

Dato: 25. august 2025
Sag: MTF-25/05780
Sagsbehandler: /ANKU / HCSJ/
MMO

Uber International Holding B.V.'s erhvervelse af Greenfleet Holding A/S – krav om anmeldelse

**KONKURRENCE- OG
FORBRUGERSTYRELSEN**

1. Afgørelse

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ("styrelsen") meddeler hermed Uber International Holding B.V. (herefter "Uber"), at styrelsen vurderer, at fusionen mellem Uber og Greenfleet Holding A/S, herunder datterselskaberne "Kørselskontoret Dantaxi A/S" og "Dantaxi4x48 A/S", der begge er kørselskontorer (herefter "Dantaxi") (samlet "parterne") opfylder betingelserne i konkurrencelovens § 12, stk. 6. Styrelsen træffer på den baggrund afgørelse om, at fusionen skal anmeldes.

KONKURRENCERÅDET

Styrelsen skal senest 15 hverdage efter, at styrelsen er blevet gjort bekendt med en fusion tage stilling til, om styrelsen vil kræve fusionen anmeldt, jf. konkurrencelovens § 12, stk. 6, 3. pkt. Fristen begynder at løbe fra den dag, hvor styrelsen er blevet gjort bekendt med fusionen, jf. § 12, stk. 6, 1. pkt. Styrelsen blev gjort bekendt med fusionen mellem parterne den 4. august 2025, og fristen udløber dermed den 25. august 2025.

Ifølge konkurrencelovens § 12, stk. 6, 4. pkt., kan styrelsen ikke kræve en fusion anmeldt senere end 3 måneder, efter at en fusionsaftale er indgået, et overtagelsestilbud er offentliggjort eller en kontrollerende andel er erhvervet, medmindre der foreligger særlige omstændigheder. Aftalen om Ubers opkøb af Dantaxi blev indgået den 27. maj 2025, og fristen udløber dermed den 27. august 2025.

Henset til, at 15-dages fristen i konkurrencelovens § 12, stk. 6, 3. pkt., i denne sag ligger før 3-måneders fristen i § 12, stk. 6, 4. pkt., skal styrelsen senest træffe afgørelse den 25. august 2025.

Afgørelsen medfører en pligt til at anmelde fusionen, jf. konkurrencelovens § 12 b, stk. 1. Anmeldelsen af fusionen skal ske efter de almindelige regler om fusionskontrol som en almindelig anmeldelse, jf. bekendtgørelse af om anmeldelse af fusioner, BET nr. 690 af 25. maj 2020, bilag 1.

Fusionen skal anmeldes, selvom den allerede er gennemført, jf. konkurrencelovens § 12 b, stk. 1, 2. pkt.

Fusionen skal anmeldes senest den 15. september 2025, jf. konkurrencelovens § 12, stk. 6, 2. pkt.

2. Baggrund

Uber og Dale LuxCo S.à r.l.¹ indgik den 27. maj 2025 en aftale vedrørende Ubers erhvervelse af Greenfleet Holding A/S, der er Dantaxis moderselskab. Erhvervelsen blev gennemført samme dag.² Aftalen blev offentliggjort den 28. maj 2025. Styrelsen modtog efter offentliggørelsen henvendelser fra flere konkurrenter vedrørende fusionen.³

Den 9. og 11. juli 2025 anmodede styrelsen Uber om at besvare en række spørgsmål om fusionen for at kunne foretage en vurdering af, om fusionen skulle kræves anmeldt i medfør af konkurrencelovens § 12, stk. 6. Uber sendte sine svar henholdsvis den 10. juli og den 4. august 2025, hvorefter 15-dages fristen begyndte at løbe.

3. Parterne og transaktionen

Uber er en global teknologivirksomhed, der primært tilbyder mobilitetsplatforme, særligt i form af apps, til brug for samkørsel til passagerer og transportudbydere. Uber opererer i flere lande med fokus på transporttjenester og samarbejder med lokale firmaer.

