

## **AFGØRELSE**

Dato: 7. juli 2026  
Sag: MTF-25/07795  
Sagsbehandler: / ANKU, CTBO,  
ENO, SHE

### **Nielsen Car Groups erhvervelse af en række autoriserede bilforhandlere og -værksteder er godkendt**

**KONKURRENCE- OG  
FORBRUGERSTYRELSEN**

**KONKURRENCERÅDET**

## **1. Sagsfremstilling**

### **1.1. Indledning**

1. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen modtog den 1. december 2025 i overensstemmelse med konkurrencelovens § 12 b en almindelig anmeldelse af Nielsen Car Group Holding ApS' og Nielsen Car Group A/S' (samlet "Nielsen Car Group") erhvervelse af enekontrol over otte bilforhandlere og værksteder fra fem forskellige sælgere:
  - » Den af Via Biler A/S drevne bilforhandler og -værksted beliggende på
    - » Kejlstruphøjvej 2 i Silkeborg ("Via Biler")
  - » De af Frimann Hansen Automobiler A/S drevne bilforhandlere og -værksteder beliggende på
    - » Huginsvej 25 i Ringsted,
    - » Holsted Park 2 i Næstved og
    - » Herningvej 25 i Nykøbing Falster ("Frimann Hansen Automobiler")
  - » Den af Karvil Biler A/S drevne bilforhandler og -værksted beliggende på
    - » Darupvang 13 i Roskilde ("Karvil Biler")
  - » De af Gunner Due Biler Køge A/S drevne bilforhandlere og -værksteder beliggende på
    - » Københavnsvej 148 i Roskilde og
    - » Tangmosevej 105 i Køge ("Gunner Due Biler")
  - » Den af Jørgen Olsen Automobiler A/S drevne bilforhandler og -værksted beliggende på
    - » Industrivej 16 i Viborg ("Jørgen Olsen Automobiler")

samlet benævnt "parterne" eller "fusionsparterne".
2. Via Biler, Frimann Hansen Automobiler, Karvil Biler, Gunner Due Biler og Jørgen Olsen Automobiler vil samlet blive benævnt "Target" eller "Target-virksomhederne".
3. Ifølge konkurrencelovens § 12 h, stk. 5, 3. pkt., løber fristerne i konkurrencelovens § 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 22. januar 2026.

4. Fristen for at behandle fusionen blev med virkning fra den 24. februar 2026 afbrudt med henvisning til konkurrencelovens § 12 d, stk. 9. Styrelsen anmodede den 5. februar 2026 fusionsparterne om en række oplysninger vedrørende kundeoplysninger og service- og reparationsaftaler med hjemmel til konkurrencelovens § 17. Fristen for indlevering af oplysningerne blev fastsat til den 19. februar 2026 og herefter fristudsat efter anmodning fra fusionsparterne til den 23. februar 2026. Fusionsparterne indleverede ikke fyldestgørende oplysninger inden for den fastsatte frist, og som følge heraf blev fusionsfristerne i konkurrencelovens § 12 d, stk. 1-5, jf. konkurrencelovens § 12 d, stk. 9, afbrudt med virkning fra den 24. februar 2026.
5. Styrelsen modtog den 24. februar 2026 alle de krævede oplysninger, og som følge heraf blev fusionsfristerne i konkurrencelovens § 12 d, stk. 1-5, genoptaget med virkning fra den 25. februar 2026.
6. Fusionen overgik til fase II den 27. februar 2026, idet der var behov for en særskilt undersøgelse af fusionen. Styrelsen sendte den 5. marts 2026 en meddelelse om betænkeligheder til parterne. Fristen for udløb af fase II var herefter den 10. juli 2026.
7. Fristen for at behandle fusionen blev med virkning fra den 16. april 2026 afbrudt på ny med henvisning til konkurrencelovens § 12 d, stk. 9. Styrelsen anmodede den 10. april 2026 fusionsparterne om en række oplysninger vedrørende omsætning ved salg af serviceaftaler med hjemmel til konkurrencelovens § 17. Fristen for indlevering af oplysningerne blev fastsat til den 15. april 2026. Fusionsparterne indleverede ikke fyldestgørende oplysninger inden for den fastsatte frist, og som følge heraf blev fusionsfristerne i konkurrencelovens § 12 d, stk. 1-5, jf. konkurrencelovens § 12 d, stk. 9, afbrudt med virkning fra den 16. april 2026.
8. Styrelsen modtog den 27. april 2026 alle de krævede oplysninger, og som følge heraf blev fusionsfristerne i konkurrencelovens § 12 d, stk. 1-5, genoptaget med virkning fra den 28. april 2026. Fristen for udløb af fase II var herefter den 22. juli 2026.
9. Fristen for at behandle fusionen blev med virkning fra den 8. maj 2026 afbrudt på ny med henvisning til konkurrencelovens § 12 d, stk. 9. Styrelsen anmodede den 28. april 2026 fusionsparterne om en række oplysninger vedrørende opdatering af fusionsanmeldelsens bilag 8.1 (a)-(k) for nogle af fusionsparterne. Fristen for at indlevere oplysninger blev fastsat til den 30. april 2026, og herefter fristudsat efter anmodning fra fusionsparterne til den 7. maj 2026 og på ny til den 8. maj 2026. Oplysningerne blev indhentet med henvisning til konkurrencelovens § 17. Styrelsen modtog de krævede oplysninger den 8. maj 2026, men fusionsparterne oplyste den 13. maj 2026, at der var fejl i de fremsendte oplysninger af 8. maj 2026. Som følge heraf blev de efterspurgte oplysninger af 28. april 2026 ikke indleveret inden for den angivne frist, den 8. maj 2026, og som følge heraf blev fusionsfristerne i konkurrencelovens § 12 d, stk. 1-5, jf. konkurrencelovens § 12 d, stk. 9, afbrudt med virkning fra den 8. maj 2026.
10. Styrelsen modtog den 2. juni 2026 alle de krævede oplysninger, og som følge heraf blev fusionsfristerne i konkurrencelovens § 12 d, stk. 1-5, genoptaget med virkning fra den 3. juni 2026. Fristen for udløb af fase II var herefter den 12. august 2026.

## 1.2. Parterne og deres aktiviteter

11. Fusionsparterne er Nielsen Car Group, Via Biler, Frimann Hansen Automobiles, Karvil Biler, Gunner Due Biler og Jørgen Olsen Automobiles. Fusionsparterne er autoriserede forhandlere og værksteder inden for forskellige mærker, jf. Tabel 1.2.1 og Tabel 1.2.2 nedenfor. Videre er fusionsparterne, med undtagelse af Karvil Biler, autoriserede Ford-forhandler og -værksted. Fusionsparternes aktiviteter beskrives i afsnittene herunder.

Tabel 1.2.1 Oversigt over bilmærker, hvor Nielsen Car Group er autoriseret forhandler og/eller værksted

Nielsen Car Group		Ford	Hyundai	Renault	Dacia	Volvo	Mazda	Kia	Nissan	Suzuki	Always	Opel	Honda	Zeekr	Polestar
Herning	Silkeborgvej 11	F		F	A	F									F
	Dueoddervej 2		F												
Holstebro	Sletten 3	F													
	Nybovej 39			F	F	A									A
Esbjerg	Storegade 229	F													
	Storegade 246			F	F	F									A
Ringkøbing	Skaadsmosevej 20	F													
Skive	Elskjærbakken 10						F	F							
	Viborgvej 2			F	A	A									A
Silkeborg	Bredhøjvej 5					A		F	F						
Viborg	Lundvej 1			F	A	F									A
Køge	Tangmosevej 108	F				F									A
Birkerød	Birkerød Kongevej 37-39	F						F							
Hørsholm	Ved Klædebo 11	A												F	
	Usserød Kongevej 113														
Hillerød	Falkevej 4A			A	A										
Holbæk	Bilbyen 2	F		A	A	A	F								A
Slagelse	Asienvej 3	F	F			F									A
Kalundborg	Elmegade 31	A	A												

**Note 1:** Hvis der fremgår et "F" ud fra et bilmærke, betyder dette, at Nielsen Car Group er autoriseret forhandler og værksted af dette bilmærke. Hvis der fremgår et "A" ud fra et bilmærke, betyder dette, at Nielsen Car Group er autoriseret værksted indenfor dette bilmærke.

**Note 2:** Det fremgår ikke af ovenstående tabel, om Nielsen Car Group ligeledes er aktive som værksted uden autorisation indenfor det pågældende bilmærke.

**Note 3:** Nielsen Car Group er ligeledes fra sin lokation på Dueoddevej 2 i Herning autoriseret Citroën- og Peugeot-værksted.

**Note 4:** Nielsen Car Group er ligeledes fra sin lokation på Bredhøjvej 5 i Silkeborg autoriseret Volkswagen-, Seat-, Audi-, BMW-, Skoda- og Cupra-værksted.

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 1.1.6 (a).

**Tabel 1.2.2 Oversigt over bilmærker, hvor en eller flere af Target-virksomhederne er autoriserede forhandlere og/eller værksteder**

	Ford	Hyundai	Renault	Dacia	Volvo	Mazda	Kia	Nissan	Suzuki	Aiways	Opel	Honda	Zeekr	Polestar
<b>Karvil Biler</b>														
Roskilde Darupvang 13		F										F		
<b>Jørgen Olsen Automobiler</b>														
Viborg Industrivej 16	F	F				F			F					
<b>Via Biler</b>														
Silkeborg Kejlstruphøjvej 2	F					F			F					
<b>Frimann Hansen Automobiler</b>														
Ringsted Huginsvej 25	F								F					
Næstved Holsted Park 2	F													
Nykøbing Falster Herningvej 25	F	F												
<b>Gunner Due Biler</b>														
Roskilde Københavnsvej 148	F													
Køge Tangmosevej 105					F				F	F	F			

**Note 1:** Hvis der fremgår et "F" ud fra en af Target-virksomhederne og et bilmærke betyder dette, at Target-virksomheden er autoriseret forhandler og værksted af dette bilmærke.

**Note 2:** Det fremgår ikke af ovenstående tabel, om Target-virksomhederne ligeledes er aktive som værksted uden autorisation indenfor det pågældende bilmærke.

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 1.1.6 (a).

### 1.2.1. Nielsen Car Group

12. Nielsen Car Group er autoriseret Ford-, Volvo-, Renault-, Dacia-, Mazda-, Nissan- og Zeekr-forhandler og -værksted og autoriseret Volkswagen-, Seat-, Audi-, BMW-, Skoda-,

Kia- og Cupra-værksted, jf. Tabel 1.2.1 ovenfor. Nielsen Car Group driver sine aktiviteter fra afdelinger i Silkeborg, Herning, Skive, Holstebro, Ringkøbing, Esbjerg, Køge, Birkerød, Hillerød, Viborg, Holbæk, Slagelse, Kalundborg og Hørsholm, jf. Tabel 1.2.1 ovenfor.

13. Nielsen Car Group beskæftiger sig med salg af personbiler, salg af lette erhvervskøretøjer, køb og salg af brugte biler samt reparation og vedligeholdelse fortrinsvis for bilmærker, hvor Nielsen Car Group er autoriserede.<sup>1</sup>
14. Nielsen Car Group driver forretning under forskellige virksomheder, herunder Bjarne Nielsen Biler A/S, Bilernes Hus A/S, Dahl Pedersen A/S, Bin2Bil A/S og Hedegaard Biler A/S.<sup>2</sup>
15. Nielsen Car Group ejer desuden leasingselskabet Leasing.dk A/S, som tilbyder leasingaf-taler til både private og erhvervsdrivende.<sup>3</sup>

## **1.2.2. Target-virksomheder**

### **1.2.2.1. Via Biler beliggende på Kejlstruphøjvej**

16. Via Biler beliggende på Kejlstruphøjvej er forud for fusionen en del af Via Biler A/S ("sælger af Via Biler"). Det er alene Via Biler beliggende på Kejlstruphøjvej i Silkeborg, som er omfattet af nærværende fusion.<sup>4</sup>
17. Via Biler beliggende på Kejlstruphøjvej i Silkeborg er autoriseret Ford-, Mazda- og Suzuki-forhandler og -værksted, jf. Tabel 1.2.2 ovenfor. Via Biler beskæftiger sig med salg af personbiler, salg af lette erhvervskøretøjer, køb og salg af brugte biler samt reparation og vedligeholdelse fortrinsvis for bilmærker, hvor Via Biler er autoriserede.<sup>5</sup>
18. Sælger af Via Biler vil efter fusionen fortsætte sine øvrige aktiviteter fra sine øvrige lokationer, herunder sin anden lokation i Silkeborg beliggende på Thrigesvej 1, som er autoriseret Toyota -forhandler og -værksted, samt sin lokation i Aarhus beliggende på Vintervej 11, som var autoriseret Ford-forhandler og -værksted,<sup>6</sup> og som fortsætter som autoriseret Ford-værksted efter fusionen, og som tillige er autoriseret Toyota-forhandler og -værksted.<sup>7</sup>

### **1.2.2.2. Frimann Hansen Automobiles beliggende på Huginsvej i Ringsted, Holsted Park i Næstved og Herningvej i Nykøbing Falster**

19. Frimann Hansen Automobiles beliggende på Huginsvej i Ringsted, Holsted Park i Næstved og Herningvej i Nykøbing Falster er forud for fusionen en del af Frimann Hansen Automobiles A/S, som også benævnes Selandia Automobiles A/S, ("sælger af Frimann Hansen Automobiles"). Det er alene Frimann Hansen Automobiles beliggende på

---

<sup>1</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.5.

<sup>2</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.5.

<sup>3</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.5.

<sup>4</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

<sup>5</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

<sup>6</sup> Som det fremgår af afsnit 3.2.1.2 nedenfor, har Nic. Christiansen Gruppen, importøren af Ford, opsagt alle autoriserede Ford-forhandlere og -værksteder som led i Nic. Christiansen Gruppens [xxx]. Nic. Christiansen Gruppen har oplyst, at autoriserede Ford-værksteder, som er blevet opsagt, kan søge om at fortsætte som autoriseret Ford-værksted uden forhandlerautorisation.

<sup>7</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

Huginsvej i Ringsted, Holsted Park i Næstved og Herningvej i Nykøbing Falster, som er omfattet af nærværende fusion.<sup>8</sup>

20. Frimann Hansen Automobiles beliggende på Huginsvej i Ringsted er autoriseret Ford- og Suzuki-forhandler og -værksted, jf. Tabel 1.2.2 ovenfor.
21. Frimann Hansen Automobiles beliggende på Holsted Park i Næstved er autoriseret Ford-forhandler og -værksted, jf. Tabel 1.2.2 ovenfor.
22. Frimann Hansen Automobiles beliggende på Herningvej i Nykøbing Falster er autoriseret Ford- og Hyundai-forhandler og -værksted, jf. Tabel 1.2.2 ovenfor.
23. Frimann Hansen Automobiles beskæftiger sig med salg af personbiler, salg af lette erhvervskøretøjer, køb og salg af brugte biler samt reparation og vedligeholdelse fortrinsvis for bilmærker, hvor Frimann Hansen Automobiles er autoriserede.<sup>9</sup>
24. Sælger af Frimann Hansen Automobiles vil fortsætte sine øvrige aktiviteter fra sine øvrige lokationer, herunder fra sin lokation i Næstved beliggende på Transportbuen 2, som er autoriseret inden for en række Stellantis-bilmærker, bl.a. Jeep, Fiat, Alfa Romeo.<sup>10</sup>

#### **1.2.2.3. Karvil Biler beliggende på Darupvang i Roskilde**

25. Karvil Biler beliggende på Darupvang i Roskilde er forud for fusionen en del af Karvil Biler A/S, som også benævnes Preben Mortensen Biler, ("sælger af Karvil Biler"). Det er alene Karvil Biler beliggende på Darupvang i Roskilde, som er omfattet af nærværende fusion.<sup>11</sup>
26. Karvil Biler beliggende på Darupvang i Roskilde er autoriseret Hyundai- og Honda-forhandler og -værksted samt værksted uden Ford-autorisation, jf. Tabel 1.2.2 ovenfor.
27. Karvil Biler beskæftiger sig med salg af personbiler, salg af lette erhvervskøretøjer, køb og salg af brugte biler samt reparation og vedligeholdelse fortrinsvis for bilmærker, hvor Karvil Biler er autoriserede.<sup>12</sup>
28. Sælger af Karvil Biler vil fortsætte sine øvrige aktiviteter fra sine øvrige lokationer.<sup>13</sup>

#### **1.2.2.4. Gunner Due Biler beliggende på Københavnsvej i Roskilde og Tangmosevej i Køge**

29. Gunner Due Biler beliggende på Københavnsvej i Roskilde og Tangmosevej i Køge er forud for fusionen en del af Gunner Due Biler Køge A/S ("sælger af Gunner Due Biler"). Det er alene Gunner Due Biler beliggende på Københavnsvej i Roskilde og Tangmosevej i Køge, som er omfattet af nærværende fusion.<sup>14</sup>

---

<sup>8</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

<sup>9</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

<sup>10</sup> Jf. <https://www.stellantis.com/en/brands> besøgt den 23. juni 2026.

