

NOTAT

Dato: 30. marts 2022

Sag: 22/00560

Sagsbehandler: /KSH/AVH

Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af K.W. Bruun Import A/S' overtagelse af enekontrol over FCA Denmark A/S

**KONKURRENCE- OG
FORBRUGERSTYRELSEN**

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen modtog den 25. marts 2022 en almindelig anmeldelse af en fusion mellem K.W. Bruun Import A/S ("K.W. Bruun Import") og FCA Denmark A/S ("FCA Denmark") (herefter samlet "parterne"), 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 25. marts 2022.

KONKURRENCERÅDET

1. Transaktionen

Transaktionen indebærer, at K.W. Bruun Import overtager 100 pct. af aktierne i FCA Denmark. Med transaktionen erhverver K.W. Bruun Import dermed enekontrol over FCA Denmark.

Den anmeldte fusion medfører et kontrolskifte og udgør en fusion omfattet af fusionsbegrebet i konkurrencelovens § 12 a, stk. 1, nr. 2.

2. Parterne og deres aktiviteter

K.W. Bruun Import er en del af K.W. Bruun-koncernen, og er 100 pct. ejet af K.W. Bruun og Co, men ultimativt ejet af K.W. Bruun Holding A/S, der er ejet af K.W. Bruun og Hustrus Familiefond og Ragnhild Bruuns Fond.

K.W. Bruun Import beskæftiger sig primært med import og distribution af køretøjer i form af nye personbiler og varebiler med en totalvægt på 0-2 tons og 2-3,5 tons af bilmærkerne Peugeot, Citroën, Citroën DS, Opel og Mitsubishi. K.W. Bruun Import distribuerer hovedsageligt køretøjerne engros til bilforhandlere i Danmark. Derudover distribuerer K.W. Bruun Import originale reservedele (OE-reservedele) til de bilmærker, som virksomheden importerer, samt til bilmærket Chevrolet. K.W. Bruun-koncernen er desuden aktiv på markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer via sit ejerskab i Quickpoint A/S (herefter "Quickpoint").

K.W. Bruun Import har derudover flere andre aktiviteter. K.W. Bruun Import har via selskabet K.W. Bruun Automotive salg af uoriginale reservedele af samme kvalitet som originale. K.W. Bruun Import tilbyder endvidere slutbrugerne serviceaftaler for de mærker, som K.W. Bruun Import

importerer. K.W. Bruun Import importerer desuden brugte luksusbilmærker til Danmark med henblik på formidling af leasing af disse køretøjer til danske slutkunder via selskabet GranTurismo Cars A/S.

FCA Denmark ejes inden transaktionen af FCA Italy S.p.A., der ultimativt ejes af Stellantis-koncernen.

FCA Denmark beskæftiger sig med import og distribution af køretøjer i form af nye personbiler og varebiler med en totalvægt på 0-2 tons og 2-3,5 tons af bilmærkerne Fiat, Alfa Romeo og Jeep. FCA Denmark distribuerer hovedsageligt køretøjerne engros til bilforhandlere i Danmark. Derudover distribuerer FCA Denmark originale reservedele (OE-reservedele) til de bilmærker, som virksomheden importerer, samt i begrænset omfang til bilmærkerne Chrysler og Dodge.

FCA Denmark har derudover andre aktiviteter, blandt andet tilbyder FCA Denmark slutbrugerne serviceaftaler for de mærker, som FCA Denmark importerer.

Parterne har dermed begge aktiviteter inden for detailsalg af serviceaftaler, som alene kan anvendes hos autoriserede værksteder af det pågældende mærke. Da parternes serviceaftaler er mærkespecifikke, er der som udgangspunkt ikke er horisontalt overlap, hvorfor dette eventuelle marked ikke behandles yderligere.