I 2025 påbegyndte Uber et samarbejde med Drivr Danmark A/S (herefter ”Drivr”), der er kørselskontor og driver taxivirksomhed i Danmark. Samarbejdet medfører, at Uber formidler taxikørsel for Drivr, således at taxikørsel udført af Drivr kan bookes igennem Ubers app. Uber ejer [xxx] pct. af aktierne i Drivr.⁴ Drivr formidler også sine tjenester via sin egen app.⁵

Dantaxi består bl.a. af Kørselskontoret Dantaxi A/S og Dantaxi4x48 A/S, der er kørselskontorer, som opererer i henholdsvis Vest- og Østdanmark, og driver således taxivirksomhed i Danmark. Virksomheden opererer med en stor flåde af taxier og har positioneret sig som Danmarks største taxiselskab⁶. Dantaxi tilbyder en bred vifte af transporttjenester, herunder almindelig taxikørsel, minibusser og partytaxi. Dantaxi formidler sine tjenester via sin egen app.

¹ Dale LuxCo S.à r.l. er en kapitalfond kontrolleret af Triton Partners og flere minoritetsejere.

² Jf. Ubers svar på mail af 10. juli 2025 på styrelsens spørgsmål af 9. juli 2025.

³ Herunder blandet andet fra Bolt den 10. juni 2025 og den 26. juni 2025.

⁴ Jf. Ubers svar af 4. august 2025 på styrelsens spørgsmål af 11. juli 2025, side 4.

⁵ Jf. Drivrs svar af 11. august 2025 på styrelsens spørgsmål af 11. juli 2025, side 8.

⁶ Jf. Dantaxis hjemmeside.

Transaktionen består i, at Uber erhverver 100 pct. af aktierne i Dantaxis moderselskab, Greenfleet Holding A/S, og opnår enekontrol over Dantaxi⁷. Transaktionen medfører et kontrolskifte og udgør en fusion, jf. konkurrencelovens § 12 a, stk. 1, nr. 2.

Bemærk, at selvom fusionen er gennemført, beskrives parterne og markedssituationen generelt i de følgende afsnit som før fusionen.

4. Høringssvar

Styrelsen sendte udkast til afgørelse i høring hos Uber den 15. august 2025. Styrelsen modtog høringssvar fra Uber inden for fristen den 19. august 2025.

Uber har i sit høringssvar overordnet gjort gældende, at udkastet til afgørelse er baseret på en fejlagtig vurdering af de foreliggende oplysninger og en misforstået anvendelse af konkurrenceretten. Uber finder på den baggrund ikke, at der er risiko for, at den effektive konkurrence hæmmes betydeligt, jf. konkurrencelovens § 12, stk. 6.

Høringssvaret gennemgår endvidere en række konkrete punkter fra udkastet til afgørelse, hvor Uber anfører, at der er tilgængelige oplysninger, som styrelsen ikke har taget tilstrækkeligt hensyn til i sin vurdering, og som taler imod, at der er en risiko for, at den effektive konkurrence hæmmes betydeligt.

Ingen risiko for ensidige virkninger på et potentielt marked for taxikørsel
Uber anfører, at en umiddelbar vurdering af de foreliggende oplysninger udelukker en potentiel risiko for mindre konkurrencepres mellem udbydere af taxikørsel, som er beskrevet i udkast til afgørelse, bl.a. **i)** fordi fusionen ikke leder til en reduktion af antallet af kørselskontorer i Danmark, **ii)** fordi Ubers aftale med Drivr er en vertikal aftale, **iii)** fordi vognmænd har mulighed for at skifte kørselskontor, og **iv)** fordi slutbrugerne kan booke kørsel igennem flere forskellige kanaler, herunder direkte fra eksempelvis Bolt eller Drivr.