<sup>11</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

<sup>12</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

<sup>13</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

<sup>14</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

30. Gunner Due Biler beliggende på Københavnsvej i Roskilde er autoriseret Ford-forhandler og -værksted, jf. Tabel 1.2.2 ovenfor.
31. Gunner Due Biler beliggende på Tangmosevej i Køge er autoriseret Opel-, Mazda-, Suzuki- og Aways-forhandler og -værksted samt værksted uden Ford-autorisation, jf. Tabel 1.2.2 ovenfor.
32. Gunner Due Biler beskæftiger sig med salg af personbiler, salg af lette erhvervskøretøjer, køb og salg af brugte biler samt reparation og vedligeholdelse fortrinsvis for bilmærker, hvor Gunner Due Biler er autoriserede.<sup>15</sup>
33. Sælger af Gunner Due Biler vil fortsætte sine øvrige aktiviteter fra sine øvrige lokationer.<sup>16</sup>

#### **1.2.2.5. Jørgen Olsen Automobiles beliggende på Industrivej i Viborg**

34. Jørgen Olsen Automobiles beliggende på Industrivej i Viborg er forud for fusionen en del af Jørgen Olsen Automobiles A/S. Hele Jørgen Olsen Automobiles A/S er omfattet af nærværende fusion.<sup>17</sup>
35. Jørgen Olsen Automobiles er autoriseret Ford-, Hyundai-, Suzuki- og Mazda-forhandler og -værksted, jf. Tabel 1.2.2 ovenfor. Jørgen Olsen Automobiles beskæftiger sig med salg af personbiler, salg af lette erhvervskøretøjer, køb og salg af brugte biler samt reparation og vedligeholdelse fortrinsvis for bilmærker, hvor Jørgen Olsen Automobiles er autoriserede.<sup>18</sup>

### **1.3. Transaktionen**

36. Transaktionen indebærer, at Nielsen Car Group opnår enekontrol over Via Biler, Frimann Hansen Automobiles, Karvil Biler, Gunner Due Biler og Jørgen Olsen Automobiles. Fusionen gennemføres via overdragelse af dels kapitalandele og dels aktiver.<sup>19</sup>
37. Den anmeldte fusion medfører et kontrolskifte og udgør en fusion jf. konkurrencelovens § 12 a, stk. 1, nr. 2.

### **1.4. Jurisdiktion og anmeldelsespligt**

38. Fusionsparterne er Nielsen Car Group, Via Biler, Frimann Hansen Automobiles, Karvil Biler, Gunner Due Biler og Jørgen Olsen Automobiles.
39. På baggrund af det af fusionsparterne oplyste om den indbyrdes afhængighed mellem de fem transaktioner, har styrelsen vurderet, at disse transaktioner skal betragtes som én samlet fusion, jf. konkurrencelovens § 12 a, stk. 1, nr. 2.

---

<sup>15</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

<sup>16</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

<sup>17</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

<sup>18</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.4.

<sup>19</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 4.1.7 samt bilag 4.1.9 (a)-(e).

40. Det følger af jurisdiktionsmeddelelsen<sup>20</sup>, at "den krævede indbyrdes afhængighed betyder, at ingen af transaktionerne vil blive gennemført uden de andre, og at de derfor udgør én samlet transaktion. Det er normalt klart, at der foreligger en sådan indbyrdes afhængighed, hvis transaktionerne er sammenkædet de jure, dvs. at selve aftalerne er knyttet sammen ved at betinge hinanden"<sup>21</sup>.
41. Nielsen Car Group har indgået hhv. aktivoverdragelsesaftale, virksomhedsoverdragelsesaftale, kapitaloverdragelsesaftale samt overdragelsesaftale med hver af Target-virksomhederne.<sup>22</sup> Videre har Nielsen Car Group og alle Target-virksomheder indgået et tillæg, *Tillæg I*, hvorved alle aftalerne gensidigt er betinget af hinanden.<sup>23</sup>
42. Styrelsen finder, at da parterne har indgået et tillæg, hvorved alle aftalerne er gjort gensidigt betinget af hinanden, og dermed er juridisk bundet af hinanden, er alle aftalerne *de jure*-afhængige. Som følge heraf finder styrelsen, at transaktionerne kan betragtes som én samlet fusion, jf. konkurrencelovens § 12 a, stk. 1, nr. 2.
43. Ifølge det oplyste havde Nielsen Car Group i 2024 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark.<sup>24</sup> Via Biler havde i 2024 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark.<sup>25</sup> Frimann Hansen Automobiles havde i 2024 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark.<sup>26</sup> Karvil Biler havde i 2024 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark.<sup>27</sup> Gunner Due Biler havde i 2024 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark.<sup>28</sup> Jørgen Olsen Automobiles havde i 2024 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark.<sup>29</sup>
44. Eftersom de deltagende virksomheders omsætning overstiger omsætningstærsklerne i konkurrencelovens § 12, stk. 1, nr. 1, er der tale om en fusion omfattet af konkurrencelovens regler om fusionskontrol, jf. konkurrencelovens kapitel 4.
45. De deltagende virksomheders omsætning overstiger derimod ikke tærsklerne i fusionskontrolforordningen<sup>30</sup>.
46. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen er derfor rette myndighed til at vurdere den anmeldte fusion.

## 2. Markedsbeskrivelse

### 2.1. Analysegrundlag

47. Styrelsen offentliggjorde den 13. november 2025 fusionen på styrelsens hjemmeside, [www.kfst.dk](http://www.kfst.dk). Styrelsen opfordrede ved den lejlighed alle interesserede til at komme med

---

<sup>20</sup> Kommissionens konsoliderede meddelelse om jurisdiktion efter Rådets forordning (EF) Nr. 139/2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (2008/C 95/01) ("jurisdiktionsmeddelelsen").

<sup>21</sup> Jf. Jurisdiktionsmeddelelsen, punkt 43.

<sup>22</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 4.1.9 (a)-(e).

<sup>23</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.11 og bilag 1.1.11.

<sup>24</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 5.1.

<sup>25</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 5.1.

<sup>26</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 5.1.

<sup>27</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 5.1.

<sup>28</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 5.1.

<sup>29</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 5.1.

<sup>30</sup> Rådets Forordning (EF) Nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser ("fusionskontrolforordningen").

eventuelle bemærkninger til fusionen. I den forbindelse modtog styrelsen ingen bemærkninger til fusionen.

48. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i forbindelse med vurderingen af fusionen, ud over fusionsanmeldelsen, taget udgangspunkt i følgende materiale og oplysninger:
- » En markedsundersøgelse, som var målrettet områderne Herning og Silkeborg ("Midtjylland") samt Ringsted og Slagelse ("Vestsjælland"), i form af en spørgeskemaundersøgelse til parternes private kunder ("*privatkundeundersøgelsen*")<sup>31</sup>, en orientering af parternes største leasing- og forsikringskunder ("*erhvervskundeundersøgelsen*")<sup>32</sup>, samt en indledende undersøgelse blandt parternes største konkurrenter inden for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer ("*indledende konkurrentundersøgelse*").
  - » Besvarelse af styrelsens spørgsmål fra Nic. Christiansen Gruppen, importøren af Ford i Danmark.
  - » Parternes bemærkninger af 19. marts 2026 til styrelsens meddelelse om betænkeligheder.
  - » Oplysninger som styrelsen har indhentet fra parterne.

## **2.2. Reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, forhandling af motorkøretøjer samt salg af reservedele til motorkøretøjer**

49. Sagen omhandler især i) forhandling af Ford-motorkøretøjer ii) reparation og vedligeholdelse af Ford-motorkøretøjer og iii) salg af reservedele til Ford-motorkøretøjer.

### **2.2.1. Forhandling af motorkøretøjer**

50. For at en aktør kan blive autoriseret forhandler af motorkøretøjer af et bestemt mærke, skal aktøren indgå en aftale herom med enten producenten eller den importør, som producenten har udpeget til at repræsentere mærket. Dette indebærer typisk, at forhandleren skal opfylde en række krav og betingelser fastlagt af producenten eller importøren, herunder kriterier vedrørende forhandlerens faciliteter, serviceydelser, uddannelse af personale samt efterlevelse af producentens standarder for markedsføring og kundebehandling.<sup>33</sup>
51. På det danske marked har Nic. Christiansen Gruppen været udpeget af Ford Motor Company som eneimportør for motorkøretøjer af mærket Ford siden 2025.<sup>34</sup> For at opnå status som autoriseret Ford-forhandler og/eller autoriseret Ford-værksted i Danmark skal en aktør derfor indgå en kontrakt med Nic. Christiansen Gruppen herom. Nic. Christiansen Gruppen driver selv autoriserede Ford-forhandlere i Danmark.<sup>35</sup>

---

<sup>31</sup> Privatkundeundersøgelsen blev sendt til 16.333 fysiske personer, som parterne har angivet som privatkunder i 2024. Heraf gennemførte 2.396 privatkunder undersøgelsen, hvilket svarer til en svarprocent på knap 15 pct.

<sup>32</sup> Erhvervskundeundersøgelsen blev sendt til fem forsikringselskaber og fem leasingselskaber baseret på parternes fem største hhv. leasingkunder og forsikringskunder inden for mærket Ford. Styrelsen modtog svar fra tre forsikringselskaber og ingen af de adspurgte leasingselskaber.

<sup>33</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 1.1.2 (i).

<sup>34</sup> Jf. [Nic. Christiansen Gruppen overtager importen af Ford i Danmark](#) (besøgt den 23. juni 2026).

<sup>35</sup> Nic. Christiansen Gruppen ejer blandt andet datterselskabet Terminalen A/S, som blandt andet er autoriseret Ford-forhandler og -værksted, jf. [Find din nærmeste Ford-lokation](#) (besøgt den 23. juni 2026).

## 2.2.2. Reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer

52. I 2023 var der lidt mere end 4.000 værksteder fordelt over hele Danmark, som tilbyder reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer.<sup>36</sup>
53. Reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af et specifikt mærke kan foregå enten hos *autoriserede værksteder* af det pågældende mærke eller hos værksteder uden autorisation indenfor dette mærke, men som eventuelt kan være autoriseret inden for andre mærker,<sup>37</sup> såkaldte *uafhængige værksteder*.
54. Et autoriseret værksted<sup>38</sup> er et værksted, som har en aftale med bilproducenten/-importøren af et bestemt bilmærke om at yde reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af det pågældende bilmærke inden for bilproducentens/-importørens selektive distributionsnetværk, og som er forpligtet til at overholde en række kvalitative krav, herunder uddannelseskrav. Autoriserede værksteder anvender reservedele, som er mærket med motorkøretøjsproducentens mærke til det konkrete motorkøretøj eller reservedele af matchende kvalitet,<sup>39</sup> jf. nærmere herom nedenfor.
55. Hvis en aktør ønsker at blive autoriseret Ford-værksted, skal aktøren indgå en aftale med Nic. Christiansen Gruppen, importøren af Ford, herom. Alle værksteder kan ansøge om at blive autoriseret Ford-værksted, som de vil få tildelt, hvis de opfylder kontraktens kvalitative kriterier samt vilkår i øvrigt.<sup>40</sup>
56. Et uafhængigt værksted<sup>41</sup> er et værksted, som yder reparation og vedligeholdelse af biler af et eller flere bilmærker, men hvor værkstedet ikke har en aftale med bilproducenten/-importøren af det/de pågældende bilmærker, og dermed ikke er autoriseret værksted inden for det/de pågældende bilmærker. Et uafhængigt værksted dækker således dels over værksteder, som er fuldt uafhængige og derfor ikke har autorisation indenfor nogen bilmærker, og dels over værksteder, som har autorisation indenfor et eller flere bilmærker, men som samtidig reparerer biler af andre mærker, som værkstedet ikke har autorisation indenfor. Et uafhængigt værksted kan være både selvstændigt værksted eller indgå i kædesamarbejder.<sup>42</sup>
57. I denne sag vil styrelsen for læsbarhedens skyld betegne uafhængige værksteder, der ikke har autorisation indenfor et specifikt bilmærke, ved at henvise til det specifikke bilmærke, som behandles af styrelsen. Fx vil styrelsen skrive "værksted uden Ford-autorisation" i vurderingen af, om fusionen kan medføre konkurrencemæssige betæneligheder indenfor reparation og vedligeholdelse af Ford i specifikke områder.

---

<sup>36</sup> Jf. Danmarks Statistik, GF02, 452010 "Autoreparationsværksteder mv."

<sup>37</sup> Jf. Kommissionens Forordning (EU) Nr. 461/2010 af 27. maj 2010 om anvendelse af artikel 101, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen, punkt 13.

<sup>38</sup> "Autoriserede værksteder" kendes også som "mærke-værksteder" eller "servicepartnere".

<sup>39</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, punkt 72, samt parternes besvarelse af 30 april 2026.

<sup>40</sup> Jf. Nic. Christiansen Gruppen besvarelse af 1. december 2025.

<sup>41</sup> "Et uafhængigt værksted" kendes også som "et værksted uden autorisation inden for et specifikt bilmærke", "ikke mærke-værksteder", "ikke-autoriseret værksteder" og "uautoriseret værksteder".

<sup>42</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, punkt 73, samt parternes besvarelse af 9. april 2026.

58. Reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer dækker over en lang række forskellige ydelser til biler, som værkstederne kan tilbyde, og som kan variere i kompleksitet. I de fleste tilfælde vil både autoriserede værksteder og uafhængige værksteder kunne foretage en given ydelse, men det er udelukkende de autoriserede værksteder, der udfører arbejde dækket af bilens garanti indenfor det pågældende mærke.<sup>43</sup>

### 2.2.3. Salg af reservedele til motorkøretøjer

59. Kommissionen har defineret originale reservedele hhv. uoriginale reservedele som følgende:<sup>44</sup>
- » Originale reservedele defineres som reservedele, der er fremstillet og godkendt efter de specifikationer og produktionsstandarder, som motorkøretøjsproducenten har opstillet for fremstillingen af reservedele til montering på det pågældende motorkøretøj med motorkøretøjsproducentens mærke (OEM-reservedele).<sup>45</sup> Videre definerer Kommissionen de reservedele, som er fremstillet på de samme produktionsenheder som OEM-reservedele, og hvis kvalitet svarer til de originale reservedele, men uden producentens mærke, som OES-reservedele (tilsammen benævnt "OE-reservedele").<sup>46</sup>
  - » Uoriginale reservedele defineres af Kommissionen som reservedele af matchende kvalitet. For at være af matchende kvalitet skal reservedelen være af en tilstrækkelig god kvalitet til, at brugen af den ikke bringer det pågældende autoriserede nets omdømme i fare. Ligesom ved enhver anden udvælgelsesstandard vil motorkøretøjsproducenten kunne fremlægge dokumentation for, at en given reservedel ikke opfylder dette krav.<sup>47</sup>
60. Distribution af reservedele til motorkøretøjer kan opdeles i henholdsvis fremstilling, engrossalg og detailsalg af reservedele.
- » Engrossalg er salg af reservedele fra importøren til forhandleren og/eller værkstedet i det autoriserede netværk eller til ikke-autoriserede værksteder.<sup>48</sup>
  - » Detailsalg er salg af reservedele fra værkstederne, også kaldet OTC-salg (over-the-counter-salg) til slutbrugere, herunder salg af reservedele fra forhandlere og/eller værkstedet i det autoriserede netværk til andre forhandlere og/eller værksteder (autoriserede og uafhængige).<sup>49</sup>

---

<sup>43</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, punkt 74.

<sup>44</sup> Kommissionens meddelelse af 28. maj 2010 om supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (2010/C 138/05).

<sup>45</sup> Jf. Kommissionens meddelelse af 28. maj 2010 om supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (2010/C 138/05), punkt 18 og 19.

<sup>46</sup> Jf. Kommissionens meddelelse af 28. maj 2010 om supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (2010/C 138/05), punkt 19.

<sup>47</sup> Jf. Kommissionens meddelelse af 28. maj 2010 om supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (2010/C 138/05), punkt 20.

<sup>48</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023 i sag 22/08235, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, punkt 88.

<sup>49</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023 i sag 22/08235, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, punkt 89.

## 2.3. Høring

61. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen sendte udkast til afgørelse i høring hos Nielsen Car Group, Via Biler, Frimann Hansen Automobiles, Karvil Biler, Gunner Due Biler og Jørgen Olsen Automobiles den 24. juni 2026. Parterne afgav høringssvar den 1. juli 2026.
62. Parterne havde kun én bemærkning som vedrørte styrelsens vurdering af det kontrafaktiske scenarie. Parterne anførte ”at beviskravet anvendt af Styrelsen i forhold til om et kontrafaktisk scenarie kan lægges til grund er for højt. Et kontrafaktisk scenarie vedrører pr. definition et hypotetisk hændelsesforløb. Et sådant alternativt forløb har ikke fundet sted i virkeligheden og genererer derfor ingen direkte, empiriske beviser. Af den grund kan et kontrafaktisk scenarie ikke dokumenteres i traditionel bevisretlig forstand, men alene sandsynliggøres gennem indirekte holdepunkter. Udkastet bør derfor rettes, så der ikke opstilles et dokumentationskrav.”<sup>50</sup>
63. Styrelsen bemærker, at det følger af Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, at ”Under visse omstændigheder kan Kommissionen dog tage hensyn til de forventede fremtidige ændringer på markedet, som i rimelig grad kan forudsiges”<sup>51</sup> [styrelsens understregninger], når Kommissionen skal fastlægge det kontrafaktiske scenarie. Kommissionens samt Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens bedømmelse af fusioner skal dermed foretages på grundlag af faktiske og retlige omstændigheder, og ikke på grundlag af hypotetiske forhold, hvis rækkevidde ikke kan vurderes på det tidspunkt, hvor beslutningen træffes.<sup>52</sup> Parterne i en fusion skal derfor dokumentere, begrunde eller i øvrigt redegøre for om en fremtidig ændring i rimelig grad kan forudsiges som en faktisk og retlig omstændighed, der kan lægges til grund i et kontrafaktisk scenarie.<sup>53</sup> Styrelsen er derfor ikke enig med parterne i, at der ikke gælder et dokumentationskrav ved vurdering af det kontrafaktiske scenarie. Styrelsen har dog foretaget enkelte præciseringer i afsnit 3.2.1 nedenfor.
64. Parterne har derudover en række mindre tekstnære bemærkninger til konkrete afsnit. Bemærkningerne er håndteret under de relevante afsnit.

## 3. Vurdering

### 3.1. Afgrænsningen af de relevante markeder

65. For at vurdere om en fusion hæmmer den effektive konkurrence betydeligt, er det nødvendigt at afgrænse det eller de potentielle relevante produkt- og geografiske markeder, som fusionen kan berøre.
66. Et relevant marked betragtes som et berørt marked, når enten (i) to eller flere af fusionsparterne er aktive på det samme marked, og fusionen vil medføre, at parterne tilsammen får en markedsandel på mindst 15 pct. (horisontale overlap) og/eller (ii) en eller flere af fusionsparterne er aktive på markeder i forudgående eller efterfølgende omsætningsled

---

<sup>50</sup> Jf. parternes høringssvar af 1. juli 2026.

<sup>51</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, punkt 9.

