

AFGØRELSE

Dato: 27. april 2026
Sag: MTF-25/09660-26
Sagsbehandler: /FAG

HEJ Groups køb af ESA Trucks Danmark

**KONKURRENCE- OG
FORBRUGERSTYRELSEN**

1 Sagsfremstilling

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (herefter ”styrelsen”) modtog den 20. marts 2026 en anmeldelse af en fusion mellem HEJ Group A/S (herefter ”HEJ”) og ESA Trucks Danmark A/S (herefter ”ESA”) og REM Property’s ApS (herefter ”REM”) (samlet herefter ”parterne”), jf. konkurrenceovens § 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 begyndte at løbe den 20. marts 2026.

KONKURRENCERÅDET

1.1 Parterne og deres aktiviteter

HEJ er moderselskab for en række virksomheder, der blandt andet omfatter Nyscan A/S, Nyscan Trucks A/S, HE Jørgensen A/S, FTD A/S og Johnnys Service Center ApS. Koncernens hovedaktiviteter omfatter salg af nye og brugte lastbiler af mærkerne DAF, MAN og Ford samt reparation og vedligeholdelse af lastbiler af mærkerne DAF, MAN, Scania og Ford på Sjælland og øerne. Koncernen tilbyder også salg af reservedele til lastbiler, herunder til DAF-lastbiler, udlejning og formidling af leasing af lastbiler samt salg og service af varebiler af mærket MAN. HEJ har afdelinger i Dalby, Køge, Greve, Nørre Alslev, Vordingborg og Ringsted. HEJ er autoriseret forhandler og reparatør af DAF-lastbiler i sine afdelinger i Køge og Nørre Alslev.

ESA er autoriseret forhandler og reparatør af DAF-lastbiler med afdelinger i Kolding og Padborg. Selskabet beskæftiger sig med salg af nye og brugte lastbiler af mærket DAF samt reparation, vedligeholdelse og service af DAF-lastbiler, samt salg af reservedele til DAF-lastbiler. ESA tilbyder derudover udlejning af lastbiler.

REM ejer de ejendomme i Kolding og Padborg, hvorfra ESA driver sine aktiviteter.

1.2 Transaktionen

Den anmeldte fusion udgør en aktieerhvervelse, hvorved HEJ erhverver enekontrol over ESA og REM. Dette sker ved, at HEJ ved erhvervelsen af kapitalandelene opnår 100 % ejerskab i ESA og REM.

Den anmeldte fusion medfører et kontrolskifte og udgør en fusion jf. konkurrencelovens § 12 a, stk. 1, nr. 2.

1.3 Jurisdiktion og anmeldelsespligt

De deltagende virksomheder er HEJ og ESA samt REM.

Ifølge det oplyste, havde HEJ i 2024 en omsætning på [xxx] mio. kr., og ESA og REM havde i 2024 en omsætning på [xxx] mio. kr.

Eftersom de deltagende virksomheders omsætning overstiger omsætnings-tærsklerne i konkurrencelovens § 12, stk. 1, nr. 1, er der tale om en fusion omfattet af konkurrencelovens regler om fusionskontrol, jf. konkurrencelovens kapitel 4.

1.4 Analysegrundlag

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i forbindelse med vurderingen af fusionen taget udgangspunkt i parternes fusionsanmeldelse, bilag til anmeldelsen samt relevant praksis.

Styrelsen har desuden afholdt møder med en række aktører på de relevante markeder, herunder DAF Nordics hovedkontor samt to af parternes konkurrenter, henholdsvis TR Auto Dieselservice ApS og KLC A/S, som begge er DAF-autoriserede forhandlere og værksteder og beliggende i henholdsvis Kolding og Odense.

Styrelsen har den 12. november 2025 offentliggjort på styrelsens hjemmeside, at styrelsen har modtaget udkast til anmeldelse og opfordret interesserede til at indsende bemærkninger til fusionen. Styrelsen modtog i den forbindelse ingen bemærkninger fra tredjeparter.

Styrelsen har derudover gennemført en tredjepartorientering af partneres kunder på markedet for OTC-detailsalg af DAF-reservedele. Parterne har i den forbindelse hver især oplyst sine 20 største kunder på markedet for detailsalg af originale DAF-reservedele. Kunder, som styrelsen allerede havde interviewet samt udenlandske kunder og én kunde under konkurs, blev udeladt. Tredjepartsorienteringen blev dermed udsendt til 34 kunder, og styrelsen modtog 14 svar.

2 Markedsbeskrivelse

2.1 Reparation og vedligeholdelse af lastbiler

Reparation og vedligeholdelse af lastbiler kan enten udføres på autoriserede værksteder for et specifikt lastbilmærke, på uafhængige værksteder eller på autoriserede værksteder under andre lastbilmærker.

Autoriserede værksteder har som udgangspunkt adgang til originale reservedele med lastbilproducentens mærke (OEM-reservedele) på engrosmarkedet. Importøren stiller herudover den fornødne tekniske information og nødvendigt værktøj til rådighed for de autoriserede reparatører, så de kan udføre reparation og vedligeholdelse af det pågældende mærke.¹ For så vidt angår DAF-lastbiler, har DAF etableret et selektivt distributionssystem, hvor salget af originale reservedele sker via autoriserede DAF-forhandlere og servicepartnere samt PACCAR Parts-netværket.²

Uafhængige værksteder udfører også reparation og vedligeholdelse af lastbiler, men de ikke en aftale med producenten eller importøren af det pågældende mærke. For DAF-lastbiler gælder, at uafhængige værksteder ikke har samme adgang til originale reservedele som de autoriserede værksteder. De anvender i stedet reservedele fra producenter som også producerer originale reservedele eller reservedele af matchende kvalitet fra andre reservedelsproducenter. Uafhængige værksteder kan både være selvstændige virksomheder og indgå i samarbejder eller kæder.³

Uafhængige værksteder udgør dog fortsat et alternativ til det autoriserede netværk, særligt ved reparationer og vedligeholdelsesopgaver, der løses ad hoc, det vil sige opgaver, som ikke er omfattet af en eksisterende serviceaftale eller fabriksgaranti.

Reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler er koncentreret omkring DAF's autoriserede netværk som består af HEJ som er geografisk placeret i Køge og Nr. Alslev, og ESA som er geografisk placeret i henholdsvis Kolding og Padborg. Derudover er der otte øvrige autoriserede servicepartnere i form af TR Auto & Diesel Service ApS (herefter "TR Auto") i Odense, KLC A/S (herefter "KLC"), P.M. Lastvognservice A/S i Hedensted, TCK A/S i henholdsvis Randers og Aarhus, Thybo Biler i Holstebro, TIP Trailer Services Denmark ApS i Hirtshals, og Viborg Lastvognservice ApS i Viborg, jf. Figur 1.

¹ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. september 2022, Volvo Danmark A/S' erhvervelse af aktiver og rettigheder fra Titan Lastvogne A/S, pkt. 95 og 96.

² Jf. parternes fusionsanmeldelse, side 55.

³ Jf. parternes fusionsanmeldelse, side 54 og 55.

Figur 1: Oversigt over danske DAF-forhandlere og service partnere



Kilde: Styrelsens kort baseret på DAF's oversigt over forhandlere og service partnere.

2.2 Salg af reservedele til lastbiler

Salget af reservedele til lastbiler kan opdeles i engrossalg (engrosdistribution) og detailsalg. Der sondres desuden mellem originale og ikke-originale reservedele.

Engrossalg omfatter producentens levering af originale reservedele gennem de autoriserede netværk til motorkøretøjsproducenten samt til uafhængige grossister, ligesom importøren forestår videresalg til værkstederne.

Detailsalg dækker salg af reservedele direkte fra et værksted til enten et andet værksted eller til slutbrugeren (over-the-counter-salg).⁴

⁴ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. september 2022, Volvo Danmark A/S' erhvervelse af aktiver og rettigheder fra Titan Lastvogne A/S, pkt. 121.

Ifølge Kommissionen defineres originale reservedele som enten reservedele, der er godkendt og fremstillet efter motorkøretøjsproducentens specifikationer og standarder (OEM), eller dele, der fremstilles på samme produktionsenheder som OEM-reservedele, men eventuelt markedsføres under en anden betegnelse (OES). Ikke-originale reservedele kan derudover være af matchende kvalitet, hvilket ifølge Kommissionen indebærer, at reservedelen er af så høj kvalitet, at anvendelsen heraf ikke skader det autoriserede nets omdømme.⁵

3 Vurdering

HEJ er autoriseret DAF-forhandler og -servicepartner på Sjælland, med værksteder i Køge og Nørre Alslev. ESA er autoriseret DAF-forhandler og -servicepartner i Padborg og autoriseret DAF-servicepartner i Kolding.

Parterne har oplyst, at HEJ og ESA begge har aktiviteter inden for følgende plausible relevante markeder:

- i) detailsalg af nye lastbiler i Danmark
- ii) detailsalg af brugte lastbiler i Danmark
- iii) detailsalg af originale DAF-reservedele i Danmark
- iv) reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler i Danmark

For så vidt angår i) og ii), har parterne oplyst at deres samlede markedsandele er under 15 pct. Disse markeder udgør således ikke horisontalt berørte markeder og behandles derfor ikke yderligere i denne afgørelse.

3.1 Berørte markeder

Et relevant produktmarked betragtes som et *horisontalt berørt* marked, når to eller flere af parterne er aktive på det samme marked, og fusionen vil medføre, at parterne tilsammen vil få en markedsandel på mindst 15 pct.⁶

Fusionen giver ifølge parternes oplysninger anledning til følgende horisontalt berørte plausible markeder:

- Reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler i Danmark
- Detailsalg af originale DAF-reservedele i Danmark

For så vidt angår markedet for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler, gør parterne dog gældende, at markedet skal afgrænses snævrere end nationalt, og at parterne ikke har overlappende aktiviteter på de relevante geografiske markeder.

Et relevant marked betragtes som et *vertikalt berørt* marked, når en eller flere af fusionsparterne er aktive på et produktmarked i tidligere eller

⁵ Supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (EØS-relevant tekst) (2010/C 138/05), punkt 19-20.

⁶ Jf. Bekendtgørelse om anmeldelse af fusioner, BEK nr. 690 af 25. maj 2020, bilag 1, afsnit 7.

senere omsætningsled i forhold til det produktmarked, som en eller flere andre af fusionsparterne er aktive på, og her hver især eller tilsammen har en markedsandel på mindst 25 pct. på mindst et af markederne,⁷ uanset om der består et leverandør-/kunde-forhold mellem dem eller ej.

Styrelsen har på baggrund af oplysninger fra parterne identificeret følgende markeder, hvor et eller flere segmenter er vertikalt berørte:

- Markedet for detailsalg af originale DAF-reservedele
- Markedet for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler afgrænset til Danmark eller evt. snævrere geografiske områder.

