

## **AFGØRELSE**

Dato: 4. oktober 2023  
Sag: 23/04251-16  
Sagsbehandler: /HCSJ

### **Godkendelse af NCG Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Skorstensgaard Holding ApS**

**KONKURRENCE- OG  
FORBRUGERSTYRELSEN**

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen modtog den 9. maj 2023 en almindelig anmeldelse af NCG Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Skorstensgaard Holding 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 udover en fuldstændig anmeldelse har modtaget dokumentation for betaling af gebyret for anmeldelsen. Fristerne begynde i den konkrete sag at løbe den 7. september 2023.

**KONKURRENCE RÅDET**

#### **1. Transaktionen**

Transaktionen indebærer, at NCG Retail A/S (herefter "NCG"), der er et datterselskab under Nic. Christiansen Gruppen A/S (herefter "Nic. Christiansen Gruppen"), erhverver 61 pct. af kapitalandelene i Skorstensgaard Holding ApS (herefter "Skorstensgaard").

Skorstensgaard er inden transaktionen ejet af Anders Skorstensgaard Holding ApS og Martin Skorstensgaard Holding ApS. Anders Skorstensgaard Holding ApS og Martin Skorstensgaard Holding ApS overdrager med transaktionen samlet 61 pct. af kapitalandelene og stemmerettighederne i Skorstensgaard til NCG. Martin Skorstensgaard Holding ApS og Anders Bødker Skorstensgaard Holding ApS ejer efter transaktionen hver 19,50 pct. af kapitalandelene og stemmerettighederne i Skorstensgaard. Med transaktionen erhverver NCG dermed enekontrol over Skorstensgaard og dertilhørende værksteder under Skorstensgaard Danmark A/S.

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

#### **2. Parterne og deres aktiviteter**

##### **2.1 NCG**

**Nic. Christiansen Gruppen** importerer, distribuerer, sælger, servicerer og udbyder leasing og finansiering af biler i Danmark, Norge, Sverige, Finland og Baltikum. Nic. Christiansen Gruppen importerer og distribuerer biler af mærkerne Hyundai, BYD, Jaguar og Land Rover samt dertilhørende reservedele i Danmark.

**NCG** er en del af Nic. Christiansen Gruppen og indeholder koncernens detail-aktiviteter, som er organiseret i tre forhandlerkæder som datterselskaber til NCG: Terminalen A/S, Bayern AutoGroup A/S og British MotorGroup A/S.

**Terminalen A/S** (herefter ”Terminalen”) har aktiviteter inden for detail-salg af nye og brugte personbiler samt service og reparationsydelser herunder salg af originale reservedele til bilmærker, som Terminalen er autoriseret af. Terminalen er autoriseret forhandler og reparatør af personbiler af mærkerne Hyundai, Land Rover, Jaguar, Honda, Suzuki, Mazda, Nissan, BYD<sup>1</sup> og Toyota. Terminalen har syv forretninger og værksteder beliggende i Aarhus, Esbjerg, Odense, Taastrup (to lokationer), Birkerød og Amager.

**Bayern AutoGroup A/S** (herefter ”Bayern AutoGroup”) har aktiviteter inden for detailsalg af nye og brugte personbiler samt service og reparationsydelser herunder salg af originale reservedele til bilmærker, som Bayern AutoGroup er autoriseret af. Bayern AutoGroup er autoriseret forhandler og reparatør af BMW og Mini. Bayern AutoGroup har fem forretninger og værksteder beliggende i Aarhus, Odense, Kolding, Holstebro og Aalborg samt to partnerværksteder i Horsens og Sønderborg, som udfører reparation og vedligeholdelse af BMW på vegne af NCG.<sup>2</sup>

**British MotorGroup A/S** (herefter ”British MotorGroup”) har aktiviteter inden for detailsalg af nye og brugte personbiler samt service og reparationsydelser herunder salg af originale reservedele til bilmærker, som British MotorGroup er autoriseret af. British MotorGroup er autoriseret forhandler og reparatør af Jaguar og Land Rover. British MotorGroup har én forretning og værksted beliggende i Søborg.

## **2.2 Skorstensgaard**

**Skorstensgaard** fungerer som det øverste driftsselskab for datterselskabet Skorstensgaard Danmark A/S, der er 100 pct. ejet af Skorstensgaard. Skorstensgaards aktiviteter inden for reparation og vedligeholdelse af biler er organiseret gennem en række datterselskaber under Skorstensgaard Danmark A/S.

**Skorstensgaard Danmark A/S** har gennem sine datterselskaber aktiviteter inden for reparation og vedligeholdelse af biler. Skorstensgaard er en landsdækkende værkstedskæde, der udfører service og reparationsydelser af alle bilmærker. Skorstensgaard har 22 værksteder beliggende i Aalborg, Ballerup, Egå, Esbjerg, Fredericia, Haderslev, Herning, Hobro, Holstebro,

---

<sup>1</sup> Terminalen er fra en række af sine lokationer autoriseret reparatør inden for bilmærket BYD. BYD er først introduceret på det danske marked i slutningen af 2022. [xxx], jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 1.1.12.9 og punkt 7.1.1.19.

<sup>2</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 2.1.20-2.1.23.

Horsens, Ikast, Kolding, Køge, Odense, Randers, Roskilde, Skive, Svendborg, Tilst, Vejle, Viborg og Viby.

