

MELDING AV FORETAKSSAMMENSLUTNING

MELLOM

VEIDEKKE INDUSTRI AS

OG

NORD VEI & ASFALT AS

31. mars 2026

Inneholder konfidensiell informasjon

Konfidensiell informasjon for Veidekke Industri AS er markert med grønt

Konfidensiell informasjon for Nord Vei & Asfalt er markert med blått

Konfidensiell for begge parter er markert med gult

1 KONTAKTINFORMASJON

1.1 Melder

Navn: Veidekke Industri AS
Organisasjonsnummer: 913536770
Adresse: Standardveien 28 B, 0581 Oslo
Postadresse: Postboks 457 Alnabru, 0614 Oslo

Kontaktperson(er) for melder: Advokatfirmaet Thommessen AS
v/advokat Eivind Sæveraas | Susan B. Jensen
Adresse: Ruseløkkveien 38, 0251 Oslo
Postadresse: Postboks 1484 Vika, 0116 Oslo
Telefonnummer: 917 09 027 | 902 52 662
E-postadresse: eis@thommessen.no | sjh@thommessen.no

1.2 Øvrig involvert foretak

Navn: Nord Vei & Asfalt AS
Organisasjonsnummer: 936276245
Adresse og postadresse: Strandveien 1, 9050 Storsteinnes
Telefonnummer: 466 36 621
E-postadresse: kent@nva.as
Kontaktperson: SANDS advokatfirma AS v/ Lennart Garnes
E-postadresse: Lennart.Garnes@sands.no

2 BESKRIVELSE AV FORETAKSSAMMENSLUTNINGEN

Foretakssammenslutningen innebærer at Veidekke Industri AS (org. nr. 918 878 780) ("**VDI**" eller "**Kjøper**") erverver 100 % av aksjene i Nord Vei & Asfalt AS (org. nr. 936 276 245) ("**NVA**" eller "**Målselskapet**") ("**Transaksjonen**"). VDI og NVA omtales samlet som "**Partene**". Partene har inngått en aksjekjøpsavtale datert 27. mars 2026. Aksjekjøpsavtalen følger som **Vedlegg 1**.¹

Vedlegg 1: Aksjekjøpsavtale

Transaksjonen innebærer at Kjøper oppnår enekontroll over Målselskapet og utgjør en foretakssammenslutning i henhold til konkurranseloven («**krri.**») § 17 første ledd bokstav b. Målselskapets omsetning oversteg NOK 100 millioner i 2025, og partenes samlede omsetning oversteg NOK 1 milliard i siste reviderte regnskapsår. Det inngis derfor melding etter krri. § 18, jf. § 17.

Transaksjonen planlegges gjennomført umiddelbart etter at det foreligger godkjenning fra Konkurransetilsynet.

¹ Avtalen er å betrakte som en forretningshemmelighet og må unntas offentlighet i sin helhet.

Det strategiske og økonomiske rasjonale for Transaksjonen er å gjøre det mulig for VDI å få etablert lokal asfaltproduksjon i Indre Troms og sikre selskapets konkurransevne i lokale prosjekter i området. VDI [redacted] asfaltproduksjon på Fossmoen (Bardufoss) og i Finnfjord. [redacted]

[redacted] Gjennom ervervet av NVA, vil VDI kunne konkurrere om å betjene kunder i området rundt Storsteinnes i Indre Troms,² [redacted] er komplementært til VDIs øvrige asfaltverk i Nord-Norge.

3 DE INVOLVERTE FORETAKENE OG FORETAK I SAMME KONSERN

3.1 Veidekke Industri AS

Veidekke Industri AS inngår i konsern med Veidekke ASA som heleiende morselskap. Veidekke ASA er en av Skandinavias største entreprenører hvor virksomhetene i konsernet utfører alle typer bygg- og anleggsoppdrag, vedlikehold av veier og produksjon av asfalt, pukk og grus.

Veidekke ASA er notert på Oslo Børs og har hovedkontor i Oslo. Veidekke-konsernet har ca. 8 000 ansatte og har virksomhet i de største vekstområdene i Norge, Sverige og Danmark.³ Konsernet består av to virksomhetsområder:

- **Infrastruktur:** anleggsvirksomhet, og virksomhet innen asfalt, pukk og grus og veivedlikehold i Norge og Sverige.
- **Bygg:** byggevirksomhet i Norge, Sverige og Danmark.

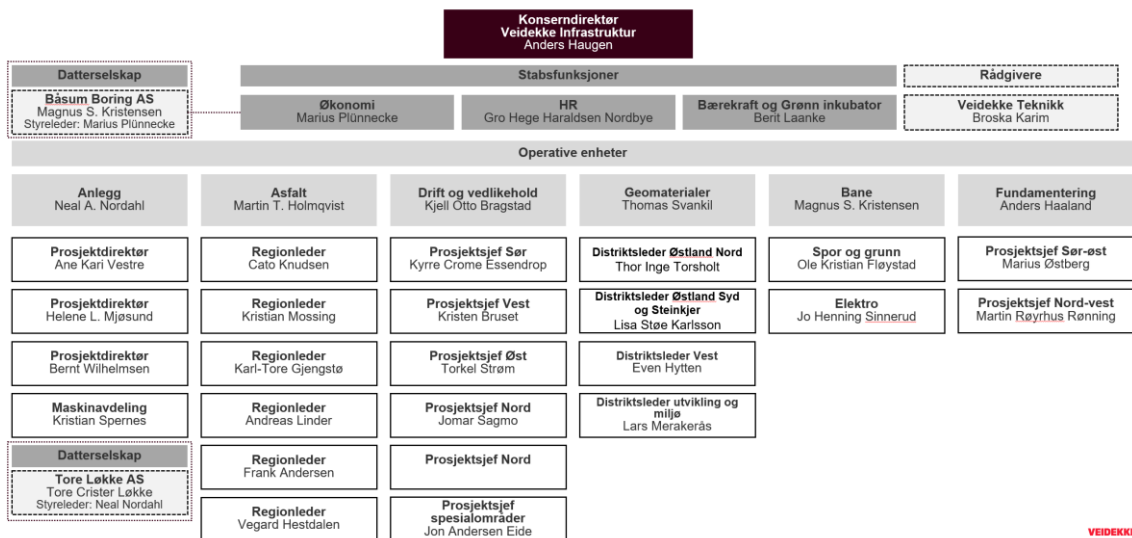
De operative virksomhetsområdene Infrastruktur og Bygg i Norge er organisert gjennom henholdsvis VDI og Veidekke Entreprenør AS. Virksomhetene innen asfalt, geomaterialer (pukk, grus og sand) og veivedlikehold tilhører virksomhetsområdet Infrastruktur, og er juridisk organisert under Veidekke Industri AS. Virksomheten omfatter også banevirksomhet (jernbane) som eget tjenesteområde. Bygge- og anleggsvirksomheten innen virksomhetsområdet Infrastruktur er organisert inn under Veidekke Entreprenør AS.

