

## **AFGØRELSE**

Dato: 30. juni 2026  
Sag: MTF-25/07148  
Sagsbehandler: /MABR, NVH og  
CHJ

### **Nic Christiansen Gruppens erhvervelse af Autohuset Vestergaard er godkendt**

**KONKURRENCE- OG  
FORBRUGERSTYRELSEN**

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen modtog den 16. juni 2026 en almindelig anmeldelse af en fusion, hvorved NCG Retail A/S' ("NCG Retail") erhverver enekontrol over Autohuset Vestergaard Lastvogne Holding A/S og Autohuset Vestergaard Invest ApS (samlet betegnet "Autohuset Vestergaard"), jf. konkurrencelovens § 12 b, stk. 1. 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 16. juni 2026.

**KONKURRENCE RÅDET**

#### **1. Transaktionen**

Transaktionen indebærer, at NCG Retail erhverver 100 pct. af henholdsvis aktie- og anpartskapitalen i de selskaber, der udgør Autohuset Vestergaard, som defineret ovenfor. NCG erhverver dermed enekontrol over Autohuset Vestergaard.

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

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

##### **2.1. Autohuset Vestergaard**

**Autohuset Vestergaard** køber, sælger, foretager reparation og vedligeholdelse samt udbyder udleje og leasing af nye og brugte personbiler, varebiler, busser og lastbiler. Herudover har Autohuset Vestergaard mindre aktiviteter i form af opbygning af lastbiler samt salg og opbygning af handi-capbusser/biler og service til lystbåde.<sup>1</sup>

Autohuset Vestergaard er autoriseret forhandler af personbiler og varebiler af mærkerne Volvo, Renault, Dacia, Ford, Hyundai og Nissan.<sup>2</sup> Autohuset Vestergaard er autoriseret reparatør af person- og varebiler af mærkerne Volvo, Renault, Dacia, Ford, Hyundai, Nissan, Kia, Mazda, Opel, Fiat, Jeep, Alfa Romeo, Suzuki og Lynk & Co.<sup>3</sup> Autohuset Vestergaard er

<sup>1</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 79.

<sup>2</sup> Autohuset Vestergaard har fra den 1. januar 2024 opsagt sine forhandleraftaler med importører af bl.a. følgende mærker: Opel, Peugeot, Fiat, Alfa Romeo, og Jeep.<sup>2</sup> Det betyder, at pr. 31. december 2026 er Autohuset Vestergaard ikke længere autoriseret forhandler af disse mærker, jf. <https://autohuset-vestergaard.dk/vi-stopper-samarbejdet-med-kw/>

<sup>3</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 80.

derudover en såkaldt "Polestar destination", hvilket indebærer, at Autohuset Vestergaard er udpeget som en ikke-eksklusiv agent til Polestar Automobil Danmark ApS og i den forbindelse skal foretage en række agentaktiviteter.<sup>4</sup> Autohuset Vestergaards detailaktiviteter drives fra 11 forretninger i følgende byer: Horsens, Vejle, Fredericia, Kolding, Rødekro, Odense (3 forretninger), Svendborg, Nærum og Hillerød.

Lastbil- og busaktiviteterne omfatter salg og autoriseret service af Volvo- og Renault-køretøjer samt autoriseret service af MAN-køretøjer. Aktiviteterne med salg og autoriseret service af Volvo- og Renault-køretøjer udføres i Kolding, Odense, Svendborg, Grindsted og Horsens. Autoriseret service af MAN-køretøjer udføres kun i Horsens.

## 2.2. NCG

**NCG Retail** er et helejet datterselskab af Nic. Christiansen Gruppen A/S ("NCG"). NCG importerer, sælger, foretager reparation- og vedligeholdelsesydelser samt udbyder leasing og finansiering af person- og varebiler i bl.a. Danmark.

NCG importerer personbiler og varebiler af mærkerne Hyundai, Ford, BYD, Omoda & Jaecoo, NIO, firefly, Jaguar og Land Rover til Danmark.<sup>5</sup> NCG importerer og distribuerer også originale reservedele til disse mærker.<sup>6</sup>

NCG er autoriseret forhandler og reparatør af en lang række mærker inden for person- og varebiler i hele Danmark. NCG's detailaktiviteter drives gennem seks kæder i Danmark, som er datterselskaber under NCG.<sup>7</sup> NCG's kæder er følgende: Terminalen A/S ("Terminalen"), Bayern AutoGroup A/S ("Bayern AutoGroup"), British MotorGroup A/S ("British MotorGroup"), ERA BILER A/S ("ERA BILER"), BDK Mobilitet A/S ("BDK Mobilitet") samt NCG Sales and Service A/S ("NCG Sales and Service").<sup>8</sup> NCG driver derudover værkstedskæden Skorstensgaard A/S ("Skorstensgaard").

**Terminalen** er autoriseret forhandler af person- og varebiler af mærkerne Hyundai og Ford (fra primo 2026) og forhandler brugte biler (af alle

---

<sup>4</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 79-81. Betegnelsen "Polestar destination" indebærer, at Autohuset Vestergaard er udpeget som "non-exclusive non-genuine" agent til Polestar Automotive Denmark ApS. Autohuset Vestergaard skal i den forbindelse foretage en række "agency activities", herunder promovere og assistere i salget af Polestar køretøjer. Dette sker fra såkaldte "Approved Locations". Disse "Approved Locations" kaldes – blandt Polestar og agenterne – for "Polestar destinations".

<sup>5</sup> Salgsaktiviteterne vedrørende Omoda og Jaecoo blev startet op ultimo juni 2025, mens salgsaktiviteterne vedrørende NIO og firefly blev startet op i sidste halvår af 2025, jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 54-55.

<sup>6</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 57.

<sup>7</sup> NCG har i alt syv forhandlerkæder, idet NCG også driver bilforhandlerkæden May & Olde i Nordtyskland, jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 6.

<sup>8</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 60.

mærker).<sup>9</sup> Terminalen er autoriseret reparatør af person- og varebiler og sælger originale reservedele af mærkerne Hyundai, Land Rover, Jaguar, Ford, Honda, Suzuki, Nissan, Renault, Dacia, Volvo og Polestar.<sup>10</sup> Terminalen har syv forretninger og værksteder beliggende i henholdsvis Aarhusområdet (to lokationer i Risskov og én i Viby), Odense, Birkerød, Taastrup og på Amager.

**Bayern AutoGroup** er autoriseret forhandler af nye og brugte personbiler af mærkerne BMW og Mini.<sup>11</sup> Bayern AutoGroup er også autoriseret reparatør, dvs. udfører vedligeholdelse og reparationsydelser, og har salg af originale reservedele til de bilmærker, som Bayern AutoGroup er autoriseret forhandler af.<sup>12</sup> Bayern AutoGroup har fem forhandlere og værksteder i henholdsvis Aalborg, Aarhus, Kolding, Esbjerg og Odense, samt én forretning med kun salg af personbiler i Holstebro, samt to partnerværksteder i Horsens og Sønderborg.

**British MotorGroup** er autoriseret forhandler og reparatør af mærkerne Jaguar og Land Rover og har salg af originale reservedele til disse bilmærker. British MotorGroup har én forretning og værksted i Søborg.<sup>13</sup>

**ERA BILER** autoriseret forhandler af nye person- og varebiler af mærkerne Toyota og Iveco og forhandler brugte biler (af alle mærker). ERA BILER udfører også vedligeholdelse og reparationsydelser, herunder detailsalg af originale reservedele til bilmærker, som ERA BILER er autoriseret af. ERA BILER har to forhandlere og værksteder i henholdsvis Hillerød og Helsingør.<sup>14</sup>

**BDK Mobilitet** er autoriseret forhandler af BYD og har forretninger i henholdsvis: København S, Risskov, Hillerød, Kolding, Odense M, Taastrup, Aalborg, Kastrup og Esbjerg.<sup>15</sup>

**NCG Sales and Service A/S** har forretninger og serviceværksteder på to lokationer i Kastrup, hvorfra der sælges og serviceres Omoda- & Jaecoo- samt NIO- og firefly-køretøjer.<sup>16</sup>

**Skorstensgaard** er en uafhængig landsdækkende værkstedskæde, dvs. en værkstedskæde, som yder reparation og service af biler uanset mærke, men hvor værkstedskæden ikke har en aftale med bilproducenten/-importøren

---

<sup>9</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.

<sup>10</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 7.

<sup>11</sup> Bayern AutoGroup er også autoriseret forhandler af motorcykler, jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 8.

<sup>12</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 8.

<sup>13</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 9.

<sup>14</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 10. ERA BILER's afdeling i Frederikssund blev lukket pr. 21. december 2025.

<sup>15</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 11.

<sup>16</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 12.

af det pågældende bilmærke indenfor bilproducenten/-importørens selektive distributionsnetværk.<sup>17</sup> Udvalgte Skorstensgaard lokationer er dog udpeget som autoriseret BYD-værksteder.<sup>18</sup> Skorstensgaard har blandt andet værksteder i henholdsvis Aalborg, Ballerup, Greve, Herning, Hobro, Holstebro, Horsens, Kolding, Køge, Odense, Randers, Roskilde, Skive, Tilst, Vejle, Viborg og Viby.<sup>19</sup>

Derudover sælger NCG brugte personbiler via selskabet NCG Used Cars A/S ("NCG Used Cars"). NCG Used Cars blev stiftet ultimo 2023 af NCG. NCG Used Cars har på nuværende tidspunkt haft begrænsede aktiviteter, men forventes at skulle drive NCG's detailaktiviteter for hhv. detailsalg af brugte personbiler og varebiler. Selskabet har en enkelt lokation i Silkeborg, hvorfra der alene sælges brugte biler.<sup>20</sup>

### 3. Jurisdiktion

De deltagende virksomheder er NCG Retail og Autohuset Vestergaard. Ifølge det oplyste havde NCG i 2024 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark. Autohuset Vestergaard havde i 2024 en omsætning på [xxx] mio. kr. i Danmark.<sup>21</sup>

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

De deltagende virksomheders omsætning overstiger derimod ikke tærsklerne i Rådets Forordning (EF) Nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser ("fusionskontrolforordningen"). Fusionen er derfor ikke omfattet af EU's regler om fusionskontrol.