3.2 Afgrænsning af de relevante markeder

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

Det relevante marked består af det relevante produktmarked og det relevante geografiske marked. Det primære formål med markedsafgrænsning er systematisk at identificere det effektive og umiddelbare konkurrencepres, som de deltagende virksomheder udsættes for, når de udbyder bestemte produkter i et bestemt område. Markedsafgrænsning fører til identifikation af de relevante konkurrenter til den eller de deltagende virksomheder, når de udbyder disse produkter samt af de relevante kunder.⁸

Det relevante produktmarked omfatter alle de produkter, som kunderne anser for indbyrdes ombyttelige eller substituerbare med den eller de deltagende virksomheders produkt(er) base ret på produkternes egenskaber, priser og anvendelsesformål under hensyntagen til konkurrencevilkårene og udbuds- og efterspørgselsstrukturen på markedet.⁹

Det relevante geografiske marked omfatter det geografiske område, hvorpå de deltagende virksomheder udbyder eller efterspørger de pågældende produkter, hvor konkurrencevilkårene er tilstrækkeligt homogene til, at virkningen af den undersøgte fusion kan bedømmes, og som kan adskilles fra andre geografiske områder på grund af især væsentlige forskelle i konkurrencevilkårene.¹⁰

⁷ Jf. Bekendtgørelse om anmeldelse af fusioner, BEK nr. 690 af 25. maj 2020, bilag 1, afsnit 7.

⁸ Jf. Kommissionens meddelelse af 22. februar 2024 om afgrænsning af det relevante marked (C/2024/1645), pkt. 6.

⁹ Jf. Kommissionens meddelelse af 22. februar 2024 om afgrænsning af det relevante marked (C/2024/1645), punkt 12, litra a.

¹⁰ Jf. Kommissionens meddelelse af 22. februar 2024 om afgrænsning af det relevante marked (C/2024/1645), punkt 12, litra b.

Udgangspunktet for markedsafgrænsningen er en analyse af efterspørgsels- og udbudssubstitution.¹¹ De relevante produktmarkeder og geografiske markeder vil blive undersøgt i det følgende.

3.2.1 Reparation og vedligeholdelse af lastbiler

3.2.1.1 Afgrænsning af det relevante produktmarked

Kommissionen har i tidligere praksis afgrænset et marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, som er særskilt i forhold til fx markedet for detailsalg af reservedele.¹²

Kommissionens supplerende retningslinjer for vertikale aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer indikerer, at hvis der eksisterer et separat marked for reparation og vedligehold af motorkøretøjer, må dette marked anses for at være mærkespecifikt.¹³

Kommissionen har ikke tidligere afgrænset et separat marked for reparation og vedligeholdelse, for så vidt angår lastbiler. Kommissionen har dog henvist en fusion til behandling hos den svenske konkurrencemyndighed, Konkurrenceverket, på baggrund af et potentielt marked for reparation og vedligeholdelse af tunge lastbiler af mærket Scania.¹⁴ Konkurrenceverket har i den forbindelse ikke offentliggjort den endelige markedsafgrænsning.

Konkurrencerådet har i Volvo/Titan taget udgangspunkt i et mærkespecifikt marked for reparation og vedligeholdelse af henholdsvis Volvo- og Renault-lastbiler. Styrelsen tog til brug for vurderingen dog udgangspunkt i et samlet marked for reparation og vedligehold af Volvo- og Renault-lastbiler grundet ensartethed mellem mærkerne, men lod den endelige afgrænsning af produktmarkedet stå åbent, idet fusionen ikke ville hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet blev afgrænset til separate markeder for Volvo- og Renault lastbiler eller til simple/komplerede reparationer af disse lastbiler.¹⁵

Parterne anfører, at markederne for reparation og vedligeholdelse af lastbiler er mærkespecifikke, idet det er autoriserede aktører, der håndterer

¹¹ Jf. konkurrencelovens § 5 a, stk. 1 og Kommissionens meddelelse af 22. februar 2024 om afgrænsning af det relevante marked (C/2024/1645), pkt. 23-24.

¹² Jf. Kommissionens afgørelse af den 29. oktober 2020, M.9720 - Volvo Cars/Upplands Motor (henvisningssag), pkt. 23 og Kommissionens afgørelse af 12. maj 2011, M. 6063 - Itochu/Speedy, pkt. 9; Kommissionens afgørelse af 11. september 2000, M. 2087 - Feu Vert/Carrefour/Autocenter Delauto, pkt. .

¹³ Jf. Kommissionens supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (EØS-relevant tekst) (2010/C 138/05), punkt 57, og og Kommissionens afgørelse af den 31. maj 1999, M.1526 - Ford/Kwik-Fit, pkt. 9: "I det omfang, at der findes et marked for reparation og vedligeholdelse, der adskiller sig fra markedet for salg af nye motorkøretøjer, anses dette marked for at være et mærkespecifikt marked."

¹⁴ Jf. Kommissionens afgørelse af 28. oktober 2021 i M.10412 - Scania Sverige/ Din Bil Sverige / Bilmetro.