3. Jurisdiktion

De deltagende virksomheder er K.W. Bruun Import og FCA Denmark. Ifølge det oplyste havde K.W. Bruun-koncernen i 2020 en omsætning på [xx] mio. kr. i Danmark. FCA Denmark havde i 2020 en omsætning på [xx] mio. kr. i Danmark.

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.

4. De relevante markeder

For at vurdere om fusionen hæmmer den effektive konkurrence, er det nødvendigt at afgrænse det eller de relevante markeder, som fusionen kan berøre.

Parterne har identificeret fire relevante produktmarkeder, hvor der er horisontale eller vertikale forbindelser:¹

- i. Markedet for engrossalg af nye personbiler
- ii. Markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 0-2 tons

¹ Jf. anmeldelsen, pkt. 12 og 78.

- iii. Markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 2-3,5 tons
- iv. Markedet for engrossalg af reservedele til motorkøretøjer

Styrelsen har desuden identificeret markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, der har en umiddelbar vertikal forbindelse til markedet for engrossalg af reservedele til motorkøretøjer.

Marked i), ii) og iii) behandles i det følgende samlet.

4.1. De relevante produktmarkeder

4.1.1. Markedet for engrossalg af nye personbiler, markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 0-2 tons og markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 2-3,5 tons

Kommissionen har tidligere overvejet at segmentere det relevante produktmarked for engrossalg af nye personbiler i henholdsvis et marked for a) engrossalg af nye personbiler og b) engrossalg af nye varebiler, uden at tage endelig stilling hertil.² I fusions sagen *Peugeot/Opel*³ har Kommissionen angivet, at det relevante produktmarked for engrossalg af nye personbiler og nye varebiler ikke skal underpdeles i segmenter på engros markedet, idet producenterne af nye personbiler og nye varebiler normalt udbyder en række forskellige modeller, der dækker en række forskellige markedssegmenter, og som distribueres via samme distributionskanal.⁴ Kommissionen har dog ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.

Parterne har i anmeldelsen taget udgangspunkt i, at markedet for engrossalg af nye personbiler udgør et selvstændigt marked, da parterne har anført, at køberne af personbiler ikke kan forventes at anse en varebil som substitut til en personbil.⁵

Endvidere har parterne taget udgangspunkt i henholdsvis ii) markedet for engrossalg af varebiler med en totalvægt på 0-2 tons og iii) markedet for engrossalg af varebiler med en totalvægt på 2-3,5 tons. Parterne vurderer dog, at det er sandsynligt, at disse markeder kan slås sammen til ét relevant produktmarked.⁶

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra hidtidig praksis i denne fusion, eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt uanset, hvor snævert markederne afgrænses. Til brug for vurderingen tager styrelsen dog udgangspunkt i de snævrere plausible markeder for varebiler.

² Jf. Kommissionens afgørelse af 30. april 2004, COMP/M.3388 – *Ford Motor Company LTD/Polar Motor Group LTD*, pkt. 7.

³ Jf. Kommissionens afgørelse af 5. juli 2017, COMP/M.8449 – *Peugeot/Opel*.

⁴ Jf. Kommissionens afgørelse af 5. juli 2017, COMP/M.8449 – *Peugeot/Opel*, pkt. 31.

⁵ Jf. anmeldelsens pkt. 83.

⁶ Jf. anmeldelsens pkt. 4, 12 og 78.

4.1.2. Markedet for engrossalg af reservedele til motorkøretøjer

Kommissionen har tidligere afgrænset separate markeder for engrossalg af originale reservedele (OE-reservedele, hvor ”OE” er en forkortelse af ”Original Equipment”) og non-OE-reservedele, samt konstateret, at engrosdistributionen af OE-reservedele er mærkespecifikt.⁷ Det relevante produktmarked afgøres således af mærket på reservedelen.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager foretaget samme afgrænsning.⁸