<sup>52</sup> Jf. Retten i Første Instans' kendelse i sag T-2/93, *Air France*, pr. 70. Sagen omhandler dog jurisdiktions-spørgsmål, men formuleres i generelle vendinger og som Retten senere hen henviser til.

<sup>53</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse i sag 24/02021 og 24/06772, *OK a.m.b.a.'s erhvervelse af Coop Danmark A/S*, punkt 261.

(vertikale forbindelser), og parterne hver især eller tilsammen får en markedsandel på mindst 25 pct.<sup>54</sup>

67. I det følgende vil styrelsen vurdere afgrænsningen af de relevante produktmarkeder og geografiske markeder, som berøres af nærværende fusion:
- » Markederne for reparation og vedligeholdelse af mærkespecifikke motorkøretøjer, hvor parterne har horisontalt overlappende aktiviteter lokalt.
  - » Markedet for detailsalg af mærkespecifikke OE-reservedele, hvor der er en vertikal forbindelse mellem parternes detailsalg og parternes aktiviteter inden for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer samt videresalg af reservedele til motorkøretøjer nationalt.
68. Parternes aktiviteter giver herudover anledning til følgende horisontale overlap og vertikale forbindelser, der ud fra de af parterne oplyste markedsandele ikke giver anledning til berørte markeder, og som derfor ikke behandles yderligere i denne afgørelse:<sup>55</sup>
- » Horisontalt overlap på markederne for reparation og vedligeholdelse af mærkespecifikke motorkøretøjer nationalt.
  - » Horisontalt overlap på markederne for detailsalg af mærkespecifik OE-reservedele nationalt.
  - » Horisontalt overlap på markederne for detailsalg af hhv. fabriksnye og brugte *personbiler* og fabriksnye og brugte *lette erhvervskøretøjer* nationalt.
  - » Horisontalt overlap på markederne for engrossalg af hhv. fabriksnye og brugte *personbiler* og fabriksnye og brugte *lette erhvervskøretøjer* nationalt.
  - » Vertikal forbindelse på markedet for udbud af leasingydelse nationalt.

### **3.1.1. Markedet for reparation og vedligeholdelse af mærkespecifikke motorkøretøjer**

#### **3.1.1.1. Det relevante produktmarked**

69. Kommissionen har i tidligere sager afgrænset et marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, som er særskilt fra et marked for salg og distribution af reservedele.<sup>56</sup> Kommissionen har videre anført, at i det omfang der findes et særskilt marked for reparation og vedligeholdelse, anses dette for at være et mærkespecifikt marked, hvor den vigtigste kilde til konkurrence er samspillet mellem autoriserede og uafhængige værksteder af det pågældende mærke.<sup>57</sup>
70. Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i samme afgrænsning som Kommissionen, men ladet den endelige

<sup>54</sup> Jf. Bekendtgørelse om anmeldelse af fusioner, BEK nr. 690 af 25. maj 2020, Bilag 1, afsnit 7.

<sup>55</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 7.

<sup>56</sup> Jf. fx Kommissionens afgørelse af 12. maj 2011 i sag COMP/M.6063, *Itochu/Speedy*, punkt 8-9, Kommissionens afgørelse af 13. november 2012 i sag COMP/M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 18, og Kommissionens afgørelse af 28. oktober 2021 i sag M.10412 om henvisning til de nationale konkurrencemyndigheder, *Scania Sverige/Din Bil Sverige/Bilmetro*, punkt 20.

<sup>57</sup> Jf. Kommissionens meddelelse af 28. maj 2010 om supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (2010/C 138/05), punkt 57.

afgrænsning stå åben, idet det ikke var nødvendigt at tage endeligt stilling hertil i de konkrete sager.<sup>58</sup>

71. Parterne har i anmeldelsen taget udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer.<sup>59</sup>
72. Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion. Det er styrelsens vurdering, at den endelig afgrænsning af produktmarkedet i denne sag kan stå åben, fordi fusionen ikke ville hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses bredt til at omfatte et samlet marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer eller afgrænses snævert til mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer.
73. Styrelsen vil til brug for vurderingen af fusionen tage udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer.

#### **3.1.1.2. Det relevante geografiske marked**

74. Kommissionen har i tidligere sager overvejet at afgrænse markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer nationalt eller lokalt, men har ladet den endelige afgrænsning stå åben.<sup>60</sup>
75. Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager overvejet samme segmentering uden at afgrænse markedet endeligt.<sup>61</sup>
76. Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager i overensstemmelse med Kommissionens praksis og markedsafgrænsningsmeddelelse<sup>62</sup> overvejet at afgrænse markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer geografisk til parternes handelspland – såkaldt "catchment områder". Konkurrencerådet og

---

<sup>58</sup> Jf. fx Konkurrencerådets afgørelse af 28. september 2022, *Volvo Danmark A/S' erhvervelse af aktiver og rettigheder fra Titan Lastvogne A/S*, punkt 350, Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, afsnit 5.1.1.1, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 27. januar 2026, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Nic. Christiansen Gruppen A/S' erhvervelse af enekontrol over Sondrup Bilcenter A/S*, afsnit 5.1, og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 30. juni 2026, *Nic Christiansen Gruppens erhvervelse af Autohuset Vestergaard er godkendt*, afsnit 5.1.

<sup>59</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 7.1.1.

<sup>60</sup> Jf. fx Kommissionens afgørelse af 31. maj 1999 i sag IV/M.1526, *Ford/Kwik-Fit*, punkt 11-12, Kommissionens afgørelse af 12. maj 2011 i sag COMP/M.6063, *Itochu/Speedy*, punkt 19 og 21, og Kommissionens afgørelse af 13. november 2012 i sag COMP/M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 18.

<sup>61</sup> Jf. fx Konkurrencerådets afgørelse af 26. marts 2014, *CAD opfordrer medlemsværksteder til at boykotte Autobutlers udbudsportal, www.autobutler.dk*, afsnit 4.1.2, Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, afsnit 5.1.1.2, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 27. januar 2026, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Nic. Christiansen Gruppen A/S' erhvervelse af enekontrol over Sondrup Bilcenter A/S*, afsnit 5.1, og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 30. juni 2026, *Nic Christiansen Gruppens erhvervelse af Autohuset Vestergaard er godkendt*, afsnit 5.1.

<sup>62</sup> Jf. Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked i forbindelse med Unionens konkurrenceret (C/2024/1645).

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i praksis taget udgangspunkt i geografiske lokale områder ud fra parternes værksteder.<sup>63</sup>

77. Parterne tager i fusionsanmeldelsen først udgangspunkt i et geografisk marked afgrænset ud fra køreafstand på 50 kilometer/30 minutter for hvert af parternes værksteder.<sup>64</sup> Parterne tager i overensstemmelse med praksis derefter udgangspunkt i et geografisk marked, der fastsættes på basis af et handelsopland ud fra hvert værksted, inden for hvilket størstedelen (80 pct.) af fusionsparternes kunder befinder sig.<sup>65</sup>
78. Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion. Det er styrelsens vurdering, at den endelig afgrænsning af det geografiske marked i denne sag kan stå åben, fordi fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet for mærkespecifik reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer skal afgrænses bredt til at omfatte et nationalt marked, Danmark, eller afgrænses snævert til lokale områder ud fra parternes værksteder.
79. Styrelsen vil til brug for vurderingen af fusionen tage udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer afgrænset til lokale områder. De geografiske områder vil blive afgrænset med udgangspunkt i et catchment område baseret på 80 pct. af parternes værksteders omsætning, hvilket i denne sag svarer til 30 minutters køretid fra parternes værksteder.<sup>66</sup>

### **3.1.2. Markedet for detailsalg af reservedele til motorkøretøjer**

80. Detailsalg af reservedele til motorkøretøjer defineres som salg af reservedele fra værksteder til slutbrugere, herunder salg fra en forhandler til et autoriseret eller uafhængigt værksted, jf. afsnit 2.2.3 ovenfor.

#### **3.1.2.1. Det relevante produktmarked**

81. Kommissionen har i tidligere praksis overvejet, om markedet for reservedele til motorkøretøjer kan segmenteres i hhv. i) salg af originale reservedele (OE-reservedele, herunder OEM-reservedele) og ii) salg af ikke-originale reservedele (ikke OE-reservedele).<sup>67</sup> Ifølge Kommissionens praksis er markedet for OE-reservedele mærkespecifikt.<sup>68</sup> Kommissionen har ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>69</sup>

---

<sup>63</sup> Jf. fx Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, afsnit 5.1.1.2 og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 27. januar 2026, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Nic. Christiansen Gruppen A/S' erhvervelse af enekontrol over Sondrup Bilcenter A/S*, afsnit 5.1.

<sup>64</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 7.1.2.

<sup>65</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 7.1.2.

<sup>66</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 8.1.7 og bilag 8.1 (a)-(k).

<sup>67</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 1. august 2018 i sag M.8963, *Eurocar/Bonaldi*, punkt 11, og Kommissionens afgørelse af 10. september 2018 i sag M.9070, *Eurocar/Vicentini*, punkt 9.

<sup>68</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 1. august 2018 i sag M.8963, *Eurocar/Bonaldi*, punkt 25, Kommissionens afgørelse af 10. september 2018 i sag M.9070, *Eurocar/Vicentini*, punkt 9, og Kommissionens afgørelse af 23. juli 2019 i sag M.9389, *Porsche Holding Salzburg/SIVA/Soauto*, punkt 17.

<sup>69</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 12. maj 2011 i sag COMP/M.6063, *Itochu/Speedy*, punkt 16, og Kommissionens afgørelse af 13. november 2021 i sag COMP/M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 20-23.

82. Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i den samme afgrænsning som Kommissionen, om end afgrænsningen har stået åbent.<sup>70</sup>
83. Parterne har anført, at markedet for salg af reservedele kan segmenteres yderligere i OEM/OES-reservedele, reservedele af matchende kvalitet og uoriginale reservedele af ikke-matchende kvalitet.<sup>71</sup>
84. Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion, eftersom fusionen ikke ville hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses bredt til at omfatte alle reservedele eller afgrænses snævert til et mærkespecifikt detailmarked bestående af OE-reservedele, herunder OEM-reservedele.
85. Eftersom parterne alene sælger OEM-reservedele<sup>72</sup> tager styrelsen i vurderingen udgangspunkt i et marked for mærkespecifikt detailsalg af OEM-reservedele.

### 3.1.2.2. Det relevante geografiske marked

86. Kommissionen har i tidligere sager overvejet at afgrænse markedet for detailsalg af OE-reservedele, herunder OEM-reservedele, nationalt, alternativt subnationalt. Kommissionen har dog ladet den endelig afgrænsning stå åbent.<sup>73</sup>
87. Konkurrencerådet samt Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i et nationalt marked for detailsalg af OE-reservedele, herunder OEM-reservedele, til motorkøretøjer, men har ladet den endelig afgrænsning stå åben.<sup>74</sup>
88. Det er parternes opfattelse, at det relevante geografiske marked skal afgrænses til i hvert fald Danmark, men at markedet som følge af den væsentlige import af reservedele fra andre lande reelt er bredere og dermed kan afgrænses til EU/EØS.<sup>75</sup>
89. Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis i denne fusion. Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om det geografiske marked afgrænses bredt til at omfatte EØS-området eller snævert til et nationalt marked, Danmark, kan den endelig afgrænsning imidlertid stå åbent i denne sag.

---

<sup>70</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. oktober 2005, *E-parts A/S klage over Mazda Motor Danmark*, punkt 43 ff., Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 27. januar 2026, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Nic. Christiansen Gruppen A/S' erhvervelse af enekontrol over Sondrup Bilcenter A/S*, afsnit 5.2.2, og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 30. juni 2026, *Nic Christiansen Gruppens erhvervelse af Autohuset Vestergaard er godkendt*, afsnit 5.2.2.

<sup>71</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 7.1.1.

<sup>72</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 7.1.4.

<sup>73</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 13. november 2012 i sag COMP/M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 12; Kommissionens afgørelse af 1. august 2018 i sag M.8963, *Eurocar/Bonaldi*, punkt 14; Kommissionens afgørelse af 23. juli 2019 i sag M.9389, *Porsche Holding Salzburg/SIVA/Soauto*, punkt 25 og Kommissionens afgørelse af 22. juni 2022 M.10714, *VGRD/Assets of Auto-Holding Dresden*, punkt 32.

<sup>74</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 26. oktober 2005, *E-parts A/S klage over Mazda Motor Danmark*, punkt 54 og ff., Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 27. januar 2026, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Nic. Christiansen Gruppen A/S' erhvervelse af enekontrol over Sondrup Bilcenter A/S*, afsnit 5.2.2, og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 30. juni 2026, *Nic Christiansen Gruppens erhvervelse af Autohuset Vestergaard er godkendt*, afsnit 5.2.2.

<sup>75</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 7.1.2.

90. Til brug for vurderingen vil styrelsen tage udgangspunkt i et nationalt marked, Danmark, for mærkespecifikt detailsalg af OEM-reservedele.

### 3.2. Vurderingen af fusionens konkurrencemæssige virkninger

91. 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.

#### 3.2.1. Vurderingen af det kontrafaktiske scenarie

92. Ved styrelsens vurdering af, om en fusion vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt eller ej, 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 (fusionsscenarioet).<sup>76</sup> Styrelsen sammenligner de to scenarier for derved at vurdere, om fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt eller ej.
93. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner<sup>77</sup> fastslår, at: "*I de fleste tilfælde er det mest relevant at sammenligne med de eksisterende konkurrenceforhold på fusionstidspunktet, når man skal vurdere en fusions virkninger*"<sup>78</sup> [styrelsens understregning]. Dette følger også af Kommissionens og Rettens praksis.<sup>79</sup>
94. Det følger dog også af Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, at: "*Under visse omstændigheder kan Kommissionen dog tage hensyn til de forventede fremtidige ændringer på markedet, som i rimelig grad kan forudsiges. Når den skal vurdere, hvad der er en relevant sammenligning, kan den især tage hensyn til den sandsynlige virksomhedstilgang eller -afgang, hvis fusionen ikke gennemføres.*"<sup>80</sup> [styrelsens understregninger]. Dette princip understøttes endvidere af Kommissionens praksis.<sup>81</sup>
95. Fastlæggelsen af det kontrafaktiske scenarie beror dermed på en konkret vurdering af de faktiske og retlige omstændigheder, som med tilstrækkelig sandsynlighed kan lægges til grund i den enkelte sag.<sup>82</sup>
96. Derudover følger det af praksis, at "[...] i det omfang, der er foretaget fusionspecifikke dispositioner, skal uden-fusionsscenariet fastlægges uden inddragelse af disse"<sup>83</sup>. Videre

---

<sup>76</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 26. januar 2011 i sagen COMP/M.5830, *Olympic/Aegean Airlines*, punkt 779, Konkurrencerådets godkendelse af 22. maj 2014 i sag 13/13057, *Ernst & Young overtager KPMG Danmark*, punkt 374 og 375.

<sup>77</sup> Kommissionens retningslinjer af 5. februar 2004 for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (2004/C 31/03) ("Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner").

<sup>78</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, punkt 9.

<sup>79</sup> Jf. fx Retten i Første Instans' dom af 6. juni 2002 i sag T-342/99 DEP, *Airtours plc mod Kommissionen*, præmis 82, Kommissionens afgørelse af 7. maj 2018 i sag M.8444, *ArcelorMittal/Ilva*, punkt 409 og den i fodnote 284 nævnte praksis.

<sup>80</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, punkt 9.

<sup>81</sup> Jf. fx Kommissionens afgørelse af 7. maj 2018 i sag M.8444, *ArcelorMittal/Ilva*, punkt 409.

<sup>82</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, punkt 9, samt Retten i Første Instans' dom af 19. maj 1994 i sag T-2/93, *Air France mod Kommissionen*, punkt 70. Sagen omhandler dog jurisdiktionsspørgsmål, men formuleres i generelle vendinger, som Retten senere henviser til. Kommissionens afgørelse af 7. maj 2018 i sag M.8444, *ArcelorMittal/Ilva*, punkt 409.

<sup>83</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. maj 2014, *Ernst & Young overtager KPMG Danmark*, punkt 374.

følger det, at hvis der imidlertid er tale om "[...] dispositioner, der ville være blevet gennemført også uden fusionen, vil de skulle medgå i uden-fusionsscenariet"<sup>84</sup>.

### **3.2.1.1. Styrelsen vil foretage en vurdering af det kontrafaktiske scenarie for parternes lokationer i Silkeborg, Ringsted og Næstved**

97. Styrelsen finder i nærværende sag, at fusionen vedrører 69 berørte markeder inden for mærkespecifik reparation og vedligeholdelse afgrænset lokalt ud fra parternes værksteder, jf. afsnit 3.2.3 nedenfor. For 62 af disse markeder finder styrelsen på baggrund af en indledende screening af markedsandele og HHI, at det er usandsynligt, at fusionen vil medføre horisontale konkurrencemæssige problemer, jf. afsnit 3.2.3.1, selv hvis der tages udgangspunkt i et kontrafaktisk scenarie, der svarer til status quo, der er det mest konservative scenarie, dvs. det kontrafaktiske scenarie, hvor vurderingen af fusionens effekter vil være størst. Ved status quo forstås et marked, hvor Target-virksomhederne fortsat vil være til stede med samme markedsstyrke på alle markeder som før fusionen og før opsigelsen af Target-virksomhederne som autoriserede forhandlere.
98. For de resterende syv markeder finder styrelsen, at det umiddelbart ikke kan afvises, at fusionen kan medføre konkurrencemæssige betænkeligheder. Disse syv markeder omfatter reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford med udgangspunkt i parternes værksteder i Herning, Silkeborg, Ringsted, Slagelse og Holbæk.
99. De syv markeder kan opsummeres som følgende med udgangspunkt i et catchment område baseret på en køretid på 30 minutter fra hver af parternes nedenstående værksteder:
- » To markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i Herning (idet Nielsen Car Group er aktiv med to værksteder)
  - » To markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i Silkeborg (idet både Nielsen Car Group og Via Biler er aktive med hvert deres værksted)
  - » Ét marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i Ringsted (idet Frimann Hansen Automobiles er aktiv med ét værksted)
  - » Ét marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i Slagelse (idet Nielsen Car Group er aktiv med ét værksted)
  - » Ét marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i Holbæk (idet Nielsen Car Group er aktiv med ét værksted)
100. For så vidt angår Nielsen Car Groups lokationer i Herning, Silkeborg, Slagelse og Holbæk, vil styrelsen tage udgangspunkt i et kontrafaktisk scenarie for disse lokationer, som er status quo, idet Nielsen Car Group allerede før indgåelse af fusionsaftalerne er autoriseret Ford-forhandler og -værksted fra disse lokationer. Nielsen Car Groups markedsstyrke indenfor Ford fra lokationerne i Herning, Silkeborg og Slagelse vil dog blive påvirket af det kontrafaktiske scenarie for Target-virksomhedernes omkringlæggende lokationer, som indgår i Nielsen Car Groups lokationers catchment områder. Dette vil blive inddraget i styrelsens vurdering af fusionens virkninger nedenfor, jf. afsnit 3.2.2.
101. I den videre vurdering af det kontrafaktiske scenarie vil styrelsen derfor alene fastlægge det kontrafaktiske scenarie for følgende lokationer:

---

<sup>84</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. maj 2014, *Ernst & Young overtager KPMG Danmark*, punkt 375.

