

## **NOTAT**

Dato: 13. januar 2022

Sag: 21/10213

### **Godkendelse af DFDS A/S' erhvervelse af enekontrol over ICT Holding A/S**

**KONKURRENCE- OG  
FORBRUGERSTYRELSEN**

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen modtog den 5. januar 2022 en anmeldelse af DFDS A/S' erhvervelse af enekontrol over ICT 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 ud over en fuldstændig anmeldelse har modtaget dokumentation for betaling af gebyret for anmeldelsen. Fristerne begyndte at løbe den 5. januar 2022.

**KONKURRENCERÅDET**

#### **1. Transaktionen**

DFDS A/S har før fusionen en minoritetsaktiepost i ICT Holding A/S på [xxx] pct. Transaktionen finder sted ved en aktieoverdragelse, hvorefter DFDS A/S vil eje 100 pct. af aktierne i ICT Holding A/S. DFDS A/S erhverver herved enekontrol over ICT Holding A/S.

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

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

DFDS A/S ("DFDS") er et dansk selskab, der er ultimativt kontrolleret af Lauritzen Fonden. DFDS er aktiv inden for logistik- og rederivirksomhed og opererer via to divisioner, herunder logistikdivisionen og færgedivisionen.

Færgedivisionen omfatter et netværk af skibsruter i og omkring Europa. DFDS opererer tre skibsruter til/fra Danmark: Esbjerg-Immingham (UK), Fredericia-København-Klaipeda (Litauen) og København-Frederikshavn-Oslo (Norge).

Logistikdivisionen leverer transport af gods samt lager- og logistikløsninger. DFDS har for nyligt erhvervet logistikvirksomheden HSF Logistics Group, som primært har aktiviteter vedrørende fragt af temperaturreguleret gods for fødevarerindustrien. HSF Logistics Group har hidtil opereret under fire brands: HSF Logistics, N&K Spedition, Skive Køletransport og Eurofresh.

ICT Holding A/S ("ICT") er en dansk logistik og transportvirksomhed. ICT tilbyder fragt primært på vej samt via jernbane, skib og fly. ICT har hovedsageligt transporter mellem Danmark og hhv. Centraløsteuropa,

Balkan, Baltikum, Rusland og en række øvrige østeuropæiske lande. Herudover tilbyder ICT lager- og logistikydelser i Danmark i området omkring Fredericia.

### 3. Jurisdiktion

De deltagende virksomheder er DFDS og ICT. Ifølge det oplyste havde DFDS i 2020 en omsætning på [xxx] kr. i Danmark. ICT havde i 2020 en omsætning på [xxx] kr. i Danmark.

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

Transaktionen er endvidere anmeldelsespligtig i Rusland, hvor fusionen er godkendt.

### 4. De relevante markeder

Parterne har oplyst, at fusionen vil føre til horisontale overlap for så vidt angår parternes aktiviteter vedrørende tværnational godstransport.

ICT benytter som led i sine aktiviteter vedrørende tværnational godstransport bl.a. skibsfragt som input. Fusionen giver derfor endvidere anledning til en vertikal forbindelse mellem henholdsvis DFDS' aktiviteter inden for skibsfart (upstream) og parternes aktiviteter vedrørende tværnational godstransport (downstream).

De relevante markeder vedrørende hhv. tværnational godstransport (afsnit 4.1) og skibsfart (afsnit 4.2) beskrives nærmere nedenfor.

#### 4.1 Markeder vedrørende tværnational godstransport

##### 4.1.1 Det relevante produktmarked

Kommissionen har i tidligere praksis defineret godstransport ("freight forwarding") som værende *"the organisation of transportation of items (possibly including activities such as customs clearance, warehousing, ground services, etc.) on behalf of customers according to their needs"*.<sup>1</sup>

I Kommissionens praksis er markedet for godstransport blevet overvejet segmenteret i særskilte produktmarkeder for henholdsvis indenlandsk/national og tværnational ("cross-boarder") godstransport.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Jf. eksempelvis Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 11 og Kommissionens afgørelse af 26. juni 2019, *M.9319, DP World/P&O Group*, punkt 32.

