

AFGØRELSE

Dato: 16. april 2025

Sag: MTF-25/01284

Sagsbehandler: /CENK, PMO

Godkendelse af Keolis Danmark A/S' erhvervelse af enekontrol over Anchersen A/S

**KONKURRENCE- OG
FORBRUGERSTYRELSEN**

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen modtog den 26. marts 2025 en anmeldelse af en fusion mellem Keolis Danmark A/S ("Keolis DK") og Anchersen A/S ("Anchersen"), 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 26. marts 2025.

KONKURRENCERÅDET

1. Transaktionen

Transaktionen indebærer, at Keolis DK erhverver samtlige aktier i Anchersen gennem en aktieoverdragelsesaftale.¹ Keolis DK opnår med fusionen enekontrol over Anchersen.

En række af Anchersens nuværende aktiviteter indgår ikke i transaktionen. Det drejer sig bl.a. om turistbuskørsel (Anchersen-Fladså ApS), produktion og salg af arbejdstøj til transport- og anlægsarbejde (Scandiwear ApS) samt varemærker. Disse aktiviteter forbliver hos sælger.

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

2. Parterne og deres aktiviteter

Keolis DK er en international leverandør af kollektiv trafik.

I Danmark er virksomhedens hovedaktivitet kollektiv bus- og letbanetransport. Inden for kollektiv busdrift varetager Keolis DK busdrift for de danske trafiksselskaber, herunder Movia. Keolis DK har busdrift i København, Odense, Aalborg samt i øvrige dele af Sjælland og Jylland. Foruden busdrift har Keolis DK en række tilknyttede aktiviteter til kollektiv bustrafik, herunder flere depotanlæg med parkering, opladningsinfrastruktur, vask og værksted til hovedsageligt at understøtte busdriften, indkøb og leasing af busser, indkøb af brændstof og indkøb af opladningsudstyr til eldrevne køretøjer.

¹ Anchersens aktiviteter inden for turistbuskørsel (Anchersen-Fladså ApS), produktion og salg af arbejdstøj til transport- og anlægsarbejde (Scandiwear ApS) samt varemærker er ikke en del af transaktionen og forbliver derfor hos Anchersens nuværende ejere, Poar Holding ApS, Mellrock AB og SALVADOR ApS.

Anchersen er en leverandør af kollektiv bustrafik. Anchersen varetager busdrift for trafikselskabet Movia, dvs. på Sjælland, Lolland og Falster. Anchersen varetager ikke busdrift for andre trafikselskaber. Foruden busdrift har Anchersen en række tilknyttede aktiviteter til kollektiv bustrafik, herunder et depotanlæg med parkering, opladningsinfrastruktur, vask og værksted til at understøtte Anchersens drift af turistbusser og rutebusser, indkøb og leasing af busser, indkøb af brændstof og indkøb af opladningsudstyr til eldrevne køretøjer.

3. Jurisdiktion

De deltagende virksomheder er Keolis DK og Anchersen. Ifølge parterne havde Keolis DK i 2023 en omsætning på [XX.] kr. i Danmark. Anchersen havde i 2023 en omsætning på [XX.] kr. i Danmark.²

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

4. 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.

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
- *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 hver især eller tilsammen har en markedsandel.³

Parterne har oplyst, at der er følgende horisontalt berørte markeder:

- Markedet for kollektiv bustrafik i Danmark
- Markedet for kollektiv bustrafik i Movias ansvarsområde som dækker Sjælland, Lolland og Falster.

For så vidt angår parternes aktiviteter inden for kollektiv bustrafik, foretages en afgrænsning af markedet i det efterfølgende afsnit.

² Omsætningen angivet for Anchersen omfatter alene de aktiviteter, som indgår i transaktionen, jf. parternes fusionsanmeldelse, fodnote 12.

³ Bekendtgørelse om anmeldelse af fusioner, BEK nr. 690 af 25. maj 2020, Bilag 1, afsnit 7.