Figur [1]. Organisasjonskart for virksomhetsområdet Veidekke infrastruktur Norge

² NVA eier også et gammelt asfaltverk i Evenes kommune (Harstad). Dette asfaltverket skal demonteres og fjernes etter gjennomføring av Transaksjonen, jf. aksjekjøpsavtalens punkt 7.1, og inngår ikke i det strategiske rasjonale for ervervet.

³ Veidekke ASA, Årsrapport 2024, s. 8.

THOMMESSEN



VDI er produsent og utlegger av asfalt, og leverer gjennom sin landsdekkende virksomhet asfalt til privatpersoner, entreprenører, stat og kommune. VDI hadde 1 091 ansatte ved utgangen av 2024.⁴

I Nord-Norge har VDI asfaltvirksomhet gjennom flere asfaltverk. I Nordland har VDI asfaltfabrikker i Mosjøen og Mo i Rana, samt et fast asfaltverk i Sigerfjord (Sortland). I Troms og Finnmark har VDI asfaltfabrikker i Alta og Kirkenes (Bjørnevatt) samt på Finnfjord og Fossmoen (Bardufoss) i Indre Troms. Det er ikke lenger drift ved verkene i Finnfjord og Fossmoen, se nærmere om dette nedenfor i punkt 5.4.

VDI er også produsent av pukk, grus og sand, organisert under navnet Veidekke Geomaterialer, og selger og leverer gjennom sin landsdekkende virksomhet steinmaterialer og massehåndteringstjenester til privatpersoner, entreprenører, stat og kommune. Veidekke Geomaterialer driver i tillegg masseinntak, der rene og forurensede masser håndteres for gjenbruk eller forsvarlig deponering. Veidekke drifter og vedlikeholder veier i hele Norge, og har driftskontrakter med Statens Vegvesen som direkte kunde.

I Norge utøves industrivirksomheten hovedsakelig gjennom VDI. VDI har to heleide datterselskaper og to felleskontrollerte selskaper:

- Amrock AS (org. nr. 977 458 048) driver virksomhet innen utvinning fra pukk- og grustak, samt salg av produkter fra denne virksomheten.

⁴ Veidekke Industri AS, Årsregnskap 2024.

- Bergmesteren Raudsand AS (org. nr. 988 408 999) er lokalisert på Raudsand i Molde kommune i Møre og Romsdal, og driver deponi for forurensede overskuddsmasser innenfor et regulert industriområde.
- Hamar Pukk og Grus AS (org. nr. 882 316 092) driver virksomhet innen utvinning fra pukk- og grustak, samt salg av produkter fra sine lokasjoner. Virksomheten er lokalisert på Innlandet, fra Stange til Moelv. Selskapet eies 50/50 med Gunnar Holth Grusforretning AS (org. nr. 912 774 244).
- Finnmark Sand AS (org. nr. 871 088 772) driver virksomhet innen utvinning fra pukk- og grustak, samt salg av produkter fra sine lokasjoner. Virksomheten er lokalisert i Alta. Selskapet eies 50/50 med Alta Lastebilsentral Eiendom AS (org. nr. 951 909 890).

I tillegg til ovennevnte eier VDI deler av et område for pukkverksdrift i Buktamoen i Målselv i Troms, der det har vært drevet pukkverksdrift siden 1989. VDI kjøpte deler av området i 2011, og driftskonsesjonen tilhører VDI. Pukkverksdriften har imidlertid siden 2011 vært drevet av [REDACTED] på grunnlag av en driftsavtale. Driftsavtalen med [REDACTED] utløp i [REDACTED] og er ikke fornyet. [REDACTED]

VDI er medlem av Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg (EBA), som er den største bransjeforeningen for entreprenører i Norge med 667 medlemsbedrifter. EBA er tilsluttet NHO Byggenæringen (tidligere Byggenæringens Landsforening) og gjennom denne Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO). Gjennom EBA-medlemskapet deltar VDI i bransjeforeningens arbeid innen blant annet asfalt, anlegg og infrastruktur, drift og vedlikehold samt jernbane, som er blant EBAs definerte bransjeområder.

Mer informasjon om Veidekke ASA og VDI er tilgjengelig her: <https://www.veidekke.no/>.

3.2 Nord Vei & Asfalt

NVA er et norsk aksjeselskap med hovedkontor på Storsteinnes i Balsfjord kommune i Indre Troms. Selskapet ble stiftet i 2022 og kom i full drift i 2023. NVAs kjernevirksomhet er produksjon og utlegging av asfalt, og selskapet utfører også gjennomfresing og dypstabilisering, knusing av asfaltflak og klargjøring for asfaltering. Selv om NVA formelt er et ungt selskap, har ledelsen og eierne vært engasjert i asfaltbransjen siden 1992 gjennom ulike selskaper. Selskapet har 15 faste ansatte i tillegg til 27 sesongarbeidere.