### 3. Jurisdiktion

De deltagende virksomheder er NCG og Skorstensgaard. Ifølge det oplyste havde Nic. Christiansen Gruppen inklusive NCG i 2022 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark.<sup>3</sup> Skorstensgaard havde i 2022 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark.<sup>4</sup>

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 i fusionsanmeldelsen taget udgangspunkt i tre relevante produktmarkeder, hvor fusionen giver anledning til horisontale overlap eller vertikale forbindelser:

- Reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer
- Engrossalg af reservedele til motorkøretøjer
- Detailsalg af reservedele til motorkøretøjer

#### 4.1 Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer

NCG og Skorstensgaard har begge aktiviteter inden for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer i Danmark. Fusionen indebærer derfor et horisontalt overlap for så vidt angår reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer.

##### *Det relevante produktmarked*

Kommissionen har i tidligere sager afgrænset et marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, som er særskilt fra markedet for salg og distribution af reservedele. 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.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 5.1.1.

<sup>4</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 5.1.2.

<sup>5</sup> 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 2010, pkt. 57, M.6718 – *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 18, Kommissionens afgørelse af 2. oktober 2002, *COMP/M 2948 – CVC/KWIK-FIT*, punkt 9 og Kommissionens afgørelse af 31. maj 1999, *COMP/M.1563, Ford/Kwik-Fit*, punkt 10.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i samme afgrænsninger som Kommissionen, dog uden at afgrænse markedet endeligt.<sup>6</sup>

Parterne er enige i en mærkespecifik afgrænsning af markedet for reparation og vedligeholdelse.<sup>7</sup>

Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses bredt til et samlet marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer eller mere snævert til separate, mærkespecifikke markeder, kan markedsafgrænsningen i denne sag stå åben. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer.

#### *Det relevante geografiske marked*

Kommissionen har i tidligere sager overvejet at afgrænse markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer nationalt eller snævrere, fx lokalt, men har ladet den endelige afgrænsning stå åben.<sup>8</sup>

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager overvejet samme segmentering uden at afgrænse markedet endeligt.<sup>9</sup>

Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager endvidere overvejet at afgrænse markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer geografisk inden for parternes handelsopland (såkaldt "catchment area"). Det vil sige det geografiske område inden for

---

<sup>6</sup> Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 30. marts 2022 i *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af K.W. Bruun Import A/S' overtagelse af enekontrol over FCA Danmark A/S*, side 3 og afgørelse af 22. oktober 2019 i *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Interdan Bil A/S' erhvervelse af enekontrol over Quick-Pot A/S* punkt. 2.1.2. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023 *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, afsnit 5.1.1.1, og afgørelse af 28. september 2022 *Volvo Danmark A/S' erhvervelse af aktiver og rettigheder fra Titan Lastvogne A/S*, punkt 350.

<sup>7</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.1.7.

<sup>8</sup> Jf. f.eks. Kommissionens afgørelse af 13. november 2011, COMP/M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 18, Kommissionens afgørelse af 31. maj 1999, COMP/M.1526 *Ford/Kwik-Fit*, punkt 12, eller Kommissionens afgørelse af 12. maj 2011, COMP/M.6063, *Itochu/Speedy*, punkt 19.

<sup>9</sup> 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*, punkt 2.2.2. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 30. marts 2022, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af K.W. Bruun Import A/S' erhvervelse af enekontrol over FCA Danmark A/S*, punkt 4.2.3.

hvilken størstedelen af en forretnings kunder befinder sig. Konkurrencerådet og styrelsen har i praksis taget udgangspunkt i geografiske lokale områder ud fra parternes lokationer.<sup>10</sup>

Parterne tager i anmeldelsen udgangspunkt i lokale mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer (lokale områder på 50 kilometer/30 minutter fra parternes lokationer).<sup>11</sup>

Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om det geografiske marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer afgrænses bredt til Danmark eller mere snævert til lokale områder (lokale områder på 50 kilometer/30 minutter fra parternes lokaliteter), kan markedsafgrænsningen i denne sag stå åben.

Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer geografisk afgrænset nationalt til Danmark samt mulige snævrere afgrænsninger til lokale markeder i geografiske områder afgrænset ved catchment areas baseret på 50 kilometer/30 minutters køretid fra parternes lokationer.

#### **4.2 Salg af reservedele til motorkøretøjer**

Fusionen indebærer vertikale forbindelser, da NCG har aktiviteter inden for engrosdistribution af originale reservedele til bilmærkerne Hyundai, BYD, Land Rover og Jaguar, og detailsalg af originale reservedele til bilmærkerne Hyundai, BYD, Land Rover, Jaguar, Honda, Mazda, Suzuki, Nissan, Toyota, BMW og Mini. Samtidig er Skorstensgaard aktiv på markedet for reparation og vedligeholdelse, og de erhverver reservedele til brug reparation og vedligeholdelse af de enkelte bilmærker.

Kommissionen definerer i de Supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer originale reservedele som reservedele, der er godkendt og fremstillet efter de specifikationer og produktionsstandarder, som motorkøretøjsproducenten har opstillet for fremstillingen af reservedele til montering af det pågældende motorkøretøj med motorkøretøjsproducentens mærke (**OEM-reservedele**), og reservedele, som er fremstillet på de samme produktionsenheder som OEM-reservedele (**OES-reservedele**) (tilsammen benævnt **OE-reservedele**).<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023 *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, punkt 125. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 20. december 2022, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Handelsselskabet af NCG 2 A/S' erhvervelse af enekontrol over Autonorden A/S*, side 5.