Parterne har anført, at markedet for salg af reservedele som udgangspunkt er bredt defineret, men at markedet kan inddeles i fire segmenter, 1) originale reservedele med logo (OE-reservedele), 2) originale reservedele uden logo (OEM-reservedele), 3) uoriginale reservedele af samme kvalitet som originale reservedele og 4) uoriginale reservedele af ringere kvalitet end originale reservedele.⁹

Parterne har i deres anmeldelse endvidere taget udgangspunkt i, at markedet for engrossalg af OE-reservedele er mærkespecifikt.¹⁰

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i et marked for engrossalg af OE-reservedele til bilmærkerne, som parterne distribuerer: Peugeot, Citroën, Citroën DS, Opel, Mitsubishi, Chevrolet, Fiat, Alfa Romeo, Jeep, Chrysler og Dodge.

4.1.3 Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer

Ifølge Kommissionens praksis udgør reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer et særskilt marked.¹¹ Kommissionen anfører endvidere, at i det omfang, at der findes et særskilt marked for reparation og vedligeholdelse, anses dette for at være et mærkespecifikt marked.¹² Kommissionen har dog i praksis ikke foretaget en endelig afgrænsning af markedet for reparation og vedligeholdelse på enkelte mærker.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i samme afgrænsning.¹³

⁷ Jf. Kommissionens afgørelse af 10. september 2018, COMP/M.9070, *Eurocar/Vicentini*, pkt. 9, og Kommissionens afgørelse af 12. maj 2011, COMP/M.6063, *Itouchu/Speedy* pkt. 16.

⁸ Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 22. oktober 2019 *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Interdan Bil A/S' erhvervelse af enekontrol over Quick-Pot A/S* pkt. 2.1.1.

⁹ Jf. anmeldelsen, pkt. 102.

¹⁰ Jf. anmeldelsen, pkt. 27, 104 og 115.

¹¹ Jf. Kommissionens afgørelse af 31. maj 1999, COMP/M.15263, *Ford/Kwik-Fit*, pkt. 9

¹² ”Supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer” af den 28. maj 2010, pkt. 57.

¹³ Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 22. oktober 2019 *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Interdan Bil A/S' erhvervelse af enekontrol over Quick-Pot A/S* pkt. 2.1.2.

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion eftersom fusionen ved såvel den bredeste som den snævrere plausiblen markedsafgrænsning ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i et mærkespecifikt marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer.

4.2. De relevante geografiske markeder

4.2.1. Markedet for engrossalg af nye personbiler, markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 0-2 tons og markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 2-3,5 tons

Kommissionen har i tidligere sager overvejet markedet for engrossalg af nye personbiler og nye varebiler til at være mindst nationalt eller dækkende hele EEA, men har ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.¹⁴

Parterne har anført, at det relevante marked for i) markedet for engrossalg af nye personbiler, ii) markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 0-2 tons, og iii) markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 2-3,5 tons formentlig er nationalt.¹⁵

Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset hvor snævert markederne afgrænses, vurderer styrelsen at markedsafgrænsningen kan stå åben. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i et nationalt marked for marked i), ii) og iii).

4.2.2. 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 EEA.¹⁶ Kommissionen har dog ladet den endelige afgrænsning stå åben.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ligeledes i en tidligere sag taget udgangspunkt i et nationalt marked for engrossalg af OE-reservedele til motorkøretøjer.¹⁷

Parterne har anført, at markedet for engrossalg af OE-reservedele efter parternes vurdering er nationalt.¹⁸

¹⁴ Jf. f.eks. Kommissionens afgørelse af 5. juli 2017, COMP/M.8449 – Peugeot/Opel, pkt. 32-33 og Kommissionens afgørelse af 19. december 2011, COMP/M.6403 Volkswagen/KPI Polska/Skoda Auto Polska/VW Bank Polska/VW Leasing Polska, pkt. 24.

¹⁵ Jf. anmeldelsen, pkt. 79.