Styrelsen bemærker hertil, at selvom parterne ikke nødvendigvis befinder sig direkte i samme omsætningsled i værdikæden, og Drivr ikke er en del af Ubers koncern på samme vis som Dantaxi, kan markedsstrukturene bevirke, at parterne har mulighed for at påvirke væsentlige parametre i konkurrencen. Den overordnede analyseramme for en vurdering af betænkeligheder ved en fusion er således en vurdering af parternes incitament til og mulighed for at begrænse konkurrencen efter fusionen, samt den effekt en sådan konkurrencebegrænsning kan/måtte have.

⁷ Greenfleet Holding A/S datterselskab, Kalø Taxi ApS, er ikke omfattet af transaktionen, jf. Ubers svar af 4. august 2025 på styrelsens spørgsmål af 11. juli 2025, side 2.

For så vidt angår vognmændenes og slutbrugernes valgmuligheder, udelukker styrelsen ikke, at der er alternative valgmuligheder, ligesom styrelsen i øvrigt ikke finder, at det er en forudsætning for, at der kan identificeres potentielt skadelige effekter ved en fusion, at der ikke er alternativer. Det forhold, at der kan være alternativer, ændrer imidlertid ikke ved, at både Drivr og Dantaxi efter fusionen formidles på Ubers app, og at slutbrugerne som udgangspunkt ikke kan skelne mellem de to. Dette indebærer en risiko for, at de to selskaber efter fusionen ikke lægger et lige så stort konkurrencepres på hinanden som før fusionen, jf. i øvrigt begrundelsen nedenfor i afsnit 5.1.2.2.

Styrelsen er således ikke enig i parternes betragtninger om, at en umiddelbar vurdering af de foreliggende oplysninger udelukker en risiko for ensidige virkninger på et potentielt marked for taxikørsel.

Ingen risiko for koordinerede virkninger på et potentielt marked for taxikørsel

Uber anfører, at udkast til afgørelse indeholder et kort, ubegrundet afsnit om risiko for koordinerede virkninger på taximarkedet, samt at formidling og taxikørsel ikke har de typiske karakteristika, som ville gøre det muligt at koordinere, som eksempelvis listet i Kommissionens horisontale retningslinjer for vurdering af fusioner⁸. Det gør sig ifølge Uber særligt gældende i forhold til **i)** transparens i markedet, **ii)** prisfastsættelsen, **iii)** væsentlig kompleksitet i relation til gebyrer og incitamenter, og **iv)** at der ikke er en klar mekanisme for disciplinære foranstaltninger.

Styrelsen er ikke enig i, at ovenstående betragtninger kan medføre, at der ikke er en risiko for koordinerede virkninger. Som anført nedenfor i afsnit 5.1.2.2, er det på det foreliggende grundlag styrelsens umiddelbare vurdering, at fusionen vil gøre det mere enkelt at etablere koordineringsbetingelser mellem Uber og Drivr.

Ingen risiko for ensidige virkninger på et potentielt marked for formidling af taxikørsel

Uber anfører, at i og med et potentielt formidlingsmarked netop er to-sidet med indirekte netværkseffekter og historisk har været kendetegnet ved single-homing, er Ubers samarbejde med Drivr netop vigtigt for konkurrencen, og Uber har incitament til fortsat at være en attraktiv partner.

Styrelsen er ikke enig i, at ovenstående betragtninger kan medføre, at der ikke er en risiko for ensidige virkninger på et potentielt marked for formidling af taxikørsel henset til særligt den potentielt betydelige

⁸ Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser, (2004 C 31/5), punkt 9 ("Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner").

markedsstyrke og de potentielle væsentlige netværkseffekter jf. afsnit 5.1.2.2 nedenfor.

Øvrige kommentarer

- Markedsdata og markedsdefinition/HHI

For så vidt angår det anvendte markedsdata, har Uber både i sit svar af 4. august 2025 på styrelsens spørgsmål af 11. juli 2025 og i sit høringssvar af 19. august 2025 gjort gældende, at de tilgængelige data er for sporadiske til at danne grundlag for en vurdering, hvorfor Uber heller ikke har leveret egne data eller estimeret markedsandele.