### 4. Høringssvar

Styrelsen sendte udkast til afgørelse i høring hos parterne den 23. juni 2026. Styrelsen modtog høringssvar fra parterne den 25. juni 2025.

Parterne havde enkelte bemærkninger, fx primært af faktuel karakter, der har givet anledning til tekstnære justeringer. De ændringer, som parternes høringssvar har givet anledning til, er således indarbejdet i afgørelsen under de relevante afsnit.

---

<sup>17</sup> Betegnes også som "ikke mærke-værksted" eller "uautoriseret værksted", jf. Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023, "*Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*", punkt 73.

<sup>18</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 67.

<sup>19</sup> Skorstensgaard har i løbet af 2025 lukket eller frasolgt lokationer i følgende byer: Esbjerg, Egå, Haderslev, Fredericia, Ikast og Svendborg, jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 68.

<sup>20</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 71-73.

<sup>21</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 133-134.

## 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 oplyst, at de har aktiviteter på følgende relevante markeder<sup>22</sup>:

- a) Engrossalg af personbiler
- b) Engrossalg af varebiler
- c) Detailsalg af nye personbiler
- d) Detailsalg af brugte personbiler
- e) Detailsalg af nye varebiler
- f) Detailsalg af brugte varebiler
- g) Operationel og finansiell leasing
- h) Reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer
- i) Engrossalg af reservedele til motorkøretøjer
- j) Detailsalg af reservedele til 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
- 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>23</sup>

Parterne har erklæret, at følgende markeder hverken er horisontalt eller vertikalt berørte<sup>24</sup>:

- a) Engrossalg af personbiler
- b) Engrossalg af varebiler
- c) Detailsalg af nye personbiler
- d) Detailsalg af brugte personbiler
- e) Detailsalg af nye varebiler
- f) Detailsalg af brugte varebiler
- g) Operationel og finansiell leasing

Styrelsen vil derfor alene foretage en nærmere afgrænsning af følgende markeder:

---

<sup>22</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 169 og 272.

<sup>23</sup> Jf. Bekendtgørelse om anmeldelse af fusioner, BEK nr. 690 af 25. maj 2020, Bilag 1, afsnit 7.

<sup>24</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 272, 278 og 280.

- h) Reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer
- i) Engrossalg af reservedele til motorkøretøjer
- j) Detailsalg af reservedele til motorkøretøjer

## 5.1 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 særskilt fra et marked for salg og distribution af reservedele.<sup>25</sup> Kommissionen har endvidere anført, at i det omfang der findes et særskilt marked for reparation og vedligeholdelse, anses dette for at være et mærkespecifikt marked.<sup>26</sup>

Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i samme markedsafgrænsning som Kommissionen, men ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>27</sup>

Parterne har taget udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer.<sup>28</sup>

Det er Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at den endelige afgrænsning af det relevante produktmarked, for så vidt angår reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, kan stå åben i denne sag, idet fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænset bredt til et samlet marked for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, eller snævert til mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse.

### *Det relevante geografiske marked*

Kommissionen har i tidligere sager overvejet at afgrænse markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer nationalt eller lokalt, men ladet den endelige afgrænsning stå åben.<sup>29</sup>

---

<sup>25</sup> Jf. fx Kommissionens beslutning af 13. november 2012 i sag M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 18 og Kommissionens beslutning af 28. oktober 2021 i sag M.10412 om henvisning til de nationale konkurrencemyndigheder, *Scania Sverige/Din Bil Sverige/Bilmetro*, punkt 20.

<sup>26</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.

<sup>27</sup> Jf. fx Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023 i sag 22/08235, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, punkt 112-113, Konkurrencerådets afgørelse af 26. marts 2014, *CAD opfordrer medlemsværksteder til at boykotte Autobutlers udbudsportal, www.autobutler.dk*, punkt 100 og 118-119 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>28</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 228.

<sup>29</sup> Jf. fx Kommissionens beslutning af 13. november 2012 i sag M.6718, *Toyota Tsusho Corporation/CFAO*, punkt 18 og Kommissionens beslutning af 28. oktober 2021 i sag M.10412 om henvisning til de nationale konkurrencemyndigheder, *Scania Sverige/Din Bil Sverige/Bilmetro*, punkt 30-31.

Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager overvejet samme segmentering som Kommissionen, men ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>30</sup>

Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager endvidere overvejet at afgrænse markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer geografisk til parternes handelsopland (såkaldt "catchmentområde"). Det vil sige det geografiske område inden for hvilken, størstedelen (typisk 80 pct.) af kunderne befinder sig.<sup>31</sup> Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i praksis taget udgangspunkt i geografiske lokale områder ud fra parternes værksteder.<sup>32</sup>

Parterne har taget udgangspunkt i lokale mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer (geografiske områder afgrænset ud fra et catchmentområde baseret på 50 kilometer/30 minutters køretid fra hver af parternes værksteder).<sup>33</sup> Parterne har desuden for en lang række af lokale markeder opgjort catchmentområder baseret på, hvor 80 pct. af kunderne befinder sig, jf. afsnit 6.1. nedenfor.

Det er Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at den endelige afgrænsning af det relevante geografiske marked, for så vidt angår mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, kan stå åben i denne sag, idet fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markederne afgrænses bredt til at være nationale, eller snævert til lokale områder ud fra parternes værksteder.

### *Opsummering*

Til vurderingen af fusionen tager styrelsen udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer i Danmark samt mulige snævrere geografiske afgrænsninger til lokale markeder. De lokale markeder er afgrænset ved catchmentområder baseret på 30 minutters køretid fra hver af parternes lokationer og på basis af et handelsopland ud fra hver lokation, inden for hvilket størstedelen (80 pct.) af den virksomheds kunder befinder sig.

---

<sup>30</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, Konkurrencerådets afgørelse af 26. marts 2014, *CAD opfordrer medlemsværksteder til at boykotte Autobutlers udbudsportal, www.autobutler.dk*, punkt 117-119 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>31</sup> Jf. også Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked i forbindelse med Unionens konkurrenceret (C/2024/1645), pkt. 74.

<sup>32</sup> Jf. fx Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023 i sag 22/08235, *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>33</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 257.

## 5.2 Markederne for engros- hhv. detailsalg af reservedele til motorkøretøjer

### 5.2.1 Markedet for engrossalg af reservedele til motorkøretøjer

#### *Det relevante produktmarked*

Kommissionen har i tidligere sager overvejet, om markedet for engrossalg af reservedele til motorkøretøjer kan segmenteres i henholdsvis (i) salg af originale reservedele (OE-reservedele<sup>34</sup>) hhv. (ii) salg af ikke-originale reservedele (ikke-OE-reservedele). Ifølge Kommissionen er markeder for engrossalg af OE-reservedele mærkespecifikke. Kommissionen har dog ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>35</sup>

Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for engrossalg af OE- eller OEM-reservedele, men ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>36</sup>

Parterne har taget udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for engrossalg af OEM-reservedele, som er den eneste type reservedele, NCG importerer.<sup>37</sup>

Det er Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at den endelige afgrænsning af det relevante produktmarked for så vidt angår engrossalg af reservedele til motorkøretøjer kan stå åben i denne sag, idet fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses bredt til at omfatte engrossalg af alle reservedele, eller snævert til mærkespecifikke markeder for engrossalg af OE- eller OEM-reservedele.

#### *Det relevante geografiske marked*

---

<sup>34</sup> OE-reservedele omfatter (i) OEM-reservedele, som er originale reservedele, der er godkendt og fremstillet efter de specifikationer og produktionsstandarder, som motorkøretøjsproducenten har opstillet for fremstillingen af reservedele til montering af det pågældende motorkøretøj med motorkøretøjsproducentens mærke (OEM-reservedele), og (ii) OES-reservedele, som er fremstillet på de samme produktionsenheder som OEM-reservedele, jf. også 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>35</sup> Jf. fx Kommissionens beslutning af 29. oktober 2010 i sag M.9720, *Volvo Cars/Upplands Motor*, punkt 21-22 og Kommissionens beslutning af 10. september 2018 i sag M.9070, *Eurocar/Vicentini*, punkt 9-10.

<sup>36</sup> Jf. fx Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, punkt 133, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 20 december 2022, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Handelsselskabet af NCG 2 A/S' erhvervelse af enekontrol over Autonorden A/S*, afsnit 4.2.2, 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*, afsnit 4.2.1 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 5.2.1.

<sup>37</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 265-266.

Kommissionen har i tidligere sager overvejet at afgrænse markedet for engrossalg af OE-reservedele nationalt eller til EEA-området. Kommissionen har dog ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>38</sup>

Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i nationale mærkespecifikke markeder for engrossalg af OE- eller OEM-reservedele til motorkøretøjer, men ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>39</sup>

Parterne har taget udgangspunkt i nationale mærkespecifikke markeder for engrossalg af OEM-reservedele.<sup>40</sup>

Det er Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at den endelige afgrænsning af det relevante geografiske marked, for så vidt angår mærkespecifikke markeder for engrossalg af OEM-reservedele til motorkøretøjer, kan stå åben i denne sag, idet fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markederne afgrænses bredt til EEA-området eller snævert til at være nationale. Styrelsen vil til brug for vurderingen af fusionen tage udgangspunkt i nationale mærkespecifikke markeder for engrossalg af OEM-reservedele.

### *Opsummering*

Til vurderingen af fusionen tager styrelsen udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for engrossalg af OEM-reservedele i Danmark.

### **5.2.2 Markedet for detailsalg af reservedele til motorkøretøjer**

#### *Det relevante produktmarked*

Kommissionen har i tidligere sager overvejet, om markedet for detailsalg af reservedele til motorkøretøjer kan segmenteres i henholdsvis (i) salg af originale reservedele (OE-reservedele) hhv. (ii) salg af ikke-originale reservedele (ikke-OE-reservedele). Ifølge Kommissionen er markedet for detailsalg af OE-reservedele mærkespecifikt. Kommissionen har dog ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>41</sup>

---

<sup>38</sup> Jf. fx Kommissionens beslutning af 29. oktober 2010 i sag M.9720, *Volvo Cars/Upplands Motor*, punkt 33, Kommissionens beslutning af 10. september 2018 i sag M.9070, *Eurocar/Vicentini*, punkt 13 og 16.

