

## **AFGØRELSE**

Dato: 16. januar 2026  
Sag: MTF-25/07736-8  
Sagsbehandler: /ANKU/MKR

### **Semlers overtagelse af MAN Truck & Bus Danmark er godkendt**

**KONKURRENCE- OG  
FORBRUGERSTYRELSEN**

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen modtog den 19. december 2025 en anmeldelse af en fusion mellem Semler Gruppen A/S (herefter "Semler") og MAN Truck & Bus Danmark A/S (herefter "MAN Danmark"), jf. konkurrencelovens § 12 b. Ifølge § 12 h, stk. 5, 3. pkt., løber fristerne i § 12 d, stk. 1, fra den dag, hvor styrelsen udover en fuldstændig anmeldelse har modtaget dokumentation for betaling af gebyret for anmeldelsen. Fristerne begyndte at løbe den 19. december 2025.

**KONKURRENCERÅDET**

#### **1. Transaktionen**

Transaktionen indebærer, at Semler erhverver alle aktier i MAN Danmark. Semler opnår dermed enekontrol over MAN Danmark.

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

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

##### **2.1 MAN Danmark**

MAN Danmark er importør og forhandler af varebiler, lastbiler og busser af mærket MAN og Neoplan i Danmark. MAN Danmarks forretningsområder omfatter blandt andet import, engros- og detailsalg af varebiler, lastbiler og busser af mærket MAN og Neoplan, engros- og detailsalg af reservedele og tilbehør til MAN- og Neoplan-køretøjer samt salg af service- og reparationsydelser. MAN Danmark har værksteder i Tilst, Kolding, Hvidovre, Greve, Padborg, Esbjerg og Hillerød.

##### **2.2 Semler**

Semler Gruppens forretningsområder omfatter blandt andet import, engros- og detailsalg af personbiler, varebiler, landbrugs- og entreprenørmaskiner, finansiel leasing, operationel leasing, salg af reservedele og tilbehør, salg af service- og reparationsydelser samt salg af øvrige mobilitetsydelser i Danmark. Semler Gruppen er gennem Semler Mobility Retail A/S ("Semler Retail") autoriseret servicepartner (værksted) af mærkerne Volkswagen Erhvervsbiler (varebiler), Volkswagen Personbiler, Audi, Škoda, SEAT og CUPRA.

Semler Gruppen består blandt andet af virksomhederne Skandinavisk Motor Co. A/S, Semler Mobility Retail A/S, Semler Agro A/S, H.P. Entreprenørmaskiner A/S og Shared Mobility A/S. Semler Gruppen har desuden andel i kontrollen over Volkswagen Semler Finans Danmark A/S og

Volkswagen Semler Leasing Danmark A/S. Semler Gruppen har bl.a. værksteder i Højbjerg, Risskov, Silkeborg, Fredericia, Hvidovre, Køge, Ringsted, Frederikssund, Hillerød, Helsingør, Kokkedal, Søborg, Amager, Brøndby og København.

### **3. Jurisdiktion**

De deltagende virksomheder er Semler og MAN Danmark. Ifølge det oplyste havde Semler i 2024 en omsætning på 24.436 mio. kr. i Danmark.<sup>1</sup> MAN Danmark havde i 2024 en omsætning på 1.121 mio. kr. i Danmark.<sup>2</sup>

Eftersom de deltagende virksomheders omsætning overstiger omsætnings-tærsklerne i konkurrencelovens § 12, stk. 1, nr. 2, er der tale om en fusion omfattet af konkurrencelovens regler om fusionskontrol.

### **4. Høringssvar**

Styrelsen sendte udkast til afgørelse i høring hos parterne den 13. januar 2026. Styrelsen modtog høringssvar fra Semler den 14. januar 2026 og fra MAN Danmark den 16. januar 2026.

Parterne havde enkelte faktuelle bemærkninger, der har givet anledning til tekstmæssige justeringer. De ændringer, som parternes høringssvar har givet anledning til, er således indarbejdet i afgørelsen under de relevante afsnit.

### **5. De relevante markeder**

For at vurdere om fusionen hæmmer den effektive konkurrence betydeligt, er det nødvendigt at afgrænse det eller de potentielle relevante produkt- og geografiske markeder, som fusionen kan berøre.