På slutten av 2025/starten av 2026 ble det gjennomført en fusjon for å etablere en eierstruktur der aksjonærene i det overdragende selskapet, Nord Vei & Asfalt AS, org.nr. 930 215 996, eier virksomheten i overdragende selskap via et holdingselskap, Nord Vei & Asfalt Holding AS, org.nr. 936 276 202. Dette ble gjennomført ved å overføre samtlige eiendeler, rettigheter og forpliktelser fra det overdragende selskapet til det overtakende selskapet, Nord Vei & Asfalt Subco AS, org.nr. 936 276 245, ved en

konsernfusjon. Vederlaget i fusjonen utstedes av overtakende selskaps morselskap, Nord Vei & Asfalt Holding AS.

NVA eier [REDACTED] % av Bvb Property AS, org.nr. 933 117 790, som eier et kontorbygg på Storsteinnes, hvor NVA leier kontorlokaler. Det er i tillegg noen andre leietakere i bygget.

NVA er medlem av bransjeorganisasjonen MEF (Maskinentreprenørenes Forening). Dette er en frittstående bransje- og arbeidsgiverorganisasjon for virksomheter innen anlegg, skog, brønnboring og avfall/gjenvinning. Forbundet representerer over 2 300–2 400 små, mellomstore og store medlemsbedrifter i hele Norge.

NVAs primære kundebase er Troms fylkeskommune, kommuner, private og entreprenører i Nordland, Troms og Finnmark. Selskapets leveranser dekker et geografisk område som strekker seg nordover til Tromsø, nordøst til Storslett, og sørover mot Senja og Setermoen. NVA har et fast produksjonsanlegg for asfalt på Stormoen i Balsfjord kommune, samt en mobil asfaltfabrikk som settes i drift ved lokale prosjekter.⁵ NVA drifter i tillegg tre asfaltlag, et laboratorium, en avdeling for kaldaktiviteter og dypstabilisering, et bitumenanlegg og en asfaltfabrikk.

Mer informasjon om NVA er tilgjengelig her: <https://nva.as>⁶

4 OMSETNING OG DRIFTSRESULTAT I NORGE SISTE REGNSKAPSÅR

Navn	Omsetning (i NOK 1000)	Driftsresultat (i NOK 1000)
Veidekke ASA (2024)	41 403 000	1 605 000
Nord Vei & Asfalt AS (2025)	[REDACTED]	[REDACTED]

5 MARKEDET FOR PRODUKSJON OG LEGGING AV ASFALT

5.1 Innledning

VDI og NVA driver virksomhet innenfor produksjon og legging av asfalt, herunder produksjon ved faste og mobile asfaltverk, transport til anleggssted, forarbeid, legging og ferdigstilling av ferdig asfaltdekke. Begge parter leverer til private og offentlige kunder.

VDI opererer over store deler av landet, mens NVAs virksomhet er geografisk begrenset til deler av Nord-Norge.

⁵ Som det fremgår over skal den mobile fabrikk demonteres og inngår ikke i transaksjonen.

⁶ Kartet på nettsiden til NVA viser også et asfaltverk på Kvalsund i Finnmark. NVA har imidlertid ingen asfaltverk, verken faste eller mobile, i dette området. [REDACTED]

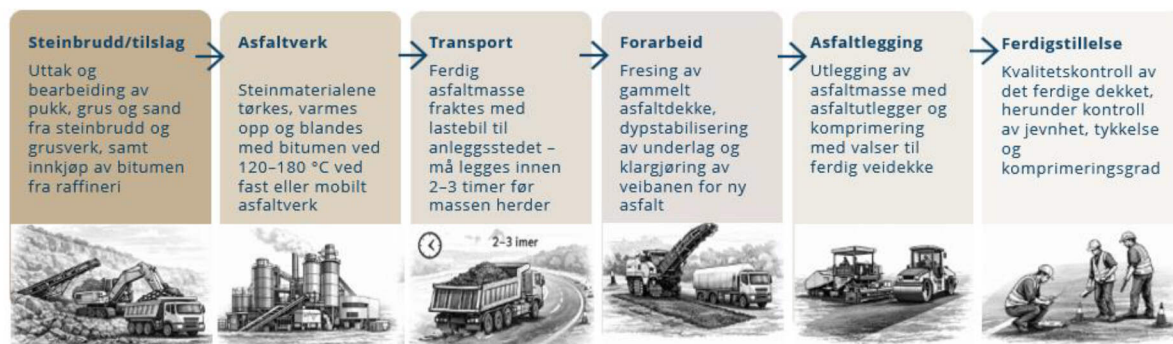
- NVA har et fast asfaltverk i Balsfjord (plassert på Stormoen) med kort vei til markedet i Tromsø-regionen).
- I Nord-Norge har VDI asfaltverk i Mosjøen, Mo i Rana, Sortland (Sigerfjord), Finnfjord, Fossmoen, Alta og Kirkenes.⁷

Nedenfor i punkt 5.2 gis det en introduksjon til markedet for produksjon og legging av asfalt, før markedsavgrensning følger i punkt 5.3.

5.2 Beskrivelse av markedet

Verdikjeden for asfalt omfatter flere ledd, fra uttak av steinmaterialer i steinbrudd, via produksjon av asfaltmasse ved asfaltverk, transport til anleggsstedet, forarbeid (fresing og klargjøring), selve asfaltleggingen og frem til ferdigstillelse med kvalitetskontroll. Verdikjeden for asfalt er illustrert i figur 1 nedenfor.