<sup>11</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.1.32.

<sup>12</sup> Jf. Kommissionens Supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer EN (2010/C 138/05), pkt. 18 og 19.

Derudover definerer Kommissionen reservedele af matchende kvalitet. For at være af matchende kvalitet skal reservedelen være af en tilstrækkelig god kvalitet til, at brugen af den ikke bringer det pågældende autoriserede nets omdømme i fare.<sup>13</sup> Foruden føromtalt uoriginale reservedele af matchende kvalitet har Konkurrencerådet tidligere segmenteret et marked for uoriginale reservedele, der ikke er af matchende kvalitet.<sup>14</sup>

Kommissionen har i forhold til reservedele til køretøjer i praksis skelnet mellem i) fremstilling, ii) engrossalg og iii) detailsalg af reservedele til motorkøretøjer.<sup>15</sup>

#### **4.2.1 Markedet for engrossalg af reservedele til motorkøretøjer**

##### *Det relevante produktmarked*

Kommissionen har i tidligere sager overvejet, om markedet for engrossalg reservedele til motorkøretøjer kan segmenteres i henholdsvis i) salg af originale reservedele (OE-reservedele) og ii) salg af ikke-originale reservedele (ikke OE-reservedele). Ifølge Kommissionens praksis er markedet for OE-reservedele mærkespecifikt. Kommissionen har ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>16</sup> Kommissionen har endvidere opdelt reservedele til biler efter distributionskanalen, dvs. om reservedelene er eftermarkedets reservedele, der sælges af uafhængige grossister (IAM-kanalen), eller originale reservedele, der sælges af køretøjsproducenter og deres respektive forsyningskæder (OEM-kanalen).<sup>17</sup> Kommissionen har ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.

Konkurrencerådet samt Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i samme afgrænsning som Kommissionen, om end den endelige afgrænsning har stået åben.<sup>18</sup>

---

<sup>13</sup> Jf. Kommissionens Supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer EN (2010/C 138/05), pkt. 18 og 19.

<sup>14</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 31. august 2005, 3/1120-0100-1129/FI/LPML - *Klage over Pradan Auto Import A/S*, pkt. 35. Se også Konkurrencerådets afgørelse af 26. oktober 2005, i sag 3/1120-0100-1144/FI/LPML - *E-parts A/S klage over Mazda Motor Danmark*.

<sup>15</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 23. juli 2019, *M.9389, Porsche Holding Salzburg / Siva / Soauto*, punkt, 15-18, Kommissionens afgørelse af 10. september 2018, *M.9070, Euro-pcar/Vicentini*, punkt 9-12 og Kommissionens afgørelse af 29. oktober 2004, *M.9720 – Volvo Cars/Upplands Motor*, punkt 20.

<sup>16</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 13. november 2021, *M.6718 Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 20-23, Kommissionens afgørelse af 12. maj 2011, *M.6063 – Itochu/Speedy*, punkt 16. Se også Kommissionens afgørelse af 23. juli 2008, *M.5250 – Porsche/Volkswagen og Kommissionens afgørelse af 29. juli 2003, M.3198 – VW-Audi/VW-Audi Sales Centres*.

<sup>17</sup> Jf. Kommissionens afgørelse *M.6063 – Itochu / Speedy*, punkt 16. *M.6718 – Toyota Tsusho Corporation / CFAO*, præmis 20. *M.8766 – LKQ / Stahlgruber*, punkt 14.

<sup>18</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023 *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*. Konkurrencerådets afgørelse af 31. august

Parterne har taget udgangspunkt i et mærkespecifikt marked for engrossalg af OE-reservedele.<sup>19</sup>

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion. Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses bredt til at omfatte alle reservedele eller et mærkespecifikt engrosmarked bestående af OE-reservedele eller snævrere af OEM-reservedele, kan markedsafgrænsningen i denne sag stå åben. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i et mærkespecifikt marked for engrossalg af OEM-reservedele.

#### *Det relevante geografiske marked*

Kommissionen har i tidligere sager overvejet at afgrænse markedet for engrossalg af OE-reservedele nationalt, regionalt eller EEA-området. Kommissionen har dog ladet den endelige afgrænsning stå åben.<sup>20</sup>

I praksis har Kommissionen overvejet det geografiske omfang af markedet for engrosdistribution af reservedele til bilindustrien via IAM til at være på EØS-plan, nationalt eller regionalt niveau.<sup>21</sup>

Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i et nationalt marked for engrossalg af OE-reservedele til motorkøretøjer, men har ladet den endelige afgrænsning stå åben.<sup>22</sup>

---

2005, 3/1120-0100-1129/FI/LPML - *Klage over Pradan Auto Import A/S*, punkt 35. Se også Konkurrencerådets afgørelse af 26. oktober 2005, i sag 3/1120-0100-144/FI/LPML - *E-parts A/S klage over Mazda Motor Danmark*, 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.

<sup>19</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.2.19.

<sup>20</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 23. juli 2019, M.9389, Porsche Holding/Salzburg/SIVA/SOAUTO, punkt 22-23, Kommissionens afgørelse af 1. august 2018, M.8963, EUROCAR/BONALDI, punkt 14-16 og Kommissionens afgørelse af 28. oktober 2016, M.8198, Alliance Automotive Group/FPS Distribution, punkt. 1.