<sup>39</sup> Jf. fx Konkurrencerådets afgørelse af 28. juni 2023, *Semler Mobility Retail A/S' erhvervelse af enekontrol over Car Holding A/S*, punkt 137, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse af 20. december 2022, *Godkendelse på baggrund af en forenklet sagsbehandling af Handelsselskabet af NCG 2 A/S' erhvervelse af enekontrol over Autonorden A/S*, afsnit 4.2.2, 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*, afsnit 4.2.1 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 5.2.1.

<sup>40</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 270-271.

<sup>41</sup> Jf. fx Kommissionens beslutning af 23. juli 2019 i sag M.9389, *Porsche Holding Salzburg/SIVA/Soauto*, punkt 17-18 og Kommissionens beslutning af 10. september 2018 i sag M.9070, *Eurocar/Vicentini*, punkt 11-12.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for detailsalg af OEM-reservedele til motorkøretøjer, men ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>42</sup>

Parterne har taget udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for detailsalg af OEM-reservedele.<sup>43</sup>

Det er Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at den endelige afgrænsning af det relevante produktmarked, for så vidt angår detailsalg af reservedele til motorkøretøjer, kan stå åben i denne sag, idet fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markedet afgrænses bredt til at omfatte detailsalg af alle reservedele, eller snævert til mærkespecifikke markeder for detailsalg af OE- eller OEM-reservedele.

*Det relevante geografiske marked*

Kommissionen har i tidligere sager overvejet at afgrænse markedet for detailsalg af OE-reservedele nationalt eller subnationalt, men ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>44</sup>

Konkurrencerådet og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i tidligere sager taget udgangspunkt i nationale mærkespecifikke markeder for detailsalg af OEM-reservedele, men ladet den endelige markedsafgrænsning stå åben.<sup>45</sup>

Parterne har taget udgangspunkt i nationale mærkespecifikke markeder for detailsalg af OEM-reservedele.<sup>46</sup>

Det er Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at den endelige afgrænsning af det relevante geografiske marked for så vidt angår mærkespecifikke markeder for detailsalg af OEM-reservedele til motorkøretøjer kan stå åben i denne sag, idet fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt, uanset om markerne afgrænses bredt til at være nationale eller snævert til at være subnationale.

---

<sup>42</sup> Jf. fx 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*, afsnit 4.2.2 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 5.2.2.

<sup>43</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 205.

<sup>44</sup> Jf. fx Kommissionens beslutning af 23. juli 2019 i sag M.9389, *Porsche Holding Salzburg/SIVA/Soauto*, punkt 26-27 og Kommissionens beslutning af 10. september 2018 i sag M.9070, *Eurocar/Vicentini*, punkt 14 og 16.

<sup>45</sup> Jf. fx 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*, afsnit 4.2.2 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 5.2.2.

<sup>46</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 207.

### *Opsummering*

Til vurderingen af fusionen tager styrelsen udgangspunkt i mærkespecifikke markeder for detailsalg af OEM-reservedele i Danmark.

## **6. Vurdering af fusionen**

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

Styrelsen har derudover den 20. oktober 2025 offentliggjort en markeds-høring om fusionen og opfordrede interesserede til at indsende eventuelle bemærkninger senest den 29. oktober 2025. Styrelsen modtog ingen bemærkninger som følge af markeds-høringen.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i forbindelse med vurderingen af fusionen taget udgangspunkt i parternes fusionsanmeldelsen, bilag til anmeldelsen og en række supplerende oplysninger fra parterne.

### **6.1 Horisontalt berørte markeder**

Parterne har identificeret følgende horisontalt berørte markeder:

#### Reparation og vedligeholdelse:

- 5 markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer i Danmark (BYD, BMW, Jaguar, Polestar og Volvo), jf. nærmere nedenfor.
- 194 markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer af en række mærker i flere lokalområder, jf. nærmere nedenfor.

#### Detailsalg af reservedele:

- Markedet for detailsalg af Volvo-reservedele i Danmark.

#### Horisontalt berørte markeder for reparation og vedligeholdelse af motor-køretøjer i Danmark

Autohuset Vestergaards aktiviteter inden for reparation og vedligeholdelse af BYD-, BMW- og Jaguar-køretøjer er [xxx] begrænset, og NCG's markedsandel stiger derfor kun [0-5]-[0-5] procentpoint med fusionen.<sup>47</sup> Derfor foretager styrelsen ikke en nærmere vurdering af fusionens virkninger på disse tre markeder.

#### Horisontalt berørte markeder for reparation og vedligeholdelse af motor-køretøjer i lokalområder

---

<sup>47</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, bilag 32.

Til brug for styrelsens vurdering af fusionens lokale virkninger har parterne foretaget en screening af de 194 berørte lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer. Parternes screening tager udgangspunkt i markedsandele opgjort ud fra antallet af unikke biler, der har fået foretaget reparationer og vedligeholdelse på et af parternes værksteder i 2024. I den indledende screening er de lokale markeder opgjort som bestanden af biler i en radius af 30 minutters køretid omkring hvert af parternes værksteder, jf. trin 1.<sup>48</sup> Trin 2 i screeningen er baseret på catchment-områder, som er opgjort efter, hvor 80 pct. af kunderne befinder sig. Parternes screening er overordnet gengivet i tabel 1.

**Tabel 1.** Overblik over parternes screening af lokale markeder

	Antal markeder
<b>Berørte markeder</b>	<b>194</b>
<i>Trin 1 – indledende screening</i>	
Delta HHI < 50	59
Samlet markedsandel ≤ 25 pct. og delta HHI mellem 50 og 150	37
Samlet markedsandel < 25 pct. og delta HHI mellem 50 og 150 (efter genberegning af markedsandele pba. 80 pct. catchmentområde)	37
<b>Resterende markeder</b>	<b>61</b>
<i>Trin 2 – klyngeanalyse</i>	
Klynge 1: Samlet markedsandel ≤ 25 pct.	6
Klynge 2: Samlet markedsandel mellem 25 pct. og 40 pct. og markedsandelen højst stiger med 5 pct.-point.	19
Klynge 3: Ikke omfattet af klynge 1 og 2 og delta HHI < 150	18
<b>Markeder efter parternes screening</b>	<b>18</b>
Markeder som bortfalder pga. lukning (Svendborg og Fredericia)	3
Styrelsens tilføjelse af markeder (Nærum/Birkerød)	2
<b>Markeder til nærmere analyse</b>	<b>17</b>

*Parternes screening – Trin 1 – Indledende screening af lokale markeder*

Parterne har identificeret 59 lokale markeder, hvor fusionen fører til en ændring af delta HHI på under 50, dvs. hvor ændringen i parternes samlede markedsandel og ændringen i koncentrationen i markedet er på et niveau, der ikke giver anledning til betænkeligheder uanset størrelsen af parternes samlede markedsandel.

<sup>48</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, afsnit 8.1.1.1.

Herefter resterer 135 markeder. Blandt de 135 markeder har parterne identificeret 37 markeder, hvor parternes samlede markedsandel højst er 25 pct. og delta HHI er mellem 50 og 150. På disse markeder er parternes samlede markedsandel og ændringen i koncentrationen på et niveau, som ligger inden for de af Kommissionens fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.<sup>49</sup>

Efter denne indledende screening resterer 98 markeder, hvor delta HHI er større end eller lig 150, eller parternes samlede markedsandel er 25 pct. eller derover.

For de 98 lokale markeder har parterne opgjort parternes markedsandele på ny baseret på 80 pct. af kundeoplandet (catchmentområde), jf. afsnit 5.1.<sup>50</sup> Efter genberegningen af parternes markedsandele opfylder yderligere 37 markeder ovennævnte kriterie, om en samlet markedsandel på under 25 pct. og et delta HHI på under 150. Derefter resterer 61 markeder.

#### *Parternes screening - Trin 2 – Klyngeanalyse af lokale markeder*

De resterende 61 markeder har parterne inddelt i klynger, hvor de konkrete tærskelværdier er fastlagt ud fra Kommissionens retningslinjer for horisontale fusioner og Konkurrencerådets praksis for screening af lokale markeder.<sup>51</sup>

**Klynge 1:** Markeder, hvor parternes samlede markedsandele højst er 25 pct. (6 markeder)

**Klynge 2:** Markeder, der ikke er omfattet af klynge 1, og hvor parternes samlede markedsandel ikke overstiger 40 pct. og markedsandelen højst stiger med 5 procentpoint. (19 markeder)

**Klynge 3:** Markeder, der ikke er omfattet af klynge 1 og 2, og hvor delta HHI ikke overstiger 150. (18 markeder)

De lokale markeder, som opfylder et af kriterierne ovenfor, er også blevet sorteret fra.

Parternes screeningsmetode har resulteret i en restgruppe på 18 lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, som parterne har foretaget en nærmere analyse af.

---

<sup>49</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), hvoraf det fremgår, at der kan foreligge et indicium for, at fusioner, hvor de deltagende virksomheders samlede markedsandel ikke overstiger 25 pct., ikke kan antages at hæmme den effektive konkurrence (punkt 18), og at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, hvis delta 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 (punkt 20).

<sup>50</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, afsnit 8.1.2.4.

<sup>51</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 427.

To af de 18 markeder er reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i Svendborg. NCG har lukket afdelingen i 2025 og flyttet aktiviteterne til Odense.<sup>52</sup> NCG vurderer, at [xxx].<sup>53</sup> NCG oplyser desuden, at [xxx].<sup>54</sup> Styrelsen vil derfor ikke foretage en nærmere vurdering af fusionens virkninger på markedet for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i Svendborg.

NCG har desuden lukket et værksted i Fredericia i 2025, der har haft aktiviteter med reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer. I modsætning til i Svendborg har lukningen, ifølge NCG, en begrænset indvirkning på NCG's markedsandele i Trekantområdet.<sup>55</sup> Styrelsen foretager derfor fortsat en vurdering af fusionens virkninger på det tilbageværende marked for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i Fredericia, dvs. med udgangspunkt i Autohuset Vestergaards catchmentområde.