- » Via Bilers lokation på Kejlstruphøjvej i Silkeborg, som forud for Nic. Christiansen Gruppen opsigelse af Via Biler er autoriseret Ford-, Mazda- og Suzuki-forhandler og -værksted,
- » Frimann Hansen Automobilers lokation på Huginsvej i Ringsted, som forud for Nic. Christiansen Gruppen opsigelse af Frimann Hansen Automobiler er autoriseret Ford- og Suzuki-forhandler og -værksted, samt
- » Frimann Hansen Automobilers lokation på Holsted Park i Næstved, som forud for Nic. Christiansen Gruppen opsigelse af Frimann Hansen Automobiler er autoriseret Ford-forhandler og -værksted.<sup>85</sup>

102. Af fusionsparterne er det alene Nielsen Car Group, Frimann Hansen Automobiler og Via Biler, som er aktive indenfor reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer indenfor 30 minutters køretid fra parternes lokationer i Ringsted,<sup>86</sup> Næstved og Silkeborg. Det er derfor også kun disse fusionsparter, som vil indgå i vurderingen af det kontrafaktiske scenarie nedenfor.

### **3.2.1.2. Status quo er ikke et relevant kontrafaktisk scenarie for lokationerne i Ringsted, Næstved og Silkeborg**

103. Nic. Christiansen Gruppen er importør af Ford i Danmark, jf. afsnit 2.2.1 ovenfor. Det betyder, at hvis en aktør ønsker at blive autoriseret Ford-forhandler og/eller -værksted, skal aktøren indgå en aftale herom med Nic. Christiansen Gruppen. I forbindelse med Nic. Christiansen Gruppens [xxx]<sup>87</sup> er der indtrådt nogle begivenheder, som kan have betydning for det kontrafaktiske scenarie.
104. Begivenheder, som er indtrådt, og som kan have betydning for styrelsens vurdering af det kontrafaktiske scenarie, er illustreret i Figur 3.2.1.2.1 nedenfor.

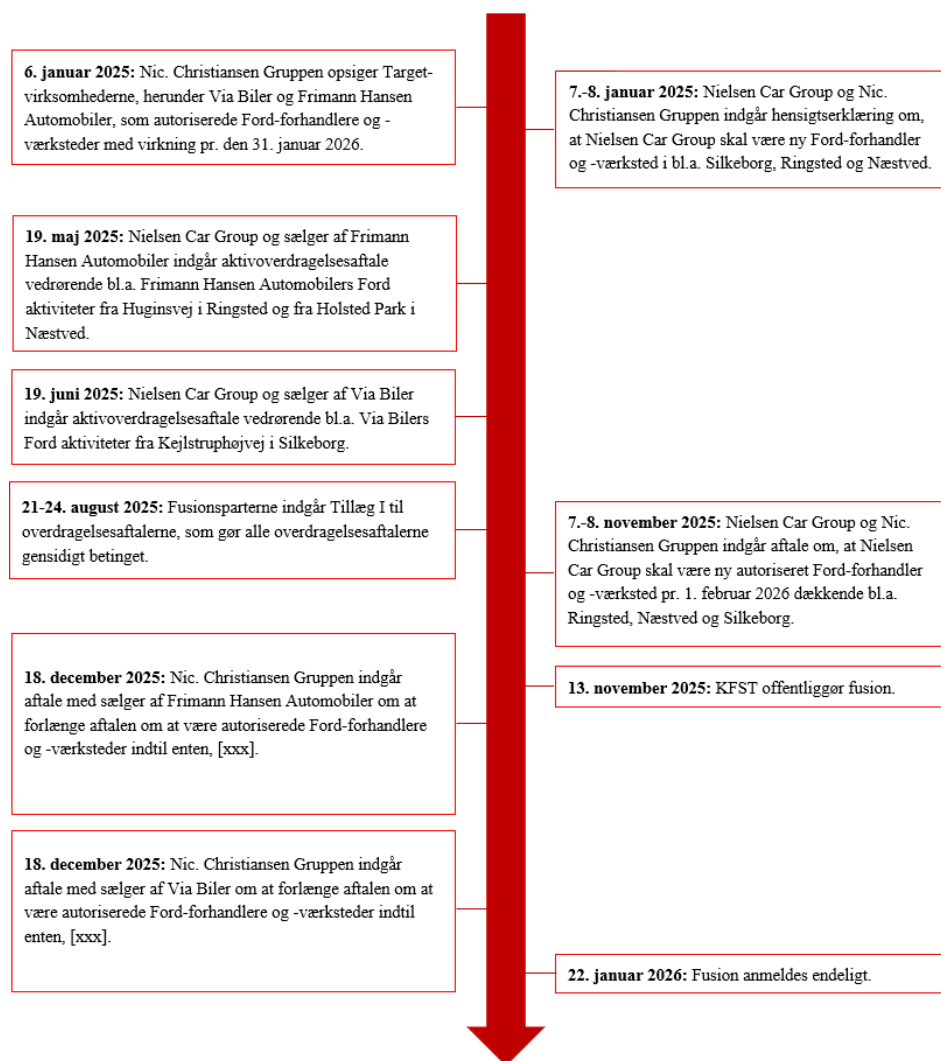
---

<sup>85</sup> Markedet med udgangspunkt i Frimann Hansen Automobilers lokation i Næstved udgør ikke i sig selv et marked, hvor styrelsen har konkurrencemæssige betænkeligheder. Frimann Hansen Automobilers lokation i Næstved indgår dog i det catchment område afgrænset ud fra 30 minutters køretid fra Frimann Hansen Automobilers lokation i Ringsted, jf. afsnit 3.2.3.2.2, hvorfor styrelsen ligeledes vil foretage en vurdering af det kontrafaktiske scenarie for Frimann Hansen Automobilers lokation i Næstved.

<sup>86</sup> Gunner Due Bilers lokation i Køge indgår i det catchment område afgrænset ud fra 30 minutters køretid fra Frimann Hansen Automobilers lokation i Ringsted, jf. afsnit 3.2.3.2.2. Da Gunner Due Bilers lokation i Køge er værksted uden Ford-autorisation, kan styrelsen lægge status quo til grund for denne lokations kontrafaktiske scenarie, hvorfor styrelsen ikke behandler Gunner Due Bilers lokation i Køge nærmere i afsnit 3.2.1. Gunner Due Bilers lokation i Køge vil blive inddraget i vurderingen af markedet for reparation og vedligeholdelse af Ford i Ringsted, jf. afsnit 3.2.3.2.2 nedenfor.

<sup>87</sup> Jf. Nic. Christiansens Gruppens besvarelse af 1. december 2025.

Figur 3.2.1.2.1 Tidslinje over begivenheder, som er indtrådt, der kan have betydning for vurderingen af det kontrafaktiske scenarie



Kilde: Styrelsens illustration på baggrund af parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026 samt parternes besvarelse af 9. april 2026 og af 15. april 2026.

105. Det er styrelsens vurdering, at Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler vil ophøre med at være autoriserede Ford-forhandlere i Ringsted og Næstved hhv. Silkeborg, og at Nielsen Car Group bliver ny autoriseret Ford-forhandler og -værksted dækkende områderne Silkeborg, Ringsted og Næstved.
106. Det skyldes *for det første*, at Nic. Christiansen Gruppen *dels* den 6. januar 2025 har opsagt Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler som autoriserede Ford-forhandlere og -

værksteder, hvilket er sket før indgåelsen af fusionsaftalerne mellem Nielsen Car Group og sælger af Frimann Hansen Automobiles hhv. sælger af Via Biler, jf. Figur 3.2.1.2.1 ovenfor, og *dels* har indgået en aftale med Nielsen Car Group om, at Nielsen Car Group skal være ny autoriseret Ford-forhandler og -værksted dækkende bl.a. områderne Ringsted, Næstved og Silkeborg, jf. Figur 3.2.1.2.1 ovenfor. Aftalen mellem Nic. Christiansen Gruppen og Nielsen Car Group er først sket ved en hensigtserklæring mellem Nic. Christiansen Gruppen og Nielsen Car Group, som er indgået før indgåelse af fusionsaftalerne. Herefter har Nic. Christiansen Gruppen og Nielsen Car Group indgået en endelig aftale efter indgåelse af fusionsaftalerne.<sup>88</sup>

107. *For det andet* har Nic. Christiansen Gruppen oplyst, at "[xxx]"<sup>89</sup> [styrelsens indsættelse].
108. *For det tredje* er det en forudsætning for, at Nielsen Car Group kan blive autoriseret Ford-forhandler i Midt- og Vestjylland samt Vestsjælland, at Nielsen Car Group [xxx].<sup>90</sup> I forlængelse heraf har Nic. Christiansen Gruppen oplyst, at [xxx].<sup>91</sup>
109. Det er på baggrund heraf styrelsens vurdering, at status quo ikke er et relevant kontraktisk scenarie for Frimann Hansen Automobiles lokationer på Huginsvej i Ringsted og på Holsted Park i Næstved og for Via Bilers lokation på Kejlstruphøjvej i Silkeborg.

### **3.2.1.3. Parternes anbringender vedrørende det kontrafaktiske scenarie for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i Ringsted, Næstved og Silkeborg**

#### **3.2.1.3.1. Nielsen Car Groups anbringender vedrørende det kontrafaktiske scenarie i Ringsted, Næstved og Silkeborg**

110. Nielsen Car Group har oplyst, at Nielsen Car Group uden fusionen vil [xxx] dækkende områderne Ringsted, Næstved og Silkeborg.<sup>92</sup>
111. Nielsen Car Group har anført:
- » *at for Ringsted* vil [xxx]<sup>93</sup>. Styrelsen bemærker dog, at Nielsen Car Group uden fusionen ikke har en afdeling i [xxx].
  - » *at for Næstved* vil Nielsen Car Group "[xxx]"<sup>94</sup> [styrelsens indsættelse].
  - » *at for Silkeborg* vil Nielsen Car Group [xxx].<sup>95</sup>

---

<sup>88</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, punkt 1.1.2

<sup>89</sup> Nic. Christiansens Gruppens besvarelse af 1. december 2025.

<sup>90</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 1.1.2 (a) og bilag 1.1.2 (c) - del 1.

<sup>91</sup> Jf. Nic. Christiansens Gruppens besvarelse af 1. december 2025, side 2.

<sup>92</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.5.

<sup>93</sup> Parternes besvarelse af 15. april 2026.

<sup>94</sup> Parternes besvarelse af 30. april 2026.

<sup>95</sup> Jf. parternes besvarelse af 15. april 2026.

### 3.2.1.3.2. **Frimann Hansen Automobilers anbringender vedrørende det kontrafaktiske scenarie for sine lokationer på Huginsvej i Ringsted og på Holsted Park i Næstved**

112. Frimann Hansen Automobiler har overordnet anført, at lokationerne beliggende på Huginsvej i Ringsted og beliggende på Holsted Park i Næstved uden fusionen vil [xxx].<sup>96</sup> Frimann Hansen Automobiler har oplyst, at [xxx]. Videre har Frimann Hansen Automobiler oplyst, at hverken lokationen i Ringsted eller i Næstved [xxx].<sup>97</sup>
113. I forhold til at **[xxx] sin lokation i Ringsted** har Frimann Hansen Automobiler anført:
- » at [xxx].<sup>98</sup>
  - » at lokationen i 2025 har "[xxx]".<sup>99</sup>
  - » at Frimann Hansen Automobiler [xxx].<sup>100</sup>
114. I forhold til at **[xxx] sin lokation i Næstved** har Frimann Hansen Automobiler anført:
- » at lokationen i 2025 har "[xxx]".<sup>101</sup>
  - » at Frimann Hansen Automobiler [xxx].<sup>102</sup>
115. Frimann Hansen Automobiler har hverken for lokationerne i Ringsted eller Næstved dokumenteret eller sandsynliggjort, at det [xxx]. Frimann Hansen Automobiler har herudover ikke dokumenteret, hvordan Frimann Hansen Automobiler har [xxx].
116. I forhold til at **forsætte på markedet som autoriseret Ford-værksted uden forhandlerautorisation** har Frimann Hansen Automobiler anført:
- » at [xxx]<sup>103</sup>, [xxx] af omsætningen på markedet for reparation og vedligeholdelse af Ford ifølge parterne kommer fra kunderne, [xxx].<sup>104</sup>
  - » at for **Ringsted** vil Frimann Hansen Automobiler "[xxx]"<sup>105</sup> og derfor "[xxx]"<sup>106</sup>, og værkstedet forventer [xxx].<sup>107</sup>
  - » at for **Næstved** beskæftiger lokationen sig alene med Ford, og at Ford udgør [xxx] pct. af omsætningen for reparation og vedligeholdelse, [xxx].<sup>108</sup>
117. Frimann Hansen Automobiler har ikke dokumenteret eller sandsynliggjort, at Frimann Hansen Automobiler [xxx]. Frimann Hansen Automobiler har herudover ikke dokumenteret, hvordan Frimann Hansen Automobiler har [xxx].

---

<sup>96</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.7.

<sup>97</sup> Jf. parternes besvarelse af 9. april 2026.

<sup>98</sup> Jf. parternes besvarelse af 9. april 2026.

<sup>99</sup> Parternes besvarelse af 9. april 2026.

<sup>100</sup> Jf. parternes besvarelse af 15. april 2026.

<sup>101</sup> Parternes besvarelse af 9. april 2026.

<sup>102</sup> Jf. parternes besvarelse af 30. april 2026.

<sup>103</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.7.

<sup>104</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.5.

<sup>105</sup> Parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.7.

<sup>106</sup> Parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.7.

<sup>107</sup> Jf. parternes besvarelse af 9. april 2026.

<sup>108</sup> Jf. parternes besvarelse af 9. april 2026.

118. I forhold til Frimann Hansen Automobilers anbringender om **at fortsætte på markedet som værksted uden Ford-autorisation** fra sine lokationer i Ringsted og Næstved henviser Frimann Hansen Automobiler til sælger af Frimann Hansen Automobilers erfaring fra sin lokation i Sakskøbing. Lokationen i Sakskøbing var tidligere autoriseret Ford-forhandler og -værksted, men blev omdannet til et uafhængigt værksted under den uafhængige værkstedskæde CarPeople.<sup>109</sup> Omsætningen inden for reparation og vedligeholdelse, herunder af Ford, [xxx].<sup>110</sup> Dette skyldes, ifølge Frimann Hansen Automobiler, "[xxx]".<sup>111</sup>

119. Frimann Hansen Automobiler har ikke dokumenteret eller sandsynliggjort, at [xxx].

### 3.2.1.3.3. Via Bilers anbringender vedrørende det kontrafaktiske scenarie for lokationen på Kejlstruphøjvej i Silkeborg

120. Via Biler har overordnet anført, at lokationen på Kejlstruphøjvej i Silkeborg vil [xxx].<sup>112</sup> Via Biler har oplyst, at [xxx]. Videre har Via Biler oplyst, at det [xxx], og at Via Biler [xxx]<sup>113</sup> [xxx].<sup>114</sup>

121. I forhold til Via Bilers anbringender om at **[xxx] sin lokation** på Kejlstruphøjvej i Silkeborg har Via Biler anført, at sælger af Via Bilers lokation i [xxx].<sup>115</sup>

122. Via Biler har ikke dokumenteret eller sandsynliggjort, at det [xxx].

123. I forhold til Via Bilers anbringender om **at fortsætte på markedet som autoriseret Ford-værksted uden forhandlerautorisation**, har Via Biler anført:

- » at [xxx]<sup>116</sup>, [xxx] af omsætningen på markedet for reparation og vedligeholdelse af Ford ifølge parterne kommer fra kunderne, [xxx].<sup>117</sup>
- » at "[xxx]"<sup>118</sup> og derfor "[xxx]"<sup>119</sup>
- » at Via Biler, som følge af tabet af Ford-forhandling, vil [xxx].<sup>120,121</sup>

---

<sup>109</sup> Jf. parternes besvarelse af 9. april 2026.

<sup>110</sup> Jf. parternes besvarelse af 9. april 2026.

<sup>111</sup> Jf. parternes besvarelse af 9. april 2026.

<sup>112</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.7.

<sup>113</sup> Sælger af Via Biler har en anden lokation i Silkeborg beliggende på Thrigesvej, som er autoriseret Toyota-forhandler og -værksted. Denne lokation indgår ikke i nærværende fusion.

<sup>114</sup> Jf. parternes besvarelse af 9. april 2026 og af 15. april 2026.

<sup>115</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.7.

<sup>116</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.7.

<sup>117</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.5.

<sup>118</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.7.

<sup>119</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, afsnit 4.7.

<sup>120</sup> Jf. parternes besvarelse af 9. april 2026 og af 15. april 2026.

<sup>121</sup> [xxx], jf. parternes besvarelse af 9. april 2026.