Som det fremgår nedenfor, skal styrelsen foretage en umiddelbar vurdering på det foreliggende grundlag. Det er således alle delelementer af den umiddelbare vurdering efter § 12, stk. 6, som vil skulle foretages på det foreliggende grundlag. Dette indebærer, at eksempelvis markedsdefinitioner og de tilgængelige markedsdata må indgå i vurderingen på det foreliggende grundlag, uden at styrelsen laver dybdegående undersøgelser. Styrelsen vil foretage en nærmere vurdering heraf i forbindelse med styrelsens behandling af den anmeldte fusion.

- Drivrs [xxx]/Drivrs øgede markedsandele giver incitament til øget konkurrence

Uber bemærker, at udkast til afgørelse ikke i tilstrækkelig grad inddrager, at [xxx] samt at Drivr fortsat sideløbende formidler taxikørsel via sin egen app. Herudover bemærker Uber, at kørselskontorer generelt fortsat konkurrerer på ikke-pris parametre, og at Drivrs øgede markedsstyrke giver Drivr incitament til fortsat at konkurrere med bl.a. Dantaxi/Uber eksempelvis på ikke-pris parametre såsom kvalitet.

Styrelsen er ikke enig i, at ovenstående betragtninger isoleret set kan medføre, at der ikke er en risiko for, at den effektive konkurrence hæmmes betydeligt, bl.a. fordi det fortsat ikke ændrer på, at slutbrugerne ved bookingen gennem Uber ikke kan skelne mellem Drivr og Dantaxi, og at der kan opstå adgangsbarrierer, hvis netværkseffekterne er store. Styrelsen vil dog inddrage betragtningerne i den nærmere vurdering i forbindelse med styrelsens behandling af den anmeldte fusion.

- Bolts motivation er baseret på et ønske om at skade Uber i stedet for at konkurrere

Uber gør i sit høringssvar opmærksom på, at Bolt i sin henvendelse til styrelsen⁹ klager over konkurrencen, og at styrelsen i sin vurdering skal holde sig for øje, at Bolts ærinde er at skade Uber frem for at deltage i konkurrencen på markedet.

⁹Henvendelse fra Bolt den 10. juni 2025 og den 26. juni 2025.

Styrelsen bemærker hertil, at styrelsen ved opgørelsen af markedsandele har inddraget Bolts bidrag, men at styrelsen har foretaget sin egen vurdering af, om der er risiko for, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt.

Betingelserne i § 12, stk. 6, er ikke mødt

Uber finder samlet set, at styrelsen i sin vurdering ikke i tilstrækkelig grad har inddraget de oplysninger, som styrelsen har gengivet i de ovenstående punkter, og som efter Ubers vurdering udelukker, at der er risiko for, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt.

Det er styrelsens vurdering, at de oplysninger, som Uber har påpeget i sit høringssvar ikke ændrer konklusionen om, at fusionen medfører en risiko for, at den effektive konkurrence hæmmes betydeligt. Styrelsen vil dog inddrage betragtningerne i den nærmere vurdering i forbindelse med styrelsens behandling af den anmeldte fusion.

Uber anfører endvidere, at fusionen ikke falder ind under de eksempler på fusioner, der nævnes i forbindelse med indførelsen af § 12, stk. 6. Styrelsen bemærker hertil, at det fremgår klart af forarbejderne til § 12, stk. 6, at de i lovforslaget nævnte eksempler ikke er udtømmende eller begrænset til en eller flere specifikke økonomiske sektorer.

Fristen for indgivelse af anmeldelse

Afsluttende bemærker Uber, at fristen på syv hverdage til at indlevere anmeldelse i medfør af afgørelsen er for kort, særligt at henset til at styrelsen ikke har kunne levere en fuld aktindsigt i sagen inden udgangen af høringsfristen. Styrelsen har på den baggrund forlænget fristen til 15 hverdage.