Parterne har i fusionsanmeldelsen taget udgangspunkt i følgende relevante markeder, som hver især evt. kan segmenteres yderligere:

- Markedet for engrossalg af varebiler
- Markedet for detailsalg af varebiler
- Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer
- Markedet for engrossalg af reservedele
- Markedet for detailsalg af reservedele
- Markedet for leasing af motorkøretøjer

Et relevant marked betragtes som:

- horisontalt berørt, når to eller flere af fusionsparterne er aktive på det samme relevante produktmarked, og fusionen vil medføre, at de tilsammen vil få en markedsandel på mindst 15 pct., og

---

<sup>1</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, tabel 1.

<sup>2</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, tabel 1.

- vertikalt berørt, når en eller flere af fusionsparterne er aktive på et produktmarked i tidligere eller senere omsætningsled i forhold til det produktmarked, som en eller flere andre af fusionsparterne er aktive på, og de her hver især eller tilsammen har en markedsandel på mindst 25 pct. på mindst et af markederne, uanset om der består et leverandør-/kunde-forhold mellem dem eller ej.<sup>3</sup>

Parterne har identificeret følgende horisontalt berørte markeder, som evt. kan segmenteres yderligere:

- Markedet for engrossalg af nye varebiler (0-3,5 tons)
- Markedet for engrossalg af nye varebiler (0-6 tons)
- Markedet for detailsalg af nye varebiler (0-3,5 tons)
- Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer

Parterne har identificeret følgende vertikalt berørte markeder, som evt. kan segmenteres yderligere:

- Markedet engrossalg af nye varebiler (0-3,5 tons)

Markedet er vertikalt forbundet med downstream-markedet for detailsalg af nye varebiler (0-3,5 tons) og downstream-markedet for leasing af motorkøretøjer.

- Markedet for engrossalg af reservedele
- Markedet for detailsalg af reservedele

De to markeder er vertikalt forbundet med downstream-markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer.

Parternes øvrige aktiviteter giver ifølge parterne ikke anledning til horisontalt eller vertikalt berørte markeder.<sup>4</sup> Styrelsen vil derfor ikke behandle disse markeder yderligere.

For så vidt angår den vertikale forbindelse mellem parternes aktiviteter på markedet for engrossalg af nye varebiler (0-3,5 tons) og markedet for leasing af motorkøretøjer, medfører fusionen alene en meget begrænset stigning i den fusionerede enheds markedsandel på [0-5] pct. på markedet for engrossalg af nye varebiler (0-3,5 tons),<sup>5</sup> jf. afsnit 6.1.1 nedenfor. Det er derfor styrelsens vurdering, at fusionen ikke fører til øget risiko for input-afskærmning, og denne vertikale forbindelse behandles derfor ikke yderligere.

<sup>3</sup> Jf. Bekendtgørelse om anmeldelse af fusioner, BEK nr. 690 af 25. maj 2020, Bilag 1, afsnit 7.

<sup>4</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, afsnit 7.1.

<sup>5</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, tabel 3.

For så vidt angår den vertikale forbindelse mellem parternes aktiviteter på markederne for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer samt markederne for salg af reservedele, medfører fusionen alene en meget begrænset stigning i den fusionerede enheds markedsandel på [0-5] pct. på markederne for reparation og vedligeholdelse,<sup>6</sup> jf. afsnit 6.1.3 nedenfor. Det er derfor styrelsens vurdering, at fusionen ikke fører til øget risiko for inputafskærmning, og denne vertikale forbindelse behandles derfor ikke yderligere.

Det er derfor samlet styrelsens vurdering, at fusionen ikke fører til konkurrencemæssige betænkeligheder på grund af inputafskærmning, hvorfor markederne for salg af reservedele og markedet for leasing ikke behandles yderligere.

I nedenstående afsnit vil de relevante afgrænsninger for ovenstående markeder gennemgås.