<sup>2</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 12 og Kommissionens afgørelse af 7. februar 2000, *M.1794, Deutsche Post/Air Express International*, punkt 9.

Kommissionen har herudover overvejet, hvorvidt markeder for godstransport kan afgrænses mere snævert på baggrund af den anvendte transportform, herunder om transporten foregår via søtransport, lufttransport eller via land (jernbane og vej).<sup>3</sup> Kommissionen har generelt holdt det åbent, hvorvidt produktmarkedet kan afgrænses mere snævert på baggrund af transportform, dog med undtagelse af *CMA CGM/OPDR* (2015), hvor Kommissionen tog udgangspunkt i et samlet marked for dør-til-dør transport uafhængigt af transportformen.<sup>4</sup>

Kommissionen har herudover i flere sager overvejet, hvorvidt markedet skal segmenteres yderligere efter typen af gods som transporteres. Senest i *DFDS/HSF Logistics* (2021) har Kommissionen undersøgt, hvorvidt markeder for godstransport skal segmenteres i henholdsvis transport af temperaturreguleret gods og tørt ("ambient") gods. Kommissionen konkluderede, at en sådan segmentering kunne være relevant, men holdt det åbent, hvorvidt produktmarkedet skulle afgrænses mere snævert efter typen af transporteret produkt.<sup>5</sup>

Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ligeledes sondret mellem nationale og tværnationale godstransporter, samt mellem godstransport via land, søtransport og lufttransport.<sup>6</sup> Konkurrencerådet har endvidere afgrænset transport af gods på vej som et separat marked fra markedet for transport af gods på jernbane.<sup>7</sup>

Konkurrencerådet har for så vidt angår typen af transporteret gods overvejet en segmentering af markedet i hhv. pakker, stykgods, hellast og specialtransporter.<sup>8</sup> I Konkurrencerådets afgørelse om *Dansk Transport og Logistik informationsudveksling* (2008) bemærkede Konkurrencerådet ligeledes, at det kunne overvejes, hvorvidt markedet skulle segmenteres yderligere på baggrund af typen af transporteret gods. Konkurrencerådet tog i

---

<sup>3</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, afsnit 4.11.2, Kommissionens afgørelse af 17. juni 2020, *M.5756, DFDS/Norfolk*, punkt 3 og Kommissionens afgørelse af 7. februar 2000, *M.1794, Deutsche Post/Air Express International*, punkt 8 og 9.

<sup>4</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 29. juni 2015, *M.7523, CMA CGM / OPDR*, punkt 37.

<sup>5</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 28-29.

<sup>6</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 8. november 2000, *DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group*, afsnit 3, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 22. december 2020, *DSV's køb af Prime Cargo*, side 3 og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 11. september 2015, *DSV Road A/S' erhvervelse af aktiviteter fra Rygaard Transport og Logistic A/S*, side 5.

<sup>7</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 17. december 2008, *Dansk Transport og Logistik informationsudveksling*, punkt 233.

<sup>8</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 8. november 2000, *DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group*, del 3.

den pågældende sag ikke endelig stilling hertil, idet en segmentering af markedet efter typen af gods ikke var afgørende for vurderingen.<sup>9</sup>

Parterne anfører, at der kan afgrænses separate produktmarkeder for nationale og tværnationale godstransporter, som yderligere kan segmenteres i transport via hhv. skib, fly, på vej og med jernbane. Parterne vurderer ikke, at det er relevant at segmentere markedet yderligere efter typen af transporteret gods. Parterne anfører dog, at den endelige afgrænsning af produktmarkedet kan stå åben i denne sag.<sup>10</sup>

Styrelsen vurderer, at den endelige markedsafgrænsning af produktmarkedet vedrørende godstransport i denne sag kan stå åben, eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om der betragtes potentielle samlede markeder for dør-dør godstransport eller eventuelle delsegmenter heraf afhængigt af transportform (skib, fly, vej og jernbane) og typen af transporteret gods (fx temperaturreguleret gods, værdigenstande m.v.).