5. Retsgrundlag og vurdering

5.1. Konkurrencelovens § 12, stk. 6

Styrelsen har mulighed for at kræve fusioner under de almindelige omsætningstærskler anmeldt og dermed underlægge dem fusionskontrol, jf. konkurrencelovens § 12, stk. 6, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- i) de deltagende virksomheder har tilsammen en samlet årlig omsætning i Danmark på mindst 50 mio. kr. ("den kvantitative betingelse"), og
- ii) styrelsen vurderer, at der er risiko for, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt, navnlig som følge af skabelsen eller styrkelsen af en dominerende stilling ("den kvalitative betingelse").

5.1.1. Den kvantitative betingelse er opfyldt

Ifølge det oplyste havde Uber [xxx] omsætning i Danmark i 2024. Greenfleet Holding A/S havde i 2024 en omsætning på [xxx] i Danmark.

Eftersom de deltagende virksomheders samlede årlige omsætning i Danmark overstiger 50 mio. kr., er den kvantitative betingelse i konkurrencelovens § 12, stk. 6, 1. pkt., opfyldt.

5.1.2. Den kvalitative betingelse er opfyldt

Af forarbejderne til konkurrencelovens § 12, stk. 6, fremgår:

”Det vil alene være en betingelse for at kunne kræve fusionen anmeldt, at styrelsen på det foreliggende grundlag vurderer, at der er en risiko for, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt i Danmark. [...]. Styrelsen vil på det foreliggende grundlag foretage en umiddelbar vurdering af, om der f.eks. er risiko for, at fusionen vil føre til skabelsen eller styrkelsen af en dominerende stilling [...]. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen vil ikke skulle foretage en dybdegående undersøgelse af konkurrenceforholdene på de berørte markeder eller konsekvenserne af fusionen, idet sådanne undersøgelser foretages, når fusionen er anmeldt til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.¹⁰ (Styrelsens understregninger)

Det er således tilstrækkeligt, at styrelsen på det foreliggende grundlag – og på baggrund af en umiddelbar vurdering – finder, at der er risiko for, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt i Danmark.

Denne afgørelse indeholder alene styrelsens umiddelbare vurdering af, om der på det foreliggende grundlag er risiko for, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt. Det kan således ikke udelukkes, at der i forbindelse med styrelsens behandling af den anmeldte fusion vil blive afdækket konkurrenceproblemer, som ikke er omtalt i denne afgørelse. Det er tilsvarende muligt, at styrelsens vurdering vil vise, at transaktionen ikke hæmmer den effektive konkurrence betydeligt.

5.1.2.1 Potentiel(le) markedsafgrænsning(er)

Styrelsen tager i sin vurdering af, om der er risiko for, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt, udgangspunkt i potentielle markedsafgrænsninger. Styrelsen vil foretage en nærmere vurdering af de relevante markeder i forbindelse med styrelsens behandling af den anmeldte fusion.

Som nævnt ovenfor, er Uber i Danmark aktiv inden for formidling af taxikørsel igennem sit samarbejde med kørselskontoret Drivr, der driver

¹⁰ Jf. bemærkninger til § 1, nr. 6 i LFF af 28. februar 2024 til lov nr. 121.

taxivirksomhed i Danmark og hovedsageligt i Storkøbenhavn. Drivr formidler også sine tjenester via sin egen app.¹¹

Dantaxi, som er kørselskontor, driver taxivirksomhed i Danmark. Dantaxi formidlede før fusionen sine tjenester via sin egen app.