### **5.1 Markedet for engrossalg af varebiler**

#### *Det relevante produktmarked*

Kommissionen har tidligere overvejet at segmentere det relevante produktmarked for engrossalg af biler i henholdsvis et marked for engrossalg af nye personbiler og engrossalg af nye varebiler uden at tage endelig stilling hertil.<sup>7</sup> Kommissionen har tidligere også angivet, at det ikke er relevant at segmentere det relevante produktmarked for engrossalg af nye personbiler henholdsvis nye varebiler som to separate markeder, idet producenterne af nye personbiler henholdsvis nye varebiler normalt udbyder en række forskellige modeller, der dækker en række forskellige markedssegmenter, og som distribueres via samme distributionskanal.<sup>8</sup> Kommissionen har dog ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben. Kommissionen har desuden overvejet, om markedet for engrossalg af varebiler kan segmenteres på baggrund af køretøjets totalvægt i et marked for varebiler med en totalvægt på 0-3,5 tons henholdsvis et marked for lette erhvervskøretøjer med en totalvægt på 3,5-6 tons.<sup>9</sup> Endelig har Kommissionen i sin tidligere praksis

---

<sup>6</sup> Jf. fusionsparternes anmeldelse, tabel 16 og 17.

<sup>7</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 30. april 2004, COMP/M3388 – *Ford Motor Company LTD/Polar Motor Group LTD*, punkt 7.

<sup>8</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 5. juli 2017, COMP/M.8449 – *Peugeot/Opel*, punkt 31. COMP/M.6403 *Volkswagen / KPI Polska / Skoda Auto Polska / VW Bank Polska / VW Leasing Polska* (2011).

<sup>9</sup> Jf. bl.a. Kommissionens afgørelse i sagerne; M.8449, *Peugeot S.A./General Motors Company*; M.3433, *Hella KG Hueck & Co./Behr GmbH & Co./Plastic Omnium Auto Exteriors S.A.S./Hella Behr Beteiligungsgesellschaft GmbH*.

skelnet mellem engrossalg af nye henholdsvis brugte personbiler og varebiler.<sup>10</sup>

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har tidligere også taget udgangspunkt i markeder for henholdsvis i) engrossalg af nye personbiler, ii) engrossalg af nye varebiler med en totalvægt på 0-2 tons og iii) engrossalg af varebiler med totalvægt på 2-3,5 tons, dog uden at afgrænse markedet endeligt.<sup>11</sup> Det er styrelsens vurdering, at det i nærværende sag ikke anses som relevant at sondre markedet for nye varebiler (0-3,5 tons) yderligere i vægtklasserne (0-2 tons) og (2-3,5 tons).

Parterne vurderer, at det relevante produktmarked for engrossalg af motor-køretøjer kan afgrænses i overensstemmelse med Kommissionens og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens hidtidige praksis, idet det dog ikke efter parternes vurdering er relevant at skelne mellem varebiler baseret på deres totalvægt.<sup>12</sup> Parterne finder derfor, at der kan afgrænses et produktmarked for engrossalg af fabriksnye varebiler (op til 6 tons).<sup>13</sup>

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra Kommissionens hidtidige praksis i denne fusion. Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markederne afgrænses bredere til at omfatte alle personbiler og varebiler, eller om markedet afgrænses til separate markeder for engrossalg af henholdsvis personbiler og varebiler yderligere segmenteret efter vægtkategorier, kan den endelige markedsafgrænsning i denne sag stå åben. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i nationale markeder for engrossalg af nye varebiler, som er opdelt i vægtkategorierne engrossalg af fabriksnye varebiler op til 3,5 tons og engrossalg af fabriksnye varebiler op til 6 tons.

#### *Det relevante geografiske marked*

Kommissionen har i tidligere praksis overvejet at afgrænse markedet for engrossalg af nye personbiler henholdsvis nye varebiler til at omfatte EEA eller til at være nationalt, men har ladet den endelige afgrænsning stå åben.<sup>14</sup>

---

<sup>10</sup> Se bl.a. Kommissionens afgørelser i sagerne; M.6958, *CD&R/We Buy Any Car*; M.6763, *VWFS/Pon Holding B.V./Pon Equipment Rental & Lease*; M.6718, *Toyota Tsuho Corporation/CFAO*; M.5347, *Mapre/Salvador Caetano/JV's*.

<sup>11</sup> Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 30. marts 2022, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af K.W. Bruun Import A/S' overtagelse af enekontrol over FCA Denmark A/S*, samt Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 18. november 2024, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af NCG Distribution A/S' erhvervelse af enekontrol over Ford Motor Company A/S*.

<sup>12</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse punkt 93.