¹⁵ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af den 28. september 2022, "Volvo Danmark A/S' erhvervelse af aktiver og rettigheder fra Titan Lastvogne A/S" pkt. 359.

garanti og DAF-serviceaftaler, har adgang til DAF's tekniske systemer og OEM-dele, og at visse reparationer kræver softwareaktivering. Styrelsen bemærker hertil, at efter Kommissionens supplerende retningslinjer¹⁶ er et separat marked for reparation og vedligehold mærkespecifikt, men det indebærer ikke nødvendigvis en sondring mellem autoriserede og uafhængige værksteder.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen finder ikke anledning til at afvige fra Kommissionens og konkurrencerådets praksis og vil til brug for vurderingen tage udgangspunkt i et mærkespecifikt marked for reparation og vedligeholdelse, idet den endelig produktmarkedsafgrænsning dog kan stå åben, idet fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om det relevante produktmarked afgrænses mærkespecifikt eller bredere.

3.2.1.2 Afgrænsning af det relevante geografiske marked

Kommissionen har i praksis overvejet, hvorvidt det geografiske marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer er et nationalt eller et regionalt marked, men har ikke taget endelig stilling.¹⁷

Kommissionen har ikke tidligere afgrænset et geografisk marked for reparation og vedligeholdelse af lastbiler. Kommissionen henviste dog fusionen Scania Sverige/Din Bil Sverige/Bilmetro (2021) til Konkurrenceverket, for så vidt angår markedet for reparation og vedligeholdelse af tunge lastbiler af mærket Scania på baggrund af et potentielt regionalt geografisk marked i det centrale Sverige.¹⁸ Konkurrenceverket har i den forbindelse ikke offentliggjort den endelige markedsafgrænsning.

Ifølge Kommissionens retningslinjer er det normale udgangspunkt at identificere de områder, hvor den relevante adfærd eller fusion kan forventes at have virkninger, ved at identificere de deltagende virksomheders beliggenhed, og hvor deres kunder befinder sig. Kommissionen undersøger dernæst, om konkurrencevilkårene i et bestemt område er tilstrækkeligt ensartede, til at adfærdens eller fusionens virkninger kan vurderes, og om det pågældende område kan adskilles fra andre områder, fordi konkurrencevilkårene er mærkbart anderledes i disse områder.¹⁹ Derudover kan fx

¹⁶ Jf. Kommissionens supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (EØS-relevant tekst) 2010/C 138/05.

¹⁷ Jf. Kommissionens afgørelse af Kommissionens afgørelse af den 29. oktober 2020, COMP/M.9720 - Volvo Cars/Upplands Motor, (henvisningssag), punkt 35, Kommissionens afgørelse af den 12. maj 2011, COMP/M. 6063 - Itochu/Speedy, punkt 19, Kommissionens afgørelse af den 11. september 2000, COMP/M. 2087- Feu Vert/Carrefour/Autocenter Delauto, punkt 9-10, og Kommissionens afgørelse af den 31. maj 1999, COMP/M.1526 - Ford/Kwik-Fit, punkt 11.

¹⁸ Jf. Kommissionens afgørelse af 28. oktober 2021 i M.10412 - Scania Sverige/ Din Bil Sverige / Bilmetro, punkt 36.

Jf. Kommissionens meddelelse af 22. februar 2024 om afgrænsning af det relevante marked (C/2024/1645), pkt. 38.

transportomkostninger udgøre en betydelig del af omkostningerne ved visse produkter, hvilket kan stille leverandører, der befinder sig i en større afstand fra kunden, i en betydelig konkurrencemæssig ulempe i forhold til leverandører, der befinder sig tættere på kunden.²⁰

I sådanne situationer vil markederne sandsynligvis være geografisk differentierede i den forstand, at konkurrencevilkårene ændrer sig afhængigt af afstanden mellem den enkelte leverandør og kunden. I sådanne tilfælde kan Kommissionen afgrænse det geografiske marked på grundlag af handelsoplande.²¹

Kommissionens retningslinjer siger videre, at et handelsopland normalt måles enten på grundlag af kundernes rejseafstand eller -tid (i sidstnævnte tilfælde kaldet isokroner) eller på grundlag af leveringsafstanden eller -tiden omkring et sted, hvor en given andel af salget finder sted. Kommissionen baserer sig typisk på handelsoplande, der er repræsentative for de fleste kunders købsmønstre. Dette kan bestemmes ud fra den faktiske fordeling af leverings- eller rejseafstande eller -tid, og/eller kan baseres på markedsdeltagernes opfattelse. På dette grundlag betragter Kommissionen typisk handelsoplande, der dækker 80 pct. af salget eller kunderne, som udgangspunkt.²²

Konkurrencerådet har i Volvo/Titan taget udgangspunkt i et nationalt marked samt et snævrere geografisk marked for Sjælland og Øerne, men lod den endelige afgrænsning stå åben, da fusionen ikke ville hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet blev afgrænset til Danmark eller mere snævert til lokale områder eller landsdele.²³

Parterne anfører, at det er relevant at afgrænse markedet geografisk regionalt til Østdanmark (Sjælland og øerne) og Vestdanmark (Jylland og Fyn) adskilt ved Storebælt.²⁴ Parterne underbygger denne snævrere geografiske afgrænsning med kundedata som viser, at deres kunder på markedet for reparation og vedligeholdelse i stor grad kommer fra det samme geografiske område, som parterne selv er aktive i. Derudover anfører parterne, at en kunde/lastbilchauffør generelt vælger det værksted, der er tættest på, når der opstår behov for service eller reparation.²⁵

²⁰ Jf. Kommissionens meddelelse af 22. februar 2024 om afgrænsning af det relevante marked (C/2024/1645), pkt. 72.

²¹ Jf. Kommissionens meddelelse af 22. februar 2024 om afgrænsning af det relevante marked (C/2024/1645), pkt. 73.