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

4.1 Markedet for kollektiv bustrafik

4.1.1 Det relevante produktmarked

Konkurrencerådet har i tidligere praksis afgrænset et samlet marked for kollektiv bus- og togtrafik.⁵ I nyere praksis har Konkurrencerådet taget udgangspunkt i et marked for turistbuskørsel og samtidigt overvejet, om (kollektiv) rutebuskørsel samt fjernbuskørsel indgik på samme marked. Konkurrencerådet lod den endelige markedsafgrænsning stå åben, da det ikke var nødvendigt at tage endelig stilling hertil i den konkrete sag.⁶

Kommissionen har i praksis afgrænset et særskilt marked for tildeling af kontrakter om drift af offentlig buskørsel.⁷ Kommissionen lagde vægt på, at operatøren har meget begrænset indflydelse på en række forhold og ikke tilpasser sin service ud fra passagerefterspørgsel. Det skyldes, at den service, der tilbydes passagerne i form af ruter, hyppighed, priser og komfort, er fastlagt i udbudskriterierne af offentlige trafiksselskaber. Ved offentlige udbud af buskørsel udspiller konkurrencen sig derfor på tidspunktet for tildelingen af kontrakter.⁸

Kommissionen har endvidere specifikt for et dansk marked for tildeling af kontrakter om drift af offentlig buskørsel overvejet, om markedet også omfatter rutebuskørsel, som ikke har været konkurrenceudsat gennem offentlige udbud. Det skyldes, at flere trafiksselskaber (Midttrafik, Fynbus og BAT⁹) på tidspunktet selv forestod driften af buskørslen. Kommissionen

⁴ Jf. Parternes svar af 10. april 2025 på styrelsens spørgsmål 1 og 3 af 9. april 2025.

⁵ Konkurrencerådets afgørelse om *DSB's taktsamarbejde med regionale busselskaber* af 28. april 1999, afsnit 3.4.

⁶ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. april 2021 om *Polaris' erhvervelse af enekontrol over Egons, Larsenbus, Papuga Bus og Papuga*, punkt, 80 og 130. Selvom parterne overlappede på markedet for (kollektiv) rutebuskørsel, behandlede Konkurrencerådet ikke markedet yderligere, idet parternes samlede markedsandele var under 15 pct. på de plausible markeder, herunder ved en geografisk afgrænsning snævrere end Danmark. Desuden havde parterne ikke deltaget i de samme udbud de seneste tre år forud for fusionen, jf. pkt. 71.

⁷ Jf. Kommissionens afgørelse af 30. april 2013 i sag M.6818, *Deutsche Bahn/Veolia Transport Central Europe*, punkt 19-26, og Kommissionens afgørelse af 11. august 2010 i sag M.5855, *DB/ Arriva*, punkt 20-25.

⁸ Jf. Kommissionens afgørelse af 30. april 2013 i sag M.6818, *Deutsche Bahn/Veolia Transport Central Europe*, punkt 22-23 og Kommissionens afgørelse af 11. august 2010 i sag M.5855, *DB/ Arriva*, punkt 22.

⁹ ”BAT” er en forkortelse af Bornholm Amts Trafiksselskab.

lod dog den endelige afgrænsning stå åben, da det ikke havde betydning for vurderingen.¹⁰

Endelig har Kommissionen overvejet en segmentering af markedet for tildeling af kontrakter om drift af offentlig buskørsel ud fra distance, herunder om der er tale om lokal-, regional- eller langdistancebuskørsel i Frankrig.¹¹ Kommissionen har dog afvist denne segmentering, for så vidt angår det danske marked.¹²

Parterne vurderer, at der kan afgrænses et udbudsmarked for kollektiv rutebuskørsel i Danmark i overensstemmelse med Kommissionens praksis.¹³

Til brug for denne sag vil styrelsen tage udgangspunkt i et marked for kollektiv bustrafik omfattende udbudssatte kontrakter alene. Den endelige afgrænsning af produktmarkedet kan dog til brug for denne afgørelse holdes åben. Det skyldes, at alle parternes opgaver relateret til kollektiv bustrafik i Movias ansvarsområde er tildelt på baggrund af offentlige udbud. Fusionen vil derfor ikke hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses snævert til alene at omfatte udbudssatte opgaver eller bredt til at omfatte udbudssatte og ikke-udbudssatte opgaver.