#### **4.1.2 Det relevante geografiske marked**

Kommissionen har i tidligere praksis holdt det åbent, hvorvidt markeder vedrørende godstransport og eventuelle delsegmenter heraf skal afgrænses nationalt eller bredere.<sup>11</sup> Senest i *DFDS/HSF Logistics* (2021) holdt Kommissionen den geografiske afgrænsning åben og tog i den konkurrencemæssige vurdering udgangspunkt i, hvad der blev betragtet som den snævrere mulige plausible markedsafgrænsning i form af specifikke landepar, eksempelvis godstransport mellem Danmark og Storbritannien.<sup>12</sup>

Konkurrencerådet har i *Dansk Transport og Logistiks informationsudveksling* (2008)<sup>13</sup> afgrænset et marked for tværnational godstransport på vej, som ikke er snævrere end nationalt.

---

<sup>9</sup> Styrelsen bemærker, at den konkrete sag vedrørte udveksling af information fra en brancheorganisation, hvor informationen var "rettet til samtlige af brancheorganisationens medlemmer uanset, hvilken type transport medlemmerne udbyder", hvor vurderingen af disse informationer "umiddelbart antages at være den samme, uanset om markedet segmenteres nærmere efter typer af gods eller om markedet afgrænses som et overordnet marked for transport af gods ad vej.", jf. Konkurrencerådets afgørelse af 17. december 2008, *Dansk Transport og Logistiks informationsudveksling*, punkt 254.

<sup>10</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 50-52.

<sup>11</sup> Jf. eksempelvis Kommissionens afgørelse af 26. juni 2019, M.9319, *DP World/P&O Group*, punkt 36, og Kommissionens afgørelse af 6. februar 2019, M.9221, *CMA CGM/CEVA*, punkt 14, og Kommissionens afgørelse af 10. april 2017, M.8330, *Maersk Line/HSDG*, punkt 39.

<sup>12</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, M.10216, *DFDS/HSF Logistics*, punkt 35-36.

<sup>13</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 17. december 2008, *Dansk Transport og Logistiks informationsudveksling*, punkt 304-308.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i *DSV Road A/S' erhvervelse af aktiviteter fra Rygaard Transport og Logistic A/S*<sup>14</sup> (2015) taget udgangspunkt i et nationalt marked for transportydelser på vej, men holdt den geografiske afgrænsning åben. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i *DSV's køb af Prime Cargo* (2020) ligeledes holdt den geografiske afgrænsning af markedet åben og taget udgangspunkt i et nationalt marked for hhv. national og tværnational sø- og lufttransportsspedition i Danmark.<sup>15</sup>

Parterne har ikke taget stilling til, hvad de opfatter som den mest relevante afgrænsning af det geografiske marked for tværnational godstransport. Parterne anfører, at de vurderer, at en snæver land-land afgrænsning af det geografiske marked for godstransport ikke er retvisende, og at det i udgangspunktet er den samme tjenesteydelse, der bliver leveret, for en given startdestination uafhængigt af slutdestinationen. Parterne vurderer dog, at den endelige afgrænsning af det geografiske marked kan blive holdt åben i denne sag.<sup>16</sup>

Styrelsen vurderer, at afgrænsningen af det relevante geografiske marked vedrørende godstransport i denne sag kan stå åben, eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses snævert til land-land godstransport eller bredere.

## **4.2 Markeder vedrørende skibsfart**

### **4.2.1 Det relevante produktmarked**

Kommissionen har i en række sager undersøgt markeder vedrørende skibsfart, herunder såkaldt nærskibsfart ("short-sea shipping services"). Kommissionen definerer nærskibsfart, som tjenester, hvor rederier leverer transport af gods i form af "*regelmæssige, planlagte, intra-kontinentale*" fragtruter via skib, herunder typisk i form af kystfart.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 11. september 2015, *DSV Road A/S' erhvervelse af aktiviteter fra Rygaard Transport og Logistic A/S*, side 13.