Figur [2]. Verdikjeden for produksjon og legging av asfalt



Aktørene i asfaltmarkedet er typisk vertikalt integrerte og utfører samtlige ledd i verdikjeden som en samlet tjeneste overfor kunden. Den samme aktøren produserer asfaltmassen ved eget asfaltverk, transporterer massen til anleggsstedet, utfører nødvendig forarbeid (fresing og klargjøring), legger den ferdige massen og gjennomfører kvalitetskontroll. Flere av de større aktørene er også integrert oppstrøms gjennom egne steinbrudd og pukkverk for tilgang til steinmaterialer.⁸

I Norge produseres det årlig rundt 5,5 millioner tonn asfalt.⁹ Asfalt er en blanding av steinmaterialer (tilslag) og et bituminøst bindemiddel (bitumen).¹⁰ Steinmaterialene pukk, grus og sand som utgjør ca. 95 % av asfaltmassen hentes fra steinbrudd og grusverk. Bitumen utvinnes fra råolje og fungerer som

⁷ En fullstendig oversikt over VDIs asfaltverk i Norge er tilgjengelig her: <https://www.veidekke.no/tjenester/asfalt/anlegg-og-kontorer/>.

⁸ Se V2011-8 *Lemminkäinen/Mesta* punkt 3.1; sak M.9316 *PEAB/YIT* avsnitt 56-59.

⁹ Se [veidekke.no](https://www.veidekke.no), «Miljøasfalt», [lenke](#); EBA, Asfaltproduksjon pr. 31.12.2024, [lenke](#).

¹⁰ Se Norsk Biokullnettverk, «Biokull i asfalt», [lenke](#).

bindemiddel som holder steinmaterialene sammen.¹¹ Selv om bitumen kun utgjør ca. 5–6 % av massen, er det den viktigste kostnadsdriveren i asfaltproduksjonen, ettersom bitumen handles på verdensmarkedet og prisen påvirkes av utviklingen i oljemarkedet.¹²

Asfalt produseres ved faste eller mobile asfaltverk. Ved asfaltverket tørkes og varmes steinmaterialene opp, før de blandes med varmt bitumen ved temperaturer mellom 120 og 180 grader. Den ferdige asfaltmassen lastes deretter på lastebiler og transporteres til leggingsstedet, der den legges ut med asfaltutlegger og komprimeres med valser. Fordi asfalten avkjøles og herder etter produksjon, må den legges innen to til tre timer. Dette begrenser transportavstanden fra asfaltverket og bidrar til å gi markedet en lokal karakter, noe som er nærmere omtalt i punkt 5.3.2 nedenfor.

Asfaltproduksjonen er sesongavhengig. Asfaltering foregår i all hovedsak i perioden april til november, da det kreves at telen er ute av bakken og at temperaturen er tilstrekkelig høy til å sikre god kvalitet på det ferdige veidekket.¹³ I Nord-Norge er asfaltsesongen ytterligere begrenset av klimatiske forhold.

På etterspørselssiden er offentlige oppdragsgivere de viktigste kundene og står til sammen for en betydelig andel av den samlede asfaltetterspørselen. Kontraktene tildeles i all hovedsak gjennom offentlige anbudsprosesser i henhold til regelverket for offentlige anskaffelser. I tillegg kjøper private entreprenører og privatpersoner asfalt til ulike formål.

På tilbudssiden er de største aktørene i det norske asfaltmarkedet Veidekke, PEAB, NCC og Vælde, som alle har landsdekkende eller regional virksomhet med faste og mobile asfaltverk. I tillegg finnes det en rekke regionale og lokale aktører, herunder Vælde, Nordasfalt og NVA, som betjener avgrensede geografiske områder. Markedsstrukturen varierer betydelig mellom regioner. I sentrale strøk med høy befolkningstetthet konkurrerer flere aktører med faste asfaltverk, mens markedet i spredtbygde områder som Nord-Norge ofte er preget av færre aktører og større behov for mobile asfaltverk.¹⁴

Nyetablering krever i tillegg til egnet tomt, relevante tillatelser, samt oppføring av fabrikk før oppstart av produksjon.

5.3 Markedsavgrensning

5.3.1 Produktmarkedet

Konkurransetilsynet har i tidligere praksis definert et eget produktmarked for asfaltvirksomhet, som omfatter asfaltproduksjon, asfaltering og legging av bærelag.¹⁵ EU-Kommisjonen har også i flere avgjørelser konsekvent lagt til grunn at produksjon og salg av asfalt utgjør et eget produktmarked, adskilt fra tilgrensende markeder som tilslag (pukk, grus og sand), veibygging og legging av asfalt

¹¹ M.7252 *Holcim/Lafarge* avsnitt 22 og avsnitt 379.

¹² Se Norsk Biokullnettverk, «Biokull i asfalt»; sak M.9316 *PEAB/YIT* avsnitt 4 forutsetningsvis.

¹³ Se Statens Vegvesen, «Asfaltering av riksveier», [lenke](#).

¹⁴ Se sak M.9316 *PEAB/YIT* avsnitt 77 og 79.

¹⁵ Se blant annet V2003-53 *Kolo Veidekke/Litra Grus* punkt 3.1.2 og V2011-8 *Lemminkäinen/Mesta*.