4.1.2. Det relevante geografiske marked

Konkurrencerådet har i praksis afgrænset et marked for kollektiv bus- og togtrafik til at være nationalt.¹⁴

Kommissionen har ikke endeligt fastlagt, om det geografiske marked for tildeling af kontrakter om drift af offentlig buskørsel i Danmark skal afgrænses nationalt eller regionalt til hvert af trafiksselskabernes ansvarsområde.^{15, 16}

Parterne vurderer, at markedet for kollektiv bustrafik bør afgrænses nationalt. Det skyldes, at markedsbetingelserne ifølge parterne er ensartede på nationalt niveau, herunder at der gælder de samme regulatoriske rammer,

¹⁰ Jf. Kommissionens afgørelse af 11. august 2010 i sag M.5855, DB/ Arriva, punkt 25.

¹¹ Jf. Kommissionens afgørelse af 11. august 2010 i sag M.5855, DB/ Arriva, punkt 20.

¹² Jf. Kommissionens afgørelse af 11. august 2010 i sag M.5855, DB/ Arriva, punkt 24.

¹³ Jf. Parternes fusionsanmeldelse pkt. 99-100. I anmeldelsen omtaler parterne dette marked som "kollektiv bustrafik" og betegnelsen har ikke materiel betydning for vurderingen i afgørelsen. Styrelsen benytter derfor omtalen af "kollektiv bustrafik" i denne sag i stedet for "tildeling af kontrakter om drift af offentlig buskørsel".

¹⁴ Jf. Konkurrencerådets afgørelse om *DSB's taktsamarbejde med regionale busselskaber* af 28. april 1999, afsnit 3.4

¹⁵ Ansvarsområderne omfattede i afgørelsen: Nordjylland Trafikselskabs ansvarsområde i Nordjylland, Midttrafik ansvarsområde i central Jylland, Sydtrafik ansvarsområde i Sønderjylland, Fynbus' ansvarsområde på Fyn, Movias ansvarsområde på Sjælland, Lolland og Falster samt Bornholm Amt Trafikselskabs' ansvarsområde på Bornholm

¹⁶ Jf. Kommissionens afgørelse af 11. august 2010 i sag M.5855, DB/ Arriva, punkt 27.

uanset hvor der konkurreres om tildeling af kontrakter om kollektiv bus-
trafik.¹⁷

Til brug for vurderingen af fusionen vil styrelsen tage udgangspunkt i et snævert afgrænset geografisk marked for kollektiv bustrafik omfattende trafikelskabet Movias ansvarsområde (omfattende Sjælland, Lolland og Falster). Det skyldes, at parterne alene har overlappende aktiviteter i dette geografiske område. Den endelige afgrænsning af det geografiske marked for kollektiv bustrafik kan dog til brug for denne afgørelse holdes åben. Det skyldes, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses snævert til Movias ansvarsområde eller bredere omfattende hele Danmark, da Anchersen alene har sine aktiviteter vedrørende kollektiv bustrafik i Movias ansvarsområde.

5. Vurdering af fusionens konkurrencemæssige virkninger

Vurderingen af fusionens virkninger på det relevante berørte marked tager udgangspunkt i de foreliggende oplysninger, herunder oplysningerne i parternes anmeldelse af fusionen og bilag vedlagt til fusionsanmeldelsen.

Styrelsen offentliggjorde fusionen på sin hjemmeside den 25. februar 2025 og opfordrede i den forbindelse interesserede til at indsende bemærkninger til fusionen til styrelsen. Styrelsen modtog ingen bemærkninger.

Styrelsen foretog desuden den 14. marts 2025 en tredjepartsorientering af fusionen hos trafikelskabet Movia og seks af parternes konkurrenter med frist for eventuelle bemærkninger den 21. marts 2025. Styrelsen modtog ingen bemærkninger.