<sup>13</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse punkt 97.

<sup>14</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 29. juli 2022 i sag M.10745, *Emil Frey / FCA Central and Eastern Europe / Fiat Chrysler Automobiles CR / Fiat Chrysler Automobiles SR*, punkt 22, Kommissionens afgørelse af 21. december 2020 i sag M.9730, *FCA/PSA*,

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ligeledes i tidligere sager afgrænset i) markedet for engrossalg af nye personbiler, ii) markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 0-2 tons, og iii) markedet for engrossalg af varebiler med totalvægt på 2-3,5 tons til at være nationalt.<sup>15</sup>

Parterne vurderer, at det relevante geografiske marked skal afgrænses som minimum nationalt.<sup>16</sup>

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra hidtidig praksis i denne fusion. Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om det geografiske marked for engrossalg af henholdsvis personbiler og varebiler afgrænses bredere end nationalt eller til Danmark, kan den endelige markedsafgrænsning stå åben i denne sag. Styrelsen tager til brug for vurderingen af fusionen udgangspunkt i nationale markeder.

## **5.2 Markedet for detailsalg af varebiler**

### *Det relevante produktmarked*

Kommissionen har i tidligere praksis identificeret separate produktmarkeder for henholdsvis detailsalg af nye personbiler og detailsalg af nye varebiler.<sup>17</sup> Kommissionen har desuden overvejet, om markedet for detailsalg af varebiler kan segmenteres på baggrund af køretøjets totalvægt i et marked for lette erhvervskøretøjer med en totalvægt på 0-3,5 tons henholdsvis et marked for varebiler med en totalvægt på 3,5-6 tons.<sup>18</sup> Kommissionen har desuden overvejet, men ladet det stå åbent, om der er grundlag for at sondre mellem detailsalg af fabriksnye varebiler og brugte varebiler, men har ladet den endelige afgrænsning stå åben.<sup>19</sup>

---

punkt 1628 og 1632, og Kommissionens afgørelse af 5. juli 2004 i sag M.8449, *Peugeot/Opel*, punkt 33.

<sup>15</sup> Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 30. marts 2022 Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af K.W. Bruun Import A/S' overtagelse af enekontrol over FCA Denmark A/S og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 14. juni 2022 Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Interdan Bil A/S' erhvervelse af enekontrol over Opel Danmark A/S og Opel Sverige AB.

<sup>16</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 100.

<sup>17</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 13. november 2012 *COMP/M.6718 Toyota Tsusho Corporation / CFAO*, Kommissionens afgørelse af 30. april 2004 *COMP/M.3388 Ford Motor Company Ltd / Polar Motor Group Ltd* (2004 Kommissionens afgørelse af 5. juli 2004 *COMP/M.8449, Peugeot/Opel* punkt 36.

<sup>18</sup> Se bl.a. Kommissionens afgørelse i sagerne; M.8449, *Peugeot S.A./General Motors Company*; M.3433, *Hella KG Hueck & Co./Behr GmbH & Co./Plastic Omnium Auto Exteriors S.A.S./Hella Behr Beteiligungsgesellschaft GmbH*; M.11410, *Hedin Mobility Group AB/Iveco Sweden AB/Iveco Danmark A/S/Iveco Finland OY/Iveco Norge Trucks AS*.

<sup>19</sup> Se bl.a. Kommissionens afgørelser i sagerne; M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 11; M.5347, *Mapfre/Salvador Caetano/JV's*.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har tidligere taget udgangspunkt i separate markeder for detailsalg af nye personbiler og nye varebiler.<sup>20</sup>

Parterne vurderer, at der kan afgrænses et overordnet marked for detailsalg af varebiler uden yderligere segmentering.

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra hidtidig praksis i denne fusion. Eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet for detailsalg af biler afgrænses snævert til detailsalg af henholdsvis nye personbiler og nye varebiler og eventuelt yderligere segmenteret efter vægtklasse, kan den endelige markedsafgrænsning i denne sag stå åbent. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i den snævreste plausible afgrænsning af markedet for detailsalg af nye varebiler med en totalvægt på 0-3,5 tons.