Parternes oplysninger viser, at der er et begrænset horisontalt overlap mellem parternes aktiviteter på markederne for reparation og vedligeholdelse af Hyundai i henholdsvis Birkerød og Nærum, særligt som følge af, at Autohuset Vestergaard ikke var autoriseret Hyundai-værksted i 2024, dvs. det år, der danner grundlag for opgørelsen af markedsandele. Imidlertid blev Autohuset Vestergaard pr. 17. december 2025 autoriseret værksted. Parterne har oplyst, at *"autoriserede værksteder har en væsentlig større markedsandel for det pågældende mærke end ikke-autoriserede værksteder"*.<sup>56</sup> Styrelsen vurderer på den baggrund, at Autohuset Vestergaards markedsandel fremadrettet reelt kan være væsentligt større, end 2024-data indikerer. Derfor foretager styrelsen en nærmere vurdering af fusionens virkninger på disse to markeder.

Styrelsen har således vurderet de konkurrencemæssige virkninger nærmere for 17 lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, jf. tabel 2.

---

<sup>52</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 69.

<sup>53</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 530-532.

<sup>54</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 531.

<sup>55</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 449.

<sup>56</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 462.

**Table 2. Berørte markeder til nærmere vurdering**

Værksted	By		Udgangspunkt for vurdering
<b>Polestar</b>			
Autohuset Vestergaard	Fredericia		Autohuset Vestergaard, Fredericia
NCG Skorstensgaard*	Horsens	}	NCG Skorstensgaard, Horsens
Autohuset Vestergaard*	Horsens		
NCG Skorstensgaard*	Kolding	}	Autohuset Vestergaard, Kolding
Autohuset Vestergaard*	Kolding		
NCG Skorstensgaard*	Vejle	}	NCG Skorstensgaard, Vejle
Autohuset Vestergaard*	Vejle		
<b>Volvo</b>			
Autohuset Vestergaard	Fredericia		Autohuset Vestergaard, Fredericia
Autohuset Vestergaard*	Horsens	}	Autohuset Vestergaard, Horsens
NCG Skorstensgaard*	Horsens		
NCG Bayern AutoGroup*	Kolding	}	NCG Bayern AutoGroup, Kolding
NCG Skorstensgaard*	Kolding		
Autohuset Vestergaard*	Kolding		
NCG Skorstensgaard*	Vejle	}	NCG Skorstensgaard, Vejle
Autohuset Vestergaard*	Vejle		
<b>Hyundai</b>			
NCG Terminalen*	Birkerød	}	NCG Terminalen, Birkerød
Autohuset Vestergaard*	Nærum		

For 15 af de 17 lokale markeder ligger NCG's værksteder og Autohuset Vestergaards værksteder relativt tæt, fx i samme by (markeret med \* i tabel 2), hvorfor er der et betydeligt overlap mellem catchmentområder opgjort med udgangspunkt i henholdsvis NCG's værksteder og Autohuset Vestergaards værksteder. Parternes markedsandele i disse overlappende catchmentområder er derfor stort set ens.

Styrelsen foretager derfor kun en vurdering af fusionens virkninger på ni lokale markeder. Hvis der er forskel på markedsandelene i de to catchmentområder, tager styrelsen udgangspunkt i det catchmentområde, hvor parterne har den højeste markedsandel.

Styrelsen har således foretaget en vurdering af fusionens virkninger på følgende markeder:

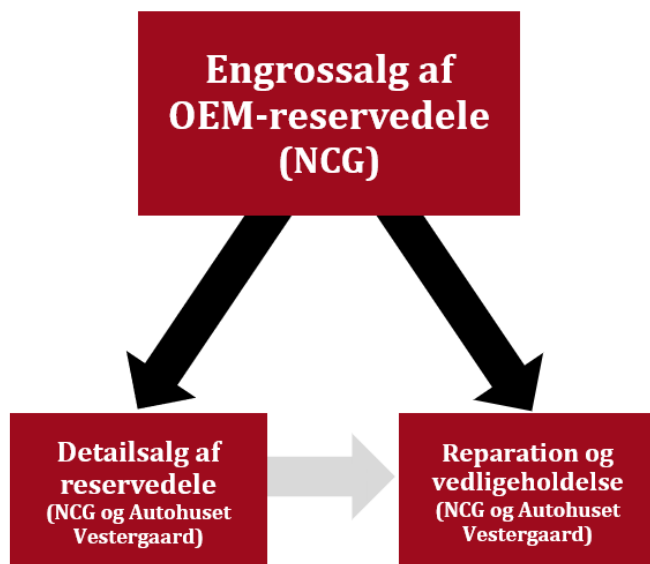
- Markederne for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i hhv. Danmark, Horsens, Kolding, Vejle og Fredericia.
- Markederne for reparation og vedligeholdelse af Polestar-køretøjer i hhv. Danmark, Horsens, Kolding, Vejle og Fredericia.

- Markederne for reparation og vedligeholdelse af Hyundai-køretøjer i Birkerød og Nærum.

## 6.2 Vertikalt berørte markeder

Fusionen fører til vertikale forbindelser, da NGG har import og engrossalg af OEM-reservedele af flere mærker<sup>57</sup>, og både NCG og Autohuset Vestergaard er aktive på henholdsvis markedet for reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer og markedet for detailsalg (videresalg) af OEM-reservedele. OEM-reservedele indgår som input til de to sidstnævnte markeder, og via markedet for detailsalg videresælges OEM-reservedele fra forhandlere/værksteder i det autoriserede netværk til andre værksteder, jf. Figur 1.

**Figur 1: De vertikale forbindelser som følge af fusionen**



Ifølge parternes oplysninger giver fusionen på den baggrund anledning til følgende vertikalt berørte markeder, der varierer efter mærker og den geografiske afgrænsning:

- i) Markederne for engrossalg af henholdsvis BYD, Hyundai og Ford OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til markederne for reparation og vedligeholdelse af henholdsvis BYD-, Hyundai- og Ford-køretøjer i Danmark (downstream),
- ii) Markederne for engrossalg af BYD, Hyundai, Ford og Jaguar OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til en række

<sup>57</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 281. Autohuset Vestergaard har ikke import af og engrossalg af OEM-reservedele.

lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af henholdsvis BYD-, Hyundai-, Ford- og Jaguar-køretøjer (downstream),

- iii) Markedet for engrossalg af Ford OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til markedet for detailsalg af Ford OEM-reservedele i Danmark (downstream),
- iv) Markederne for detailsalg af henholdsvis BMW, BYD og Volvo OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til markederne for reparation og vedligeholdelse af BMW-, BYD- og Volvo-køretøjer i Danmark (downstream),
- v) Markederne for detailsalg af henholdsvis BMW, Mazda, Suzuki, Toyota, Jaguar, Hyundai, BYD, Kia, Renault og Volvo OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til en række lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af henholdsvis BMW-, Mazda-, Suzuki-, Toyota-, Jaguar-, Hyundai-, BYD-, Kia-, Renault- og Volvo-køretøjer (downstream).

Styrelsen har foretaget en indledende screening af de vertikalt berørte markeder, hvor styrelsen har identificeret de markeder, hvor ændringerne i NCG's markedsandele på både upstream- og downstream-markedet er under 2 procentpoint. Styrelsen foretager ikke en nærmere vurdering af fusionens virkninger på vertikale forbindelser, der vedrører berørte markeder, der opfylder disse kriterier i screeningsmetoden, og disse markeder nævnes derfor ikke i det følgende, jf. ad i) – v) nedenfor. Screeningen er overordnet gengivet i tabel 3.

**Tabel 3.** Overblik over screening af vertikale forbindelser

Antal forbindelser	Nationalt	Lokalt
<b><i>i) og ii) Engrossalg af reservedele – reparation og vedligeholdelse</i></b>		
Vertikale forbindelser	3	68
Ændring i NCG's markedsandel < 2 pct.point	2	51
<b>Resterende forbindelser</b>	<b>1</b>	<b>17</b>
<b><i>iii) Engrossalg af reservedele – detailsalg af reservedele</i></b>		
Vertikale forbindelser	1	
Ændring i NCG's markedsandel < 2 pct.point	0	
<b>Resterende forbindelser</b>	<b>1</b>	
<b><i>iv) og v) Detailsalg af reservedele – reparation og vedligeholdelse</i></b>		
Vertikale forbindelser	3	75

Antal forbindelser	Nationalt	Lokalt
Ændring i NCG's markedsandel < 2 pct.point	2	35
Markedsandel upstream < 10 pct.	-	12
<b>Resterende forbindelser</b>	<b>1</b>	<b>28</b>

**Ad i):** Den vertikale forbindelse mellem markedet for engrossalg af Ford OEM-reservedele i Danmark og markedet for reparation og vedligeholdelse af Ford-køretøjer i Danmark opfylder ikke kriterierne i screeningen. Det skyldes, at NCG's markedsandel med fusionen stiger med ca. [0-5] procentpoint på markedet for reparation og vedligeholdelse af Ford-køretøjer. Dette er dog så lille en stigning i NCG's markedsandel i forhold til det niveau, som styrelsen har anlagt for sin screening, at styrelsen ikke foretager en nærmere vurdering af fusionens virkninger på dette marked.

**Ad ii):** De vertikale forbindelser mellem markedet for engrossalg af Ford OEM-reservedele i Danmark og en række lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af Ford-køretøjer opfylder ikke kriterierne i screeningen. Det skyldes, at NCG's markedsandel på 17 lokale downstream-markeder for reparation og vedligeholdelse af Ford-køretøjer stiger efter fusionen mellem [5-10] og [10-20] procentpoint.<sup>58</sup> Styrelsen foretager derfor en nærmere vurdering af fusionens virkninger på disse markeder.

Derudover foretager styrelsen en nærmere vurdering af den vertikale forbindelse mellem markedet for engrossalg af Hyundai OEM-reservedele i Danmark og markedet for reparation og vedligeholdelse af Hyundai-køretøjer i Birkerød og Nærum. Det skyldes, at Autohusets Vestergaard i december 2025 blev autoriseret værksted, og at styrelsen vurderer, at Autohuset Vestergaards markedsandel fremadrettet reelt kan være væsentligt større, end 2024-data indikerer, jf. beskrivelsen heraf ovenfor.