<sup>21</sup> Kommissionens afgørelse M.7401 - *Blackstone / Alliance Bv / Alliance Automotive Group*, præmis 21; M.8198 - *Alliance Automotive Group / Fps Distribution*, punkt 13; M.8766 - *LKQ / Stahlgruber*, punkt 21.

<sup>22</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023 *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 20 december 2022, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Handelsselskabet af NCG 2 A/S' erhvervelse af enekontrol over Autonorden A/S*, side 5, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 30. marts 2022, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af K.W. Bruun Import A/S' erhvervelse af enekontrol over FCA Denmark A/S*, side 5, 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*, side 2 f.

Parterne har taget udgangspunkt i et nationalt mærkespecifikt marked for engrossalg af OE-reservedele.<sup>23</sup>

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion. Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om det geografiske marked for engrossalg af reservedele afgrænses bredere end nationalt eller til Danmark, kan den endelige markedsafgrænsning i denne sag stå åben. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i et nationalt marked for engrossalg af OEM-reservedele.

#### **4.2.2 Markedet for detailsalg af reservedele til motorkøretøjer**

##### *Det relevante produktmarked*

Ligesom for engrosdistribution af reservedele, har Kommissionen tidligere fundet, at detailsalg af OE-reservedele er et mærkespecifikt marked.<sup>24</sup> Kommissionen har endvidere taget udgangspunkt i et marked for detailsalg af OEM-reservedele.<sup>25</sup> Kommissionen har i alle tilfælde ladet den endelige afgrænsning stå åben.<sup>26</sup>

Konkurrencerådets har i tidligere sager overvejet samme segmentering, men har ikke afgrænset markedet endeligt.<sup>27</sup>

Parterne har taget udgangspunkt i et mærkespecifikt marked for detailsalg af OE-reservedele og et mere snævert marked for OEM-reservedele.

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion. Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses bredt til at omfatte alle reservedele eller et snævrere mærkespecifikt detailmarked bestående af OE-reservedele eller endnu snævrere OEM-reservedele, kan den endelige markedsafgrænsning i denne sag stå åben. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i et mærkespecifikt marked for detailsalg af OEM-reservedele.

---

<sup>23</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.2.23

<sup>24</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 10. september 2018, M.9070 Eurocar/Vicentini, pkt. 9, og Kommissionens afgørelse af 1. august 2018, M.8963 Eurocar/Bonaldi, pkt. 11.

<sup>25</sup> I Case M.8963 - EUROCAR / BONALDI tog Kommissionen udgangspunkt i WV-branded OE-reservedele, punkt 25.

<sup>26</sup> Jf. Kommissionens afgørelse M.10714 - VGRD / Assets Of Auto-Holding Dresden. M.9389 - Porsche Holding Salzburg / Siva / Soauto. M.8963 - Eurocar / Bonaldi. M.9070 - Eurocar / Vicentin. M.5709 - VW/MAHAG. M.5250 - Porsche/Volkswagen. M.3198 - VW/Audi/VW-Audi Sales Centres. M.6718 - Toyota Tsusho Corporation/CFAO.

<sup>27</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. oktober 2005, i sag 3/1120-0100-144/FI/LPML - E-parts A/S klage over Mazda Motor Danmark.



### *Det relevante geografiske marked*

Kommissionen har i tidligere sager overvejet, om detailsalg af OE-reservedele enten kan være national eller subnational, men har ladet den endelige afgræsning stå åben.<sup>28</sup>

Konkurrencerådets har taget udgangspunkt i et nationalt marked, men har ladet den endelige markedsafgræsning stå åben.<sup>29</sup>

Parterne har taget udgangspunkt i et nationalt mærkespecifikt marked for detailsalg af OE-reservedele.<sup>30</sup>

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion. Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om det geografiske marked for detailsalg af reservedele afgrænses bredere end nationalt eller til Danmark, kan markedsafgrænsningen i denne sag stå åben. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i et nationalt mærkespecifikt marked for detailsalg af OEM-reservedele.

## **5. Vurdering af fusionens konkurrencemæssige virkninger**

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i vurderingen af fusionens virkninger på de relevante markeder taget udgangspunkt i parternes anmeldelse. Styrelsen har herudover offentliggjort modtagelsen af fusionsanmeldelsen på styrelsens hjemmeside den 8. juni 2023 og opfordret interesserede til at indsende bemærkninger til fusionen. Styrelsen modtog i den forbindelse ingen bemærkninger.

Det afgørende for, om en fusion kan godkendes eller ej, 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**

Et relevant marked betragtes som et berørt marked, når (i) to eller flere af fusionsparterne er aktive på det samme relevante produktmarked, og fusionen vil medføre, at de tilsammen vil få en markedsandel på mindst 15 pct. (horisontale forbindelser) og/eller (ii) en eller flere af fusionsparterne er aktive på et produktmarked i tidligere eller senere omsætningsled i forhold til det produktmarked, som en eller flere andre af fusionsparterne er aktive på, og de her hver især eller tilsammen har en markedsandel på mindst 25

---

<sup>28</sup> Jf. Kommissionens afgørelse M.10714 - VGRD / Assets Of Auto-Holding Dresden. M.6718 – Toyota Tsusho Corporation/CFAO. M.5250 – Porsche/ Volkswagen.

