytte alle fordelene ved vertikalt forbundne markeder, har formentligt ikke noget incitament til at hindre konkurrenter adgang til input efter en vertikal fusion*”³²

Hertil kommer, at Quick-Pot har en meget begrænset markedsandel på downstream-markedet for reparation og vedligeholdelse, hvilket isoleret set også begrænser incitamentet til at foretage inputafskærmning. [xxx].³³

²⁹ Jf. anmeldelsens pkt. 29 og 81.

³⁰ Jf. Dansk bilbrancheråd, www.dbr.dk, 9. oktober 2019.

³¹ Jf. anmeldelsens pkt. 76.

³² Jf. Kommissionens retningslinjer for ikke-horisontale fusioner pkt. 43 og 44.

³³ Jf. fodnote 32 i anmeldelsen

På den baggrund er det derfor efter styrelsens vurdering ikke sandsynligt, at det vil være en rentabel strategi at afskærme andre værksteder fra adgang til OE-reservedele.

Baseret på ovenstående er det Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at fusionen ikke vil give anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder pga. ensidige vertikale virkninger i form af inputafskærmning af downstream-markedet for service og vedligeholdelse af motorkøretøjer.

4. Konklusion

Idet fusionen på baggrund af de foreliggende oplysninger ikke giver anledning til indsigelser, har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen godkendt fusionen efter en forenklet sagsbehandling, jf. konkurrencelovens § 12 c, stk. 7.

Godkendelsen er givet under forudsætning af, at de oplysninger, der kan tilskrives de deltagende virksomheder, er korrekte, jf. konkurrencelovens § 12 f, stk. 1, nr. 1.