¹⁶ Jf. f.eks. Kommissionens afgørelse af 1. august 2018, COMP/M.8963 – Eurocar/Bonaldi, pkt. 13 eller Kommissionens afgørelse af 10. september 2018, COMP/M.9070 - Eurocar/Vicentini, pkt. 13.

¹⁷ Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 22. oktober 2019 Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Interdan Bil A/S' erhvervelse af enekontrol over Quick-Pot A/S, pkt. 2.2.1.

¹⁸ Jf. anmeldelsen, pkt. 79.

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion, eftersom hverken den bredeste eller snævrere plausible markedsafgrænsning vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i et nationalt marked for engrossalg af OE-reservedele til de enkelte bilmærker.

4.2.3. Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer

Kommissionen har i tidligere sager overvejet at afgrænse markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer nationalt eller regionalt, men har ladet den endelige afgrænsning stå åben.¹⁹

Konkurrencerådet har i tidligere sager afgrænset markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer til at være nationalt, men har også overvejet, om markedet kan segmenteres yderligere til f.eks. til landsdele.²⁰

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager overvejet samme segmentering, uden at afgrænse markedet endeligt.²¹

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. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i et mærkespecifikt marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, som geografisk kan afgrænses til Danmark.

5. Vurdering af fusionen

Vurderingen af fusionens virkninger på de relevante markeder tager udgangspunkt i oplysningerne i parternes anmeldelse. Styrelsen har derudover offentliggjort fusionen på sin hjemmeside den 28. februar 2022 og opfordret interesserede til at indsende bemærkninger til fusionen. Styrelsen modtog i den forbindelse ingen bemærkninger.

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.

5.1. Berørte markeder

I afsnit 5.2 vurderes de horisontalt berørte markeder:

- i. Markedet for engrossalg af nye personbiler
- ii. Markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 0-2 tons
- iii. Markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 2-3,5 tons

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

²⁰ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. marts 2014, *CAD opfordrer medlemsværksteder til at boycotte Autobutlers udbudsportal*, pkt. 114.

²¹ Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 22. oktober 2019 *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Interdan Bil A/S' erhvervelse af enekontrol over Quick-Pot A/S*, pkt. 2.2.2.

I afsnit 5.3 vurderes de vertikalt berørte markeder:

- i. Markedet for engrossalg af OE-reservedele til hver af bilmærkerne Fiat, Alfa Romeo, Jeep, Chrysler og Dodge
- ii. Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer segmenteret efter bilmærke

5.2. Horisontale virkninger

5.2.1. Markedet for engrossalg af nye personbiler, markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 0-2 tons og markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 2-3,5 tons

Fusionen indebærer en horisontal forbindelse mellem parternes aktiviteter på markedet for engrossalg af nye personbiler i Danmark og på markedet for engrossalg af nye varebiler.

På markedet for engrossalg af nye personbiler i Danmark har K.W. Bruun Import og FCA Denmark markedsandele i 2020 på henholdsvis [20-30] pct. og [0-5] pct., jf. tabel 1 nedenfor. Efter fusionen vil den fusionerede virksomhed opnå en samlet markedsandel på [20-30] pct.

På de to markeder for engrossalg af varebiler har K.W. Bruun Import i 2020 markedsandele på henholdsvis [20-30] og [10-20] pct., hvor FCA Denmark har markedsandele i 2020 på [0-5] pct., jf. tabel 1 nedenfor. Efter fusionen vil den fusionerede virksomhed have en samlet markedsandel på [20-30] pct. på markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 0-2 tons og [20-30] pct. på markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 2-3,5 tons.