**Ad iii):** Den vertikale forbindelse mellem markedet for engrossalg af Ford OEM-reservedele i Danmark og markedet for detailsalg af Ford OEM-reservedele i Danmark opfylder ikke kriterierne i screeningen. Det skyldes, at NCG's markedsandel stiger med fusionen ca. [5-10] procentpoint på downstream markedet for detailsalg af Ford OEM-reservedele i Danmark. Selvom stigningen i NCG's markedsandel er over det niveau, som styrelsen har anlagt for sin screening, så vil NCG's markedsandel efter fusionen fortsat være relativt lav, og styrelsen foretager derfor ikke en nærmere vurdering af fusionens virkninger på disse markeder.

**Ad iv):** Den vertikale forbindelse mellem markederne for detailsalg af henholdsvis Volvo OEM-reservedele i Danmark og markederne for reparation

<sup>58</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, bilag 27.

og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i Danmark opfylder ikke kriterierne i screeningen. Styrelsen foretager derfor en nærmere vurdering af fusionens virkninger på disse markeder.

**Ad v):** De vertikale forbindelser mellem markederne for detailsalg af en række mærker ift. en række lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af de samme mærker. 40 af de vertikale forbindelser mellem markederne for detailsalg af en række mærker ift. en række lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af de samme mærker opfylder ikke kriterierne i screeningen.

For 12 forbindelser er NCG's upstream-markedsandel mindre end 10 pct., mens downstream-markedsandelene stiger med mellem [20-30] og [30-40] procentpoint, fordi Autohuset Vestergaard har autoriserede værksteder i catchmentområderne. Imidlertid er downstream-markedsandelen i disse tilfælde ikke retvisende for værkstedernes indkøbsstyrke inden for detailsalg af reservedele, da autoriserede værksteder indkøber reservedele direkte fra importøren. I lyset heraf samt NCG's lave upstream-markedsandel inden for detailsalg af reservedele foretager styrelsen ikke en nærmere vurdering af de 12 forbindelser.

De resterende 28 vertikale forbindelser er alle forbindelser vedr. Volvo. Styrelsen foretager en nærmere vurdering heraf.

#### *Opsamling vedrørende berørte vertikale forbindelser*

De vertikale forbindelser med downstream-markederne for reparation og vedligeholdelse af køretøjer i en række lokalområder omfatter lokale markeder, hvor NCG's værksteder og Autohuset Vestergaards værksteder ligger relativt tæt, fx i samme by. Derfor er der et betydeligt overlap mellem catchmentområder opgjort med udgangspunkt i henholdsvis NCG's værksteder og Autohuset Vestergaards værksteder. Parternes markedsandele i disse overlappende catchmentområder er derfor stort set ens.

Det er styrelsens vurdering, at denne fusions virkninger vil være de samme uanset hvilket af de overlappende catchmentområder, som styrelsen tager udgangspunkt i. Styrelsen foretager derfor kun en vurdering af fusionens virkninger på ét af de lokale markeder, hvor der er overlappende catchmentområder. Hvis der er forskel på markedsandelene i de overlappende catchmentområder, tager styrelsen udgangspunkt i det catchmentområde, hvor parterne har den højeste markedsandel.

På baggrund af styrelsens screening ovenfor har styrelsen identificeret følgende vertikalt berørte markeder, hvor styrelsen foretager en nærmere vurdering af fusionens virkninger:

- Markedet for engrossalg af Ford OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til markederne for reparation og vedligeholdelse af Ford-køretøjer i og omkring Trekantområdet (Horsens, Kolding, Vejle, Fredericia, Haderslev og Rødekro) og omkring Svendborg og Odense (downstream)
- Markedet for engrossalg af Hyundai OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til markederne for reparation og vedligeholdelse af Hyundai i Birkerød/Nærum
- Markedet for detailsalg af Volvo OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til markedet for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i Danmark (downstream)
- Markedet for detailsalg af Volvo OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til en række lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer henholdsvis i og omkring Trekantområdet (Horsens, Kolding, Vejle, Fredericia, Haderslev og Rødekro), omkring Svendborg og Odense og omkring København og Nordsjælland (Helsingør, Frederikssund, Hillerød, Birkerød, Nærum, Søborg, Ballerup, Taastrup og Greve) (downstream)

### 6.3 Horisontale virkninger

#### 6.3.1 Markederne for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i hhv. Danmark, Horsens, Kolding, Vejle og Fredericia

Både NCG og Autohuset Vestergaard udfører reparation af Volvo-køretøjer, og parterne har som nævnt i deres screening af berørte markeder identificeret en række lokalområder, hvor fusionens virkninger analyseres nærmere. Det drejer sig om Horsens, Kolding, Vejle og Fredericia. Desuden foretager styrelsen en vurdering af fusionens virkninger på et nationalt marked. Parternes markedsandele på de pågældende geografiske markeder fremgår af tabel 4.

**Tabel 4.** Markedsandele på markederne for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer, 2024

	NCG	Autohuset Vestergaard	Samlet	HHI efter fusionen	Delta HHI
	----- Procent -----				

	NCG	Autohuset Vestergaard	Samlet	HHI efter fusionen	Delta HHI
Danmark	[0-5]	[10-20]	[10-20]	[500-1.000]	[<250]
Horsens	[5-10]	[20-30]	[30-40]	[1.000-1.500]	[≥250]
Kolding	[5-10]	[20-30]	[30-40]	[1.500-2.000]	[≥250]
Vejle	[5-10]	[20-30]	[20-30]	[1.000-1.500]	[≥250]
Fredericia	[5-10]	[20-30]	[30-40]	[1.000-1.500]	[≥250]

Note: Parterne har opgjort markedsandele ud fra begge parter lokationer i de byer, hvor begge parter er til stede. Hvor der er forskel i parternes markedsandele afhængig af lokation, har styrelsen taget udgangspunkt i den lokation, hvor parterne samlet set vil opnå den største markedsandel efter fusionen.

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse

### *Danmark*

Parterne har oplyst, at NCG og Autohuset Vestergaard før fusionen har markedsandele på henholdsvis [0-5] pct. og [10-20] pct. på markedet for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i Danmark i 2024. Dermed opnår parterne med fusionen en markedsandel på [10-20] pct.

Ifølge parternes oplysninger stiger HHI [<250] med fusionen til et niveau på [500-1.000].

Markedsandele 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>59</sup>

Styrelsen vurderer på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i Danmark.

### *Horsens, Kolding, Vejle og Fredericia*

Styrelsen har valgt at behandle fusionens virkninger i Horsens, Kolding, Vejle og Fredericia samlet som området i og omkring Trekantområdet. Det skyldes, at der i disse områder er et stort sammenfald mellem

<sup>59</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), hvoraf det fremgår, at der kan foreligge et indicium for, at fusioner, hvor de deltagende virksomheders samlede markedsandel ikke overstiger 25 pct., ikke kan antages at hæmme den effektive konkurrence (punkt 18), og at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, hvis delta 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 (punkt 20).

catchmentområderne, og at parternes oplysninger viser, at konkurrencesituationen i områderne er relativt ens.

Parterne har oplyst, at NCG har markedsandele før fusionen på [5-10]-[5-10] pct., og Autohuset Vestergaard har markedsandele på [20-30]-[20-30] pct. på de lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i og omkring Trekantområdet i 2024, jf. tabel 3 ovenfor. Dermed opnår parterne med fusionen markedsandele på [20-30]-[30-40] pct.

Ifølge parternes oplysninger stiger HHI med fusionen mellem  $[\geq 250]$  og  $[\geq 250]$  til niveauer på [1.000-1.500]- [1.500-2.000].

Markedsandele og ændringen i HHI ligger således over de af Kommissionens fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.

Parterne har oplyst, at NCG's aktiviteter i de pågældende catchmentområder særligt er drevet af to værksteder omkring Århus, og at NCG's aktiviteter i og omkring Trekantområdet blot svarer til markedsandele på [xxx] procent.<sup>60</sup> Det kan indikere, at hvis catchmentområdet reduceres, så vil overlappet mellem parternes aktiviteter være relativt begrænset.

Parterne har oplyst, at autoriserede værksteder har en væsentlig større markedsandel for det pågældende mærke end ikke-autoriserede værksteder.<sup>61</sup> Det skyldes ifølge parterne bl.a., at autorisationen giver mulighed for at udføre garantiarbejde for bilproducenten, hvilket, ifølge parterne, vurderes at have en afsmittende effekt på andre serviceydelser som fx service og reparationsarbejde.<sup>62</sup> Samtidig tilbyder flere bilproducenter og bilimportører serviceaftaler i forbindelse ved bilkøb, hvilket giver en naturlig tilknytning til et autoriseret værksted.<sup>63</sup> Parterne har dertil oplyst, at Autohuset Vestergaards relative styrke i området navnlig kan henføres til, at Autohuset Vestergaard er autoriseret Volvo-værksted i de fire byer, mens NCG's værksteder ikke er autoriserede Volvo-værksteder.<sup>64</sup>

Inden for catchmentområderne er der flere autoriserede værksteder, fx Pedersen & Nielsen i bl.a. Risskov, Randers og Aabenraa og Bilernes Hus (Nielsen Car Group) i bl.a. Silkeborg, Viborg og Esbjerg.<sup>65</sup> Dertil kommer mere end 64 ikke-autoriserede værksteder inden for 30 minutters kørsel fra Trekantområdet.<sup>66</sup>

Parterne har illustreret konkurrencesituationen, jf. som eksempel catchmentområdet for Horsens i figur 2. Billedet er overordnet set det samme

---

<sup>60</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 498.

<sup>61</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 462.

<sup>62</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 465.

<sup>63</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 466.