²² Jf. Kommissionens meddelelse af 22. februar 2024 om afgrænsning af det relevante marked (C/2024/1645), pkt. 74.

²³ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af den 28. september 2022, "Volvo Danmark A/S' erhvervelse af aktiver og rettigheder fra Titan Lastvogne A/S" pkt. 606.

²⁴ Jf. parternes fusionsanmeldelse, s. 23.

²⁵ Jf. parternes fusionsanmeldelse, s. 87.

Styrelsen har undersøgt, om markedet for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler kan afgrænses til snævrere geografiske markeder end nationalt, herunder i form af Øst- og Vestdanmark. Styrelsens undersøgelser er baseret på forholdene på markedet for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler, og gør sig derfor kun gældende for DAF-lastbiler.

Fysisk afstand har stor betydning for valg af værksted

Parterne har oplyst, at reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler både omfatter planlagt service og akutte opgaver. En lastbil skal - uanset opgave - fysisk fremføres eller bugseres til et værksted, og afstanden til værkstedet medfører i den forbindelse direkte omkostninger og nedetid. Derfor lægges planlagte servicebesøg typisk nær kundens base, og ved nedbrud vælges i praksis det nærmeste tilgængelige værksted for at minimere stilstand.²⁶ DAF organiserer desuden vejhjælp og allokering ved nedbrud til nærmeste værksted.²⁷

Parternes handelsopland overlapper ikke

For at belyse om markedet for reparation af vedligeholdelse af DAF-lastbiler kan afgrænses til snævrere geografiske områder end nationalt, har styrelsen lavet en analyse af catchment-areas (handelsopland). Analysen tager udgangspunkt i parternes omsætning, fordelt efter kundernes geografiske placering samt oplysninger om kundernes bevægelsesmønstre. Analysen er baseret på parternes oplysninger, og parterne har til brug for analysen allokeret deres kunders omsætning efter de postnumre, hvor den konkrete kunde har erhvervsadresse.^{28 29}

Styrelsen tager i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked udgangspunkt i et handelsopland på 80 pct.³⁰

Styrelsen bemærker indledningsvist, at parternes omsætning, ifølge parterne, er størst i det lokale område omkring parternes lokationer, og at omsætningen falder, når man bevæger sig væk fra parternes lokationer. HEJ har konkret oplyst, at [xxx] pct. af virksomhedens omsætning for service og vedligeholdelse af DAF-lastbiler stammer fra kunder, som er indregistreret øst for Storebælt. Tilsvarende har ESA oplyst, at [xxx] pct. af

²⁶ Jf. parternes fusionsanmeldelse, s. 87.

²⁷ Jf. referat af styrelsens møde med DAF Nordic 25. februar 2026.

²⁸ For så vidt angår ESA, er kunderne fra Syd- og Sønderjylland behandlet som en samlet gruppe i området, og ikke som separate kunder. Dette er grundet ESAs manglende mulighed for dataudtræk. ESA har dog oplyst, at [xxx] pct. af deres omsætning stammer fra kunder indregistreret i Syd- og Sønderjylland.

²⁹ HEJ har oplyst, at de har en kunde som er indregistreret både i Køge og på Bornholm. Parterne anfører, at det er i tilknytning til adressen i Køge, at HEJ har udført reparation og vedligeholdelse, jf. mail af parterne den 20. april 2026. For at gøre den geografiske analyse retvisende, er disse kunder ikke medtaget i beregningen af handelsoplandet. De er dog inkluderet i opgørelsen af omsætning fra hhv. Vest og Østdanmark.

³⁰ Jf. Kommissionens meddelelse af 22. februar 2024 om afgrænsning af det relevante marked (C/2024/1645), pkt. 74.

virksomhedens omsætning stammer fra kunder indregistreret vest for Storebælt.³¹

Styrelsen har med udgangspunkt i parternes oplysninger opgjort parternes handelsopland baseret på 80 pct. af kundernes opland, jf. Figur 1. Det fremgår, at parternes aktiviteter ikke overlapper såfremt der tages udgangspunkt i handelsoplande på 80 pct., hvilket umiddelbart understøtter at parterne ikke er aktive på det samme geografiske marked for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler.

³¹ Jf. parternes fusionsanmeldelse, s 68.

Figur 1. Parternes 80 pct. handelsoplande



Kilde: Styrelsens beregninger og kort, baseret på parternes fusionsanmeldelse, bilag 27-28.

Note: Rødt område for ESA og grønt for HEJ³²

Styrelsens undersøgelser viser yderligere, at handelsoplandet ville skulle udvides til 82 pct. af parternes omsætning, før der opstår et geografisk overlap mellem parternes handelsopland.³³ Dette understøtter yderligere, at parterne ikke er aktive på det samme geografiske marked for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler.

Styrelsen bemærker for god ordens skyld, at der er en vis usikkerhed knyttet til parternes metode for allokering af omsætning, da lastbiler generelt bevæger sig rundt i hele Danmark. En lastbil der er indregistreret i Jylland kan derfor have befundet sig på Sjælland, da behovet for akut service opstod.

³² ESAs handelsopland er baseret på 42 minutter kørsel i bil fra ESAs lokation i Kolding. HEJs handelsopland er baseret på 68 minutter kørsel i bil fra HEJs lokation i Køge, men henset til at styrelsen isokron-værktøj ikke understøtter køretider på over 60 minutter, er den korresponderende distance til samme postnummer på 85 km brugt.