5.1. Vurdering af det kontrafaktiske scenarie

Parterne har anført, at såfremt transaktionen ikke gennemføres, forventer parterne at fortsætte deres forretning på sædvanlig vis.¹⁸

På baggrund heraf er det styrelsens vurdering, at det relevante kontrafaktiske scenarie til brug for denne afgørelse er status quo, hvor både Keolis DK og Anchersen er selvstændige aktører.

5.2. Horisontale virkninger på et marked for kollektiv bustrafik i Movias ansvarsområde

5.2.1 Parternes stilling på markedet for kollektiv bustrafik i Movias ansvarsområde

Til brug for vurderingen af fusionen har parterne anvendt to forskellige metoder til at beregne markedsandele for 2024, hhv. før oktober 2024 og efter oktober 2024. Det skyldes, at der efter oktober 2024 har været en række udbud, som kommer til at have betydning for den fremtidige

¹⁷ Jf. Parternes fusionsanmeldelse pkt. 108-109.

¹⁸ Jf. Parternes fusionsanmeldelse pkt. 38.

fordeling af kontrakterne. Det er parternes vurdering, at samtlige større udbud af betydning for en opgørelse af markedsandelene i perioden 1. oktober 2024 til 31. marts 2026 allerede er afgjort. Parterne forventer derfor ikke, at andre større udbud – som endnu ikke er afgjort – på landsplan eller i Movias ansvarsområde, vil have driftsstart før 31. marts 2026. Det er derfor parternes vurdering, at opgørelsen ”efter september 2024” giver det mest retvisende grundlag til at vurdere fusionens effekter.

Styrelsen vil som udgangspunkt anvende markedsandele for ”efter september 2024” i vurderingen af fusionens konkurrencemæssige effekter.

Inden fusionen havde Keolis DK og Anchersen en markedsandel på hhv. [10-20] pct. og [10-20] pct. på et marked for kollektiv bustrafik afgrænset til Movias ansvarsområde, jf. Tabel 1. Med fusionen vil Keolis DK dermed opnå en samlet markedsandel på [20-30] pct.

Tabel 1: Markedsandele for udbud af kollektiv bustrafik i Movias ansvarsområde

	2022 (pct.)	2023 (pct.)	Før okt. 2024 (pct.)	Efter sep. 2024 (pct.)
Keolis DK	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
Anchersen	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
Kombineret	[30-40]	[30-40]	[20-30]	[20-30]
Umove	[5-10]	[10-20]	[10-20]	[20-30]
Arriva/ GoCollective	[20-30]	[10-20]	[10-20]	[20-30]
Nobina	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]
DitoBus	[10-20]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
VikingBus	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Øvrige	[0-5]	[0-5]	[0-5]	[0-5]
Total	100	100	100	100

Note 1: Markedsandele er opgjort på baggrund af antal køreplantimer (også kaldet commercial hours). Det er styrelsens vurdering, at markedsandele baseret på antal køreplantimer (volumen) giver det mest retvisende billede af konkurrencesituationen. Det skyldes, at det i opgørelsen af markedsandele baseret på køreplantimer er muligt at tage højde for eventuelle skift i køreplaner – fx hvis en rute nedlægges eller udvides – da disse oplysninger er offentligt tilgængelige. Idet værdien af disse eventuelle ændringer i køreplaner ikke er offentligt kendte, vil det besværliggøre en tilsvarende opgørelse baseret på omsætning (værdi).

Note 2: Opgørelsen ”før oktober 2024” er baseret på Trafikstyrelsens Entreprenør-statistikker frem til og med september 2024. Opgørelsen ”efter september 2024” er baseret på parternes kendskab til afgjorte og igangværende udbud, som har betydning for perioden 1. oktober 2024 til 31. marts 2026.

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse, tabel 5 og punkterne 118 og 119.

Parternes samlede markedsandele ligger dermed under 25 pct., hvilket i henhold til Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner kan være

et indicium for, at transaktionen ikke kan antages at hæmme den effektive konkurrence betydeligt.¹⁹

Efter fusionen stiger HHI på markedet til et niveau på [1.500-2.000] med en ændring i HHI på [<250], jf. Tabel 2.