<sup>29</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. oktober 2005, i sag 3/1120-0100-144/FI/LPML - E-parts A/S klage over Mazda Motor Danmark.

<sup>30</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.3.13.

pct., uanset om der består et leverandør-/kunde-forhold mellem dem eller ej (vertikale forbindelser).<sup>31</sup>

Fusionen giver anledning til konkurrencemæssige virkninger på følgende markeder, hvor flere segmenter er horisontalt berørte:

» *Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer* segmenteret i mærkespecifikke markeder, som vurderes i forhold til et geografisk marked omfattende Danmark samt i forhold til lokale virkninger i geografiske områder afgrænset ved catchment areas baseret på en 50 kilometer/30 minutters køretid fra parternes lokationer, hvor parterne har et overlap i aktiviteter inden for dette område. Det bemærkes, at selvom styrelsens vurdering tager udgangspunkt i lokale geografiske områder, lader styrelsen den endelige afgrænsning stå åben, jf. afsnit 4.1.

Fusionen giver anledning til konkurrencemæssige virkninger på følgende vertikalt forbundne markeder, der dermed er vertikalt berørte:

» *Markedet for salg af reservedele til motorkøretøjer* i Danmark segmenteret yderligere efter engrossalg og detailsalg samt mærkespecifikke OEM-reservedele i forhold til markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer. Det bemærkes, at selvom styrelsens vurdering tager udgangspunkt i nationale markeder for henholdsvis engrossalg og detailsalg af mærkespecifikke OEM-reservedele, lader styrelsen den endelige afgrænsning stå åben, jf. afsnit 4.2.

I det følgende foretager styrelsen vurderingen af henholdsvis horisontalt og vertikalt berørte markeder.

## **5.2 Horisontale virkninger**

### **5.2.1 Vurdering af markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer**

*Vurdering på nationalt niveau*

Parterne har oplyst, at NCG og Skorstensgaard har markedsandele på henholdsvis [20-30] pct. og [0-5] pct. på et marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af bilmærket BMW i Danmark, henholdsvis [20-30] pct. og [0-5] pct. på et marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af bilmærket Mini i Danmark, henholdsvis [20-30] pct. og [0-5] pct. på et marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af bilmærket Land Rover i Danmark, henholdsvis [30-40] pct. og [0-5] pct. på et marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af bilmærket Jaguar i Danmark. NCG har således allerede inden fusionen en vis

---

<sup>31</sup> Jf. Bekendtgørelse nr. 690 af 25. maj 2020 om anmeldelse af fusioner, Bilag 1, afsnit 7.

markedsandel på reparation og vedligeholdelse af ovenfornævnte bilmærker, og fusionen medfører en yderst begrænset stigning i NCG's markedsandele.<sup>32</sup>

Parterne har endvidere oplyst, at parternes individuelle og samlede markedsandele efter fusionen på øvrige mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse i Danmark er under 15 pct.<sup>33</sup>

Fusionen medfører et begrænset overlap mellem parterne, hvor NCG efter fusionen opnår en samlet markedsandel på henholdsvis [ $<25$ ] pct. og [ $<25$ ] pct. for reparation og vedligeholdelse af henholdsvis Mini og Land Rover i Danmark, og NCG's markedsandel overstiger efter fusionen således ikke 25 pct., hvilket ifølge Kommissionens retningslinjer især kan være et indicium for, at fusionen ikke kan antages at hæmme den effektive konkurrence betydeligt, medmindre særlige forhold gør sig gældende.<sup>34</sup> HHI og ændringen i HHI er desuden inden for de af Kommissionen fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.<sup>35</sup>

For så vidt angår reparation og vedligeholdelse af henholdsvis BMW og Jaguar i Danmark, vil NCG efter fusionen have en samlet markedsandel på henholdsvis [30-40] pct. og [30-40] pct., men i begge tilfælde vil HHI og ændringen i HHI efter parternes oplysninger være inden for de af Kommissionen fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.<sup>36</sup>

På baggrund af ovenstående vurderer styrelsen, at fusionen ikke vil give anledning til horisontale virkninger eller hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af bilmærkerne henholdsvis BMW, Mini, Land Rover og Jaguar i Danmark.

#### *Vurdering af mulige lokale virkninger*

Parterne har derudover givet oplysninger om markedsandele for en mere snæver plausibel geografisk afgrænsning af mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer i form af geografiske lokale

---

<sup>32</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 24.

<sup>33</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.1.49.

<sup>34</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), pkt. 18.

<sup>35</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, pkt. 19, hvoraf det fremgår at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, såfremt HHI efter fusionen er under 1.000. Af pkt. 20 fremgår endvidere, at det også anses for usandsynligt, at en fusion vil medføre horisontale konkurrencemæssige problemer såfremt HHI efter fusionen er mellem 1.000 og 2.000 og delta er under 250, eller såfremt HHI efter fusionen er over 2.000, men delta er under 150, medmindre der foreligger særlige omstændigheder.