³³ Geografisk svarer dette til ca. 55 minutter kørsel i bil fra ESA's lokation i Kolding og ca. 72 minutters kørsel i bil fra HEJ's lokation i Køge.

Det er dog styrelsens vurdering, at denne usikkerhed vil bidrage til konservative resultater. Styrelsen bygger denne vurdering på, at flere markedsaktører har oplyst, at konkurrencen udspiller sig lokalt omkring værkstederne, jf. nedenfor.³⁴ Parterne har desuden oplyst, at HEJ's største kunde uden for Sjælland, har postnummer i Jylland til trods for, at kunden i høj grad opererer på Sjælland.³⁵

Styrelsen bemærker endvidere, at analysen tager udgangspunkt i de af parternes lokationer, der er geografisk tættest på hinanden, dvs. HEJ's lokation i Køge og ESA's lokation i Kolding. Dette bidrager ligeledes til, at resultaterne er konservative.

Kunderne kommer primært fra nærområdet

Resultaterne af styrelsens analyse af handelsopland bekræftes af oplysninger fra parternes konkurrenter på markedet. Det autoriserede DAF-værksted TR Auto i Odense har eksempelvis oplyst, at virksomhedens kunderne primært kommer fra Fyn og Jylland, og at meget få kunder kommer fra Sjælland:

*"Kunderne kommer primært fra nærområdet; enkelte krydser Storebælt. [...] ca. [xxx] pct. af kunderne fra Fyn, ca. [xxx] pct. fra Jylland og ca. [xxx] pct. fra Sjælland."*³⁶

Styrelsen bemærker, at en begrænset andel af TR Autos kunder stammer fra Sjælland til trods for, at virksomheden er placeret væsentligt tættere på HEJ's lokation i Køge end det ESA's lokation er, hvilket underbygger resultaterne af styrelsens analyse af, at parternes handelsoplande.

Det autoriserede DAF-værksted i Kolding, KLC, har desuden oplyst, at DAF-lastbiler som udgangspunkt ikke kører fra Sjælland til Kolding for at få udført service:

*"DAF-lastbiler som udgangspunkt ikke kører fra Sjælland til Kolding for reparation/vedligehold."*³⁷

DAF's hovedkontor for bl.a. Danmark, DAF Nordic, oplyser endvidere, at planlagt service af DAF-lastbiler typisk sker ved kundens hjemmebase, og at DAF's internationale vejhjælp (ITS) som vognmænd kan kontakte ved nedbrud vil allokere kunden til nærmeste tilgængelige værksted.

³⁴ Jf. referater af styrelsens møder med hhv. KLC d. 12. marts 2026 og TR Auto d. 26. februar 2026.

³⁵ Kunden distribuerer ifølge parterne varer for en dagligvarekæde, som har logistikcentre i blandt andet Køge.

³⁶ Jf. referat af styrelsen møde med TR Auto den 26. februar 2026

³⁷ Jf. referat af styrelsens møde med KLC den 12. marts 2026.

Samlet set viser styrelsens undersøgelser, at parterne er aktive på særskilte geografiske markeder (Vest- og Østdanmark), og at disse markeder adskilles ved Storebælt. Det bemærkes for god orden skyld, at det ikke kan udelukkes, om markedet eventuelt kan afgrænses snævrere end Øst- henholdsvis Vestdanmark. Det er dog styrelsens vurdering, at dette ikke er nødvendigt at tage endelig stilling hertil, da parterne ikke vil have overlappende aktiviteter selvom markedet afgrænses endnu snævrere.

3.2.1.2.1 Konklusion – geografisk afgrænsning af markedet for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler

Styrelsen vurderer på baggrund af parternes handelsopland samt oplysninger om kundernes bevægelsesmønstre, at markedet for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler i denne sag kan afgrænses regionalt, dvs. snævrere end nationalt, og at der som minimum kan afgrænses særskilte regionale markeder, der er opdelt af Storebælt, dvs. Østdanmark og Vestdanmark.

Til brug for vurderingen af fusionen tager styrelsen udgangspunkt i regionale markeder for service og vedligeholdelse af DAF-lastbiler afgrænset til henholdsvis Øst- og Vestdanmark, adskilt ved Storebælt, idet fusionen i ikke vil hæmme konkurrence betydeligt, hvis markedet afgrænses endnu snævrere.

Det bemærkes for fuldstændighedens skyld, at såfremt der i stedet tages udgangspunkt i et produktmarked for reparation og vedligeholdelse af lastbiler, der ikke er mærkespecifikt, må et sådant marked umiddelbart anses for at være nationalt. Et sådant marked vil dog ikke være berørt, da parternes samlede markedsandel er under [5-10] pct.³⁸

3.2.2 Detailsalg af originale reservedele til lastbiler

3.2.2.1 Afgrænsning af det relevante produktmarked

Kommissionen har i forhold til reservedele til motorkøretøjer i praksis sondret mellem i) fremstilling af, ii) engrosdistribution af og iii) detailsalg af reservedele til motorkøretøjer.³⁹

Kommissionen har tidligere fundet, at detailsalg af reservedele i forbindelse med personbiler og varevogne er et mærkespecifikt marked.⁴⁰

³⁸ Jf. mail fra parterne den 20. april 2026.