Tabel 2: HHI på et marked for kollektiv busstrafik i Movias ansvarsområde

	Før fusionen	Efter fusionen	Ændring i HHI
HHI	[1.500-2.000]	[1.500-2.000]	[<250]

Note: HHI er opgjort på baggrund af markedsandele for "efter september 2024".

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse.

Niveauet for HHI efter fusionen og ændringen i HHI ligger dermed inden for Kommissionens grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.²⁰

Opgørelsen af markedsandele viser, at der også efter fusionen vil være konkurrenter på markedet, der enten har en højere markedsandel end den fusionerede virksomhed eller en markedsandel på niveau med den fusionerede virksomhed. Umove vil efter fusionen med en markedsandel på [20-30] pct. [XX], mens GoCollective med en markedsandel på [20-30] pct. har en markedsandel [XX] den fusionerede virksomhed. Dertil har Nobina en ikke ubetydelig markedsandel på [10-20] pct.

Udviklingen i markedsandele siden 2022 viser, at parternes samlede markedsandel er faldet fra [30-40] pct. til [20-30] pct. i perioden, mens Umove har været i stand til at øge sin markedsandel fra [5-10] pct. til [20-30].²¹

Det er på baggrund af opgørelsen af markedsandele og HHI baseret på opgørelsen "efter september 2024" styrelsens vurdering, at parterne efter fusionen vil være underlagt et væsentligt konkurrencepres fra flere konkurrenter, herunder særligt fra Umove, i Movias ansvarsområde.

Tager man i stedet udgangspunkt i opgørelsen "før oktober 2024", vil parterne efter fusionen opnå en samlet markedsandel på [20-30] pct. Niveauet for HHI vil – med denne opgørelse – efter fusionen være [1.500-2.000] med en ændring i HHI på [$\geq$ 250]. Dermed er der umiddelbart ikke et

¹⁹ Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), pkt. 18.

²⁰ Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), pkt. 20.

²¹ Umove skriver om væksten på sin hjemmeside: "Selskabet er vokset igennem udbud over hele landet siden 2015, da der kom nye kontrakter til hovedstadsområdet. Infrastruktur-fonden CUBE overtog aktiemajoriteten i Umove i 2017, hvilket ikke mindst gav selskabet adgang til ny kapital [...]", jf. <https://www.umove.dk/pages/om-os> (besøgt den 16. april 2025).

indicium for, at transaktionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt i henhold til Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner, hvis opgørelsen ”før oktober 2024” lægges til grund, da parternes samlede markedsandel overstiger 25 pct.²² Desuden vil niveauet for HHI efter fusionen og ændringen i HHI – baseret på denne opgørelse – ikke ligge inden for Kommissionens grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.²³

Markedsandele indikerer generelt – også på markeder med udbud – om en virksomhed er i stand til at afgive attraktive tilbud og vinde kontrakter. På udbudsmarkeder, hvor konkurrencen foregår i budfasen, er markedsandele og ændring af HHI dog ikke nødvendigvis de mest retvisende indikatorer for fusionens virkninger på markedet. Hvis fusionsparterne eksempelvis er særligt tætte konkurrenter i bestemte typer af udbud, kan fusionen – selvom parterne har forholdsvis lave markedsandele – give anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder.

Styrelsen har på baggrund af ovenstående også vurderet fusionens virkninger ved at se undersøge, hvordan konkurrencen udspiller sig mellem parterne i de udbud, hvor begge parter har deltaget.

5.2.2 Buddata for kollektiv bustrafik i Movias ansvarsområde, 2018-2024
Parterne har oplyst styrelsen om i alt [XX] udbud inden for kollektiv bustrafik i Movias ansvarsområde i perioden 2018-2024, hvor mindst én af parterne har budt på en eller flere delaftaler i udbuddene.²⁴

Udbud om drift af kollektiv trafik består typisk af flere delaftaler, hvorfor der i et udbud kan være flere vindere af enkelte delaftaler.