» at [xxx] sælger af Via Biler at fortsætte med at drive autoriseret Ford-værksted fra sin lokation på Vintervej i Aarhus<sup>122</sup>, selvom lokationen ikke længere har Ford-forhandling, [xxx].<sup>123</sup> Via Biler har oplyst, at [xxx].<sup>124</sup>

124. Via Biler har ikke dokumenteret eller sandsynliggjort, at Via Biler [xxx]. Via Biler har herudover ikke dokumenteret, hvordan Via Biler har [xxx].
125. I forhold til **at fortsætte på markedet som værksted uden Ford-autorisation** på Kejlstruphøjvej i Silkeborg, har Via Biler anført, at Via Biler vil [xxx].<sup>125</sup>
126. Via Biler har ikke dokumenteret eller sandsynliggjort, at [xxx].

#### **3.2.1.4. Styrelsens vurdering af det kontrafaktiske scenarie for parternes lokationer i Ringsted, Næstved og Silkeborg**

##### **3.2.1.4.1. Det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie er ikke, at Frimann Hansen Automobiles [xxx]**

127. Som beskrevet i afsnit 3.2.1.3.2 ovenfor har Frimann Hansen Automobiles oplyst, at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie er, at Frimann Hansen Automobiles [xxx] sine lokationer på Huginsvej i Ringsted og på Holsted Park i Næstved.
128. Det er styrelsens vurdering, at Frimann Hansen Automobiles ikke har dokumenteret eller sandsynliggjort, at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie er, at Frimann Hansen Automobiles [xxx] sine lokationer, herunder også værksteder, i Ringsted og i Næstved.
129. Det er styrelsens vurdering, at Frimann Hansen Automobiles ikke i tilstrækkelig grad har dokumenteret eller sandsynliggjort, at det forhold, at Frimann Hansen Automobiles mister sin Ford-forhandlerautorisation, og at Nielsen Car Group bliver ny autoriseret Ford-forhandler og -værksted dækkende områderne Ringsted og Næstved, medfører, at Frimann Hansen Automobiles [xxx].
130. Det er styrelsens vurdering, at tabet af Ford-forhandlerautorisationen medfører *dels* tab af indtægter fra salget af nye biler, og *dels* tab af indtægter fra reparation og vedligeholdelse af Ford-biler for den del af kunderne, som køber en ny Ford, og som foretrækker at anvende samme værksted som der, hvor de har købt bilen.
131. Det er dog styrelsens vurdering, at Frimann Hansen Automobiles ikke i tilstrækkelig grad har dokumenteret eller sandsynliggjort, at [xxx].
132. Videre vurderer styrelsen, at det er sandsynligt, at Frimann Hansen Automobiles kan [xxx] ved at fortsætte på markedet som enten autoriseret Ford-værksted uden Ford-

---

<sup>122</sup> Sælger af Via Biler har en lokation i Aarhus beliggende på Vintervej, som var autoriseret Ford- og Toyota-forhandler og -værksted forud for Nic. Christiansen Gruppen opsigelse, og som fortsætter som autoriseret Ford-værksted og autoriseret Toyota-forhandler og -værksted. Denne lokation indgår ikke i nærværende fusion.

<sup>123</sup> Jf. parternes besvarelse af 30. april 2026.

<sup>124</sup> Jf. parternes besvarelse af 30. april 2026.

<sup>125</sup> Jf. parternes besvarelse af 15. april 2026.

forhandlerautorisation eller fortsætte som værksted uden Ford-autorisation, jf. afsnit 3.2.1.4.3 nedenfor.

133. Styrelsen bemærker, at det forhold, at Frimann Hansen Automobiles kan [xxx], ikke er tilstrækkeligt til at dokumentere eller sandsynliggøre, at Frimann Hansen Automobiles [xxx].
134. På baggrund af ovenstående vurderer styrelsen, at [xxx] Frimann Hansen Automobiles lokationer i Ringsted og Næstved ikke i rimelig grad kan forudsiges som en faktisk og retlig omstændighed i det kontrafaktiske scenarie i denne sag. Derfor finder styrelsen at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie ikke er, at Frimann Hansen Automobiles [xxx] sine lokationer på Huginsvej i Ringsted og på Holsted Park i Næstved. Styrelsen vil i afsnit 3.2.1.4.3 nedenfor foretage en vurdering af, om det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie er, at Frimann Hansen Automobiles vil forsætte på markedet.

#### **3.2.1.4.2. Det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie er ikke, at Via Biler [xxx]**

135. Som beskrevet i afsnit 3.2.1.3.3 ovenfor har Via Biler oplyst, at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie er, at Via Biler [xxx] sin lokation på Kejlstruphøjvej i Silkeborg.
136. Det er styrelsens vurdering, at Via Biler ikke har dokumenteret eller sandsynliggjort, at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie er, at Via Biler [xxx] sin lokation, herunder også værksted, i Silkeborg.
137. Det er styrelsens vurdering, at Via Biler ikke i tilstrækkelig grad har dokumenteret eller sandsynliggjort, at det forhold, at Via Biler mister sin Ford-forhandlerautorisation, og at Nielsen Car Group bliver ny autoriseret Ford-forhandler og -værksted dækkende området Silkeborg, medfører, at Via Biler [xxx].
138. Det er styrelsens vurdering, at tabet af Ford-forhandlerautorisationen medfører et fald i omsætningen *dels* som følge af tabet af indtægter fra salget af nye biler, og *dels* tabet af indtægter fra reparation og vedligeholdelse af Ford-biler, for den del af kunderne, som køber en ny Ford, og som foretrækker at anvende samme værksted som der, hvor de har købt bilen.
139. Det er dog styrelsens vurdering, at Via Biler ikke i tilstrækkelig grad har dokumenteret eller sandsynliggjort at [xxx].
140. Videre vurderer styrelsen, at det er sandsynligt, at Via Biler kan [xxx] ved at fortsætte på markedet som enten autoriseret Ford-værksted uden Ford-forhandlerautorisation eller fortsætte som værksted uden Ford-autorisation, jf. afsnit 3.2.1.4.3 nedenfor.
141. På baggrund af ovenstående vurderer styrelsen, at [xxx] Via Bilers lokation i Silkeborg ikke i rimelig grad kan forudsiges som en faktisk og retlig omstændighed i det kontrafaktiske scenarie i denne sag. Derfor finder styrelsen at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie ikke er, at Via Biler [xxx] sin lokation på Kejlstruphøjvej i Silkeborg. Styrelsen vil i afsnit 3.2.1.4.3 nedenfor foretage en vurdering af, om det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie er, at Via Biler vil forsætte på markedet.

#### **3.2.1.4.3. Det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie vil være, at Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler fortsætte som enten autoriseret**

### **Ford-værksted eller værksted uden Ford-autorisation fra deres lokationer**

142. Som det fremgår ovenfor, er det styrelsens vurdering, at både Frimann Hansen Automobile og Via Biler vil kunne fortsætte på markedet i det kontrafaktiske scenarie. I sin videre vurdering vil styrelsen derfor foretage en samlet vurdering af det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie.
143. Nic. Christiansen Gruppen har oplyst, at et værksted (på ny) kan blive autoriseret Ford-værksted, hvis værkstedet opfylder værkstedskontrakternes kvalitative krav og øvrige vilkår.<sup>126</sup> Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler er forud for fusionen aktiv som autoriseret Ford-værksted, hvilket understøtter, at Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler kan opfylde de kriterier, som gælder herfor. Styrelsen finder derfor, at det er sandsynligt, at Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler vil kunne opfylde kriterierne for at blive autoriserede Ford-værksteder.
144. På den ene side vurderer styrelsen, som beskrevet ovenfor i afsnit 3.2.1.4.1 og afsnit 3.2.1.4.2, at det, at Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler er blevet opsagt som autoriseret Ford-forhandler, vil medføre et fald i omsætningen, bl.a. fordi Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler vil miste omsætning fra reparation og vedligeholdelse fra biler, som også er solgt på de pågældende lokationer.
145. Det er styrelsens vurdering, at faldet i omsætning vil være større, såfremt Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler fortsætter på markedet som værksted uden Ford-autorisation. Det skyldes, at Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler vil miste omsætning for den del af kunderne, for hvem det er afgørende at benytte et autoriseret Ford-værksted, og at Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler vil miste den del af omsætningen, som relaterer sig til garantiarbejder, hvilket for Frimann Hansen Automobile i Ringsted hhv. Næstved udgør [xxx] pct. hhv. [xxx] pct. af den samlede omsætning,<sup>127</sup> mens det for Via Biler udgør ca. [xxx] pct. af den samlede omsætning,<sup>128</sup> samt det ekstra salg som garantiarbejder kan genere.
146. På den anden side finder styrelsen, at det må forventes, at Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler vil kunne fastholde en stor del af sit kundegrundlag, hvis Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler fortsætter på markedet enten som autoriseret Ford-værksted uden Ford-forhandlerautorisation eller værksted uden Ford-autorisation. Det gælder især de kunder, i) som har købt deres Ford hos Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler, ii) som har købt deres Ford andetsteds, men har benyttet Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler som værksted samt iii) de fremtidige kunder, som har købt deres Ford andet sted, men forventer at ville benytte et (autoriseret) værksted i Ringsted og Næstved hhv. Silkeborg. Frimann Hansen Automobile hhv. Via Biler vil i disse tilfælde være relevante alternativer til Nielsen Car Group.
147. Det er styrelsens vurdering, at Frimann Hansen Automobile hhv. Via Bilers markedsstyrke som enten autoriseret Ford-værksted uden en Ford-forhandlerautorisation eller værksted uden Ford-autorisation vil blive reduceret sammenlignet med situationen,

---

<sup>126</sup> Jf. Nic. Christiansens Gruppens besvarelse af 1. december 2025.

<sup>127</sup> Jf. parternes besvarelse af 15. april 2026 og 27. april 2026.

<sup>128</sup> Jf. parternes besvarelse af 8. maj 2026.

hvor Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler fortsatte som autoriserede Ford-forhandlere.

148. Videre er det styrelsens vurdering, at hvis Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler fortsætter på markedet som autoriseret Ford-værksted, da vil Nielsen Car Group fremadrettet få en betydelig del af den Ford-autoriserede reparation og vedligeholdelse, som tidligere ville have tilfaldet Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler, som følge af, at Nielsen overtager Ford-forhandlingen i disse områder. Styrelsen vurderer dog, at Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler vil være et relevant alternativ for de i punkt 146 oplyste kunder.
149. Samtidig er det styrelsens vurdering, at hvis Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler fortsætter på markedet som værksted uden Ford-autorisation, da vil Nielsen Car Group med stor sandsynlighed overtage [xxx] af de kunder, der foretrækker et værksted med autorisation. Nielsen Car Group vil i denne situation derfor fremadrettet varetage en betydelig del af den Ford-autoriserede reparation og vedligeholdelse, som tidligere ville have tilfaldet Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler. Styrelsen finder dog, at Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler vil være et relevant alternativ for de i punkt 146 oplyste kunder, såfremt det ikke er afgørende for disse kunder at benytte et Ford-autoriseret værksted.
150. Det er på baggrund af ovenstående styrelsens vurdering, at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie i fraværet af fusionen vil være, at Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler fortsætter på markedet som enten autoriseret Ford-værksted eller værksted uden Ford-autorisation. Dog vil Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Bilers betydning på markedet forventeligt være reduceret sammenlignet med situationen, hvor Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler fortsatte som autoriserede Ford-forhandlere.

### **3.2.1.5. Konklusion på det kontrafaktiske scenarie**

151. Styrelsen vil for den indledende vurdering af de 62 markeder, hvor parterne er aktive inden for reparation og vedligeholdelse, men hvor det er usandsynligt, at fusionen vil medføre horisontale konkurrencemæssige problemer, i afsnit 3.2.3.1, tage udgangspunkt i status quo.
152. For de resterende syv markeder, hvor styrelsen finder, at det umiddelbart ikke kan afvises, at fusionen kan medføre konkurrencemæssige betænkeligheder, vil styrelsen for så vidt angår Nielsen Car Groups lokationer i Herning, Silkeborg, Slagelse og Holbæk tage udgangspunkt i et kontrafaktisk scenarie for disse lokationer, som er status quo, idet Nielsen Car Group allerede før indgåelsen af fusionsaftalerne er autoriseret Ford-forhandler og -værksted. Nielsen Car Groups markedsstyrke inden for Ford fra lokationerne i Herning, Silkeborg og Slagelse vil dog blive påvirket af det kontrafaktiske scenarie for Target-virksomhedernes omkringliggende lokationer, som indgår i Nielsen Car Groups lokationers catchment områder, hvilket vil blive inddraget i styrelsens vurdering af fusionens virkninger.
153. Det er styrelsens vurdering, at Nielsen Car Group uanset fusionen vil være ny autoriseret Ford-forhandler og -værksted dækkende områderne Ringsted og Næstved hhv. Silkeborg. Det er også styrelsens vurdering, at Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler ikke vil være autoriseret Ford-forhandler i det kontrafaktiske scenarie. Styrelsen vurderer derfor, at status quo ikke er et relevant kontrafaktisk scenarie.

154. Det er styrelsens vurdering, at Frimann Hansen Automobiles ikke i tilstrækkelig grad har dokumenteret eller sandsynliggjort, at det forhold, at Frimann Hansen Automobiles mister sin Ford-forhandlerautorisation, og at Nielsen Car Group bliver ny autoriseret Ford-forhandler og -værksted dækkende områderne Ringsted og Næstved medfører, at Frimann Hansen Automobiles [xxx]. Styrelsen vurderer derfor, at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie ikke er, at Frimann Hansen Automobiles [xxx] sine lokationer på Huginsvej i Ringsted og på Holsted Park i Næstved.
155. Det er styrelsens vurdering, at Via Biler ikke i tilstrækkelig grad har dokumenteret eller sandsynliggjort, at det forhold, at Via Biler mister sin Ford-forhandlerautorisation, og at Nielsen Car Group bliver ny autoriseret Ford- forhandler og -værksted i Silkeborg medfører, at Via Biler [xxx]. Styrelsen vurderer derfor, at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie ikke er, at Via Biler [xxx] sin lokation på Kejlstruphøjvej i Silkeborg.
156. Det er i stedet styrelsens vurdering, at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie for Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler er at fortsætte på markedet som enten autoriseret Ford-værksted eller som værksted uden Ford-autorisation. Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler vil kunne være et alternativ til Nielsen Car Group i forhold til reparation og vedligeholdelse af biler af mærket Ford. Dog vil Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Bilers betydning på markedet forventeligt være reduceret i forhold til situationen, hvor Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler fortsatte som autoriserede Ford-forhandlere. Hvis Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler fortsætter på markedet som værksted uden Ford-autorisation vil deres betydning på markedet være reduceret betydeligt i forhold til, hvis de fortsatte som autoriseret Ford-værksted.
157. På baggrund heraf finder styrelsen, at det mest sandsynlige kontrafaktiske scenarie i fraværet af fusionen vil være, at Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler fortsætter på markedet som enten autoriseret Ford-værksted eller værksted uden Ford-autorisation. Det er imidlertid ikke nødvendigt for styrelsen at tage endelig stilling til, hvad det kontrafaktiske scenarie vil være i fraværet af fusionen. Det skyldes, at fusionen ikke hæmmer den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford, uanset om der tages udgangspunkt i et kontrafaktisk scenarie, hvor Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler fortsætter på markedet som autoriseret Ford-værksted eller værksted uden Ford-autorisation.
158. Til brug for vurderingen af fusionens virkninger tager styrelsen udgangspunkt i et kontrafaktisk scenarie, hvor Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler vil fortsætte på markedet som autoriseret Ford-værksted på Huginsvej i Ringsted og på Holsted Park i Næstved hhv. Kejlstruphøjvej i Silkeborg, da det er det scenarie, hvor Frimann Hansen Automobiles hhv. Via Biler vil lægge det største konkurrencepres på Nielsen Car Group, og dermed det scenarie, hvor fusionens virkninger er størst.

### **3.2.2. Berørte markeder**

159. I vurderingen af fusionens virkninger på markedet for mærkespecifik reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer har styrelsen taget udgangspunkt i et nationalt marked og i lokale markeder afgrænset ved en køretid på 30 minutter fra parternes lokationer, jf. afsnit 3.1.1.2 ovenfor.
160. Fusionen omfatter otte lokationer, hvor Target har værksteder placeret. Parterne har oplyst, at fusionen giver anledning til 69 lokalt horisontalt berørte mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer med udgangspunkt i syv af

Targets værksteder og otte af Nielsen Car Groups værksteder.<sup>129</sup> De produktmarkeder, som er horisontalt berørt lokalt som følge af fusionen, er;

» Markederne for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærkerne: Ford, Volvo, Dacia, Honda, Hyundai, Mazda, Polestar, Renault, Audi, BMW, Kia, Nissan og Opel.<sup>130</sup>

161. Parterne har herudover oplyst, at parterne på alle nationale markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer har samlede markedsandele på under 15 pct.,<sup>131</sup> hvorfor fusionen ikke giver anledning til nationalt berørte markeder for mærkespecifik reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer.

162. Som følge af, at parternes markedsandele på de mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse overstiger 25 pct. på flere af de lokale markeder, giver fusionen derudover anledning til følgende vertikalt berørte nationale mærkespecifikke reservedelsmarkeder:

» Markederne for detailsalg af reservedele af mærkerne: Ford, Volvo, Dacia, Honda, Hyundai, Mazda, Polestar, Renault.

163. Da parterne på alle ovenstående mærkespecifikke markeder for detailsalg af reservedele har en samlet markedsandel på under 15 pct.,<sup>132</sup> er det styrelsens vurdering, at fusionen ikke medfører vertikale betænkeligheder i form af risiko for kundeafskærmning eller inputafskærmning. Styrelsen vil derfor ikke behandle markederne for detailsalg af reservedele yderligere i afgørelsen.

164. I det efterfølgende vil styrelsen foretage en vurdering af fusionens virkninger på de horisontalt berørte markeder for mærkespecifik reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer afgrænset lokalt.

### **3.2.3. Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer**

165. Styrelsen vil i det følgende foretage en vurdering af fusionens virkninger på de 69 horisontalt berørte markeder for mærkespecifik reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer afgrænset lokalt. Styrelsen foretager først en indledende screening på baggrund af parternes markedsandele og markedernes koncentrationer og ændringer heri (målt ved HHI). Efterfølgende foretager styrelsen en nærmere vurdering af syv lokale markeder, hvor det ikke på baggrund af markedsandele og HHI kan afvises, at der er konkurrenceproblemer.