(asfaltering).¹⁶ EU-Kommisjonen har ikke foretatt en ytterligere inndeling mellom varm, halvvarm og kald asfalt, ettersom varm asfalt utgjør flertallet (rundt 90 %) av all asfalt som produseres og brukes.¹⁷

I PEAB/YIT-saken (2020), som også omfattet Norge, bekreftet EU-Kommisjonen at asfalt utgjør et eget produktmarked.¹⁸ EU-Kommisjonen vurderte om mobile asfaltverk bør ekskluderes fra produktmarkedet, men konkluderte med at produksjon fra mobile verk ikke skiller seg fra produksjon ved faste verk når det gjelder markedsavgrensningen. Mobile verk ble i stedet tatt hensyn til i den geografiske markedsavgrensningen, da de kun utgjør et reelt alternativ for kunder i visse områder.¹⁹

Ettersom Partene tilbyr produksjon av asfaltmasse ved asfaltverk, transport til anleggsstedet, forarbeid (fresing og klargjøring), asfaltlegging og ferdigstillelse av asfaltdekke med kvalitetskontroll, vil melder for denne meldingens formål ta utgangspunkt i et marked for asfaltvirksomhet. Melder anfører videre at andre segmenteringer ikke er relevant:

- Etter melders oppfatning er det ikke grunnlag for å segmentere mellom varmasfalt, halvvarm og kald asfalt, ettersom det er full tilbudssubstitusjon. De produseres i de samme verkene med små omstillinger, og eventuelle prisforskjeller reflekterer i hovedsak kostnader.
- Når det gjelder mulig segmentering mellom faste og mobile asfaltverk, erfarer melder at leveransene er de samme og dekker de samme behovene.
- Det kan tenkes et skille mellom produksjon/salg av asfalt og asfaltering/legging. Etter Partenes erfaring er imidlertid konkurranser og enkeltleveranser imidlertid utformet som totalleveranser, hvor de samme aktørene håndterer hele kjeden, og ikke som separate tjenester innen produksjon, salg, legging eller ferdigstillelse.²⁰

5.3.2 Geografisk marked

Asfalt er som nevnt i punkt 5.2 et ferskvareprodukt som bør legges innen to til tre timer etter produksjon, ettersom massen avkjøles og herder over tid.²¹ Denne ferskvareegenskapen begrenser transportavstanden og innebærer at det geografiske markedet er lokalt avgrenset rundt det enkelte asfaltverk. Konkurransetilsynet har i sin praksis lagt til grunn at asfalt normalt kan transporteres maksimalt 80 til 100 km fra asfaltverket over land, og 80 nautiske mil (ca. 150 km) for verk med kai.²²

¹⁶ Se sak M.7252 Holcim/Lafarge (2014); COMP/M.7550 CRH/Holcim/Lafarge (2015) og M.9316 Peab / YIT's (2020) avsnitt 60 flg.

¹⁷ Se sak M.9316 PEAB/YIT avsnitt 62.

¹⁸ Op. cit., avsnitt 65.

¹⁹ Op. cit., avsnitt 64 og 65.

²⁰ Det bemerkes likevel at det eksisterer aktører som kun er aktive innen legging av asfalt. Det er sånn sett flere aktører og noe mer konkurranse på legging enn på produksjon. Konkurransesvurderingen nedenfor, inkludert markedsandeler, er uansett fokusert på produksjonsdelen.

²¹ Op. cit., avsnitt 66 og 73.

²² Se V2003-53 *Kolo Veidekke/Litra Grus* punkt 3.2.1 flg. og V2011-8 *Lemminkäinen/Mesta* avsnitt 57 til 59

EU-Kommisjonen har imidlertid i nyere saker lagt til grunn en noe snevrere geografisk avgrensning. I en sak legges til grunn en aksjonsradius på 40 km fra hvert asfaltverk,²³ og i en annen sak tok EU-Kommisjonen utgangspunkt i en radius på 50 km, men åpnet for opptil 80 km i spredtbygde områder.²⁴ EU-Kommisjonens markedsundersøkelse viste at kunder kjøper tilnærmet 100 % av sin asfalt innenfor en radius på 50 km fra leggingsstedet, og at 5 av 7 konkurrenter selger mellom 85 % og 100 % av sin asfalt innenfor samme radius.²⁵ Samtidig viste undersøkelsen at to konkurrenter solgte 25 % til 30 % av sin asfalt utenfor 50 km, men innenfor en radius på 80 km, og at det i Nord-Norge er få asfaltverk slik at avstander kan være lengre.²⁶

I PEAB/YIT-saken, som omfattet Nord-Norge, fremhevet Kommisjonen at det er få asfaltverk i regionen, at avstander kan være lengre, og at asfalt transporteres med båt, noe som utvider det geografiske markedet ytterligere ettersom større volumer gjør det enklere å holde massen varm.²⁷ Videre ble mobile asfaltverk ansett som et relevant konkurransepress i hele Norge utenfor storbyområdene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim.²⁸ Disse forholdene, inkludert spredt bosetting, store avstander mellom faste asfaltverk og begrenset lokal etterspørsel er direkte sammenlignbare med forholdene i Troms, og mobile asfaltverk må derfor antas å utgjøre et relevant konkurransepress i området.

NVA sin virksomhet er som nevnt over begrenset til Storsteinnes (Indre Troms). Ved Storsteinnes leveres 80 % av volumet innen en avstand på 70-80 km.

Melder opplyser videre om lengre transport av asfalt med lastebil fra Finnfjord og Fossmoen enn det som fremgår av Konkurransetilsynet og Kommisjonens praksis. Selskapet har tidligere foretatt leveranser fra nevnte fabrikker til henholdsvis Tromsø (157 km/2,5 timer), Narvik (135-160 km/2,25-3 timer), Evenes (163 km/2,5 timer) og Birtavarre (168 km/2,5 timer). Slike leveranser representerer imidlertid ikke normalmarkedet, men skyldes blant annet at selskapet følger faste kunder til konkrete prosjekter, eller enkeltprosjekter med høye volumer som muliggjør en effektiv drift. Melder peker også på at en typisk stats- eller fylkeskontrakt består av flere leveringspunkter med stor geografisk spredning, der selskapet priser kontrakten som en helhet og ikke det enkelte leveringspunktet isolert.