#### *Det relevante geografiske marked*

Kommissionen har i tidligere sager overvejet, om det geografiske marked for detailsalg af henholdsvis nye personbiler og nye varebiler skulle afgrænses til EEA, nationalt eller lokalt, men Kommissionen har ikke endeligt taget stilling dertil.<sup>21</sup>

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har tidligere taget udgangspunkt i et nationalt marked for detailsalg af nye varebiler, dog uden at afgrænse dette endeligt.<sup>22</sup>

Parterne vurderer, at det relevante geografiske marked som minimum skal afgrænses nationalt.<sup>23</sup>

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

---

<sup>20</sup> Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 18. november 2024 *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af NCG Distribution A/S' erhvervelse af enekontrol over Ford Motor Company A/S*

<sup>21</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 5. juli 2004 M.8449, Peugeot/Opel, punkt 37.

<sup>22</sup> Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 18. november 2024 *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af NCG Distribution A/S' erhvervelse af enekontrol over Ford Motor Company A/S*

<sup>23</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 127.

### 5.3 Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer

#### *Det relevante produktmarked*

Kommissionen har i tidligere sager afgrænset et marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, som er adskilt fra markedet for salg og distribution af reservedele. Kommissionen anfører endvidere, at i det omfang, der findes et særskilt marked for reparation og vedligeholdelse, anses dette for at være et mærkespecifikt marked.<sup>24</sup>

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i samme afgrænsninger som Kommissionen, dog uden at afgrænse markedet endeligt.<sup>25</sup>

Det er parternes opfattelse, at der til brug for vurderingen af fusionen kan tages udgangspunkt i et mærkeneutralt produktmarked afgrænset til reparation og vedligehold af erhvervskøretøjer. Parterne har dog i anmeldelsen også givet oplysninger om mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af henholdsvis mærkerne MAN og VWE.<sup>26</sup>

Styrelsen finder ikke anledning til at afvige fra tidligere praksis, og eftersom fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses bredt til et mærkeneutralt marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer eller mere snævert til separate, mærkespecifikke markeder, kan markedsafgrænsningen i denne sag stå åben. Til brug for vurderingen tager styrelsen udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af henholdsvis mærkerne MAN og VWE.

#### *Det relevante geografiske marked*

Kommissionen har i tidligere sager overvejet at afgrænse markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer nationalt eller snævrere, fx lokalt, men har ladet den endelige afgrænsning stå åben.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> Jf. ”Supplerende retningslinjer for vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer” af den 28. maj 2010, punkt 57, *M.6718 – Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 18, Kommissionens afgørelse af 2. oktober 2002 i sag M 2948, *CVC/KWIK-FIT*, punkt 9 og Kommissionens afgørelse af 31. maj 1999 i sag M.1563, *Ford/Kwik-Fit*, punkt 10.

<sup>25</sup> Jf. bl.a Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 30. marts 2022, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af K.W. Bruun Import A/S' overtagelse af enekontrol over FCA Danmark A/S*, side 3 og Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, afsnit 5.1.1.1.

<sup>26</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 145-146.

<sup>27</sup> Jf. Kommissionens afgørelse af 13. november 2011 i sag M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 18 og Kommissionens afgørelse af 12. maj 2011 i sag M.6063, *Itochu/Speedy*, punkt 19.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager tilsvarende overvejet, om markedet skal afgrænses nationalt eller lokalt uden at tage stilling til den endelige afgrænsning.<sup>28</sup> Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager endvidere overvejet at afgrænse markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer geografisk inden for parternes handelsopland (såkaldt "catchment area"). Det vil sige det geografiske område inden for hvilket, størstedelen af en forretnings kunder befinder sig. Styrelsen har i praksis taget udgangspunkt i geografiske lokale områder ud fra parternes lokationer.<sup>29</sup>

Parterne vurderer, at det geografiske marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer som minimum skal afgrænses til et dansk marked, idet parterne gør gældende, at konkurrencevilkårene på tværs af Danmark stort set er ens, og eftersom der fra et efterspørgselssynspunkt foreligger væsentlige kædesubstitutionsmuligheder på tværs af hele landet uagtet eventuelle lokale køretidsbegrænsninger.<sup>30</sup> Parterne har dog taget udgangspunkt i lokale geografiske markeder.

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

## **6. Vurdering af fusionen**

Styrelsen har foretaget en vurdering af fusionens virkninger på nedenstående markeder, der ifølge parternes oplysninger bliver berørt af fusionen.