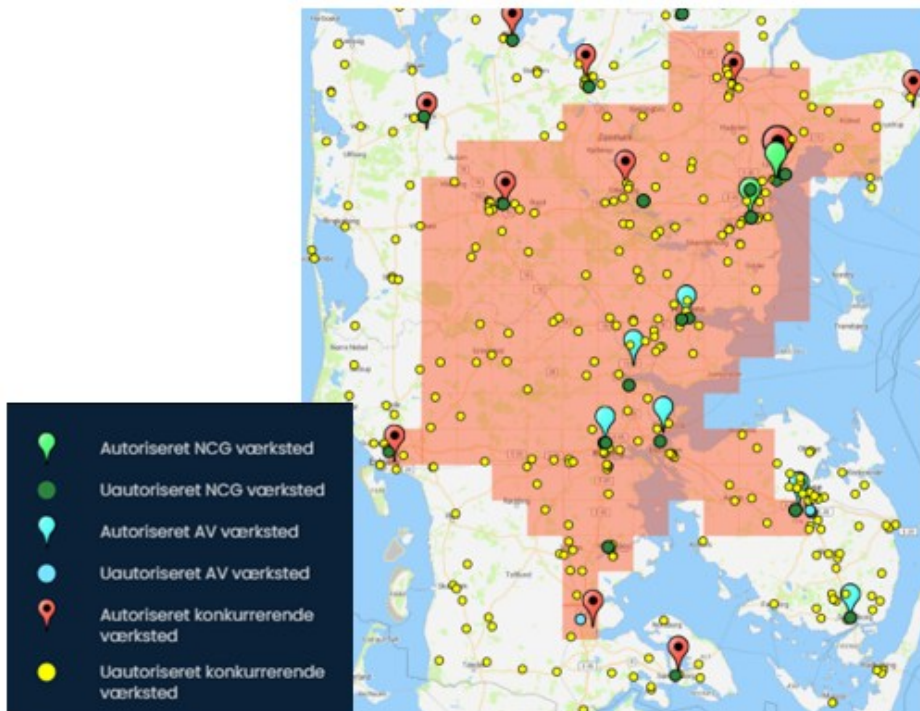
<sup>64</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 497 og 521.

<sup>65</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 503.

<sup>66</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 505.

uanset hvilken af de fire byer i og omkring Trekantområdet, der tages udgangspunkt i.

**Figur 2.** Catchmentområdet for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i Horsens



Note: Catchmentområdet (80 pct. af kundeoplandet) dækker en køretid på 75 minutter.

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse

Styrelsen vurderer på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i henholdsvis Horsens, Kolding, Vejle og Fredericia.

### *Konklusion*

Styrelsen vurderer samlet set på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer uanset den geografiske afgrænsning af markedet.

### **6.3.2 Markederne for reparation og vedligeholdelse af Polestar-køretøjer i hhv. Danmark, Horsens, Kolding, Vejle og Fredericia**

Både NCG og Autohuset Vestergaard udfører reparation af Polestar-køretøjer, og parterne har som nævnt i deres screening af berørte markeder identificeret en række lokalområder, hvor fusionens virkninger analyseres nærmere. Det drejer sig om Horsens, Kolding, Vejle og Fredericia. Desuden foretager styrelsen en vurdering af fusionens virkninger på et nationalt marked.

Parterne har oplyst, at både Volvo og Polestar er ejet af kinesiske Zhejiang Geely Holding Group. Der er derfor et stort teknisk overlap mellem navnlig Volvos elbiler og Polestar-bilerne, som alle er rene elbiler. I mange tilfælde er det derfor også de samme værksteder, der har specialiseret sig i at servicere biler fra Volvo og Polestar.<sup>67</sup> Parternes oplysninger viser, at dette forhold overvejende også afspejles i konkurrencesituationen på markederne for reparation og vedligeholdelse af de to mærker.

Parternes markedsandele på de pågældende geografiske markeder fremgår af tabel 5.

**Tabel 5.** Markedsandele på markederne for reparation og vedligeholdelse af Polestar-køretøjer, 2024

	NCG	Autohuset Vestergaard	Samlet	HHI efter fusionen	Delta HHI
	----- Procent -----				
Danmark	[0-5]	[10-20]	[20-30]	[1.000-1.500]	[<250]
Horsens	[5-10]	[30-40]	[40-50]	[1.500-2.000]	[≥250]
Kolding	[5-10]	[20-30]	[30-40]	[1.500-2.000]	[≥250]
Vejle	[5-10]	[20-30]	[30-40]	[1.500-2.000]	[≥250]
Fredericia	[5-10]	[30-40]	[30-40]	[1.500-2.000]	[≥250]

Note: Parterne har opgjort markedsandele ud fra begge parter lokationer i de byer, hvor begge parter er til stede. Hvor der er forskel i parternes markedsandele afhængig af lokation, har styrelsen taget udgangspunkt i den lokation, hvor parterne samlet set vil opnå den største markedsandel efter fusionen.

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse

### *Danmark*

Parterne har oplyst, at NCG og Autohuset Vestergaard før fusionen har markedsandele på henholdsvis [0-5] pct. og [10-20] pct. på markedet for reparation og vedligeholdelse af Polestar-køretøjer i Danmark i 2024. Dermed opnår parterne efter fusionen en markedsandel på [20-30] pct.

Ifølge parternes oplysninger stiger HHI [<250] med fusionen til et niveau på [1.000-1.500]. Markedsandele og ændringen i HHI ligger således inden

<sup>67</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 460.

for de af Kommissionens fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.<sup>68</sup>

Styrelsen vurderer på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af Polestar-køretøjer i Danmark.

#### *Horsens, Kolding, Vejle og Fredericia*

Parterne har oplyst, at NCG har markedsandele før fusionen på [5-10]-[5-10] pct. og Autohuset Vestergaard har markedsandele på [20-30]-[30-40] pct. på de lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af Polestar-køretøjer i og omkring Trekantområdet i 2024, jf. tabel 4 ovenfor. Dermed opnår parterne med fusionen markedsandele på [30-40]-[40-50] pct.

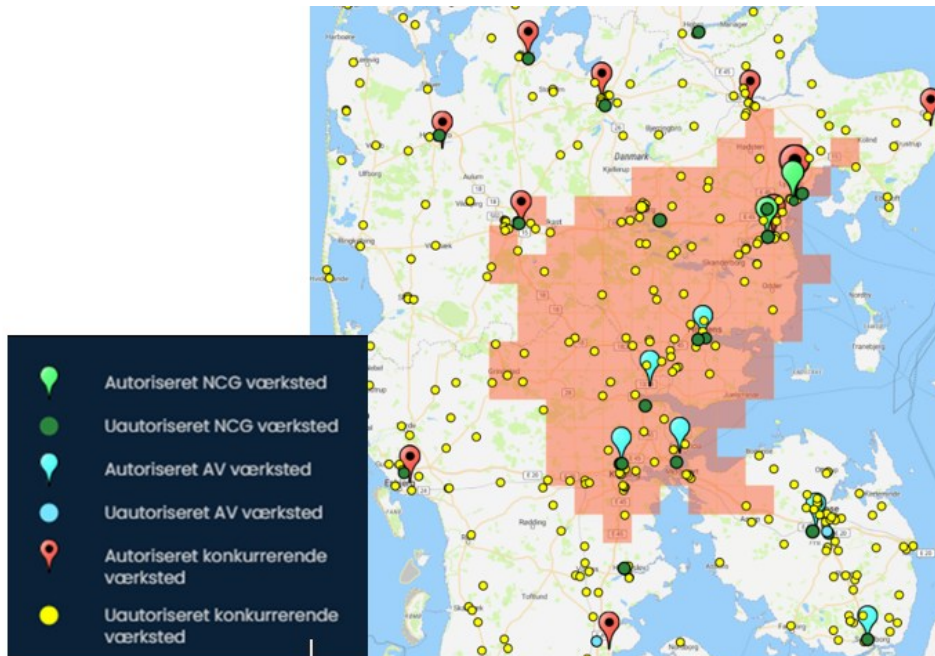
Ifølge parternes oplysninger stiger HHI med fusionen mellem  $[\geq 250]$  og  $[\geq 250]$  til niveauer på  $[1.500-2.000]$ - $[1.500-2.000]$ . Markedsandele og ændringen i HHI ligger således over de af Kommissionens fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.

Som for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer afspejler NCG's markedsandele overvejende NCG's aktiviteter i Århus-området. Desuden er Autohuset Vestergaard, men ikke NCG, autoriseret Polestar-værksted i de fire byer, mens der er andre autoriserede værksteder i Århus-området og en lang række ikke-autoriserede værksteder i og omkring Trekantområdet, jf. som eksempel catchmentområdet i Horsens i figur 3.

---

<sup>68</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), hvoraf det fremgår, at der kan foreligge et indicium for, at fusioner, hvor de deltagende virksomheders samlede markedsandel ikke overstiger 25 pct., ikke kan antages at hæmme den effektive konkurrence (punkt 18), og at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, hvis delta 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 (punkt 20).

**Figur 3.** Catchmentområdet for reparation og vedligeholdelse af Polestar-køretøjer i Horsens



Note: Catchmentområdet (80 pct. af kundeoplandet) dækker en køretid på 60 minutter.

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse

Styrelsen vurderer på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af Polestar-køretøjer i henholdsvis Horsens, Kolding, Vejle og Fredericia.

### *Konklusion*

Styrelsen vurderer samlet set på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af Polestar-køretøjer uanset den geografiske afgrænsning af markedet.