³⁹ Jf. Kommissionens afgørelse af 23. juli 2019, sag M.9389 Porsche Holding Salzburg / Siva / Soauto, punkt 11-18. Kommissionens afgørelse af 10. september 2018, i sag M.9070 - Eurocar / Vicentin, punkt 9 og 11. og 12. Kommissionens afgørelse af 13. november 2012, M.6718 - Toyota Tsusho Corporation/CFAO, punkt 20-23; og Kommissionens afgørelse af 29. oktober 2020, M.9720 - Volvo Cars/Upplands Motor (henvissningssag), punkt 20

⁴⁰ Jf. Kommissionens afgørelse af 23. juli 2019, sag M.9389 Porsche Holding Salzburg / Siva / Soauto, punkt 17, Kommissionens afgørelse af 10. september 2018, M.9070 Eurocar/Vicentini, punkt 9 og 10; og

I Kommissionens retningslinjer fremgår det, at der med ”Originale reservedele” menes reservedele eller udstyr, der er fremstillet efter de specifikationer og produktionsstandarder, som motorkøretøjsproducenten har opstillet for fremstillingen af reservedele eller udstyr til montering af det pågældende motorkøretøj.⁴¹

Konkurrencerådet har i Volvo/Titan taget udgangspunkt i et mærkespecifikt detailmarked for originale reservedele (OEM/OES) til de pågældende mærker. Den endelige afgrænsning blev dog holdt åben, da fusionen ikke ville hæmme konkurrencen betydeligt på et mere snævert afgrænset produktmarked (OEM-reservedele).

Parterne anfører, at det relevante produktmarked for detailsalg (over-the-counter, ”OTC”) er originale DAF-dele solgt bilateralt til slutkunder/uafhængige vognmænd, fordi denne del af detailsalget sker uden samtidig værkstedsydelse og dermed er adskilt fra de reservedele, der anvendes som led i reparation og vedligehold på værkstedet, som henføres til markedet for reparation og vedligehold.

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis, og tager til brug for vurderingen derfor udgangspunkt i et mærkespecifikt detailmarked for originale reservedele. Den endelige afgrænsning kan dog stå åben, idet fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses bredere til også at omfatte fx ikke originale reservedele.

3.2.2.2 Afgrænsning af det geografiske marked

Konkurrencerådet har i Volvo/Titan overvejet, om det geografiske marked for detailsalg af originale reservedele til lastbiler skulle afgrænses nationalt eller snævrere (fx landsdele/regioner), men lod den endelige afgrænsning stå åben, da vurderingen af fusionens virkninger var uændret uanset afgrænsning. Styrelsen tog udgangspunkt i en national vurdering som minimumsniveau for analysen.

Parterne opgør i den pågældende sag omsætning genereret fra OTC-salg nationalt, da salg ”over disken” og distribution af OEM-dele sker via landsdækkende kanaler. Parterne oplyser, at deres OTC-salg sker til kunder, som løbende reparerer deres eget materiel, og som derfor typisk afhenter mindre enheder af reservedele, og argumenter derfor for at konkurrencen i et vist mål udspiller sig lokalt.⁴²

Kommissionens afgørelse af 1. august 2018, M.8963 Eurocar/Bonaldi, punkt 11. Kommissionens afgørelse af 17. juni 2020 i sag M.9839 – VGRD/AUTO WICHERT ASSETS, punkt 31.

⁴¹ Jf. Kommissionens supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (EØS-relevant tekst) 2010/C 138/05, pkt. 45.

⁴² Jf. parternes fusionsanmeldelse, s. 74.

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis, og tager til brug for vurderingen af denne fusion udgangspunkt i et nationalt marked. Den endelige afgrænsning kan dog stå åben, idet fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om det relevante geografiske marked afgrænses til lokalt eller bredere til et nationalt marked.

3.3 Vurdering af fusionens konkurrencemæssige virkninger

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.

3.3.1 Vurdering af det kontrafaktiske scenarie

Ved styrelsens vurdering af, om fusionen vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, skal det vurderes, hvordan konkurrencesituationen forventes at være på markedet uden fusionen (det kontrafaktiske scenarie) sammenlignet med, hvordan konkurrencesituationen forventes at være med fusionens gennemførelse (fusionsscenariet). Styrelsen sammenligner de to scenarier for derved at vurdere, om fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt.

Parterne anfører, at status quo ikke er et sandsynligt kontrafaktisk scenarie, fordi ESA's Dealer Agreement for Padborg ophørte den 16. april 2026, og lokationen dermed ikke længere er hverken autoriseret DAF-forhandler eller -service partner. Parterne anfører videre, at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie enten er (i) et salg af ESA (og eventuelt REM) til en anden køber end HEJ, eller (ii) nedlukning af ESA og en gradvis afvikling med frasalg af enkeltaktiver.⁴³

Det er styrelsens vurdering, at de af parterne oplyste kontrafaktiske scenarier medfører en konkurrencesituation som er lig med eller mere koncentreret sammenholdt med status quo. Status quo vil dermed udgøre et konservativt sammenligningsgrundlag, og styrelsen vil på baggrund heraf ikke foretage en nærmere vurdering af det kontrafaktiske scenarie.

Til brug for vurderingen af den pågældende fusion tager styrelsen derfor udgangspunkt i et status-quo lignende scenarie.

3.3.2 Horisontale virkninger

⁴³ Jf. parternes fusionsanmeldelse, afsnit 4.3.

3.3.2.1 Markedet for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler i Danmark eller snævrere afgrænset til Øst- og Vestdanmark

Parterne har i anmeldelsen oplyst, at de har horisontalt overlappende aktiviteter på et potentielt marked for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler afgrænset nationalt.⁴⁴ Det er dog både parternes og styrelsens vurdering, at markedet kan afgrænses til snævrere geografiske områder, der som minimum omfatter Øst- og Vestdanmark, jf. ovenfor.