Det er ikke nødvendig å ta endelig stilling til den geografiske utstrekningen av markedet. Som det fremgår over indikerer oppgitte leveringsavstander at Partene konkurrerer om oppdrag også utover 50 km, om enn med redusert konkurranseevne ved lengre avstander. Basert på ovennevnte praksis fra Kommisjonen, og partenes faktiske leveringsavstander i Indre Troms som for alle praktiske formål må anses som spredtbygd, vil Melder for denne meldingens formål både se på et lokalk marked på 70-80 km radius rundt hvert asfaltverk, samt større lokalk markeder på opptil 100 km rundt hvert asfaltverk.

²³ Se sak M.7252 *Holcim/Lafarge* avsnitt 388 og sak M.7550 *CRH/Holcim/Lafarge* avsnitt 173

²⁴ Se sak M.9316 *PEAB/YIT* avsnitt 79.

²⁵ Op. cit., avsnitt 74.

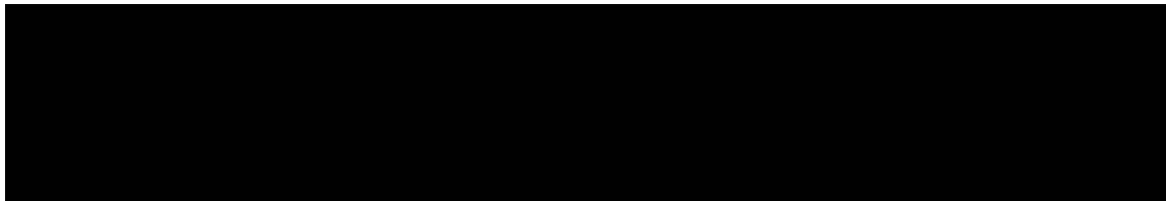
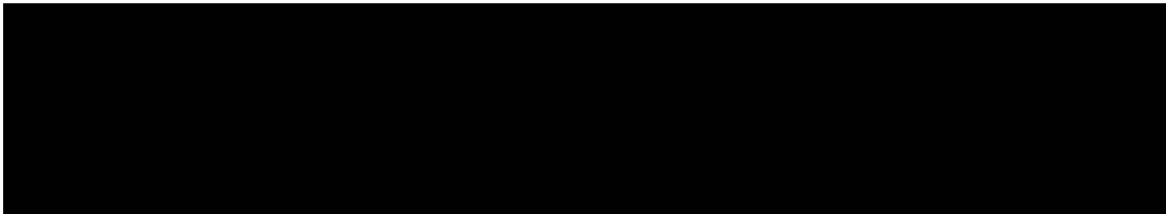
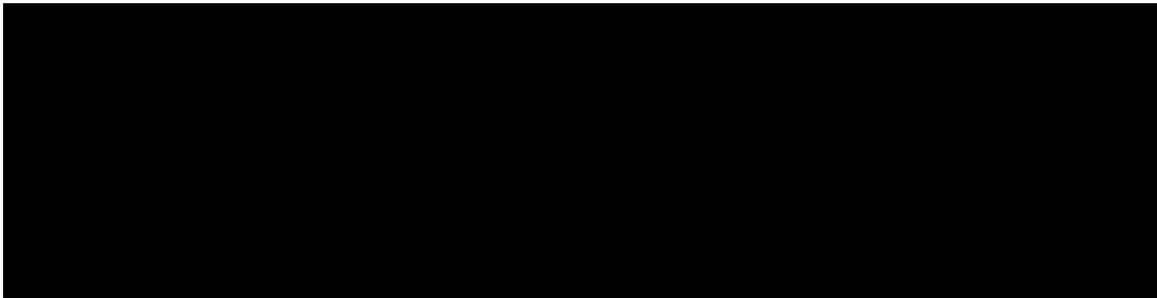
²⁶ Op. cit., avsnitt 75.

²⁷ Op. cit., avsnitt 75 og 76.

²⁸ Op. cit., avsnitt 77 og 79.

5.4 Alternativsituasjonen

Det følger av konkurranseloven § 16 (1) at Konkurransetilsynet skal forby foretakssammenslutninger "som i betydelig grad vil hindre effektiv konkurranse". Inngrepsvilkåret innebærer et krav til årsakssammenheng mellom foretakssammenslutningen og en vesentlig konkurransebegrensning.²⁹ Konkurransesituasjonen med foretakssammenslutningen må derfor sammenlignes med den mest sannsynlige markedssituasjonen i fravær av foretakssammenslutningen (alternativsituasjonen).³⁰ Det skal tas utgangspunkt i konkurranseforholdene på transaksjonstidspunktet (status quo), men dette kan fravikes hvis en alternativ markedsutvikling har støtte i konkrete holdepunkter og analyser.³¹