Til brug for vurderingen af, om det kvalitative kriterium er opfyldt, har styrelsen taget udgangspunkt i et potentielt marked for taxikørsel. Dette marked kan enten være lokalt eller nationalt.¹² Styrelsen har i sin vurdering også inddraget et potentielt marked for formidling af taxikørsel, som umiddelbart vurderes at være nationalt.¹³

Som det vil fremgå i de følgende afsnit, er det styrelsens umiddelbare vurdering, at Uber og Dantaxi har et horisontalt overlap på et potentielt marked for formidling af taxikørsel, og at der er vertikale forbindelser mellem Ubers aktiviteter på dette marked og Dantaxis aktiviteter på et potentielt marked for taxikørsel.

Det er ligeledes styrelsens umiddelbare vurdering, at der er et horisontalt overlap mellem Dantaxi og Ubers samarbejdspartner, Drivr, på et potentielt marked for taxikørsel.

5.1.2.2 Risiko for, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence på et potentielt marked for taxikørsel og et potentielt marked for formidling af taxikørsel

Det følger af forarbejderne til konkurrencelovens § 12, stk. 6, at styrelsen bl.a. vil kunne inddrage parternes markedsandele og koncentrationen på markedet i sin vurdering af, om der er risiko for, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt.¹⁴

Ifølge styrelsens foreløbige oplysninger, havde Dantaxi forud for fusionen i januar 2025 en markedsandel, målt på antallet af tilknyttede vogne, på et potentielt marked for taxikørsel i Danmark på [50-60] pct. og en markedsandel på et potentielt marked for taxikørsel i Storkøbenhavn på [50-60] pct., mens Dantaxis markedsandel 1. juli 2025 udgjorde henholdsvis [30-40] pct. i Danmark og [30-40] i Storkøbenhavn.¹⁵ Dantaxi

¹¹ Jf. Drivrs svar af 11. august 2025 på styrelsens spørgsmål af 11. juli 2025, side 8.

¹² Jf. bl.a. V2007-1 – Trøndertaxi AS – Sør-Trøndelag Taxi AS, vedtak om inngrep mot fore-takssammenslutning & Konkurrencerådets afgørelse af den 31. maj 2006, Clearing af taxiboner og konto-kort i Storkøbenhavn.

¹³ Jf. bl.a. Uber Technologies and GPC Computer Software Limited af den 29. marts 2021, præmis 104.

¹⁴ Jf. bemærkninger til § 1, nr. 6 i LFF af 28. februar 2024 til lov nr. 121.

¹⁵ Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens opgørelse på baggrund af offentlige oplysninger fra kørselskontorenes hjemmesider, Færdselsstyrelsen opgørelse af

er fortsat efter fusionen den største aktør på et potentielt marked for taxikørsel i både Danmark og Storkøbenhavn.

Ubers samarbejdspartner, Drivr, havde ved samarbejdets begyndelse i januar 2025 en markedsandel på [0-5] pct. på et potentielt marked for taxikørsel i Danmark og en markedsandel på et potentielt marked for taxikørsel i Storkøbenhavn - hvor de primært er aktive – på [5-10] pct. Den 1. juli 2025 var Drivrs markedsandele på et potentielt marked for taxikørsel i Danmark og Storkøbenhavn henholdsvis [10-20] pct. og [20-30] pct.¹⁶

Risiko for mindre konkurrencepres mellem kørselskontorer/udbydere af taxikørsel

Det er styrelsens umiddelbare vurdering, at der er risiko for, at fusionen kan medføre ensidige virkninger på et potentielt marked for taxikørsel – særligt i Storkøbenhavn, hvor Ubers samarbejdspartner, Drivr, primært er aktiv, og hvor Dantaxi ligeledes er aktiv.

Det er styrelsens forståelse, at Drivrs samarbejde med Uber medførte, at flere vognmænd tilsluttede sig Drivr, mens antallet af vognmænd, der kørte for Dantaxi i samme periode var faldende. Dette illustreres af markedsandelene ovenfor, hvor Drivrs markedsandele steg betydeligt, i perioden efter at samarbejdsaftalen med Uber trådte i kraft. Det indikerer, at Drivr formåede at lægge et større konkurrencepres på markedet for taxikørsel, herunder Dantaxi, som følge af samarbejdet med Uber.