Tabel 1 – markedsandele for engrossalg af nye personbiler og varebiler i Danmark 2020, beregnet på volumen

	Markedet for engrossalg af nye personbiler	Markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 0-2 tons	Markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 2-3,5 tons
K.W. Bruun Import	[20-30] pct.	[20-30] pct.	[10-20] pct.
FCA Denmark	[0-5] pct.	[0-5] pct.	[0-5] pct.
Parterne i alt	[20-30] pct.	[20-30] pct.	[20-30] pct.
HHI før	[1.000-1.500]	[2.000-2.500]	[1.500-2.000]
HHI efter	[1.000-1.500]	[2.000-2.500]	[1.500-2.000]
Delta	[<250]	[<150]	[<250]

Kilde: Fusionsanmeldelsen tabel 2-7.²²

K.W. Bruun Import er før fusionen en af de største aktører på markederne med markedsandele på ca. [20-30] pct., og da FCA Denmarks markedsandele før fusionen er mellem [0-5] pct. fører fusionen til et begrænset overlapp på disse markeder.

Efter fusionen er den fusionerede virksomhed fortsat en af de store aktører på de relevante markeder. Der er dog en række konkurrenter på markedet for engrossalg af nye personbiler, herunder Semler med markedsandele på [20-30] pct., og en række andre aktører som Toyota, Ford, Mercedes-Benz og Renault med markedsandele på mellem [5-10] pct., samt en række mindre aktører med markedsandele mellem [0-5] pct. På markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 0-2 tons, er der ligeledes en række øvrige aktører på markedet, herunder Renault og Ford med markedsandele på henholdsvis [30-40] og [10-20] pct. Endvidere på markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 2-3,5 tons er der en række konkurrenter på markedet, herunder Ford med markedsandele på [20-30] pct. samt øvrige aktører med markedsandele på ca. [10-20] pct. og derunder.

Af tabel 1 fremgår, at HHI og ændringen i HHI for alle markeder, der er horisontalt berørte, er inden for de af Kommissionen fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrenceproblemer.²³

5.2.2. Vurdering af fusionens horisontale virkninger

På baggrund af markedsandele og HHI samt den marginale ændring i begge, er det styrelsens vurdering, at fusionen ikke giver anledning til betæneligheder på de horisontalt berørte markeder.

5.3. Vertikal forbindelse mellem markedet for engrossalg af OE-reservedele og markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer

Fusionen indebærer en vertikal forbindelse, da FCA Denmark er aktiv på markedet for engrossalg af OE-reservedele, og K.W. Bruun-koncernen gennem selskabet Quickpoint er aktiv på markedet for reparation og vedligeholdelse af køretøjer af de enkelte bilmærker, hvor blandt andet OE-reservedele indgår til brug for visse reparationer.

²² Markedsandelene og HHI er opgjøret efter antal ny registrerede biler (volumen) dvs. biler solgt i detailhandel. Da distribution og salg af biler sker i selektiv distribution, vil detailsalget i meget høj grad være identisk med engrossalget jf. anmeldelsen, pkt. 12 og 90

²³ Jf. Kommissionens retningslinjer af 5. februar 2004 for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), punkt 20, hvoraf det bl.a. fremgår, at det anses for usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, hvis HHI efter fusionen er mellem 1.000 og 2.000 og med et delta mindre end 250, samt når HHI efter fusionen er over 2.000, og med et delta på mindre end 150.

Parterne har oplyst, at FCA Denmark før fusionen ikke leverer OE-reservedele til Quickpoint.²⁴

Parterne har oplyst, at bilproducenter som udgangspunkt distribuerer alle OE-reservedele via importøren og det autoriserede forhandlernetværk, men at der er en vis handel med OE-reservedele uden for det autoriserede netværk. Parterne skønner derfor FCA Denmarks markedsandele til ca. [90-100] pct. på markedet for engrossalg af OE-dele i Danmark for hvert af bilmærkerne Fiat, Alfa Romeo, Jeep, Chrysler og Dodge.²⁵

Parterne har anført, at Quickpoints markedsandele på markedet for vedligeholdelse og reparation af de enkelte bilmærker, som FCA Denmark distribuerer, ikke overstiger [0-5] pct. for nogle af bilmærkerne.²⁶

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

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.