De [XX] udbud bestod i alt af [XX] delaftaler. Heraf har mindst en af parterne afgivet bud på [XX] af delaftalerne – Keolis DK afgav bud på [XX], og Anchersen på [XX]. Til flere af udbuddene har tilbudsgiverne haft mulighed for at afgive et kombinationsbud på flere delaftaler samlet. Eksempelvis var det i udbuddet ”A23X” både muligt at afgive separate bud på delaftale et og delaftale to samt at afgive et kombineret bud på delaftale et og to.

Keolis DK vandt [XX] ud af de [XX] delaftaler, som Keolis DK afgav bud på, jf. Tabel 3. Det svarer til, at Keolis DK vandt [XX] pct. af de delaftaler, som de afgav bud på. Anchersen vandt [XX] ud af de [XX] delaftaler, som

²² Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), pkt. 18.

²³ Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), pkt. 20.

²⁴ [XX].

Anchersen afgav bud på, jf. Tabel 3. Det svarer til, at Anchersen vandt [XX] pct. af de delaftaler, som Anchersen afgav bud på.

Tabel 3: Parternes deltagelse i udbud om delaftaler i Movias ansvarsområde i perioden 2018-2024

	Keolis DK	Anchersen
Antal delaftaler deltaget i	[XX]	[XX]
Antal delaftaler vundet	[XX]	[XX]
Antal vundne delaftaler i pct.	[XX pct.]	[XX pct.]

Note: Opgørelsen af antal vundne delaftaler for Keolis DK består af [XX] delaftaler, hvor Keolis DK afgav separate bud og ét kombinationsbud bestående af [XX] delaftaler. Alle Anchersens vundne delaftaler udgøres af separate bud.

Kilde: Udbudsdata leveret af parterne.

På den baggrund er det styrelsens vurdering, at parterne relativt sjældent vinder de delaftaler, som de afgiver bud på i Movias ansvarsområde. Det kan umiddelbart indikere, at parterne er underlagt et væsentligt konkurrencepres fra markedets øvrige aktører, hvilket i øvrigt understøttes af, at Keolis DK i siden 2022 har tabt ikke uvæsentlige markedsandele, mens andre aktører, herunder Umove, har vundet markedsandele, jf. Tabel 1.

I det følgende afsnit foretages en vurdering af konkurrencepresset mellem parterne og fra deres konkurrenter i de udbud om delaftaler, hvor begge parter deltog i perioden 2018-2024.

5.2.3 Konkurrencepresset mellem parterne og fra deres konkurrenter i udbud

En gennemgang af udbudsdata viser, at begge parter afgav bud på [XX] delaftaler ud af de [XX] delaftaler, hvor mindst en af parterne afgav bud.²⁵ Parterne har således kun mødt hinanden i udbud om delaftaler i [XX] pct. af de udbud om delaftaler, hvor mindst en af parterne deltog i udbuddet.²⁶

I vurderingen af konkurrencepresset mellem parterne har styrelsen undersøgt følgende:

1. Vinder parterne oftere udbud, når den anden part ikke deltager?
2. Er parterne tætte konkurrenter i de udbud, hvor begge parter deltog?

1. Vinder parterne oftere udbud, når den anden part ikke deltager?

Styrelsen har undersøgt andelen af udbud, som henholdsvis Keolis DK og Anchersen vinder, når den anden part henholdsvis deltager og ikke deltager. Forskelle i vinderandele kan være en indikator på det konkurrencepres, parterne udøver på hinanden, når de deltager i udbud.

²⁵ [XX]. [XX].

²⁶ [XX].

Keolis DK vandt i perioden [XX] ud af de [XX] udbud om delaftaler, hvor begge parter deltog, jf. Tabel 4. Det svarer til, at Keolis DK i gennemsnit vandt [XX] pct. af udbuddene om delaftaler, hvor Anchersen deltog. Til sammenligning vandt Keolis DK [XX] ud af de [XX] udbud om delaftaler, hvor Anchersen ikke deltog, jf. Tabel 4. Det svarer til, at Keolis DK i gennemsnit vandt [XX] pct. af udbuddene om delaftaler, hvor Anchersen ikke deltog.