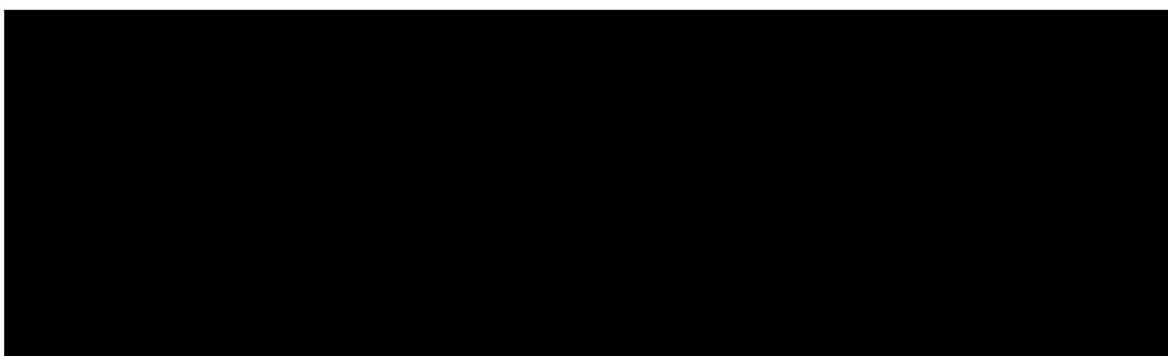
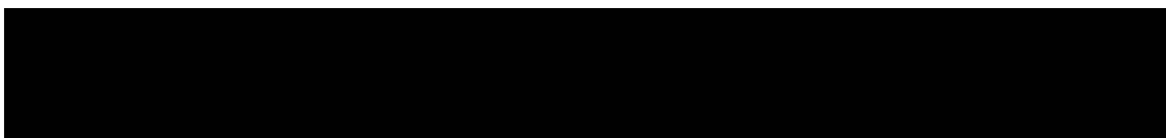
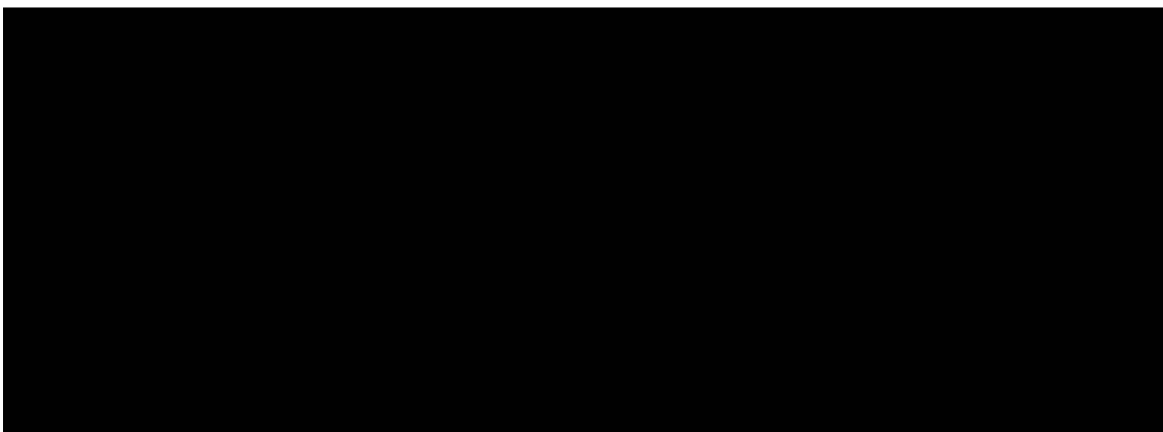
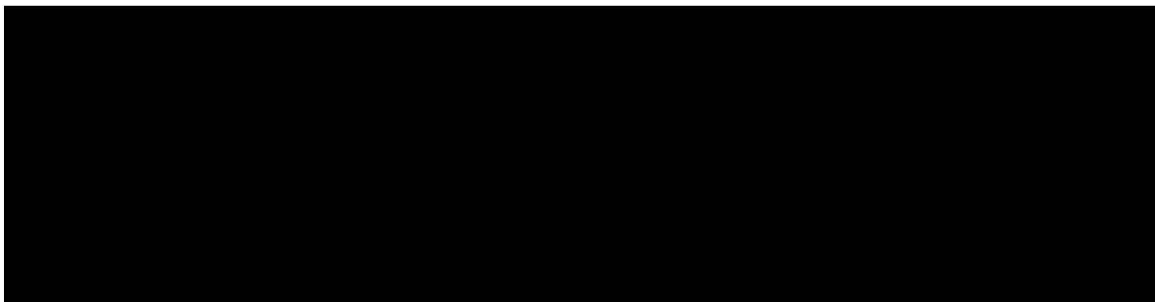
²⁹ Ot.prp. nr. 6 (2003-2004) s. 75.

³⁰ HR.2023-299-A (Nettbil) avsnitt 102.

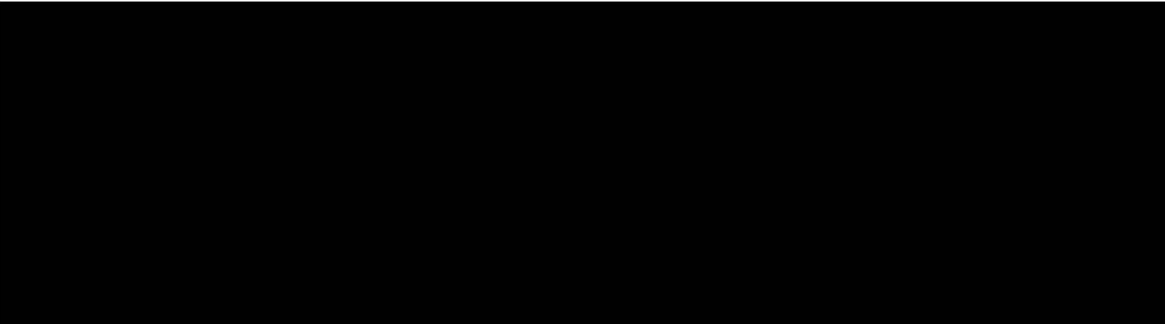
³¹ HR.2023-299-A (Nettbil) avsnitt 102 og V2015-24 *Coop/Ica* avsnitt 102.

³² [Redacted]

³³ [Redacted]



³⁴ Enheten er definert i den europeiske standarden EN 13725:2022, Stationary source emissions — Determination of odour concentration by dynamic olfactometry and odour emission rate, utgitt av European Committee for Standardization (CEN). Standarden angir at luktkonsentrasjonen ved deteksjonsterskelen per definisjon er 1 ouE/m³, det vil si det nivået der et kvalifisert referansepanel i gjennomsnitt oppfatter lukt (50 % deteksjon).



Transaksjonen medfører dermed ingen direkte endring i markedsstruktur. Konkurransesituasjonen blir i det vesentlige uendret. VDI legger til grunn at konkurransen heller i noen grad kan bli forsterket, gjennom at VDI vil være en mer kraftfull og effektiv konkurrent enn det NVA er isolert sett, gjennom utnyttelse av stordriftsfordeler knyttet til blant annet innsatsfaktorer, større kapasitet og generell erfaring.