<sup>15</sup> Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 22. december 2020, *DSV's køb af Prime Cargo*, side 3.

<sup>16</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 54.

<sup>17</sup> Jf. eksempelvis Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 37: "*Short-sea shipping involves the provision of regular, scheduled, intracontinental (usually, coastal trade) services for the carriage of cargo by shipping companies.*"

Kommissionen har i tidligere praksis<sup>18</sup> taget udgangspunkt i et marked for nærskibsfart omfattende transport af såkaldt *unitised cargo*<sup>19</sup> på RoRo og RoPax<sup>20</sup> skibe.

Kommissionen har i *DFDS/HSF Logistics* (2021) undersøgt om markeder vedrørende nærskibsfart inkluderer både fragt via direkte skibsfart og alternative ruter via vej. Kommissionen konkluderer for så vidt angår fragt mellem hhv. Skandinavien og den baltiske region (Estland, Letland, Litauen og Polen<sup>21</sup>), at produktmarkedet inkluderer både direkte nærskibsfart og transport via vej. Kommissionen fremhæver i den forbindelse, at flere aktører på fragtmarkedet har oplyst, at de i væsentlig grad også benytter andre transportformer end de direkte skibruter til fragt af deres gods mellem Skandinavien og den baltiske region.<sup>22</sup>

For andre fragtruter, herunder bl.a. mellem Skandinavien og UK, holder Kommissionen det åbent, hvorvidt produktmarkedet inkluderer både direkte skibsfart og transport via vej, og betragter nærskibsfart eksklusivt øvrige transportformer som det snævrere mulige plausible marked i den konkurrencemæssige vurdering.<sup>23</sup>

Parterne har ikke taget stilling til, hvad de opfatter som den mest relevante afgrænsning af produktmarkedet for nærskibsfart. Parterne har angivet markedsandele svarende til et snævert marked for nærskibsfart omfattende fragt af *unitised cargo* på RoRo/RoPax skibe og eksklusivt øvrige transportformer.<sup>24</sup>

Styrelsen vurderer, at markedsafgrænsningen af produktmarkedet vedrørende nærskibsfart i denne sag kan stå åben, eftersom fusionen ikke vil

---

<sup>18</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 53, og Kommissionens afgørelse af 17. juni 2020, *M.5756, DFDS/Norfolk*, punkt 11-17.

<sup>19</sup> Kommissionen har i sin tidligere praksis defineret "*unitised cargo*" som "*freight stored in standardised modes such as driver accompanied vehicles, unaccompanied vehicles and containers*", jf. eksempelvis Kommissionens afgørelse af 17. juni 2020, *M.5756, DFDS/Norfolk*, punkt 11.

<sup>20</sup> RoRo skibe er fartøjer, der er designet til at transportere fragt på hjul (roll-on/roll-off) i modsætning til LoLo skibe (lift-on/lift-off), hvor der benyttes en kran til at læsse og losse last. RoPax skibe er RoRo skibe, som også kan transportere passagerer, jf. Kommissionens afgørelse af 17. juni 2020, *M.5756, DFDS/Norfolk*, punkt 11.

<sup>21</sup> Kommissionen anvender i *DFDS/HSF Logistics, "Baltic Region"*, til at betegne følgende lande: Polen, Estland, Letland og Litauen, jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 58 og 77.

<sup>22</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 48-49 og fodnote 86, punkt 53.

<sup>23</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 49 og 53.

<sup>24</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 72.

hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses snævert til transport på RoRo/ROPax skibe eller bredere til at inkludere øvrige transportformer for de relevante destinationer.