#### **3.2.3.1. På 62 markeder er det usandsynligt, at fusionen giver anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder**

166. Formålet med den indledende screening er at identificere de lokale mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse, hvor det er usandsynligt, at fusionen vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt.

<sup>129</sup> Jf. parternes besvarelse af 2. juni 2026.

<sup>130</sup> Jf. parternes besvarelse af 2. juni 2026.

<sup>131</sup> Jf. parternes besvarelse af 20. marts 2026.

<sup>132</sup> Jf. parternes besvarelse af 20. marts 2026.

167. Screeningen tager udgangspunkt i parternes opgørelser, som parterne har korrigeret på styrelsens anmodning. Det er parternes vurdering, at korrektionen medfører, at parternes markedsandele overestimeres.<sup>133</sup> Styrelsen er enig i, at de opgjorte markedsandele kan være overestimerede, men det er styrelsens vurdering, at de netop derfor er egnede til at foretage screeningen, da fusionen selv her ikke hæmmer den effektive konkurrence betydeligt. Den indledende screening baseres endvidere på status quo, jf. afsnit 3.2.1.1, men det relevante kontrafaktiske scenarie vil blive inddraget i den nærmere vurdering i afsnit 3.2.3.2.2 og 3.2.3.2.3 nedenfor.
168. For 62 af de 69 berørte lokale mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse gælder det, at parternes markedsandele efter fusionen er under 25 pct., eller at fusionen medfører en koncentrationsændring (målt ved HHI) på mindre end 150. Med udgangspunkt i parternes markedsandele eller fusionens medførte koncentrationsændringer er disse markeder inden for de af Kommissionens fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.<sup>134</sup>
169. De resterende syv markeder er afgrænset ud fra parternes værksteder i Herning, Silkeborg, Slagelse, Ringsted og Holbæk, hvor parterne i både Herning og Silkeborg har to værksteder, der er geografisk nærtliggende. De syv markeder er således fordelt ud i fem separate områder (i form af byer), hhv. Herning, Silkeborg, Slagelse, Ringsted og Holbæk på markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford, som styrelsen vurderer nærmere i afsnit 3.2.3.2.2 og 3.2.3.2.3 nedenfor.

### **3.2.3.2. Lokale områder, hvor fusionen ikke giver anledning til betænkeligheder efter en nærmere vurdering af de lokale konkurrenceforhold**

170. Nedenfor gennemgås de fem områder, Holbæk, Slagelse og Ringsted, samt Herning og Silkeborg, vedrørende reparation og vedligeholdelse af Ford, hvor styrelsen ikke kan afvise konkurrenceproblemer alene på baggrund af parternes markedsandele og koncentrationsændringer med udgangspunkt i status quo.
171. Efter en nærmere vurdering finder styrelsen, at fusionen ikke hæmmer den effektive konkurrence betydeligt på disse markeder.

#### **3.2.3.2.1. Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i Holbæk**

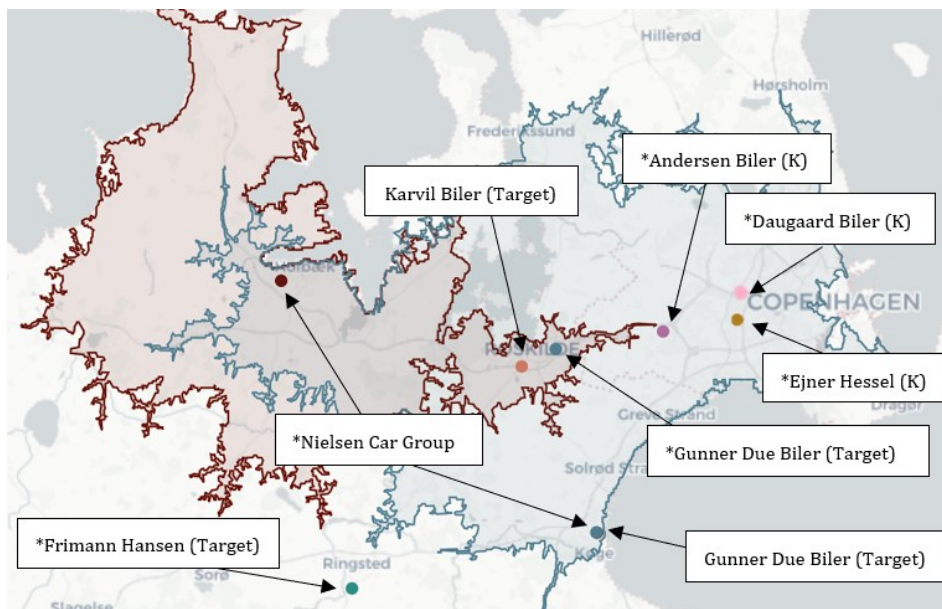
172. Med udgangspunkt i Nielsen Car Groups autoriserede Ford-værksted i Holbæk er der indenfor en køretid på 30 minutter overlap med Gunner Due Bilers autoriserede Ford-værksted i Roskilde og Karvil Bilers værksted uden Ford-autorisation i Roskilde, jf. Figur 3.2.3.2.1.1 nedenfor. Alle parternes autoriserede Ford-værksteder i området er ligeledes autoriserede Ford-forhandlere før fusionen.

---

<sup>133</sup> Jf. parternes bemærkninger af 19. marts 2026 til styrelsens meddelelser om betænkeligheder.

<sup>134</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, punkt 18-20.

Figur 3.2.3.2.1.1 Kort med 30 minutters køretid fra parternes udvalgte lokationer i Holbæk og Roskilde



**Note:** De røde prikker på kortet angiver Nielsen Car Groups autoriserede Ford-værksteder i Holbæk og Køge, imens de blå prikker angiver Gunner Due Bilers værksteder i Roskilde og Køge. Den orange prik angiver Karvil Bilers værksted uden Ford-autorisation i Roskilde.

Det rødt skraverede område angiver den afstand, der kan nås med 30 minutters køretid fra Nielsen Car Groups værksted i Holbæk.

Det blå skraverede område angiver den afstand, der kan nås med 30 minutters køretid fra Gunner Due Bilers værksted i Roskilde.

Lokationer angivet med "\*" er autoriserede Ford-værksteder.

Lokationer angivet med "(K)" er konkurrerende autoriserede Ford-værksteder til parterne.

Kilde: Styrelsens figur.

173. Markederne for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i Roskilde-områderne bliver også alle horisontalt berørt som følge af fusionen. På markederne i Roskilde-områderne er koncentrationsændringerne, målt ved ændringen i HHI, dog mindre end 150,<sup>135</sup> bl.a. fordi der også er en række andre autoriserede Ford-værksteder udover parternes tæt på Roskilde, hvorfor styrelsen ikke foretager en nærmere vurdering af markederne i Roskilde-områderne, jf. afsnit 3.2.3.1 ovenfor.
174. I Holbæk-området opnår parterne efter fusionen en samlet markedsandel på [40-50] pct., hvor Gunner Due Bilers autoriserede Ford-værksted i Roskilde før fusionen har en markedsandel på [20-30] pct. og Karvil Bilers værksted uden Ford-autorisation har en markedsandel på [0-5] pct. Med fusionen bliver Nielsen Car Group det eneste

<sup>135</sup> Jf. parternes besvarelse af 2. juni 2026, bilag 8.1 (h) og (j).

autoriserede Ford-værksted i Holbæk-området og samtidigt den største aktør i området målt på markedsandele, jf. Tabel 3.2.3.2.1.1 nedenfor.

Tabel 3.2.3.2.1.1 **Markedsandele for det lokale marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford afgrænset med en køretid på 30 minutter fra Nielsen Car Groups lokation i Holbæk.**

Aktør	Markedsandele (pct.)
Nielsen Car Group	[20-30]
Gunnar Due Biler	[20-30]
Karvil Biler	[0-5]
<b>Samlet</b>	<b>[40-50]</b>
Tr Auto og Lastvognsservice	[0-5]
Autocentralen	[0-5]
Østerled Auto	[0-5]
Auto Hjørnet Tuse Næs ApS	[0-5]
TOYS AUTO ApS	[0-5]
Øvrige	[40-50]
<b>HHI</b>	<b>[1.500-2.000]</b>
Delta HHI	<b>[≥250]</b>

**Note 1:** Ovenstående estimering er foretaget på baggrund af parternes oplysninger og tager udgangspunkt i antallet af unikke Ford-biler, som parterne har foretaget reparation og/eller service af.

**Note 2:** Øvrige omfatter alle værksteder uden Ford-autorisation i Holbæk-området, der ikke allerede er angivet særskilt i tabellen.

Kilde: Parternes besvarelse af 2. juni, bilag (a) og (f).

175. Koncentrationen på markedet efter fusionen målt ved HHI bliver [1.500-2000] med en stigning på [≥250], når der tages udgangspunkt i parternes markedsandele under status quo. I Holbæk-området er HHI og ændringen i HHI dermed over de af Kommissionen fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.<sup>136</sup>
176. Styrelsen har derfor undersøgt øvrige markedsforhold i vurderingen af mulige lokale virkninger. Det er styrelsens vurdering, at markedsforholdene i nærværende sag understøtter, at fusionen ikke giver anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder i Holbæk-området.

<sup>136</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, punkt 19-20.

177. *For det første* er parternes værksteder placeret relativt langt fra hinanden med en køretid på over 25 minutter mellem Nielsen Car Groups og begge Targets værksteder. Der er flere værksteder uden Ford-autorisation placeret tættere på Nielsen Car Groups autoriserede Ford-værksted i Holbæk end Gunner Due Bilers autoriserede Ford-værksted i Roskilde, herunder Autocentralen<sup>137</sup> og Østerled Auto<sup>138</sup> i Holbæk. Parterne har hertil overfor styrelsen oplyst, at der i Holbæk-området er ca. 300 værksteder uden Ford-autorisation.<sup>139</sup>
178. *For det andet* er der flere autoriserede Ford-værksteder til stede lige uden for det lokale marked afgrænset med udgangspunkt i Nielsen Car Groups lokation i Holbæk, jf. Figur 3.2.3.2.1.1 ovenfor.<sup>140</sup> Med en køretid på 31 minutter kan Andersen Bilers autoriserede Ford-værksted i Taastrup nås,<sup>141</sup> og det er styrelsens vurdering, at Andersen Bilers autoriserede Ford-værksted i Taastrup er et relevant alternativ til parternes værksteder i både Holbæk og Roskilde efter fusionen.
179. *For det tredje* er der andre konkurrerende autoriserede Ford-værksteder til stede øst for Roskilde i Københavnsområdet ud over Andersen Bilers autoriserede Ford-værksted i Taastrup. Fra Target-værkstederne i Roskilde kan Ejner Hessels autoriserede Ford-værksted i Brøndby nås inden for en køretid på ca. 20 minutter,<sup>142</sup> og Daugaard Bilers autoriserede Ford-værksted i Glostrup kan ligeledes nås indenfor en køretid på ca. 30 minutter. Både Andersen Bilers og Ejner Hessels autoriserede Ford-værksteder er således placeret tættere på Target i Roskilde end Nielsen Car Groups autoriserede Ford-værksted i Holbæk er.
180. Der vil derfor kun være en mindre andel af parternes kunder, som kun har én Ford-autoriseret mulighed efter fusionen inden for en køretid på 30 minutter som følge af fusionen. Styrelsens privatkundeundersøgelse viser desuden, at langt størstedelen af parternes kunder i Vestsjælland, der vurderer autorisation som en vigtig faktor for deres valg af værksted, vil køre minimum 30 minutter eller længere for at nå et autoriseret værksted.<sup>143</sup> Styrelsen vurderer derfor, at langt størstedelen af parternes kunder, der før fusionen havde flere autoriserede valgmuligheder, fortsat har flere autoriserede valgmuligheder efter fusionen.
181. På baggrund af ovenstående er det styrelsens samlede vurdering, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i Holbæk-området afgrænset med udgangspunkt i 30 minutters køretid fra Nielsen Car Groups autoriserede Ford-værksted i Holbæk.

---

<sup>137</sup> Der er autoriseret indenfor en række mærker herunder Volkswagen og Skoda.

<sup>138</sup> Der er en del af den landsdækkende frivillige Automester-kæde.

<sup>139</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse af 22. januar 2026, bilag 8.1 (a).

<sup>140</sup> Endvidere kan Andersen Bilers lokation i Taastrup nås indenfor en køretid på 30 minutter fra Nielsen Car Groups lokation i Holbæk afhængig af afrejsetidspunkt og trafikforhold.

<sup>141</sup> Andersen Bilers lokation i Taastrup er endvidere maksimalt placeret 12 minutter fra parternes lokationer i Roskilde.

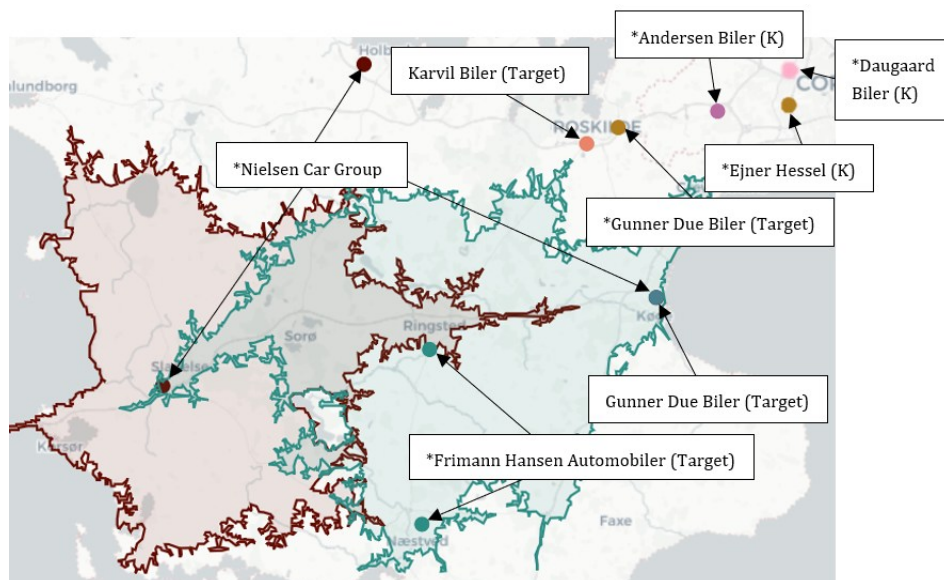
<sup>142</sup> Der tilsvarende er placeret 35 minutter fra Nielsen Car Groups værksted i Holbæk.

<sup>143</sup> [70-80] pct. af parternes kunder i Vestsjælland har oplyst, at de som minimum ville rejse op til 30 minutter for at benytte et andet autoriseret Ford-værksted, end det autoriserede værksted de senest benyttede, jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 28, 20 og 33, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 33, fjernes.

### **3.2.3.2.2. Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i Slagelse og Ringsted**

182. Nielsen Car Groups autoriserede Ford-værksted i Slagelse og Frimann Hansen Automobilers autoriserede Ford-værksted i Ringsted overlapper geografisk, idet der er en køretid mellem værkstederne på 30 minutter, jf. Figur 3.2.3.2.2.1 nedenfor (herefter "Slagelse-området").
183. Frimann Hansen Automobilers autoriserede Ford-værksted i Ringsted overlapper desuden geografisk med både Nielsen Car Groups autoriserede Ford-værksted i Køge og Gunner Due Bilers værksted uden Ford-autorisation i Køge (en af fusionens Target-virksomheder) med en køretid til begge værksteder på ca. 20 minutter, jf. Figur 3.2.3.2.2.1 nedenfor (herefter "Ringsted-området").
184. Herudover overlapper Frimann Hansen Automobilers værksted i Ringsted geografisk med Frimann Hansen Automobilers øvrige autoriserede Ford-værksted i Næstved (også en del af Target) ved en køretid på 22 minutter, jf. Figur 3.2.3.2.2.1 nedenfor.
185. Alle parternes autoriserede Ford-værksteder er ligeledes autoriserede Ford-forhandlere før fusionen.

Figur 3.2.3.2.2.1 Kort med 30 minutters køretid fra parternes lokationer i Slagelse og Ringsted



**Note:** De røde prikker på kortet angiver Nielsen Car Groups værksteder i Slagelse og Køge, imens de blå prikker angiver Frimann Hansen Automobilers værksted i Ringsted og Næstved og Gunner Due Bilers værksted i Køge.

Det rødt skraverede område angiver den afstand, der kan nås med 30 minutters køretid fra Nielsen Car Groups lokation i Slagelse.

Det blå skraverede områder angiver den afstand, der kan nås med 30 minutters køretid fra Frimann Hansen Automobilers lokation i Ringsted.

Lokationer angivet med "\*" er Ford-autoriserede værksteder.

Lokationer angivet med "(K)" er konkurrerende autoriserede Ford-værksteder til parterne.

Kilde: Styrelsens figur.

### 3.2.3.2.2.1. Parternes markedsandele i Slagelse og Ringsted

186. Såfremt der tages udgangspunkt i parternes markedsandele før fusionen (status quo) opnår parterne med udgangspunkt i Slagelse-området efter fusionen en samlet markedsandel på [40-50] pct. på markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford. Tilsvarende opnår parterne i Ringsted-området en samlet markedsandel på [60-70] pct. Begge markeder i hhv. Slagelse-området og Ringsted-området for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford er således berørte af fusionen.

Tabel 3.2.3.2.2.1.1 Markedsandele for de lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford afgrænset med en køretid på 30 minutter fra Nielsen Car Groups lokation i Slagelse og Frimann Hansen Autombilers lokation i Ringsted under status quo.