### **6.3.3 Markedet for reparation og vedligeholdelse af Hyundai-køretøjer i Birkerød/Nærum**

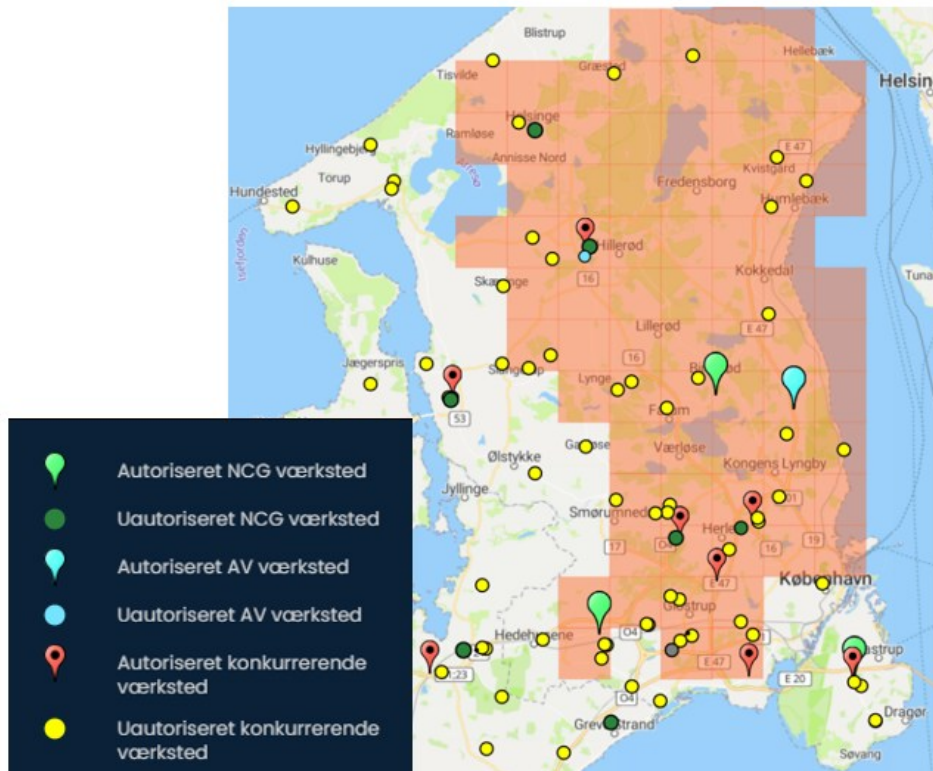
Parterne har oplyst, at NCG og Autohuset Vestergaard før fusionen har markedsandele på henholdsvis [10-20] pct. og [0-5] pct. på markedet for reparation og vedligeholdelse af Hyundai-køretøjer i Birkerød/Nærum i 2024. Dermed opnår parterne med fusionen en markedsandel på [10-20] pct.

Som nævnt er det styrelsens vurdering, at markedsandelen på sigt vil være væsentligt højere grundet Autohuset Vestergaards nyligt opnåede autorisation, jf. afsnit 6.1. ovenfor.

Parterne bemærker, at det ikke er sandsynligt, at Autohuset Vestergaards autorisation indebærer, at Autohuset Vestergaards markedsandel på sigt stiger markant, fx til et niveau svarende til NCG's markedsandel i 2024. Det skyldes, at bestanden af Hyundai-biler i området er uændret. Hvis Autohuset Vestergaards markedsandel skulle stige til NCG's niveau, ville en del af aktiviteten komme fra NCG's værksted i Birkerød, som dermed ville få en lavere markedsandel.<sup>69</sup>

Selv hvis Autohuset Vestergaards markedsandel som følge af autorisationen stiger til samme niveau som NCG's markedsandel i 2024, vil der efter fusionen fortsat være andre autoriserede Hyundai-værksteder i området, fx Jønssons Auto i Hillerød og Andersen Biler i Herlev og Ballerup, jf. figur 4. Dertil kommer flere ikke-autoriserede værksteder.

**Figur 4.** Catchmentområdet for reparation og vedligeholdelse af Hyundai-køretøjer i Nærum



Note: Catchmentområdet (80 pct. af kundeoplandet) dækker en køretid på 30 minutter.

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse.

Styrelsen vurderer på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for reparation og vedligeholdelse af Hyundai-køretøjer i henholdsvis Birkerød og Nærum.

<sup>69</sup> Jf. Parternes fusionsanmeldelse, punkt 549.

### 6.3.4 Markedet for detailsalg af Volvo OEM-reservedele i Danmark

Parterne har et horisontalt overlap, for så vidt angår markedet for detailsalg af OEM-reservedele af mærket Volvo i Danmark.

Parterne har oplyst, at NCG før fusionen har en markedsandel på [10-20] pct., og at Autohuset Vestergaard har en markedsandel på [20-30] pct. på markedet for detailsalg af Volvo OEM-reservedele i Danmark. Parternes samlede markedsandel efter fusionen er således [30-40] pct.<sup>70</sup>

Parterne har oplyst, at HHI efter fusionen vil stige med [ $\geq 250$ ] til et niveau på [1.500-2.000] efter fusionen.<sup>71</sup>

Markedsandele og HHI ligger således over de af Kommissionens fastsatte grænser for, hvornår det er usandsynligt, at der kan påvises horisontale konkurrencemæssige problemer.<sup>72</sup>

Parterne har oplyst, at der findes en lang række forhandlere af OEM-reservedele, herunder både andre autoriserede værksteder, hvoraf flere har markedsandele på niveau med parterne.<sup>73</sup>

Samtidig oplyser parterne, at parterne er bekendt med, at der generelt i branchen sker import af OEM-reservedele fra andre EU-lande, herunder Tyskland og Polen, hvis værkstederne opfatter priserne i Danmark som værende for høje eller leveringstiderne fra danske leverandører bliver for lange.<sup>74</sup> Parterne har ikke kendskab til omfanget af importen, og import indgår ikke i parterne opgørelse af markedet.

Parterne har også anført, at det er muligt at anvende konkurrerende reservedele i form af OES-reservedele samt reservedele af tilsvarende kvalitet i stedet for OEM-reservedele, og at disse alternativer ikke er indregnet i parternes opgørelse af markedet og markedsandele.<sup>75</sup> Reservedelsgrossisterne FTZ, AD Danmark og Au2parts sælger, ifølge parterne, OES-reservedele.<sup>76</sup>

Dermed synes der at være flere alternativer for værksteder, der har behov for reservedele til reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer, dels fordi der kan anvendes andre reservedele end originale Volvo-reservedele, dels fordi der er en lang række forhandlere både i Danmark men også i udlandet.

---

<sup>70</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 573.

<sup>71</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 579.

<sup>72</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med fusioner og virksomhedsoverdragelser (2004/C 31/03), hvoraf det fremgår, at der kan foreligge et indicium for, at fusioner, hvor de deltagende virksomheders samlede markedsandel ikke overstiger 25 pct., ikke kan antages at hæmme den effektive konkurrence (punkt 18), og at det er usandsynligt, at en fusion vil medføre konkurrencemæssige problemer, hvis delta 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 (punkt 20).

<sup>73</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 581.

<sup>74</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 582.

<sup>75</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 584.

<sup>76</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 581.

Styrelsen har i forbindelse med sagsbehandlingen gennemført en markeds-høring og har ikke modtaget bemærkninger til fusionen.

Styrelsen vurderer på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på markedet for detailsalg af Volvo OEM-reservedele i Danmark.

#### 6.4 Vertikale virkninger

På baggrund af styrelsens screening af de vertikale forbindelser har styrelsen identificeret følgende vertikalt berørte markeder, jf. afsnit 6.2 ovenfor, som skal analyseres nærmere:

- a) Markedet for engrossalg af Ford OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til markederne for reparation og vedligeholdelse af Ford-køretøjer i og omkring Trekantområdet (Horsens, Kolding, Vejle, Fredericia, Haderslev og Rødekro) og omkring Svendborg og Odense (downstream)
- b) Markedet for engrossalg af Hyundai OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til markederne for reparation og vedligeholdelse af Hyundai i Birkerød og Nærum
- c) Markedet for detailsalg af Volvo OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til markedet for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i Danmark (downstream)
- d) Markedet for detailsalg af Volvo OEM-reservedele i Danmark (upstream) i forhold til en række lokale markeder for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer henholdsvis i og omkring Trekantområdet (Horsens, Kolding, Vejle, Fredericia, Haderslev og Rødekro), omkring Svendborg og Odense og omkring København og Nordsjælland (Helsingør, Frederikssund, Hillerød, Birkerød, Nærum, Søborg, Ballerup, Taastrup og Greve) (downstream)

De potentielle konkurrenceskedelige vertikale virkninger af en fusion kan bl.a. bestå i afskærmning af konkurrenter. For det første kan der opstå inputafskærmning, hvilket vil sige, at downstream-konkurrenter får begrænset adgangen til vigtige leverancer. For det andet kan der opstå kundeafskærmning, hvis fusionen medfører, at upstream-konkurrenter får begrænset adgangen til et tilstrækkeligt kundegrundlag på downstream-markedet.

Der er tre forhold, der skal undersøges i forbindelse med vurderingen af, om en konkurrenceskedelig inputafskærmning er sandsynlig:<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for vurdering af ikke-horisontale fusioner efter Rådets forordning om kontrol med virksomhedsovertagelse og fusioner, nr. 265 af 18. oktober 2008, punkt 31-57.

- a) om den fusionerede virksomhed har mulighed for at afskærme adgangen til input,
- b) om den fusionerede enhed vil have incitament til det og
- c) om det vil skade konkurrencen downstream betydeligt.

Det er bl.a. relevant at vurdere risikoen for inputafskærmning nærmere i lyset af NCG's markedsandele på upstream-markederne for engrossalg af OEM-reservedele, hvor NCG er udpeget som eneimportør for hhv. Ford og Hyundai. Det er også nødvendigt at vurdere denne risiko pga. parternes samlede markedsandele på upstream-markedet for detailsalg af Volvo OEM-reservedele.

NCG opnår efter fusionen høje markedsandele på nogle lokale downstream-markeder for reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i hhv. Trekantområdet, Nordsjælland og omkring Odense og Svendborg, jf. afsnit 6.4.3 nedenfor. Dette indikerer, at det også kunne være relevant at vurdere kundefskærmning i forhold til detailsalg af Volvo-reservedele. Autohuset Vestergaard er imidlertid autoriseret Volvo-værksted og må derfor formodes at foretage hovedparten af sine indkøb direkte hos importøren og ikke hos andre autoriserede værksteder eller grossister.<sup>78</sup> Af den grund er det styrelsens vurdering, at NCG's indkøb på detailmarkedet er yderst begrænset, og derfor ikke indebærer en risiko for, at NCG vil foretage kundefskærmning efter fusionen.

#### **6.4.1 Engrossalg af Ford OEM-reservedele i Danmark i forhold til reparation og vedligeholdelse af Ford-køretøjer i og omkring Trekantområdet og omkring Svendborg og Odense**

NCG varetager (gennem NCG Motor Company A/S) import af Ford-reservedele<sup>79</sup>, som sælges videre til autoriserede værksteder, der er en del af Fords selektive distributionssystem.