<sup>36</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, pkt. 19-20.

områder afgrænset ved catchment areas baseret på en 50 kilometer/30 minutters køretid fra parternes lokationer.<sup>37</sup>

Parterne har sammenlagt 37 værksteder i Danmark. Ifølge parterne er der 57 lokale mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, som er horisontalt berørt af fusionen, idet parterne samlet har en markedsandel på 15 pct. eller derover.<sup>38</sup> Styrelsen har på baggrund af parternes oplysninger foretaget en gennemgang og vurdering af de 57 horisontalt berørte markeder. Af disse gælder det efter styrelsens vurdering, at der i 55 horisontalt berørte markeder ud fra markedsandele, HHI og ændring i HHI ikke er risiko for, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt, jf. nedenfor, mens der for de resterende to horisontalt berørte markeder er foretaget en nærmere vurdering af øvrige forhold.

I 55 af 57 horisontalt berørte markeder har parterne oplyst, at NCG efter fusionen vil have en markedsandel på 15 pct. eller derover, men hvor der er tale om en begrænset stigning i NCG's markedsandele efter fusionen. Der er dog tale om, at HHI og ændringen i HHI er inden for de af Kommissionen fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer. I disse 55 horisontalt berørte markeder er det styrelsens vurdering, at det er usandsynligt, at fusionen vil give anledning til horisontale virkninger eller hæmme den effektive konkurrence betydeligt.<sup>39</sup> Dette reducerer antallet af horisontalt berørte markeder til videre undersøgelser fra 57 til to.

På baggrund af ovenstående er der to resterende horisontalt berørte markeder, hvor styrelsens har fundet anledning til at foretage en nærmere vurdering af øvrige forhold på markederne. Der er tale om markedet for reparation og vedligeholdelse af BMW inden for en radius af 50km/30 minutters

---

<sup>37</sup> Parterne har for så vidt angår geografiske markeder ikke er opgjort separate markeder for de værksteder, der ligger under 1,5 km fra hinanden, idet parterne vurderer, at parterne og konkurrenterne vil have samme markedsandele på separerede markeder ud fra parternes lokationer i disse geografiske lokale områder, jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.2.7.

<sup>38</sup> Der er tale om følgende geografiske lokale områder og bilmærker, som er horisontalt berørte markeder for reparation og vedligeholdelse: Aalborg (BMW og Mini), Randers (BMW, Mini, Jaguar, Land Rover), Tilst (BMW, Mini, Jaguar, Land Rover), Risskov (BMW, Mini, Jaguar, Land Rover), Viby (BMW, Mini, Jaguar, Land Rover), Egå (BMW, Mini, Jaguar, Land Rover), Horsens (BMW og Mini), Esbjerg (BMW og Hyundai), Vejle (BMW og Mini), Kolding (BMW og Mini), Haderslev (BMW og Mini), Fredericia (BMW og Mini), Odense S (BMW, Mini, Hyundai), Odense SV (BMW, Mini, Hyundai), Svendborg (BMW, Mini og Hyundai), Taastrup (Land Rover og Jaguar), Amager (Land Rover og Jaguar), Søborg (Land Rover og Jaguar), Ballerup (Land Rover og Jaguar), Roskilde (Land Rover og Jaguar), Birkerød (Land Rover og Jaguar), og Køge (Land Rover og Jaguar), jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 21.

<sup>39</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, pkt. 19-20.

kørsel fra henholdsvis Terminalen Aarhus ("Risskov") og Skorstensgaard Egå ("Egå").

På markedet for reparation og vedligeholdelse af BMW i henholdsvis Risskov Egå overstiger parternes samlede markedsandel 25 pct., og ifølge parterne er HHI efter fusionen over 2.000, og ændringen i HHI er over 150. HHI og ændringen i HHI er dermed over de af Kommissionens fastsatte tærskler for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer, medmindre der foreligger særlige omstændigheder.<sup>40</sup>

Styrelsen vil på baggrund af ovenstående derfor undersøge nærmere, hvorvidt fusionen giver anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder i form af lokale virkninger inden for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af bilmærket BMW i henholdsvis Risskov og Egå.

*Vurdering af lokale virkninger for reparation og vedligeholdelse af BMW i Risskov og Egå*

Parterne anfører i anmeldelsen, at NCG og Skorstensgaard har markedsandele på henholdsvis [20-30] pct. og [0-5] pct. i 2022 på markedet for reparation og vedligeholdelse af BMW i Risskov, jf. Tabel 1.

<b>TABEL 1</b>	
<b>Reparation og vedligeholdelse af BMW i <u>Risskov</u></b>	
<b>Selskab</b>	<b>MARKEDSANDEL (PCT.)</b>
NCG	[20-30]
Skorstensgaard	[0-5]
<b>Parterne i alt</b>	<b>[30-40]</b>
Koed*	[30-40]
Sand Jens Automobiler**	[0-5]
Automester	[0-5]
Super Dæk Skejby	[0-5]
Quickpoint	[0-5]
Carpeople	[0-5]
Øvrige	[20-30]
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>
<hr/>	
HHI før fusion	[2.000-2.500]
HHI efter fusion	[2.000-2.500]
Ændring i HHI	[≥ 150]

**Anm:** Totalmarkedet er baseret på data fra bilstatistik.dk

<sup>40</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, pkt. 19-20.

**Note 1:** \*KOED har to værksteder på markedet i (i) 8520 Lystrup og (ii) 8560 Kolind. KOED og \*\*Sand Jens Automobiles er autoriserede BMW-værksteder. Derudover er Bilhuset Haldrup Randers og Bilernes Hus Silkeborg også autoriseret BMW-værksted i området, men ikke oplyst af parterne.