#### **4.2.2 Det relevante geografiske marked**

Kommissionen har senest i *DFDS/HSF Logistics* (2021) undersøgt afgrænsningen af det relevante geografiske marked for nærskibsfart for en række fragtruter i Nordeuropa. Kommissionen konkluderede, at den bredeste plausible afgrænsning af det geografiske marked udgøres af handelskorridorer (eksempelvis Skandinavien-Storbritannien), samt at det relevante geografiske marked for nogle ruter potentielt kan afgrænses snævrere, herunder til kun at omfatte en given land-til-land rute.<sup>25</sup>

Parterne anfører, at de vurderer, at en snæver land-land afgrænsning af det geografiske marked for nærskibsfart ikke er retvisende. Parterne vurderer dog, at den endelige afgrænsning af det geografiske marked kan blive holdt åben i denne sag. Parterne har angivet markedsandele vedrørende skibsfragt for både bredere handelskorridorer og land-til-land ruter.

Styrelsen vurderer, at markedsafgrænsningen af det geografiske marked vedrørende nærskibsfart i denne sag kan stå åben, eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses snævert til land-land ruter eller bredere til handelskorridorer.

## **5. Vurdering af fusionen**

### **5.1 Horisontale overlap vedr. tværnational godstransport**

Parterne har horisontalt overlappende aktiviteter for så vidt angår tværnational godstransport fra og til Danmark. Parterne har oplyst, at deres samlede markedsandele er under 15 pct. for plausible segmenteringer af markedet.<sup>26</sup> Dette omfatter segmenteringer af det relevante marked efter:

- i. transportform, herunder om markedet betragtes samlet, eller segmenteres i transport via hhv. fly, vej, jernbane og skib.
- ii. typen af transporteret gods, herunder om markedet betragtes samlet, eller segmenteres i hhv. temperaturreguleret og tørt gods, værdigenstande m.v.

---

<sup>25</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, M.10216, *DFDS/HSF Logistics*, afsnit 4.2.2.2.

<sup>26</sup> For fuldstændighedens skyld bemærkes, at parterne har oplyst at have en markedsandel over 15 pct. for så vidt angår et eventuelt marked for godstransport i) *via vej* af typen ii) *temperaturreguleret gods* på ruter iii) *fra Danmark til øvrige EU-EØS-lande*, hvor DFDS og ICT Holding skønnes at have markedsandele på hhv. ca. [10-20] pct. og ca. [0-5] pct. før fusionen.

- iii. destinationer, herunder om markedet afgrænses snævert til transport mellem landepar (eksempelvis transport fra Danmark til England) eller til bredere handelskorridorer (eksempelvis transport mellem Skandinavien og UK).

De horisontale overlap for så vidt angår tværnationale godstransporter giver derfor ikke anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder og behandles ikke yderligere.

Som beskrevet ovenfor er DFDS endvidere aktiv med bl.a. nærskibsfart, hvilket benyttes som et input til ICT's tværnationale godstransporter. Fusionen giver derfor anledning til en vertikal forbindelse mellem DFDS's aktiviteter vedrørende nærskibsfart (upstream) og parternes aktiviteter vedrørende godstransport (downstream). Den vertikale forbindelse mellem parterne undersøges nærmere nedenfor.

## **5.2. Vertikal forbindelse vedr. nærskibsfart og tværnational gods-transport**

En fusion kan bl.a. give anledning til vertikale konkurrenceskadelige virkninger såfremt konkurrenter, som følge af fusionen, hindres adgang til produkter (inputafskærmning) eller markeder (kundeafskærmning). Styrelsen har i denne sag foretaget en nærmere vurdering af risikoen for inputafskærmning, dvs. risikoen for at ICT's og DFDS' konkurrenter inden for godstransport afskærmes helt eller delvist fra deres behov for nærskibsfart.

Der er tre forhold, der skal undersøges i forbindelse med vurderingen af, om en konkurrenceskadelig inputafskærmning er sandsynlig, herunder i) hvorvidt den fusionerede virksomhed har mulighed for at afskærme adgangen til input, ii) hvorvidt den fusionerede virksomhed har incitament til at afskærme adgangen til input samt iii) hvorvidt afskærmningen vil skade konkurrencen på downstream-markedet betydeligt.