Det drejer sig om følgende horisontalt berørte markeder:

- Markedet for engrossalg af varebiler (0-3,5 tons)
- Markedet for engrossalg af varebiler (0-6 tons)
- Markedet for detailsalg af varebiler (0-3,5 tons)
- Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer

Det drejer sig om følgende vertikalt berørte marked:

- Engrossalg af varebiler (0-3,5 tons)

---

<sup>28</sup> Jf. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 22. oktober 2019 *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Interdan Bil A/S' erhvervelse af enekontrol over Quick-Pot A/S*, punkt 2.2.2. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 30. marts 2022, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af K.W. Bruun Import A/S' erhvervelse af enekontrol over FCA Denmark A/S*, punkt 4.2.3.

<sup>29</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023 *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, punkt 125. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 20. december 2022, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Handelsselskabet af NCG 2 A/S' erhvervelse af Dahl Pedersen A/S*, side 4.

<sup>30</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 149.

Markedet er vertikalt forbundet med downstream-markedet for detailsalg af nye varebiler (0-3,5 tons).

Vurderingen af fusionens virkninger på de berørte markeder tager udgangspunkt i de foreliggende oplysninger, herunder oplysningerne i parternes fusionsanmeldelse.

Styrelsen har derudover offentliggjort fusionen på sin hjemmeside den 28. oktober 2025 og opfordret interesserede til at indsende bemærkninger til fusionen. Styrelsen modtog i denne forbindelse ingen henvendelser eller bemærkninger.

## **6.1 Horisontale virkninger**

### **6.1.1 Markedet for engrossalg af varebiler (0-3,5 tons)**

Parterne har oplyst, at Semler og MAN Danmark før fusionen har markedsandele på henholdsvis [20-30] pct. og [0-5] pct. i 2024 på markedet for engrossalg af varebiler (0-3,5 tons) i Danmark. Dermed opnår parterne en markedsandel på [20-30] pct.<sup>31</sup>

Parterne har oplyst, at HHI efter fusionen vil stige med [ $<250$ ] til et niveau på [1.000-2.000] efter fusionen.<sup>32</sup> HHI og ændringen i HHI ligger således inden for de af Kommissionens fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.<sup>33</sup>

Styrelsen vurderer på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for engrossalg af varebiler (0-3,5 tons) i Danmark.

### **6.1.2 Markedet for engrossalg af varebiler (0-6 tons)**

Parterne har oplyst, at Semler og MAN Danmark før fusionen har markedsandele på henholdsvis [20-30] pct. og [0-5] pct. i 2024 på markedet for engrossalg af varebiler (0-6 tons) i Danmark. Dermed opnår parterne en markedsandel på [20-30] pct.<sup>34</sup>

Parterne har oplyst, at HHI efter fusionen vil stige med [ $<250$ ] til et niveau på [ $<1.000$ ] efter fusionen.<sup>35</sup> HHI og ændringen i HHI ligger således inden

---

<sup>31</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 8.1.

<sup>32</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 8.1.

<sup>33</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), punkt 20, hvoraf det fremgår, at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, hvis HHI efter fusionen er mellem 1.000 og 2.000 og et delta under 250, eller et HHI efter fusionen på over 2.000 og et delta under 150, medmindre der foreligger særlige omstændigheder.

<sup>34</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 8.1.

<sup>35</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 8.1.

for de af Kommissionens fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.<sup>36</sup>

Styrelsen vurderer på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for engrossalg af varebiler (0-6 tons) i Danmark.

#### **6.1.3 Markedet for detailsalg af varebiler (0-3,5 tons)**

Parterne har oplyst, at Semler og MAN Danmark før fusionen har markedsandele på henholdsvis [10-20] pct. og [0-5] pct. i 2024 på markedet for detailsalg af nye varebiler (0-3,5 tons) i Danmark. Dermed opnår parterne en markedsandel på [10-20] pct.<sup>37</sup>

Parterne har oplyst, at HHI efter fusionen vil stige med [ $<250$ ] til et niveau på [ $<1.000$ ] efter fusionen.<sup>38</sup> HHI og ændringen i HHI ligger således inden for de af Kommissionens fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.<sup>39</sup>

Styrelsen vurderer på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for detailsalg af varebiler (0-3,5 tons) i Danmark.