På det nationale upstream marked for engrossalg af Ford OEM-reservedele har NCG en markedsandel på [80-90] pct.<sup>80</sup> Efter parternes skøn har FTZ en markedsandel på ca. [5-10] pct.<sup>81</sup>

Parternes markedsandele efter fusionen på de lokale downstream markeder henholdsvis i og omkring Trekantområdet og omkring Svendborg og Odense fremgår af tabel 5 nedenfor. Parterne har oplyst, at NCG før fusionen har markedsandele på [0-5]-[0-5] pct. i alle områderne. Med fusionen

<sup>78</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 693, fodnote 96.

<sup>79</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 654.

<sup>80</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 603.

<sup>81</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 603.

stiger NCG's markedsandel til mellem [0-5]-[20-30] pct. i disse lokale områder, jf. tabel 6.<sup>82</sup>

**Tabel 6:** Parternes markedsandele i 2024

Upstream		Downstream			
Engrossalg af Ford reservedele (pct.)		Reparation og vedligeholdelse af Ford (pct.)			
	DK	Lokalområde	NCG	AV	Samlet
NCG	[80-90]	Horsens	[0-5]	[5-10]	[10-20]
		Kolding	[0-5]	[5-10]	[5-10]
		Vejle	[0-5]	[5-10]	[5-10]
		Fredericia	[0-5]	[5-10]	[5-10]
		Haderslev	[0-5]	[10-20]	[10-20]
		Rødekro	[0-5]	[0-5]	[0-5]
		Svendborg	[0-5]	[10-20]	[20-30]
		Odense	[0-5]	[10-20]	[10-20]

Kilde: Parternes fusionsanmeldelse, punkt 679-680 og bilag 27.

Som følge af NCG's høje markedsandel på upstream markedet er det ikke muligt at konkludere, at det er usandsynligt, at der vil kunne påvises konkurrencemæssige betænkeligheder som følge af fusionen. Styrelsen vil derfor vurdere risikoen for inputafskærmning nærmere.<sup>83</sup>

#### *Vurdering af inputafskærmning*

NCG står således inden fusionen for en væsentlig del af engrossalget af Ford OEM-reservedele. Med fusionen stiger NCG's markedsandel inden for reparation og vedligeholdelse i flere lokalområder, da Autohuset Vestergaard har en vis aktivitet på disse lokale markeder. Derfor kan det ikke udelukkes, at NCG - alt andet lige - vil have et øget incitament til at udøve inputafskærmning i disse områder, for at kunderne i disse områder i endnu højere grad skal vælge NCG's værksteder, når de skal have repareret deres Ford-køretøjer.

Det er dog styrelsens vurdering, at NCG ikke har incitament til at foretage inputafskærmning.

Det skyldes, at bilproducenten (Ford) har en interesse i, at der bliver ydet den samme service af producentens bilmærke på autoriserede værksteder, og derfor har forpligtet NCG til at behandle alle autoriserede værksteder

<sup>82</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 657 og bilag 27.

<sup>83</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for ikke-horisontale fusioner af 18. oktober 2008, punkt 25.

ens.<sup>84</sup> NCG skal således leve op til bilproducentens servicekrav, for så vidt angår alle de autoriserede værksteder i NCG's netværk. De værkstedskontrakter, som NCG har indgået med henholdsvis de autoriserede værksteder, som NCG selv ejer, og de autoriserede værksteder, som NCG ikke selv ejer, er således enslydende.<sup>85</sup> NCG har derfor ikke incitament til at forskelsbehandle mellem de autoriserede værksteder, for så vidt angår adgang til OEM-reservedele, fordi NCG så risikerer at miste sin kontrakt som importør med Ford.<sup>86</sup>

Styrelsen vurderer derfor på baggrund af de foreliggende oplysninger, at denne vertikale forbindelse ikke giver øget risiko for inputafskærmning af OEM-reservedele af Ford-mærket.

#### **6.4.2 Engrossalg af Hyundai OEM-reservedele i Danmark i forhold til reparation og vedligeholdelse af Hyundai i Birkerød og Nærum**

På det nationale upstream marked for engrossalg af Hyundai OEM-reservedele har NCG en markedsandel på [90-100] pct.<sup>87</sup> Den resterende del af salget sker ifølge parterne overvejende fra FTZ og Au2Parts. Parterne har oplyst, at NCG og Autohuset Vestergaard før fusionen har markedsandele på henholdsvis [10-20] pct. og [0-5] pct. på downstream markedet for reparation og vedligeholdelse af Hyundai-køretøjer i Birkerød/Nærum i 2024. Dermed opnår parterne med fusionen en markedsandel på [10-20] pct.

Som nævnt er det styrelsens vurdering, at markedsandelen på sigt vil være væsentligt højere pga. Autohuset Vestergaards nyligt opnåede autorisation, jf. afsnit 6.1 ovenfor. Selv hvis Autohuset Vestergaards markedsandel som følge af autorisationen stiger til samme niveau som NCG's markedsandel i 2024, vil fusionen af de samme grunde som nævnt ovenfor angående Ford ikke at give anledning til øget risiko for inputafskærmning af Hyundai OEM-reservedele.

Styrelsen lægger i den forbindelse særlig vægt på følgende, at NCG's importørkontrakt med producenten sikrer, at der ydes samme service for Hyundai-køretøjer af alle autoriserede værksteder i det selektive netværk, hvorfor NCG er forpligtet til at behandle de autoriserede værksteder ens.<sup>88</sup>

---

<sup>84</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 662.

<sup>85</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 662.

<sup>86</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 668-670.

<sup>87</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 596, og bilag 27.

<sup>88</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 635. Det fremgår heraf, at de autoriserede værkstedskontrakter indgået mellem Hyundai Bil Import A/S og hhv. koncerninterne og koncerneksterne værksteder er enslydende.

Styrelsen vurderer derfor på baggrund af de foreliggende oplysninger, at denne vertikale forbindelse ikke giver øget risiko for inputafskærmning af OEM-reservedele af Hyundai-mærket.

#### **6.4.3 Detailsalg af Volvo OEM-reservedele i Danmark i forhold til reparation og vedligeholdelse af Volvo-køretøjer i Danmark og i og omkring hhv. Trekantområdet, Svendborg og Odense, og København og i Nordsjælland**

På det nationale upstream marked for detailsalg af Volvo OEM-reservedele opnår parterne efter fusionen en samlet markedsandel på [30-40] pct., jf. afsnit 6.3.4. ovenfor.<sup>89</sup> På markedet for reparation og vedligeholdelse af Volvo i Danmark sker der en stigning i NCG's markedsandel på i alt [10-20] pct. som følge af tilføjelsen af Autohuset Vestergaard, hvorved NCG's markedsandel i Danmark stiger fra [0-5] pct. til [10-20] pct.

På downstream markederne i og omkring hhv. Trekantområdet, omkring Svendborg og Odense samt omkring København og Nordsjælland opnår NCG efter fusionen markedsandele på mellem [20-30]-[60-70] pct. NCG's markedsandele bliver højest i Svendborg.

Parterne har oplyst, at HHI efter fusionen på upstream markedet vil stige med [ $\geq 250$ ] til et niveau på [1.500-2.000] efter fusionen.<sup>90</sup>

Da det ikke alene på baggrund af markedsandele og HHI er muligt at konkludere, at det er usandsynligt, at der vil kunne påvises konkurrencemæssige betænkeligheder som følge af fusionen, vil styrelsen vurdere risikoen for inputafskærmning nærmere.<sup>91</sup>

Det er styrelsens vurdering, at NCG ikke har incitament til at inputafskærme.

NCG har således [30-40] pct. af detailsalget af Volvo OEM-reservedele, som hovedsageligt sælges til uafhængige værksteder, fordi de autoriserede værksteder primært køber Volvo OEM-reservedele fra importøren. De øvrige autoriserede Volvo-forhandlere og -værksteder sælger således også Volvo OEM-reservedele og vil kunne imødekomme en øget efterspørgsel efter Volvo OEM-reservedele, hvis parterne efter fusionen hæver priserne, da Motorkøretøjsforordningen indebærer, at importører ikke må begrænse de autoriserede værksteders videresalg af OEM-reservedele til uafhængige

---

<sup>89</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 573.

<sup>90</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 579.

<sup>91</sup> Jf. Kommissionens retningslinjer for ikke-horisontale fusioner af 18. oktober 2008, punkt 25.

reparatører, der anvender disse dele til reparation og vedligeholdelse af et motorkøretøj.<sup>92</sup>

På den måde sælges OEM-reservedele (fx af mærket Volvo) videre til uafhængige værksteder, der således kan købe Volvo OEM-reservedele af autoriserede værksteder, hvis NCG begrænser de uafhængige værksteders muligheder for at købe fra NCG's værksteder.

Derudover kan værksteder ifølge parternes oplysninger også indkøbe OES-reservedele af mærket Volvo fra andre kilder end øvrige autoriserede værksteder som fx via uafhængige grossister som FTZ, Au2Parts m.fl.<sup>93</sup>

Endelig har parterne henvist til, at OEM-reservedele let kan importeres fra andre lande.<sup>94</sup>

Det er derfor styrelsens vurdering, at kunderne har derfor mange alternative leverandører til parterne, for så vidt angår Volvo OEM-reservedele.

Styrelsen vurderer derfor på baggrund af de foreliggende oplysninger, at denne vertikale forbindelse ikke giver øget risiko for inputafskærmning af OEM-reservedele af Volvo-mærket.

#### *Opsummering om vertikale virkninger*

Styrelsen vurderer på baggrund af de foreliggende oplysninger, at fusionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt på de vertikalt berørte markeder nævnt ovenfor.

### **7. 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.

---

<sup>92</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 632. Parterne har henvist til, at det følger af Motorkøretøjsforordningens artikel 5, litra a, at importører som NCG, ikke må begrænse deres autoriserede værksteders adgang til at sælge OEM-reservedele til uafhængige værksteder.

<sup>93</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 694 og bilag 10.

<sup>94</sup> Jf. parternes fusionsanmeldelse, punkt 621.