### **5.2.1 Overblik over vertikale forbindelser mellem parterne**

DFDS opererer et netværk af skibsruter i Europa. Parterne har oplyst, at ICT før fusionen benytter DFDS på følgende ruter: i) Esbjerg – Immingham (UK) og ii) Fredericia – København – Klaipeda (Litauen).

For så vidt angår upstream-markedet for nærskibsfart har parterne oplyst skøn for DFDS' markedsandele, samt for ICT's andel af den transporterede volumen på ruten, jf. Tabel 1.

<b>Tabel 1. Markedsandele for nærskibsfart (upstream-markedet), 2020</b>		
	<b>i) Esbjerg - Immingham</b>	<b>ii) Fredericia – København - Klaipeda</b>
Markedsandel DFDS		
<i>Handelskorridor</i>	[70-80] pct.	[10-20] pct.
<i>Land-land</i>	[90-100] pct.	[90-100] pct.
ICT's andel af transporteret volumen	[xxx] pct.	[xxx] pct.

På ruten *i) Esbjerg-Immingham* har DFDS en markedsandel på [70-80] pct. for så vidt angår handelskorridoren Skandinavien-UK. På et eventuelt snævert land-land marked for nærskibsfart mellem Danmark og UK har DFDS en markedsandel på [90-100] pct.

Parterne har oplyst, [xxx]. Parterne har oplyst, at ICT derfor har yderst begrænsede aktiviteter på ruten svarende til mindre end [xxx] pct. af DFDS' transporterede volumen på ruten i 2020, samt at ICT herudover heller ikke anvender øvrige fragtruter eller færgelinjer for så vidt angår godstransport mellem Danmark og UK.<sup>27</sup>

På ruten *ii) Fredericia-København-Klaipeda* har DFDS en begrænset markedsandel på [10-20] pct. for så vidt angår handelskorridoren Skandinavien-den baltiske region. På et eventuelt snævert land-land marked for nærskibsfart mellem Danmark og Litauen har DFDS en markedsandel på [90-100] pct. Parterne har oplyst, at ICT's aktiviteter på ruten udgjorde ca. [xxx] pct. af DFDS' transporterede volumen i 2020.

For så vidt angår downstream-markedet for godstransport har parterne oplyst skøn for parternes markedsandele vedrørende fragt af gods på vej fra/til Danmark for ICT's fem største fragtdestinationer, jf. tabel 2. Parterne har oplyst, at de fem destinationer repræsenterer i størrelsesorden [xxx] pct. af ICT's transporter fra/til Danmark. Der er tale om destinationer i Østeuropa, den baltiske region og Rusland.

<sup>27</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 70-71.

**Tabel 2. Markedsandele for godstransport på vej fra/til Danmark for ICT's fem største destinationer (downstream-markedet), 2020**

ICT's fem største destinationer	ICT benytter DFDS som input på ruten før fusion	Markedsandel, ICT	Markedsandel, DFDS	Markedsandel, samlet
1. Rusland (fra DK / til DK)	Ja	[20-30] pct. / [0-5] pct.	Ikke aktiv	[20-30] pct. / [0-5] pct.
2. Rumænien	Ja	<[10] pct.	<[5] pct.	<[10] pct.
3. Estland/Letland/Litauen	Ja	<[5] pct.	<[5] pct.	<[5] pct.
4. Polen	Ja	<[5] pct.	<[5] pct.	<[5] pct.
5. Ukraine	Nej/yderst begrænset <sup>28</sup>	[20-30] pct.	Ikke aktiv	[20-30] pct.

ICT's største fragtdestination målt på volumen vedrører transporter fra Danmark til Rusland. ICT benytter DFDS' skibsrute mellem Danmark og Litauen, som input på ruten.