Aktør	Slagelse Markedsandele (pct.)	Ringsted Markedsandele (pct.)
Nielsen Car Group	[20-30]	[30-40]
Target	[20-30]	[20-30]
<b>Samlet</b>	<b>[40-50]</b>	<b>[60-70]</b>
Freck Autoteknik	[0-5]	-
Autogården Sørby	[0-5]	-
JM Biler	[0-5]	-
Skovsø Auto	[0-5]	-
Koldsø autoteknik	[0-5]	-
Ejner Hessel	-	[0-5]
Volkswagen Ringsted	-	[0-5]
Carto	-	[0-5]
Max Due	-	[0-5]
Harry Mikkelsen	-	[0-5]
Øvrige	[40-50]	[20-30]
<b>HHI</b>	<b>[1.500-2.000]</b>	<b>[4.000-5.000]</b>
<b>Delta HHI</b>	<b>[≥250]</b>	<b>[≥250]</b>

**Note 1:** Ovenstående estimering er foretaget på baggrund af parternes oplysninger og tager udgangspunkt i antallet af unikke Ford-biler, som parterne har foretaget reparation og/eller service af.

**Note 2:** Øvrige omfatter alle værksteder uden Ford-autorisation i Slagelse- og Ringsted-området, der ikke allerede er særskilt angivet i tabellen.

Kilde: Parternes besvarelse af 2. juni, bilag (b) og (f).

187. Parternes markedsandele med udgangspunkt i status quo giver således anledning til, at HHI og ændringen i HHI i begge geografiske områder på markederne for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford er over de af Kommissionen fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer,<sup>144</sup> jf. Tabel 3.2.3.2.2.1.1 ovenfor.

<sup>144</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, punkt 19-20.

188. Styrelsen vil i sin videre vurdering inddrage øvrige faktorer for at undersøge fusionens virkninger i de lokale områder nærmere.

#### **3.2.3.2.2.2. Betydning af garantiarbejde, metode til opgørelse af totalmarked og det kontrafaktiske scenarie for parternes markedsandele**

189. Det er styrelsens vurdering, at parternes markedsandele for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford ikke er fuldt ud repræsentative for parternes markedsstyrke, da parterne som autoriserede Ford-værksteder også udfører garantiarbejde for importøren. Garantiarbejde er arbejde, som autoriserede værksteder er forpligtet til at udføre for importøren til en pris, der fastsættes af importøren, der også betaler for udførsel af arbejdet, og som værksteder uden Ford-autorisation ikke udfører.<sup>145</sup> Garantiarbejder er derfor ikke direkte konkurrenceudsat.<sup>146</sup> Fx udgøres mere end en [xxx] af Frimann Hansen Automobilers markedsandele ovenfor af garantiarbejde, som derfor ikke konkurrenceudsat i samme grad som parternes konkurrenters markedsandele.<sup>147</sup>
190. Parternes markedsandele ovenfor er ligeledes anført med udgangspunkt i status quo, hvorfor det er styrelsens vurdering, at Frimann Hansen Automobilers markedsandele er overestimeret under det relevante kontrafaktiske scenarie, hvor Frimann Hansen Automobiler ikke længere har autoriseret Ford-forhandling fra sine lokationer. Konkret kan hhv. [xxx] pct. og [xxx] pct. af Frimann Hansen Automobilers omsætning for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford, der ikke vedrører garantiarbejde, i hhv. Ringsted og Næstved henføres til reparationer af Ford-motorkøretøjer, der er købt ved den pågældende lokation.<sup>148</sup>
191. Endvidere er parternes markedsandele ovenfor beregnet på baggrund af antallet af unikke Ford-motorkøretøjer, som parterne har haft på deres værksteder ud af alle Ford-motorkøretøjer registreret i parternes catchment områder.<sup>149</sup> Dette betyder, at der i parternes markedsandele indgår reparationer, hvor kunderne er bosat/registreret uden for parternes catchment område, hvilket der ikke er taget højde for i totalmarkedet.
192. En umiddelbar simpel proportional korrektion af Frimann Hansen Automobilers omsætning for garantiarbejder, det kontrafaktiske scenarie og en tilpasning af totalmarkedet vil medføre, at Frimann Hansen Automobilers konkurrenceudsatte markedsandele falder til ca. [10-20] og [10-20] pct. i hhv. Slagelse- og Ringsted-området.<sup>150</sup> Koncentrationsændringen, som fusionen giver anledning til, vil således være væsentligt mindre end angivet i Tabel 3.2.3.2.2.1.1 ovenfor.

#### **3.2.3.2.2.3. Øvrige faktorer indikerer, at parterne ikke er tætte konkurrenter**

***Parternes lokationer er placeret langt fra hinanden, og der er mange andre værksteder til stede i områderne***

---

<sup>145</sup> Omsætning fra service- og reparationsydelser dækket af Ford-bilers garanti udgør hhv. [xxx] pct. af Frimann Hansen Automobilers samlede omsætning i Ringsted og [xxx] pct. i Næstved og [xxx] pct. af Nielsens Car Groups samlede omsætning i Slagelse. Endvidere har parterne oplyst, at deres omsætning ved garantiarbejde udgør minimum [xxx] af parternes ovenstående markedsandele, og som derfor ikke er direkte konkurrenceudsat, jf. parternes besvarelse af 27. april.

<sup>146</sup> Jf. parternes besvarelse af 8. maj 2026.

<sup>147</sup> Jf. parternes besvarelse af 8. maj 2026.

<sup>148</sup> Jf. parternes besvarelse af 8. maj 2026.

<sup>149</sup> Jf. parternes besvarelse af 2. juni.

<sup>150</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af parternes besvarelse af 27. april 2026, 8. maj 2026 og 2. juni 2026.

193. Der er præcis en køretid på 30 minutter imellem Nielsen Car Groups værksted i Slagelse og Frimann Hansen Automobilers værksted i Ringsted, hvorfor parterne med udgangspunkt i Slagelse-området overlapper helt i udkanten af hinandens catchment område. Der er derfor kun en begrænset del af parternes kunder, der reelt kan nå både Nielsen Car Groups værksted i Slagelse og Frimann Hansen Automobilers værksted i Ringsted inden for en køretid på 30 minutter. Med udgangspunkt i Ringsted-området overlapper Frimann Hansen Automobilers værksted dog med Gunner Due Bilers og Nielsen Car Groups værksteder i Køge med en køretid på 20 minutter. En stor del af kunderne i disse områder kan dog også nå andre autoriserede Ford-værksteder indenfor en køretid på 30 minutter, herunder fx Andersen Biler i Taastrup, jf. Figur 3.2.3.2.2.1 ovenfor.
194. Der vil efter fusionen fortsat eksistere et stort antal uafhængige værksteder, der kan udføre reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, deriblandt af mærket Ford, i områderne. Ifølge parterne vil der være omkring 180 værksteder uden Ford-autorisation i Slagelse-området, og omkring 60 i Ringsted-området.<sup>151</sup>
195. Der er flere større værksteder uden Ford-autorisation tættere placeret på parternes lokationer i Slagelse og Ringsted end parterne selv, herunder Ejner Hessel, der bl.a. er autoriseret forhandler og værksted inden for andre bilmærker end Ford, og Autogården Sørby, der er et værksted uden mærketilknytning i den frie værkstedskæde Din Bilpartner.<sup>152</sup>
196. Analyser af parternes kundedata viser, at en betydelig del af omsætningen for de enkelte værksteder stammer fra det postnummer, hvor det pågældende værksted er placeret. For Nielsen Car Groups lokation i Slagelse udgør omsætningen fra Slagelse postnummer omkring [xxx] pct. af den samlede omsætning, mens det tilsvarende tal for deres lokation i Køge er [xxx] pct. For Frimann Hansen Automobilers værksted i Ringsted stammer knap [xxx] pct. af omsætningen fra Ringsted postnummer.<sup>153</sup>
197. Samtidig er der kun begrænset omsætning, der krydser mellem parternes lokalområder; mindre end [xxx] pct. af Nielsen Car Groups omsætning i Slagelse kommer fra kunder i Ringsted, og lidt over [xxx] pct. af Frimann Hansen Automobilers omsætning i Ringsted kommer fra kunder i Slagelse. Tilsvarende udgør kunder fra Køge ca. [xxx] pct. af Frimann Hansen Automobilers omsætning i Ringsted, mens mindre end [xxx] pct. af omsætningen for Nielsen Car Groups værksted i Køge kommer fra kunder i Ringsted.<sup>154</sup>

***Værksteder uden Ford-autorisation kan i høj grad udføre de samme opgaver som autoriserede Ford-værksteder***

198. Værksteder uden Ford-autorisation kan som udgangspunkt udføre de samme opgaver som autoriserede Ford-værksteder.<sup>155</sup> Det er herudover ikke et krav, at service eller reparation af en Ford-bil udføres hos et autoriseret Ford-værksted, for at bilens garanti opretholdes. Garantien opretholdes så længe, at den pågældende service eller reparation

---

<sup>151</sup> Jf. parternes besvarelse af 2. juni 2026, bilag 8.1 (b) og 8.1 (f).

<sup>152</sup> Jf. parternes besvarelse af 8. marts 2026.

<sup>153</sup> Jf. parternes besvarelse af 2. juni 2026, bilag 8.1 (b) og (f).

<sup>154</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af parternes besvarelse af 2. juni 2026.

<sup>155</sup> Opgaver, der er dækket af bilens garanti, betales af importøren og udføres udelukkende af autoriserede værksteder, der er forpligtede til at udføre garantiarbejde til en pris, der fastsættes af importøren.

udføres korrekt, og der anvendes reservedele af ordentlig kvalitet.<sup>156</sup> Således indgår forsikringsselskaber både aftaler med værksteder uden Ford-autorisation og autoriserede Ford-værksteder.<sup>157</sup>

199. Det kan dog kræve specifikke investeringer i både udstyr og uddannelse af medarbejdere for, at et værksted uden Ford-autorisation kan tilbyde alle typer af reparationer inden for Ford. Videre har autoriserede Ford-værksteder som følge af det selektive distributionsystem en lettere adgang, men ikke eksklusiv adgang,<sup>158</sup> til nødvendigt udstyr, data og teknisk information, idet de autoriserede Ford-værksteder som udgangspunkt automatisk modtager opdateringer og reparationsanbefalinger fra producenten. Værksteder uden Ford-autorisation har også adgang til disse ressourcer, men skal i højere grad selv opsøge og anskaffe dem.<sup>159</sup> Det er således i højere grad de enkelte værksteder uden Ford-autorisations strategiske valg, der afgør, om de tilbyder mere specialiserede reparationer.
200. Det er derfor styrelsens vurdering, at værksteder uden Ford-autorisation i Slagelse- og Ringsted-området udgør relevante alternativer til parterne, da disse værksteder vil kunne foretage samme eller langt størstedelen af de reparationer, som parternes autoriserede Ford-værksteder udfører.

***Styrelsens privatkundeundersøgelse indikerer, at værksteder uden Ford-autorisation er et alternativ for mange private kunder***

201. Styrelsen har i sin privatkundeundersøgelse bl.a. undersøgt, hvilket konkurrencepres parterne før fusionen udsætter hinanden for i forhold til reparation- og/eller vedligeholdelsesydelser.<sup>160</sup>
202. Styrelsen har konkret i privatkundeundersøgelsen adspurgt parternes kunder om deres seneste valg af værksted til reparation og/eller vedligeholdelse af deres Ford, og hertil hvilket andet værksted kunden i stedet ville have valgt, såfremt deres senest valgte værksted var lukket permanent. Der er i styrelsens privatkundeundersøgelse 104 respondenter, der har svaret, at de senest har benyttet et af parternes værksteder i hhv. Slagelse eller Ringsted. Af disse 104 respondenter har hhv. 29 og 28 respondenter angivet, hvilket konkret værksted de ville vælge, hvis de ikke kunne vælge parternes værksted til deres seneste værkstedsbesøg.<sup>161</sup> På grund af det begrænsede antal respondenter, vurderer

---

<sup>156</sup> Jf. Kommissionens meddelelse af 28. maj 2010 om supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (2010/C 138/05), punkt 69.

<sup>157</sup> Jf. styrelsens undersøgelse blandt parternes erhvervskunder.

<sup>158</sup> Jf. Kommissionens meddelelse af 28. maj 2010 om supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer (2010/C 138/05), punkt 62.

<sup>159</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023 i sag 22/08235, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, punkt 190.

<sup>160</sup> Kunderne er konkret blevet adspurgt til deres senest reparation eller vedligeholdelse af deres Ford, der ikke var dækket af eventuelle service- og reparationsaftaler, forsikring og garanti, og som ikke var et dækskifte. 61 pct. af de adspurgte kunder havde fået foretaget en sådan reparation eller vedligeholdelse, jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 10, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 10, fjernes.

<sup>161</sup> Jf. styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 18, 20, 27 og 28, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 27 eller 28, fjernes.

styrelsen, at datagrundlaget umiddelbart er for spinkelt til at kunne give håndfaste konklusioner om parternes konkurrencepres.

203. Det er dog styrelsens vurdering, at privatkundeundersøgelsen umiddelbart indikerer, at parternes værksteder under status quo er tættere konkurrenter til hinanden, end hvert af de øvrige enkelte værksteder uden Ford-autorisation i områderne er.<sup>162</sup> Samtidig viser privatkundeundersøgelsen, at en væsentlig andel af kunderne anser et nærtliggende værksted uden Ford-autorisation som deres bedste alternativ.<sup>163</sup> Således har parternes kunder valgt mange forskellige navngivne værksteder uden Ford-autorisation som alternativ til parternes værksteder, til trods for at parternes kunder i privatkundeundersøgelsen blev oplyst, hvilke specifikke værksteder, der var autoriserede Ford-værksteder.<sup>164</sup>
204. Derudover har ca. en tredjedel af parternes kunder angivet, at de ikke ved, hvilket alternativt værksted de ville anvende i stedet for deres seneste, på trods af, at de havde mulighed for at vælge mellem 55 navngivne værksteder, herunder en anden parts værksteder og med angivelse af autorisation eller ej.<sup>165</sup> Langt størstedelen af disse respondenter begrundede deres "Ved ikke"-besvarelse med, at de ikke havde undersøgt markedet,<sup>166</sup> og størstedelen af disse kunder har ligeledes oplyst, at kunderne typisk altid anvendte partens værksted.<sup>167</sup>
205. Kundernes generelle værkstedsloyalitet og manglende viden vedrørende alternative værkstedsvalg indikerer samlet, at en stor del af parternes kunder ikke umiddelbart anser parterne som tætte konkurrenter.

#### **3.2.3.2.2.4. Konklusion af fusionens virkninger i Slagelse og Ringsted**

206. Med udgangspunkt i status quo vil parterne opnå meget høje markedsandele i hhv. Slagelse og Ringsted. Det er dog styrelsens vurdering, at markedsandelene i status quo og ændringerne heri overvurderer fusionens virkninger i forhold til det relevante kontraktiske scenarie. En simpel korrektion af parternes estimerede markedsandele reducerer således overlappet betydeligt.
207. Fusionen indebærer, at en del af de af parternes kunder, der har præference for at anvende et autoriseret Ford-værksted, mister en alternativ udbyder i sit nærområde. Der er dog en række forhold, der peger på, at denne effekt er relativt begrænset.
208. Det er således styrelsens vurdering, at det faktum, at parternes værksteder er placeret relativt langt fra hinanden geografisk og kundernes høje loyalitet over for deres

---

<sup>162</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 18, 20, 27 og 28, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 27 eller 28, fjernes.

<sup>163</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 18, 20, 27 og 28, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 27 eller 28, fjernes.

<sup>164</sup> Kunderne har således været bevidste om, hvorvidt de valgte et autoriseret Ford-værksted eller et alternativ uden Ford-autorisation.

<sup>165</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 18, 20 og 27.

<sup>166</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 18, 20, 27, 28 og 29, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 29, fjernes.

<sup>167</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 11, 18, 20, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 11, fjernes.

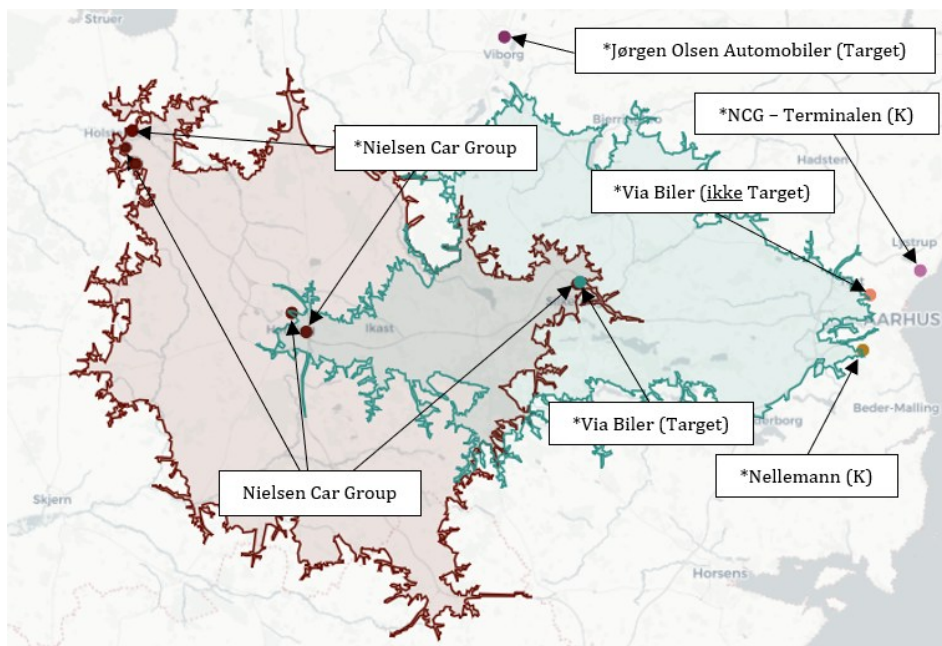
nuværende værksted, begrænser, i hvilket omfang de to værksteder reelt har konkurreret om kunderne forud for fusionen. Disse forhold underbygges yderligere af, at parternes værksteders kunder koncentrerer sig i værkstedets eget postnummer. Efter fusionen vil der derfor fortsat være et bredt udbud af øvrige værksteder tættere på kunderne end parternes overlappende værksteder, der kan udføre tilsvarende reparationer og serviceydelser, og som en væsentlig del af kunderne også anser for det bedste alternativ til parterne.