Efter fusionen formidles både kørsel med Drivr og Dantaxi på Ubers app. [xxx] vil det ikke være muligt for slutbrugerne at skelne mellem vogne fra henholdsvis Drivr og Dantaxi, når de benytter Ubers app¹⁷. Det er styrelsens umiddelbare vurdering, at dette potentielt vil mindske det konkurrencepres, Drivr inden fusionen formåede at pålægge Dantaxi, som før fusionen var den største aktør i markedet, da incitamentet for både vognmænd og slutbrugere til at vælge Drivr frem for Dantaxi mindskes ved, at begge virksomheders kørsel formidles af Uber. Det er således styrelsens vurdering, at fusionen medfører en risiko for, at den konkurrence, Drivr repræsenterede forud for fusionen, mindskes betydeligt. Styrelsen vil i forbindelse med styrelsens behandling af den anmeldte fusion også foretage en nærmere vurdering af, om fusionen vil medføre et mindsket konkurrencepres på Drivr fra Dantaxi.

Det er endvidere styrelsens umiddelbare vurdering, at der er risiko for, at fusionen vil have en normerende effekt på Drivrs og Dantaxis

kørselskontorer og tilsluttede vogne i 2023, Ubers svar af 4. august 2025 på styrelsens spørgsmål af 11. juli 2025, Drivrs svar af 11. august 2025 på styrelsens spørgsmål af 11. juli 2025, og Bolts opgørelser af markedsandele af den 11. august 2025 pr. mail og skrivelse af den 26. juni 2025.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ jf. Ubers svar af 4. august 2025 på styrelsens spørgsmål af 11. juli 2025, side 4.

kørselspriser, uanset at Drivr ikke er en del af Ubers koncern på samme vis som Dantaxi. Det er således styrelsens umiddelbare vurdering, at fusionen indebærer en risiko for, at Uber og Drivr får mulighed for og incitament til at koordinere prissætningen på taxikørsel via Ubers app. Ifølge samarbejdsaftalen mellem Uber og Drivr, [xxx]

Det er yderligere styrelsens umiddelbare vurdering, at fusionen kan føre til øget risiko for koordinerede virkninger på et marked for taxikørsel – særligt i Storkøbenhavn, hvor Ubers samarbejdspartner, Drivr, primært er aktiv - da det er styrelsens umiddelbare vurdering, at fusionen vil gøre det forholdsvist enkelt – og betydeligt enklere end inden fusionen – at etablere koordineringsbetingelser mellem Uber og Drivr. Styrelsen vil foretage en nærmere vurdering af eventuelle koordinerede virkninger i forbindelse med styrelsens behandling af den anmeldte fusion.

Risiko for ensidige virkninger på et potentielt marked for formidling af taxikørsel

Et eventuelt marked for formidling af taxikørsel er karakteriseret ved at være et tosidet marked, hvor formidleren på den ene side skal tiltrække kørselskontorer (der har en række vognmænd tilknyttet), der udbyder taxikørsel, og på den anden side tiltrække slutbrugere, der efterspørger taxikørsel. Et sådant formidlingsmarked vil være karakteriseret ved indirekte netværkseffekter, idet værdien for deltagere på den ene side afhænger af antallet af deltagere på den anden side. For eksempel vil flere vognmænd på formidlerens platform gøre det mere attraktivt for slutbrugere at bruge platformen – og omvendt.

Formidleren kan således vælge at fokusere på kun at tiltrække den ene side, da den anden side så forventes at følge med. Dette afspejler sig ofte i formidlerens prissætning på platformen ved, at formidleren tager betaling fra den ene side af markedet, mens formidleren tilbyder sine ydelser gratis til den anden side af markedet. På taxi-markedet kommer dette til udtryk ved, at det er udbyderne af taxikørsel, der betaler et servicegebyr for formidlingen, mens slutbrugerne ikke betaler direkte for formidlingen eller adgang til platform, men indirekte gennem købet af selve taxikørslen.