Parterne skønner, at ICT's markedsandel udgør ca. [20-30] pct. ved en snæver land-land afgrænsning af det relevante geografiske marked, dvs. Danmark til Rusland. Parterne har endvidere oplyst, at parternes markedsandele vil være væsentligt lavere på et bredere plausibelt geografisk marked omfattende transporter fra hele Skandinavien til Rusland.<sup>29</sup>

### **5.2.2 Vurdering af risiko for konkurrenceskadelig inputafskærmning**

Parterne anfører, at DFDS hverken vil have mulighed for eller incitament til at afskærme konkurrenter på markedet for tværnationale godstransporter fra adgangen til DFDS' input, som følge af fusionen.

For så vidt angår muligheden for at afskærme fremhæver parterne bl.a., at godstransportkunderne har en række alternative mulige ruter til DFDS' nærskibsruter.

Parterne bemærker, at godstransportkunder ved fragt til Litauen eksempelvis kan vælge transport via Trelleborg i Sverige, hvorfra aktøren *TT Line*

<sup>28</sup> For så vidt angår godstransport på vej fra/til Ukraine har parterne oplyst, at ICT stort set ikke benytter DFDS' skibsruter som input på ruten, idet ICT transporterer [90-100] pct. af deres gods til/fra Ukraine via Tyskland og Polen.

<sup>29</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 63.

sejler til Klaipeda i Litauen. I tillæg hertil kan godstransportkunder også helt undlade at sejle og i stedet køre via Tyskland og Polen. For så vidt angår fragt mellem Danmark og UK henviser parterne til, at der er alternative ruter til DFDS' færgerute, herunder over land gennem Nordeuropa via Eurotunellen.<sup>30</sup>

Styrelsen vurderer, at parternes opfattelse af mulige alternativer understøttes af Kommissionens nylige undersøgelser af markedet i *DFDS/HSF Logistics* (2021).

For så vidt angår fragt mellem Skandinavien og den baltiske region fremhæver Kommissionen, at flere aktører på fragtmarkedet har oplyst, at de i væsentlig grad benytter andre transportformer end den direkte nærskibsfart ved transport mellem Skandinavien og den baltiske region, herunder transport via vej. Kommissionen bemærker endvidere, at en aktør har oplyst at vedkommende, for så vidt angår fragt mellem Tyskland og Baltikum, gør brug af flere forskellige ruter, herunder både DFDS' skibsrute mellem Danmark og Litauen, ruter via nordtyske havne og ruter over land via Sverige.<sup>31</sup>

For så vidt angår fragt mellem Danmark og UK fremhæver Kommissionen i *DFDS/HSF Logistics* (2021), at DFDS har en høj markedsandel på ruten, samt at DFDS' nærskibsfart fremstår som værende et vigtigt input ved godstransport, men at deres markedsundersøgelser indikerer, at der også er elementer, som kan bidrage til at begrænse DFDS' markedsstyrke på ruten. Kommissionen fremhæver bl.a., at fragtvirksomhederne i praksis også gør brug af alternative ruter til DFDS' direkte rute mellem Danmark og UK, samt at DFDS' fragtkunder har oplyst, at de har mulige gengældelsesstrategier, som modsvar til en eventuel afskærmning.<sup>32</sup>

Fusionen ændrer ikke ved DFDS' mulighed for at gennemføre en strategi om inputafskærmning, da DFDS allerede inden fusionen kontrollerer de relevante input relateret til nærskibsfart. Styrelsen vurderer på baggrund af ovenstående, at DFDS ikke eller i begrænset omfang vil have muligheden for at inputafskærme konkurrenter på downstream-markedet for godstransport på de berørte ruter. Det gælder særligt for transport mellem Danmark og den baltiske region, hvor der eksisterer flere relevante alternative input.

For så vidt angår incitamentet til at afskærme, bemærker parterne at marginerne ved nærskibsfart (upstream) generelt er højere end marginerne

---

<sup>30</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 77-78.

<sup>31</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 49 og fodnote 86 og punkt 135.