Anchersen vandt i perioden [XX] ud af de [XX] udbud om delaftaler, hvor Keolis DK deltog, jf. Tabel 4. Det svarer til, at Anchersen i gennemsnit vandt [XX] pct. af de delaftaler, hvor Keolis DK deltog. Til sammenligning vandt Anchersen [XX] ud af de [XX] udbud om delaftaler, hvor Keolis DK ikke deltog, jf. Tabel 4. Det svarer til, at Anchersen i gennemsnit vandt [XX] pct. af udbuddene om delaftaler, hvor Keolis DK ikke deltog.

Tabel 4: Opgørelse over parternes vundne udbud

	Anchersen deltog	Anchersen deltog ikke
Udbud om delaftaler vundet af Keolis DK (antal)	[XX]	[XX]
Udbud hvor Keolis DK deltog (antal)	[XX]	[XX]
Udbud om delaftaler vundet af Keolis DK (pct.)	[XX pct.]	[XX pct.]

	Keolis DK deltog	Keolis DK deltog ikke
Udbud om delaftaler vundet af Anchersen (antal)	[XX]	[XX]
Udbud hvor Anchersen deltog (antal)	[XX]	[XX]
Udbud om delaftaler vundet af Anchersen (pct.)	[XX pct.]	[XX pct.]

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse, bilag 8.

Ovenstående resultater viser, at Keolis DK oftere vandt delaftaler, når Anchersen deltog, end når Anchersen ikke deltog i samme udbud. Dette understøtter, alt andet lige at Anchersen generelt ikke udgør en tæt konkurrent til Keolis DK.

Resultaterne for Anchersen er baseret på meget få observationer. Det gælder særligt opgørelsen af udbud om delaftaler, hvor Keolis DK ikke deltog ([XX] delaftaler). Det er derfor styrelsens vurdering, at det vil være for usikkert at konkludere, om Anchersen er pålagt et større eller mindre konkurrencepres i de tilfælde, hvor Keolis DK ikke deltog i samme udbud om, delaftaler.

Styrelsen har ikke undersøgt om andre faktorer, kan påvirke parternes sandsynlighed for at vinde et udbud. Det er ikke nødvendigvis tilstedeværelsen eller ej af den anden part, som påvirker vinderandelene, idet flere

andre forhold kan have betydning. I den forbindelse bemærkes det eksempelvis, at Keolis DK har deltaget i markant flere udbud om delaftaler end Anchersen, hvilket kan have betydning for Keolis DK vinderandele.

Ud af de [XX] udbud om delaftaler, hvor begge parter deltog, vandt Keolis DK og Anchersen således hhv. [XX] og [XX] pct. delaftalerne. Dermed vandt begge parter umiddelbart en større andel af udbuddene end deres markedsandel på hhv. [XX] pct. og [XX] pct. umiddelbart udtrykker. Efter fusionen vil Anchersen ikke længere deltage i udbuddene, og dermed vil der i udgangspunktet være en deltager mindre i nogle udbud.

Styrelsen har på den baggrund undersøgt om der er særlige relevante forhold, der gør sig gældende i de udbud, hvor begge parter har deltaget, som kan få betydning for konkurrencen efter fusionen.

2. Er parterne tætte konkurrenter i de udbud, hvor begge parter deltog?

Til at vurdere om parterne er tætte konkurrenter i bestemte typer af udbud, har styrelsen undersøgt, om parternes bud ligger tæt på hinanden i de bud, hvor begge parter deltog.

Udgangspunktet for vurderingen er udbudsdata fremsendt af parterne, hvoraf det fremgår, i) hvilket selskab, der vandt delaftalen og ii) *evalueringstekniske priser*²⁷ for de selskaber, der afgav bud. Begrebet ”evalueringstekniske priser” er uddybet i bilag 1. Vurderingen tager udgangspunkt i [XX] ud af de [XX] udbud, hvor begge parter deltog, da styrelsen i de sidste [XX] udbud alene har modtaget oplysninger om, hvilket selskab, der vandt udbuddet.