209. Samlet set er det derfor styrelsens vurdering, at det er mere sandsynligt end ikke, at fusionen ikke hæmmer den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i både Slagelse-området og Ringsted-området. Denne vurdering ændres ikke, hvis vurderingen i stedet tager udgangspunkt i et kontrafaktisk scenarie, hvor Frimann Hansen Automobiles fortsætter som værksted uden Ford-autorisation, da fusionens virkninger her vil være væsentligt mindre.

#### **3.2.3.2.3. Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i Herning og Silkeborg**

210. Nielsen Car Group har i Herning et autoriseret Ford-værksted og et værksted uden Ford-autorisation, der begge overlapper geografisk med Nielsen Car Groups værksted uden Ford-autorisation i Silkeborg, samt Nielsen Car Groups autoriserede Ford-værksted og Nielsen Car Groups værksted uden Ford-autorisation i Holstebro. Herudover overlapper værkstederne i Herning med Via Bilers autoriserede Ford-værksted i Silkeborg, idet der er en køretid mellem værkstederne på 30 minutter, jf. Figur 3.2.3.2.3.1 nedenfor (herefter "Herning-området").
211. Nielsen Car Groups og Via Bilers værksteder i Silkeborg overlapper kun geografisk med Nielsen Car Groups værksteder i Herning, jf. Figur 3.2.3.2.3.1 nedenfor (herefter "Silkeborg-området").
212. Alle parternes autoriserede Ford-værksteder er ligeledes autoriserede Ford-forhandlere før fusionen.
213. Styrelsen har i nedenstående vurdering taget udgangspunkt i parternes autoriserede Ford-værksteder i hhv. Herning og Silkeborg. Styrelsen vurderer, at nedenstående vurdering også gør sig gældende, hvis der i stedet tages udgangspunkt i Nielsen Car Groups værksteder uden Ford-autorisation i Herning eller Silkeborg.

Figur 3.2.3.2.3.1 Kort med 30 minutters køretid fra parternes udvalgte lokationer i Herning og Silkeborg



**Note:** De røde prikker på kortet angiver Nielsen Car Groups lokationer i Herning og Silkeborg, imens den blå prik angiver Via Bilers lokation i Silkeborg.

Det rødt skraverede område angiver den afstand, der kan nås med 30 minutters køretid fra Nielsen Car Groups lokation i Herning.

Det blå skraverede område angiver den afstand, der kan nås med 30 minutters køretid fra Via Bilers lokation i Silkeborg.

Lokationer angivet med "\*" er autoriserede Ford-værksteder.

Lokationer angivet med "(K)" er konkurrerende autoriserede Ford-værksteder til parterne.

Kilde: Styrelsens figur.

### 3.2.3.2.3.1. Parternes markedsandele i Herning og Silkeborg

214. Såfremt der tages udgangspunkt i parternes markedsandele før fusionen (status quo) opnår parterne med udgangspunkt i Herning-området efter fusionen en samlet markedsandel på [40-50] pct. på markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford. Tilsvarende opnår parterne i Silkeborg-området en samlet markedsandel på [20-30] pct. Begge markeder i hhv. Herning-området og Silkeborg-området for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford er således berørte af fusionen.

Tabel 3.2.3.2.3.1.1 Markedsandele for de lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford afgrænset med en køretid på 30 minutter fra Nielsen Car Groups lokation i Herning og Via Bilers lokation i Silkeborg under status quo.

Aktør	Herning Markedsandele (pct.)	Silkeborg Markedsandele (pct.)
Nielsen Car Group	[20-30]	[10-20]
Via Biler	[10-20]	[10-20]
<b>Samlet</b>	<b>[40-50]</b>	<b>[20-30]</b>
Bilhuset Lind	[0-5]	-
Quickpoint Herning	[0-5]	-
Midtjysk Dæk og Servicecenter	[0-5]	-
Ketner Herning	[0-5]	-
Autotjek Herning	[0-5]	-
Uni Auto	-	[0-5]
Quickpoint	-	[0-5]
KM Auto	-	[0-5]
HOFMANN BILER A/S	-	[0-5]
VJ Auto ApS	-	[0-5]
Øvrige	[30-40]	[50-60]
<b>HHI</b>	<b>[2.000-2.500]</b>	<b>[500-1.000]</b>
<b>Delta HHI</b>	<b>[≥250]</b>	<b>[≥250]</b>

**Note 1:** Ovenstående estimering er foretaget på baggrund af parternes oplysninger og tager udgangspunkt i antallet af unikke Ford-biler, hvor parterne har foretaget reparation og/eller service af.

**Note 2:** Øvrige omfatter alle værksteder uden Ford-autorisation i Herning- og Silkeborg-området, der ikke allerede er særskilt angivet i tabellen.

Kilde: Parternes besvarelse af 2. juni 2026, bilag 8.1. (c) og (k)

215. Parternes markedsandele med udgangspunkt i status quo giver således anledning til, at HHI og ændringen i HHI i begge geografiske områder på markederne for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford er over de af Kommissionen fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer,<sup>168</sup> jf. Tabel 3.2.3.2.3.1.1 ovenfor.
216. Styrelsen vil i sin videre vurdering vurdere øvrige faktorer for at undersøge fusionens virkninger i de lokale områder nærmere.

<sup>168</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, punkt 19-20.

### **3.2.3.2.3.2. Betydning af garantiarbejde, metode til opgørelse af totalmarked og det kontrafaktiske scenarie for parternes markedsandele**

217. Som også beskrevet i afsnit 3.2.3.2.2 ovenfor, er det styrelsens vurdering, at parternes markedsandele for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford ikke er fuldt ud repræsentative for parternes markedsstyrke pga. i) de særlige forhold vedr. garantiarbejde<sup>169</sup>, ii) at det kontrafaktiske scenarie ikke er status quo<sup>170</sup> og iii) undervurdering af totalmarkedet.
218. En umiddelbar simpel proportional korrektion af Via Bilers omsætning for garantiarbejder, det kontrafaktiske scenarie og en tilpasning af totalmarkedet vil medføre, at Via Bilers konkurrenceudsatte markedsandele falder til hhv. ca. [5-10] og [0-5] pct. i hhv. Herning- og Silkeborg-området.<sup>171</sup> Koncentrationsændringen, som fusionen giver anledning til, vil således være væsentligt mindre end angivet i Tabel 3.2.3.2.3.1.1 ovenfor.
219. Endeligt stammer [10-20] procentpoint af Nielsen Car Groups markedsandel i Herning-området ovenfor fra Nielsen Car Groups autoriserede Ford-værksted i Holstebro, der ligger 49 minutters kørsel fra Via Bilers værksted, og de to lokationer er derfor ikke inden for hinandens catchment områder. Ovenstående markedsandele overvurderer dermed yderligere fusionens effekter, da kunder fra værkstedet i Holstebro i mindre grad ville have haft Via Bilers værksted i Silkeborg som et relevant alternativ, og omvendt.

### **3.2.3.2.3.3. Øvrige faktorer indikerer, at parterne ikke er tætte konkurrenter**

#### ***Parternes lokationer er placeret langt fra hinanden og der er mange andre værksteder til stede i områderne***

220. Der er en køretid på 29 minutter imellem Nielsen Car Groups værksted i Herning og Via Bilers værksted i Silkeborg, hvorfor parterne med udgangspunkt i både Herning og Silkeborg-området overlapper helt i udkanten af hinandens catchment område. [xxx].
221. Da der inden for en køretid på 31 minutter fra Via Bilers værksted i Silkeborg er andre Ford-autoriserede værksteder, Nellemanns værksted i Viby samt sælger af Via Biler værksted i Aarhus (som ikke er en del af fusionen), jf. Figur 3.2.3.2.3.1 ovenfor, er der dog samtidig en stor del af Via Bilers kunder, der kan nå andre Ford-autoriserede værksteder end parternes, inden for en køretid på under 30 minutter.
222. Der vil endvidere efter fusionen fortsat eksistere et stort antal uafhængige værksteder, der kan udføre reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, deriblandt af mærket Ford, i områderne. Ifølge parterne vil der være omkring 300 værksteder uden Ford-autorisation i Herning-området, og omkring 120 i Silkeborg-området.<sup>172</sup>
223. Der er en række større værksteder uden Ford-autorisation placeret tættere på parternes autoriserede Ford-værksteder i Herning og Silkeborg end parterne selv, herunder

---

<sup>169</sup> Garantiarbejde udgør [xxx] pct. af Via Bilers omsætning, jf. parternes besvarelse af 15 april 2026 og 8. maj 2026.

<sup>170</sup> I det relevante kontrafaktiske scenarie for Via Biler i Silkeborg, har Via Biler ikke længere autoriseret Ford-forhandling fra sit værksted og Nielsen Car Group [xxx], jf. afsnit 3.2.1.3.1 ovenfor. Konkret kan [xxx] pct. af Via Bilers omsætning for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford, der ikke vedrører garantiarbejde, i Silkeborg henføres til reparationer af Ford-motorkøretøjer, der er købt ved Via Biler i Silkeborg, jf. parternes besvarelse af 8. maj 2026.

<sup>171</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af parternes besvarelse af 15. april 2026, 8. maj 2026 og 2. juni 2026.

<sup>172</sup> Jf. parternes besvarelse af 2. juni 2026, bilag 8.1 (c) og 8.1 (k).

Quickpoint i både Herning og Silkeborg, der er en større kæde af uafhængige værksteder,<sup>173</sup> samt Uni Auto, der har en række mærkespecifikt udstyr bl.a. til Ford-motorkøretøjer.<sup>174</sup> Styrelsen vurderer, at disse uafhængige værksteder i høj grad kan udføre de samme opgaver som parternes værksteder jf. nedenfor.

224. Parternes kundeopland viser, at en betydelig del af omsætningen for de enkelte værksteder stammer fra det postnummer, hvor det pågældende værksted er placeret. For Nielsen Car Groups lokation i Herning udgør omsætningen fra Herning postnummer [xxx] pct. af den samlede omsætning. For Via Bilers værksted i Silkeborg stammer [xxx] pct. af omsætningen fra Silkeborg postnummer.<sup>175</sup>
225. Samtidig er der kun en mindre del af omsætningen, der krydser mellem parternes lokalområder; knap [xxx] pct. af Nielsen Car Groups omsætning i Herning stammer fra kunder i Silkeborg, og omkring [xxx] pct. af Via Bilers omsætning i Silkeborg kommer fra kunder i Herning.<sup>176</sup>

***Værksteder uden Ford-autorisation kan i høj grad udføre de samme opgaver som autoriserede Ford-værksteder***

226. Værksteder uden Ford-autorisation kan som udgangspunkt udføre de samme opgaver som autoriserede Ford-værksteder.<sup>177</sup> Det kan dog kræve specifikke investeringer i både udstyr og uddannelse af medarbejdere for et værksted uden Ford-autorisation at kunne tilbyde Ford-reparationer jf. punkt 199 ovenfor. Det er således i højere grad de enkelte værksteder uden Ford-autorisations strategiske valg, der afgør, om de tilbyder mere specialiserede og komplekse reparationer.
227. Det er derfor styrelsens vurdering, at værksteder uden Ford-autorisation i Herning- og Silkeborg-området udgør relevante alternativer til parterne, da disse værksteder vil kunne foretage samme eller langt størstedelen af de reparationer, som parternes autoriserede Ford-værksteder udfører.

***Styrelsens privatkundeundersøgelse indikerer, at værksteder uden autorisation er et alternativ for mange private kunder***

228. Styrelsen har i sin privatkundeundersøgelse bl.a. undersøgt, hvilket konkurrencepres parterne før fusionen udsætter hinanden for i forhold til reparation- og/eller vedligeholdelsesydelser.<sup>178</sup>
229. Styrelsen har konkret i privatkundeundersøgelsen adspurgt parternes kunder om deres seneste valg af værksted til reparation og/eller vedligeholdelse af deres Ford-bil, og her til hvilket andet værksted kunden i stedet ville have valgt, såfremt deres senest valgte

---

<sup>173</sup> Jf. parternes besvarelse af 8. marts 2026.

<sup>174</sup> Jf. [Uni-Auto A/S - Kompetencer - Serviceeftersyn & fabriksgaranti](#) (besøgt den 23. juni 2026).

<sup>175</sup> Jf. parternes bevarelse af 2. juni, bilag 8.1 (c) og (k).

<sup>176</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af parternes besvarelse af 2. juni 2026.

<sup>177</sup> Opgaver, der er dækket af bilens garanti, betales af importøren og udføres udelukkende af autoriserede værksteder, der er forpligtede til at udføre garantiarbejde til en pris, der fastsættes af importøren.

<sup>178</sup> Kunderne er konkret blevet adspurgt til deres senest reparation eller vedligeholdelse af deres Ford, der ikke var dækket af eventuelle service- og reparationsaftaler, forsikring og garanti, og som ikke var et dækskifte. 61 pct. af de adspurgte kunder havde fået foretaget en sådan reparation eller vedligeholdelse, jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 10, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 10, fjernes.

værksted var lukket permanent. Der er i styrelsens privatkundeundersøgelse 139 respondenter, der har svaret, at de senest har benyttet et af parternes værksteder i hhv. Herning eller Silkeborg. Af disse 139 respondenter har hhv. 44 og 27 respondenter angivet, hvilket konkret værksted de ville vælge, hvis de ikke kunne vælge parternes værksted til deres seneste værkstedsbesøg.<sup>179</sup> På grund af det begrænsede antal respondenter, vurderer styrelsen, at datagrundlaget umiddelbart er for spinkelt til at kunne give håndfaste konklusioner om parternes konkurrencepres.

230. Det er dog styrelsens vurdering, at privatkundeundersøgelsen umiddelbart indikerer, at parternes værksteder under status quo er tættere konkurrenter til hinanden, end de øvrige enkelte værksteder uden Ford-autorisation i områderne er.<sup>180</sup> Styrelsens privatkundeundersøgelse viser dog samtidig, at en væsentlig andel af kunderne både for Nielsen Car Groups værksteder i Herning og Silkeborg og Via Bilers værksted i Silkeborg anser et nærtliggende værksted uden Ford-autorisation som deres bedste alternativ.<sup>181</sup> Således har parternes kunder valgt mange forskellige navngivne værksteder uden Ford-autorisation som alternativ til parternes værksteder, til trods for at parternes kunder i privatkundeundersøgelsen blev oplyst, hvilke specifikke værksteder, der var autoriserede Ford-værksteder.<sup>182</sup>
231. Derudover har ca. en tredjedel af parternes kunder angivet, at de ikke ved, hvilket alternativt værksted de ville anvende i stedet for deres seneste, på trods af, at de havde mulighed for at vælge mellem 55 navngivne værksteder, herunder en anden parts og med angivelse af autorisation eller ej.<sup>183</sup> Langt størstedelen af disse respondenter begrundede deres "Ved ikke"-besvarelse med, at de ikke havde undersøgt markedet,<sup>184</sup> og størstedelen af disse kunder har ligeledes oplyst, at kunderne typisk altid anvendte partens værksted.<sup>185</sup>
232. Kundernes generelle værkstedsloyalitet og manglende viden vedrørende alternative værkstedsvalg, indikerer samlet, at en stor del af parternes kunder ikke umiddelbart anser parterne som tætte konkurrenter.

#### **3.2.3.2.3.4. Konklusion af fusionens virkninger i Herning og Silkeborg**

233. Med udgangspunkt i status quo vil parterne opnå markante markedsandele i hhv. Herning og Silkeborg. Det er dog styrelsens vurdering, at markedsandelene i status quo og ændringerne heri overvurderer fusionens virkninger i forhold til det relevante

---

<sup>179</sup> Jf. styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 17, 20, 26 og 28, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 26 eller 28, fjernes.

<sup>180</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 17, 20, 26 og 28.

<sup>181</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 17, 20, 26 og 28, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 26 eller 28, fjernes.

<sup>182</sup> Kunderne har således været bevidste om, hvorvidt de valgte et autoriseret Ford-værksted eller et alternativ uden Ford-autorisation.

<sup>183</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 17, 20 og 26.

<sup>184</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 17, 20, 26, 28 og 29, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 29, fjernes.

<sup>185</sup> Jf. styrelsens beregninger på baggrund af besvarelser i styrelsens privatkundeundersøgelse, spørgsmål 11, 17 og 20, når "Ved ikke"-besvarelser og respondenter, som ikke har besvaret spørgsmål 11, fjernes.

kontrafaktiske scenarie for Via Biler. En simpel korrektion af parternes estimerede markedsandele reducerer således overlappet betydeligt.

234. Fusionen indebærer, at en del af de af parternes kunder, der har præference for at anvende et autoriseret Ford-værksted, mister en alternativ udbyder i sit nærområde. Der er dog en række forhold, der peger på, at denne effekt er relativt begrænset.
235. Det er således styrelsens vurdering, at det faktum, at parternes værksteder er placeret relativt langt fra hinanden geografisk og kundernes høje loyalitet over for deres nuværende værksted, begrænser, i hvilket omfang de to værksteder reelt har konkurreret om de samme kunder forud for fusionen. Disse forhold underbygges yderligere af, at parternes værksteders kunder koncentrerer sig i værkstedets eget postnummer. Efter fusionen vil der derfor fortsat være et bredt udbud af øvrige værksteder for kunderne, der kan udføre tilsvarende reparationer og serviceydelser, og som en væsentlig del af kunderne også anser for det bedste alternativ til parterne. Endvidere er der særligt for Silkeborg-området øvrige autoriserede konkurrenter i tilsvarende afstand til parternes autoriserede overlappende Ford-værksteder efter fusionen.
236. Samlet set er det derfor styrelsens vurdering, at fusionen ikke hæmmer den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af mærket Ford i både Herning-området og Silkeborg-området. Denne vurdering ændres ikke, hvis vurderingen i stedet tager udgangspunkt i et kontrafaktisk scenarie, hvor Via Biler fortsætter som værksted uden Ford-autorisation, da fusionens virkninger her vil være væsentligt mindre.

#### **4. Konklusion**

237. 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.
238. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har på den baggrund godkendt Nielsen Car Groups erhvervelse af Via Biler, Frimann Hansen Automobiler, Karvil Biler, Gunner Due Biler, Jørgen Olsen Automobiler, jf. konkurrencelovens § 12 c, stk. 1, jf. stk. 2, 1. pkt.