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse, bilag 21.

Parterne anfører i anmeldelsen, at NCG og Skorstensgaard har markedsandele på henholdsvis [20-30] pct. og [0-5] pct. i 2022 på markedet for reparation og vedligeholdelse af BMW i Egå, jf. Tabel 2.

<b>TABEL 2</b>	
<b>Reparation og vedligeholdelse af BMW i Egå</b>	
<b>Selskab</b>	<b>MARKEDSANDEL (PCT.)</b>
NCG	[20-30]
SKORSTENS-GAARD	[0-5]
<b>Parterne i alt</b>	<b>[30-40]</b>
Koed*	[30-40]
Sand Jens Automobiles**	[0-5]
Automester	[0-5]
Super Dæk Skejby	[0-5]
Quickpoint	[0-5]
Carpeople	[0-5]
Øvrige	[20-30]
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>

HHI før fusion	[2.000-2.500]
HHI efter fusion	[2.000-2.500]
Ændring i HHI	[≥ 150]

**Anm:** Totalmarkedet er baseret på data fra bilstatistik.dk.

**Note 1:** \*KOED har to værksteder på markedet i (i) 8520 Lystrup og (ii) 8560 Kolind. KOED og \*\*Sand Jens Automobiles er autoriserede BMW-værksteder. Derudover er Bilhuset Haldrup Randers og Bilernes Hus Silkeborg også autoriseret BMW-værksted i området, men ikke oplyst af parterne.

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse, bilag 21.

Styrelsen bemærker, at Skorstensgaards markedsandel for reparation og vedligeholdelse af BMW ifølge parterne er under [0-5] pct. i de to geografiske lokale områder. Fusionen indebærer derfor en meget begrænset ændring af NCG's stilling i de to lokale geografiske områder, hvilket også understøttes af, at ændringen i HHI i begge områder marginalt overstiger Kommissionens tærskler.

Styrelsen bemærker, at de begrænsede horisontale overlap også i et vist omfang skyldes, at NCG's forretningsfokus for så vidt angår reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer fokuserer på reparation og vedligeholdelse

delse af de bilmærker, som NCG er autoriseret inden for, mens Skorstensgaards forretningsfokus er at være et uafhængigt værksted med fokus på alle bilmærker.<sup>41</sup>

Styrelsen vurderer desuden, at der er flere markedsforhold, som taler imod, at fusionen vil hæmme den effektive konkurrence på markederne betydeligt.

Det skyldes for det *første*, at kunderne ifølge parterne har flere relevante muligheder for at skifte værksted, idet der findes et væsentligt antal - autoriserede såvel som uafhængige - konkurrenter til parterne, som kunder kan vælge mellem. I de to geografiske lokale områder er der fire andre aktører med autorisation inden for BMW udover NCG. Derudover er der ifølge parterne omkring 126 relevante uafhængige værksteder inden for de to områder, herunder flere større værksteder og værkstedskæder.<sup>42</sup> Endvidere kan værksteder, der med autorisation inden for andre bilmærker end de bilmærker, som NCG er autoriseret inden for, også udgøre alternativer til parterne.

For det *andet* kan det væsentlige antal konkurrenter, som kunderne kan vælge mellem, ifølge parterne levere de samme typer af reparation- og vedligeholdelsesydelser til motorkøretøjer som parterne.<sup>43</sup>

For det *tredje* har kunderne ifølge parterne som udgangspunkt skiftemuligheder, og kan umiddelbart nemt skifte mellem værksteder.<sup>44</sup>

På baggrund af ovenstående er det Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at fusionen ikke vil give anledning til horisontale virkninger eller vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af bilmærket BMW i henholdsvis Risskov og Egå.

### 5.3 Vertikale virkninger

Fusionen indebærer en vertikal forbindelse, da Nic. Christiansen Gruppen er aktiv på markedet for engrossalg af OEM-reservedele til henholdsvis Hyundai, Land Rover og Jaguar samt NCG er aktiv på markedet for detail salg af OEM-reservedele til henholdsvis Hyundai, BYD, Land Rover, Jaguar, Honda, Mazda, Suzuki, Nissan, Toyota, BMW og Mini, og Skorstensgaard er aktive inden for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, hvor disse reservedele indgår.

---

<sup>41</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.1.20 og punkt 7.2.10-7.2.12.

<sup>42</sup> Parterne har i opgørelsen af markedsandele udeladt værksteder, der har fire ansatte eller mindre, jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 21. Der vil således udover de nævnte uafhængige værksteder også være en lang række mindre værksteder, der også udgør et alternativ til parterne.

<sup>43</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.1.22.

<sup>44</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 9.8.3.

Nic. Christiansen Gruppen importerer OEM-reservedele for bilmærkerne Hyundai, BYD,<sup>45</sup> Land Rover og Jaguar i Danmark. NCG har på et marked for engrossalg af OEM-reservedele til henholdsvis Hyundai, Land Rover og Jaguar en markedsandel på henholdsvis [90-100] pct., [10-20] pct. og [10-20] pct. i Danmark.<sup>46</sup>

Nic. Christiansen Gruppen leverer ikke reservedele fra engrosmarkedet til uafhængige værksteder men sælger størstedelen af reservedele til autoriserede forhandlere og værksteder, der er en del af det selektive distributionsystem for det pågældende bilmærke. Nic. Christiansen Gruppen har et mindre salg af OEM-reservedele til forhandlere af reservedele, bl.a. grossister.<sup>47</sup> De autoriserede værksteder, heriblandt NCG's egne autoriserede værksteder, videresælger reservedele til uafhængige værksteder.