<sup>32</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 119-129.

vedrørende godstransport (downstream). Parterne anfører, at de højere marginer upstream for det første giver DFDS incitament til at udnytte kapaciteten på skibene bedst muligt. Parterne bemærker endvidere, at de højere marginer på upstream-markedet medfører, at en strategi vedrørende afskærmning af ICT's konkurrenter ikke fremstår profitabel, idet det vil være meget tvivlsomt om parterne vil kunne vinde tilstrækkelig volumen fra afskærmede virksomheder downstream til at opveje tabet upstream.<sup>33</sup>

Styrelsen vurderer, at parternes opfattelse understøttes af Kommissionens undersøgelse af markedet i *DFDS/HSF Logistics* (2021). Kommissionen konkluderer her ligeledes, at højere marginer på skibsfart (upstream) kontra godstransport (downstream) alt andet lige mindsker sandsynligheden for at en strategi vedrørende inputafskærmning vil være profitabel.<sup>34</sup>

Styrelsen bemærker endvidere, at DFDS allerede før fusionen er vertikalt integreret med hensyn til godstransport på de relevante ruter, idet logistikdivisionen i DFDS indkøber ydelser vedrørende nærskibsfart hos færgedivisionen i DFDS.<sup>35</sup> Dette gjorde sig ligeledes gældende i *DFDS/HSF Logistics* (2021), hvor Kommissionen fremhævede, at der ikke var fundet nogen indikationer på tidligere forsøg på inputafskærmning fra DFDS' side trods denne vertikale forbindelse.<sup>36</sup>

Styrelsen vurderer på baggrund af ovenstående, at selv såfremt den fusionerede enhed måtte have mulighed for at følge en strategi om inputafskærmning vil DFDS ikke, som følge af fusionen, have et incitament til at følge en sådan strategi. Det gælder særligt for transport mellem Danmark og UK, hvor DFDS' mulighed for at gennemføre en strategi om inputafskærmning eventuelt er størst, men hvor ICT's position på downstream-markedet er marginal og dermed ikke ændrer DFDS' incitament hertil.

Endelig vurderer styrelsen for så vidt angår om en afskærmning vil skade konkurrencen på downstream-markedet betydeligt, at det er usandsynligt at en eventuel inputafskærmning vil føre til stigende priser på downstream markedet. Dette skal dels ses i lyset af de alternative ruter som ifølge parterne og Kommissionens seneste praksis er tilgængelige for transport mellem de pågældende områder, samt ICT's relativt begrænsede markedsandel på de relevante downstream-markeder.

### **5.2.3 Tredjemandsorientering**

Styrelsen har i forbindelse med behandlingen af fusionen foretaget en tredjemandsorientering blandt parternes leverandører, kunder og konkurrenter

---

<sup>33</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 80.

<sup>34</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 141-144.

<sup>35</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 74.

<sup>36</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 6. september 2021, *M.10216, DFDS/HSF Logistics*, punkt 149, 155 og 163.

med henblik på at indhente eventuelle bemærkninger til fusionen. I alt 28 aktører er i den forbindelse blevet orienteret om fusionen. Idet ICT primært har aktiviteter vedrørende transporter mellem Danmark og den baltiske region/Rusland har orienteringen særligt fokuseret på parternes konkurrenter og kunder i dette område. Styrelsen har ikke modtaget bemærkninger til fusionen i forbindelse med tredjemandsorienteringen.

#### **5.2.4 Konklusion vedrørende inputafskærmning**

På grundlag af de foreliggende oplysninger vurderer styrelsen, at det ikke er sandsynligt, at fusionen vil medføre konkurrenceskadelig inputafskærmning af ICT's og DFDS's konkurrenter på de berørte markeder for gods-transport efter transaktionen.

På baggrund af de foreliggende oplysninger er det derfor Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens samlede vurdering, at fusionen ikke hæmmer den effektive konkurrence betydeligt.

### **6. Konklusion**

Idet fusionen på baggrund af de foreliggende oplysninger ikke hæmmer den effektive konkurrence betydeligt, har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen godkendt fusionen efter en forenklet sagsbehandling, jf. konkurrencecelovens § 12 c, stk. 7.

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