Parterne har i anmeldelsen oplyst, at de ikke har horisontalt overlappende aktiviteter på et marked for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler afgrænset til henholdsvis Øst- og Vestdanmark.⁴⁵ Dette er endvidere i overensstemmelse med styrelsens analyse af parternes handelsoplande, jf. ovenfor.

Styrelsen vurderer på den baggrund, at fusionen ikke hæmmer den effektive konkurrence i form af ensidige virkninger på markedet for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler i hverken Øst- eller Vestdanmark.

3.3.2.2 Markedet for detailsalg af originale DAF-reservedele i Danmark

Parterne har i anmeldelsen oplyst, at ESA har en markedsandel på [10-20] pct. mens HEJ har en markedsandel på [5-10] pct. Parterne har således en samlet markedsandel på [10-20] pct., på markedet for detailsalg af originale DAF-reservedele i Danmark i 2024.⁴⁶

Styrelsen bemærker, at HHI vil efter fusionen være ca. [1.000-2000] og et delta på ca. [<250]. HHI og ændringen i HHI ligger inden for de af Kommissionen fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.⁴⁷ Dertil bemærker styrelsen, at parternes samlede markedsandel fortsat vil være relativt begrænset efter fusionen.

Styrelsen vurderer på den baggrund, at fusionen ikke hæmmer den effektive konkurrence i form af ensidige virkninger på markedet for detailsalg af DAF-reservedele.

3.3.3 Vertikale virkninger

Fusionen giver anledning til en vertikal forbindelse mellem parternes aktiviteter på markedet for detailsalg af originale DAF-reservedele i Danmark (upstream) og parternes aktiviteter vedrørende reparation og

⁴⁴ Jf. parternes fusionsanmeldelse, s. 33.

⁴⁵ Jf. parternes fusionsanmeldelse, s. 90.

⁴⁶ Jf. parternes fusionsanmeldelse, s. 97.

⁴⁷ Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), punkt 20, hvoraf det fremgår, at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, hvis HHI efter fusionen er mellem 1.000 og 2.000 og et delta under 250, eller et HHI efter fusionen på over 2.000 og et delta under 150, medmindre der foreligger særlige omstændigheder.

vedligeholdelse af DAF-lastbiler på særskilte geografiske markeder for henholdsvis Øst- og Vestdanmark (downstream).

Styrelsen har undersøgt, om fusionen giver anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder på de vertikalt berørte markeder. En fusion kan bl.a. give anledning til vertikale virkninger, hvis konkurrenter, som følge af fusionen, hindres adgang til et tilstrækkeligt kundegrundlag (kundeafskærmning) eller til vigtige input (inputafskærmning).

For så vidt angår kundeafskærmning, kan det overvejes, om parterne kan afskærme andre aktører upstream på markedet for detailsalg af reservedele som følge af parternes væsentlige markedspositioner på de relevante downstream-markeder for reparation og vedligeholdelse, fx hvis parterne stopper med at købe DAF-reservedele fra andre værksteder. Parterne har imidlertid oplyst, at de som autoriserede DAF-forhandlere, og dermed en del af DAF's distributionsnetværk, primært køber reservedele direkte fra DAF via Paccar på det overordnede engrosmarked.⁴⁸ Parterne har oplyst, at de har købt ca. [xxx] pct. af deres DAF-reservedele til brug for reparation og vedligeholdelse af DAF-lastbiler fra andre værksteder.⁴⁹ Parterne kan således før fusionen ikke betragtes som egentlige kunder på detailmarkedet, uanset deres størrelse på markedet for salg af reparation og vedligeholdelse.

Det er på baggrund af ovenstående styrelsens vurdering, at fusionen ikke øger risikoen for kundeafskærmning på detailsalg af originale DAF-reservedele.

For så vidt angår inputafskærmning, har parterne på markedet for OTC-detailsalg af DAF-reservedele i Danmark oplyst en samlet markedsandel på [10-20] pct. efter fusionen (svarende til en stigning på [5-10] procentpoint), jf. ovenfor.⁵⁰

Parterne har således både før og efter fusionen har en relativt begrænset tilstedeværelse på upstream-markedet, og koncentrationen er i øvrigt relativt lav. Styrelsens undersøgelser viser desuden, at alle af parternes kunder har en række alternativer til at skaffe DAF-reservedele fx enten ved at købe fra andre autoriserede værksteder eller fra uafhængige grossister.

På baggrund af heraf vurderer styrelsen samlet set, at fusionen ikke øger risikoen for inputafskærmning på markedet for detailsalg af originale DAF-reservedele.

⁴⁸ Jf. parternes fusionsanmeldelse, s. 73.

⁴⁹ Jf. mail fra parterne den 20. april 2026.

⁵⁰ Jf. parternes fusionsanmeldelse, s. 96-97.

Det er samlet set styrelsens vurdering, at fusionen ikke hæmmer den effektive konkurrence betydeligt i form af vertikale virkninger.

4 Konklusion

På baggrund af de foreliggende oplysninger er det Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at den anmeldte fusion ikke hæmmer den effektive konkurrence betydeligt. Fusionen skal derfor godkendes, jf. konkurrencelovens § 12 c, stk. 2, 1. pkt. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har på den baggrund godkendt HEJ Group A/S erhvervelse af enekontrol over ESA Trucks Danmark A/S og REM Property's ApS, jf. konkurrencelovens § 12 c, stk. 1, jf. stk. 2, 1. pkt.