NCG sælger desuden OEM-reservedele til uafhængige værksteder gennem de autoriserede forhandlere og værksteder for de bilmærker (Hyundai, BYD, Land Rover, Jaguar, Honda, Mazda, Suzuki, Nissan, Toyota, BMW og Mini), som NCG er autoriserede inden for.<sup>48</sup>

Parterne har oplyst, at NCG har en markedsandel på [20-30] pct. på markedet for detailsalg af OEM-reservedele til BMW, mens NCG har markedsandele mellem [0-5] - [10-20] pct. på markeder for detailsalg af OEM-reservedele til de øvrige bilmærker.<sup>49</sup>

Skorstensgaard sælger ikke reservedele, hverken på engros- eller detailniveau.<sup>50</sup>

På downstream-markederne har parterne en samlet markedsandel på mere end 25 pct. på markedet for reparation og vedligeholdelse af henholdsvis BMW og Jaguar i Danmark, jf. afsnit 5.2. Parterne har endvidere en samlet markedsandel på mere end 25 pct. for reparation og vedligeholdelse i en række geografiske lokale områder på bilmærkerne BMW, Mini og Jaguar.<sup>51</sup> Skorstensgaard har dog begrænsede markedsandele på de mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, jf. afsnit 5.2, hvorved fusionen kun medfører en begrænset stigning i NCG's markedsandele.

---

<sup>45</sup> [xxx], jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 1.1.12.9 og punkt 7.1.1.19.

<sup>46</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 22.

<sup>47</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 8.1.11.13.

<sup>48</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.3.13.

<sup>49</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 22.

<sup>50</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.3.3.

<sup>51</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 21.



De potentielle 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 den fusionerede virksomheds markedsandele på upstream- og downstream-markeder være relevant at vurdere risikoen for afskærmning nærmere.<sup>52</sup> Det skyldes, at det ikke på baggrund af markedsandele alene kan udelukkes, at fusionen kan give anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder.

#### *Vurdering af input-afskærmning*

Nic. Christiansen Gruppens høje markedsandel på upstream-markedet er udtryk for en betydelig markedsstyrke, hvor virksomhederne inden fusionen har væsentlig indflydelse på priser og forsyningsvilkår på downstream-markederne.

Det er styrelsens vurdering, at der er en række forhold på markederne, som taler for, at fusionen ikke medfører en ændring i muligheden for og incitamentet til at afskærme adgangen til OEM-reservedele af bilmærket Hyundai på downstream-markederne, og fusionen derfor ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt.

For så vidt angår risikoen for afskærmning af øvrige autoriserede forhandlere og værksteder har parterne oplyst, at Nic. Christiansen Gruppen ved sine importørkontrakter har en række forpligtigelser, [xxx], der er en del af det selektive distributionssystem for det pågældende bilmærke.<sup>53</sup>

For de uafhængige værksteder ligesom Skorstensgaard, der ikke er en del af det pågældende selektive distributionssystem, findes der en række alternative kilder til indkøb af OEM-reservedele, samt bredere for OE-reservedele. Uafhængige værksteder kan ifølge parterne købe reservedele fra originalproducenter, uafhængige forhandlere, parallelimportører og fra autoriserede værksteder, deriblandt fra NCG.

Skorstensgaard køber eksempelvis sine OE-reservedele (OEM- og OES-reservedele) af en række forhandlere, bl.a. uafhængige grossister og autoriserede værksteder.<sup>54</sup> Endvidere er Skorstensgaards køb af reservedele hos NCG begrænset.<sup>55</sup> Skorstensgaard anvender også ikke-OE-reservedele, hvor der også findes en lang række forsyningskilder.<sup>56</sup> Det er styrelsens

---

<sup>52</sup> Det følger af Kommissionens ”Retningslinjer for vurdering af ikke-horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser” (2008/C 265/07), 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.

<sup>53</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.1.3.23-7.1.3.26.

<sup>54</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 8.1.2.7.

<sup>55</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 1.1.13.4 og punkt 8.1.12.3.

<sup>56</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 1.1.13.7.

vurdering, at NCG ikke kan betragtes som en væsentlig forsyningskilde for de uafhængige værksteder.

Skorstensgaards markedsandel på de mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer i Danmark såvel snævrere ved geografiske lokale områder er desuden af en begrænset størrelse (markedsandele mellem [0-5]-[5-10] på alle plausible afgrænsninger), hvorved NCG med fusionen kun vil forøge sine markedsandele begrænset, hvilket efter styrelsens vurdering også betyder, at fusionen medfører en begrænset ændring i incitamentet til at udøve inputafskærmning i forhold til de uafhængige værksteder.

På baggrund af ovenstående vurderer styrelsen, at NCG som følge af fusionen ikke vil have øget mulighed eller incitament til at udøve inputafskærmning i forhold til de uafhængige værksteders adgang til OEM-reserverede, og at fusionen dermed ikke vil give anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder på grund af ensidige vertikale virkninger i form af inputafskærmning.

## **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.