Følgende forhold skal undersøges i forbindelse med vurdering af, om en konkurrenceskadelig inputafskærmning er sandsynlig:²⁷

- 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

5.3.1 Vurdering af inputafskærmning

FCA Denmarks høje markedsandele på ca. [90-100] pct. på upstream-markederne er udtryk for en betydelig markedsstyrke. FCA Denmark har således også inden fusionen en væsentlig indflydelse på priser og forsyningsvilkår på downstream-markedet.

²⁴ Jf. anmeldelsen, pkt. 66

²⁵ Jf. anmeldelsen, pkt. 104.

²⁶ Jf. anmeldelsen, pkt. 66 og bilag 5. For bilmærket Chrysler, har Quickpoint en væsentlig højere markedsandel, da markedsandelene tager udgangspunkt i FCA Denmarks salg af OE-dele til autoriserede forhandlere. Da der siden 2011 ikke er importeret nye biler af mærket Chrysler i Danmark, anvender færre bilejere autoriserede værksteder, hvorfor markedsandelene er markant overvurderet.

²⁷ Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af ikke-horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2008/C 265/07), pkt. 32

På trods af FCA Denmarks betydelige markedsandele for OE-reservedele til bilmærkerne Fiat, Alfa Romeo, Jeep, Chrysler og Dodge, er der en række forhold på markedet, der begrænser muligheden for at afskære adgangen til OE-reservedele på downstream-markedet.

FCA Denmark sælger alene OE-dele til sine autoriserede reservedelsforhandlere og værksteder.²⁸ Parterne har oplyst, at FCA Denmark gennem sin importørkontrakt er forpligtet til at operere med et selektivt distributionssystem, dvs. at opretholde et autoriseret netværk af forhandlere og værksteder.²⁹

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 reservedelsforhandlere i Danmark. Quickpoint, der er en kæde af uautoriserede værksteder, benytter primært reservedele fra de øvrige kategorier, herunder reservedele af tilsvarende kvalitet som OE-reservedele.³⁰

Parterne har oplyst, at FCA Denmark som udgangspunkt fortsat ikke vil levere OE-reservedele til uautoriserede videreforskere, men alene levere til sine autoriserede reservedelsforhandlere og værksteder. Autoriserede reservedelsforhandlere og værksteder vil derfor fortsat være sikret OE-reservedele af FCA Denmarks mærker efter fusionen, da de er autoriserede.³¹ Autoriserede reservedelsforhandlere og værksteder kan fortsat ikke forbydes at videresælge OE-reservedele til uautoriserede værksteder til brug for reparation af en bil efter fusionen, hvorfor uautoriserede værksteder fortsat kan købe OE-dele hos autoriserede værksteder eller reservedelsforhandlere.³²

Quickpoint har desuden en meget begrænset markedsandel på downstream-markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer på de enkelte mærker, FCA Denmark distribuerer, hvilket isoleret set også begrænser incitamentet til at foretage inputafskærmning.³³

På den baggrund er det derfor efter styrelsens vurdering på nuværende tidspunkt ikke muligt, og selv hvis det var muligt, ikke sandsynligt, at det vil være en rentabel strategi at afskærme andre værksteder fra adgang til OE-reservedele, samt at fusionen ikke vil give anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder på grund af ensidige vertikale virkninger i form af inputafskærmning af downstream-markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af de enkelte mærker.

²⁸ Jf. anmeldelsen, pkt. 77.

²⁹ Jf. anmeldelsen, pkt. 157.

³⁰ Jf. anmeldelsen, pkt. 17 og 77.

³¹ Jf. anmeldelsens bilag 13, pkt. 2.

³² Jf. anmeldelsens bilag 13, pkt. 2.

³³ Jf. anmeldelsen, pkt. 66 og bilag 5, pkt. 10.

På baggrund af de foreliggende oplysninger er det således Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at fusionen ikke giver anledning til indsigelser.

6. 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.