Styrelsens undersøgelser viser, at parterne i [XX] af de [XX] udbud om delaftaler, hvor begge parter deltog, afgav det bedste henholdsvis næstbedste bud.

I [XX] ud af de [XX] udbud om delaftaler, hvor begge parter afgav bud, endte minimum en af parterne uden for top tre.

I [XX] ud af de [XX] udbud om delaftaler, hvor begge parter afgav bud, afgav parterne enten **i)** det andet henholdsvis det tredje bedste bud eller **ii)** det vindende henholdsvis det tredje bedste bud.

I [XX] ud af de [XX] udbud om delaftaler, hvor begge parter afgav bud, udpegede Movia [XX]. [XX] udbud lå før 2022, hvorfor de evalueringstekniske priser ikke afspejler de faktiske placeringer i Movias evaluering, jf. bilag 1. Det er styrelsens vurdering, at de øvrige aktører, som også afgav bud i de to udbud, afgav konkurrencedygtige bud.

²⁷ For at kunne sammenligne de indkomne tilbud, anvender Movia begrebet ”evalueringstekniske priser”, som indeholder andre forhold end priser.

Samlet vurdering af fusionens konkurrencemæssige virkninger

På baggrund af ovenstående gennemgang af buddata er det styrelsens vurdering: **i)** at parterne har mødt hinanden i et relativt begrænset antal udbud, **ii)** at parterne – i de udbud, hvor de møder hinanden – i langt de fleste tilfælde ender uden for top tre i Movias evaluering, og **iii)** at parternes konkurrenter er i stand til at afgive konkurrencedygtige tilbud, hvilket bl.a. kommer til udtryk ved, at parterne relativt sjældent vinder de udbud om delaftaler, som de deltager i, og at i de tilfælde, hvor den ene part vinder, [XX].

Det er endvidere styrelsens vurdering, at udviklingen i parternes markedsandele dækkende perioden 2022 frem til 31. marts 2026 understøtter, at parterne er underlagt et væsentligt konkurrencepres, idet særligt Keolis DK har tabt væsentlige markedsandele i perioden.

Det er på den baggrund styrelsens vurdering, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence på et marked udbud af kollektiv trafik i Movias ansvarsområde.

Idet fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på et marked for kollektiv trafik afgrænset til Movias ansvarsområde, er det styrelsens vurdering, at fusionen heller ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på et bredere geografisk marked omfattende hele Danmark. Det skyldes, at Anchersen alene har sine aktiviteter i Movias ansvarsområde.

6. 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.

Bilag 1

Parterne har oplyst, at udbuddene fra og med 2022 alene blev vurderet af Movia på baggrund af de evalueringstekniske priser.²⁸ I de evalueringstekniske priser fra og med 2022 tages højde for alle relevante forhold i prisen, enten ved fx at belønne ønskede forhold med et fradrag i den evalueringstekniske pris eller ved at stille kontraktkrav, som alle tilbudsgivere forpligtede sig til at efterleve, når de bød i på pakkerne i udbuddene.

I udbuddene før 2022 evaluerede Movia de indkomne tilbud på baggrund af flere underkriterier, som på baggrund af en vægtning samlet dannede grundlag for evalueringen af tilbuddene og afgørelsen af udbuddet.²⁹ Underkriterierne var: pris, kvalitet af drift, Miljø og kvalitet af materiel.

Ændring i Movias valg af tildelingskriterier fra flere underkriterier til kun at evaluere på baggrund af en evalueringsteknisk pris betyder, at parternes placering i de [XX] udbud om delaftaler, som er gennemført fra og med 2022, hvor begge parter deltog, med sikkerhed kan fastslås. I [XX] udbud om delaftaler, der ligger før 2022, hvor begge parter deltog, har styrelsen anvendt de evalueringstekniske priser som proxy for parternes placering i Movias vurdering af tilbuddene.

²⁸ Jf. parternes mail til styrelsen, modtaget torsdag den 3. april 2025.

²⁹ Jf. parternes mail til styrelsen, modtaget onsdag den 2. april 2025.