I Danmark har markedet traditionelt været organiseret således, at formidlingen af taxikørsel har været forankret hos de enkelte kørselskontorer, der både udbyder og formidler taxikørsel. Samtidig har vognmændene kun været tilsluttet ét kørselskontor - såkaldt single-homing, hvilket indebærer, at den enkelte vognmand kun leverer gennem én formidler (kørselskontor). Ubers samarbejde med Drivr - der er en ny samarbejdsform på det danske marked - indebærer, at Uber fungerer som formidler af Drivrs taxi-ydelser, [xxx].¹⁸

¹⁸ Jf. Ubers svar af 4. august 2025 på styrelsens spørgsmål af 11. juli 2025, side 4.

Styrelsen vurderer, at ovenstående forhold medfører, at markedsandelene på et eventuelt marked for formidling af taxikørsel umiddelbart kan opgøres på baggrund af de respektive markedsandele for markedet for taxikørsel.

På baggrund af de estimerede markedsandele for markedet for taxikørsel, vil Uber efter fusionen formidle taxikørsel for samlet set [50-60] pct. af markedet. Det svarer til, at HHI stiger med ca. $[\geq 150]$ til et samlet HHI-niveau på ca. [3.000-4.000]. HHI og ændringen i HHI ligger således over Kommissionens tærskler for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.¹⁹

Det er på den baggrund styrelsens umiddelbare vurdering, at Ubers position efter fusionen – som formidler af både Dantaxis og Drivrs aktiviteter - indebærer en risiko for, at fusionen vil medføre ensidige virkninger på markedet for formidling af taxikørsel. Dette ses navnlig i form af risikoen for eventuelle prisstigninger i servicegebyret, som Uber opkræver for formidlingen af de enkelte taxikørsler, men der kan også være risiko for mindre innovation og service, idet konkurrencen mellem formidlere reduceres, idet større markedsstyrke på formidlerens platform potentielt kan føre til både højere omkostninger for udbydere af taxikørsel og mindre produktudvikling til skade for forbrugerne.

Da markedet er karakteriseret af indirekte netværkseffekter, kan fusionen medføre yderligere risiko for konkurrencebegrænsende virkninger på det potentielle marked for formidling af taxikørsel. Det skyldes, at Uber efter fusionen vil blive endnu mere attraktiv for forbrugerne, når Uber både formidler for Drivr og Dantaxi, og at netværkseffekterne dermed vil gøre det vanskeligere for andre mindre/nyere formidlere at tiltrække forbrugere og kørselskontorer/udbydere af taxikørsel.

5.1.2.3 Delkonklusion vedrørende den kvalitative betingelse

Det er på baggrund af ovenstående styrelsens umiddelbare vurdering, at der er risiko for, at fusionen kan lede til i) mindsket konkurrencepres på et potentielt marked for taxikørsel og ii) ensidige virkninger på et potentielt marked for formidling af taxikørsel, og at der dermed er risiko for, at fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt. Styrelsen finder derfor, at den kvalitative betingelse i konkurrencelovens § 12, stk. 6, 1. pkt., er opfyldt.

6. Samlet konklusion

¹⁹Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, punkt. 20, hvoraf det fremgår, at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, såfremt fusionen medfører en ændring i HHI på under 150.

Samlet finder Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, at betingelserne i konkurrencelovens § 12, stk. 6, er opfyldt. På den baggrund har styrelsen truffet afgørelse om, at fusionen skal anmeldes.

7. Klagevejledning

Denne afgørelse kan i henhold til konkurrencelovens § 20, stk. 3, indbringes for domstolene senest 8 uger efter, at afgørelsen er meddelt Uber.