#### **6.1.4 Markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer**

Parterne har oplyst, at Semler og MAN Danmark før fusionen har markedsandele på markederne for reparation og vedligeholdelse af henholdsvis MAN- og VWE-køretøjer, der giver anledning til i alt 14 berørte lokale markeder,<sup>40</sup> hvor der tages udgangspunkt i parternes lokationer og en køretid på 30 minutter / 50 kilometer. Endvidere har parterne oplyst, at markedet for reparation og vedligeholdelse af MAN-køretøjer i Danmark ligeledes er berørt som følge af fusionen. I alle tilfælde er der dog tale om

---

<sup>36</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), punkt 20, hvoraf det fremgår, at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, hvis HHI efter fusionen er mellem 1.000 og 2.000 og et delta under 250, eller et HHI efter fusionen på over 2.000 og et delta under 150, medmindre der foreligger særlige omstændigheder.

<sup>37</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 8.1.

<sup>38</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 8.1.

<sup>39</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), punkt 20, hvoraf det fremgår, at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, hvis HHI efter fusionen er mellem 1.000 og 2.000 og et delta under 250, eller et HHI efter fusionen på over 2.000 og et delta under 150, medmindre der foreligger særlige omstændigheder.

<sup>40</sup> De lokale markeder er afgrænset ud fra henholdsvis MAN Danmarks lokationer i Hvidovre og Hillerød, samt Semlers lokationer i Køge, Frederikssund, Hillerød, Storkøbenhavn, Helsingør, Hørsholm, Glostrup, Gladsaxe VWE, Gladsaxe Audi, Valby og på Amager, jf. parternes fusionsanmeldelse, Bilag 8.1.

meget begrænset overlap mellem parterne, idet den fusionerede enheds markedsandel ifølge parterne forøges med [0-5] pct.<sup>41</sup>

Parterne har oplyst, at HHI efter fusionen vil stige med mindre end 150 for alle berørte markeder for reparation og vedligeholdelse af henholdsvis MAN- og VWE-køretøjer.<sup>42</sup> HHI og ændringen i HHI ligger således inden for de af Kommissionens fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.<sup>43</sup>

Styrelsen vurderer på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markederne for reparation og vedligeholdelse af henholdsvis MAN- og VWE-køretøjer i Danmark, herunder på lokale markeder.

## **6.2 Vertikale virkninger**

Parterne opnår med fusionen en markedsandel på [20-30] pct. på upstream-markedet engrossalg af varebiler (0-3,5 tons) og en markedsandel på [10-20] pct. på downstream-markedet detailsalg af varebiler (0-3,5 tons).<sup>44</sup> Dermed er engrosmarkedet vertikalt berørt af fusionen, hvilket kan medføre virkninger på detailmarkedet.

Ifølge parternes oplysninger ligger HHI under 2.000 på både upstream-markedet og downstream-markedet. Markedsandele og HHI-niveauet ligger således inden for de af Kommissionens fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises vertikale konkurrencemæssige problemer.<sup>45</sup>

Det er derfor samlet styrelsens vurdering, at fusionen ikke giver anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder på grund af vertikale virkninger på markederne for henholdsvis engrossalg og detailsalg af nye varebiler (0-3,5 tons).

---

<sup>41</sup> Jf. fusionsparternes anmeldelse, tabel 16 og 17.

<sup>42</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 8.1.

<sup>43</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), punkt 20, hvoraf det fremgår, at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, hvis HHI efter fusionen er mellem 1.000 og 2.000 og et delta under 250, eller et HHI efter fusionen på over 2.000 og et delta under 150, medmindre der foreligger særlige omstændigheder.

<sup>44</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, bilag 8.1.

<sup>45</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af ikke-horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2008/C 265/07), punkt 25, hvoraf det fremgår, at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, når den fusionerede virksomheds markedsandel på hvert af de berørte markeder er under 30 %, og HHI efter fusionen er under 2000.

**Konklusion**

Idet fusionen på baggrund af de foreliggende oplysninger ikke giver anledning til indsigelser, har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen godkendt fusionen efter en forenklet sagsbehandling, jf. konkurrencelovens § 12 c, stk. 7.

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