5.5 Transaksjonen vil ikke i betydelig grad hindre effektiv konkurranse i markedet for produksjon og legging av asfalt i noe område i Nord-Norge

5.5.1 Innledning

Som redegjort for i punkt 5.1 over, er NVA kun aktiv gjennom et asfaltverk i Storsteinnes (Indre Troms) og et mobilt asfaltverk i Evenes (Harstad-området), som gir mulige lokale overlapp med henholdsvis VDIs fabrikker i Finnfjord og Fossmoen [redacted] og VDIs fabrikk i Sigerfjord (Sortland). Disse behandles separat nedenfor i punkt 5.5.2 og 5.5.3.

5.5.2 Indre Troms og Tromsø-området

5.5.2.1 Konkurransenanalysen

Kartutsnittet nedenfor viser plasseringen til partenes asfaltverk og andre asfaltaktører i og rundt NVAs asfaltverk i Indre Troms.

Figur [3]. Geografisk plassering av fabrikkene til Veidekke, NVA, Nordasfalt og Peab i og rundt Indre Troms



THOMMESSEN



Kjøretidsavstander er oppsummert i tabellen nedenfor.

Tabell [1]. Oversikt over kjøreavstand og kjøretid fra NVAs asfaltverk i Storsteinnes til øvrige asfaltverk i området

Asfaltverk	Kjøreavstand fra Storsteinnes ³⁶
NVA Storsteinnes (Balsfjord)	0 km
VDI Finnfjordbotn	67 km / 59 min
PEAB Tromsø	94 km / 1t 25 min
Nordasfalt Narvik	149 km / 2t 17 min
PEAB Harstad	214 km / 3t 12 min

Med utgangspunkt i NVAs anlegg i Storsteinnes, vil et lokalmarked på 70-80 km kjøreavstand medføre at det er et overlapp mellom NVA og VDIs verk i Finnfjord og Fossmoen, [REDACTED]. Dersom den geografiske utstrekningen av markedet er videre (opptil 100 km), er PEABs verk i Tromsø også i samme lokalmarked.

³⁶ Estimert fra NVAs asfaltverk på Stormoen i Balsfjord.

Anbudsdata viser at VDI, NVA og Peab i de siste årene har konkurrert om oppdrag i Indre Troms selv om avstand mellom asfaltproduksjon og sted for legging har vært over opp mot 80-100 km.

Generelt er det flere faktorer som påvirker aktørenes vurdering av om tilbud skal inngis og selve tilbudsregningen. Avstand mellom asfaltverk og sted for legging er selvsagt sentralt, men som nevnt over vil dette kunne variere også innen samme kontrakt. Selv om aktøren med kortest avstand har en konkurransefordel i utgangspunktet, er det heller ikke automatisk slik at denne vil legge inn laveste bud og dermed vinne kontrakten. Hvor stor konkurransefordelen knyttet til lavere transportkostnader er i det konkrete tilfellet, vil selvsagt spille inn. Dernest vil aktørene kunne ha ulike vurderinger av risiko og behov for margin, noe som også kan være relatert til kapasitet. Evne til effektiv drift, prosjekter med store volumer, stordriftsfordeler og innkjøpsbetingelser kan også påvirke, i tillegg til eventuelle forventninger knyttet til andre, kommende konkurranser i området. I enkelte tilfeller vil også VDI eller andre leverandører av asfalt prøve å følge kunden sin til andre geografiske områder for å opprettholde det gode kundeforholdet.

VDIs øvrige anlegg i Nord-Norge befinner seg alle mer enn 200 km unna
Som redegjort for i punkt 5.4 over, medfører

Basert på historiske leveranser, har partene hatt en anslått samlet markedsandel på [redacted] i et konservativt avgrenset lokalmarked med radius på 50 km fra NVAs fabrikk i Storsteinnes, fordelt med [redacted] på VDI og [redacted] på NVA, og [redacted] ved en radius på 80 km, fordelt med [redacted] på VDI og [redacted] på NVA. En nærmere oversikt over markedsandeler estimert basert på anbudsdata for stat og fylke i perioden 2021-2025 følger i tabellen nedenfor. VDI har videre en intern oversikt over kommunale anbud i perioden 2022-2025, der selskapet vant [redacted] av anbudene målt i verdi men har ikke data om øvrige deltakere eller vinnere av konkurranser der VDI ikke vant.

Tabell [2]. Historiske markedsandeler basert på VDI interne anbudsdata for stat og fylke 2021-2025³⁷

Enhet	2021		2022		2023		2024		2025	
	Tonn	Antall	Tonn	Antall	Tonn	Antall	Tonn	Antall	Tonn	Antall
NVA	[redacted]									

³⁷ Anbudsdataene er utarbeidet av VDI og basert på offentlig tilgjengelige anbud for vedlikehold av riksveier og fylkesveier. Gjennomføringsperiode for kontraktene omfattet av anbudsdataene varierer fra 2021-2027. For VDI inkluderer anbudsdataene leveranser fra fabrikkene i Alta og Sigerfjord, i tillegg til Finnfjord og Bardufoss.

VDI	[Redacted]									
PEAB	[Redacted]									

[Redacted]

Markedet er i stor grad et anbudsmarked, der offentlige aktører står for 80-85 % av innkjøpet som da i stor grad er gjenstand for krav om utlysning mv etter reglene om offentlige anskaffelser. I et slikt marked sier ikke historiske andeler noe om aktørenes konkurransekraft fremover, det sentrale er tilgjengelig kapasitet å konkurrere med.

[Redacted]

Anbudsdataene viser uansett at PEAB (Tromsø) har vært svært aktiv i anbudskonkurranser i regionen, og inngitt tilbud i alle konkurransene der NVA har vunnet kontrakten samt andre konkurranser der NVA har inngitt tilbud. Videre har PEAB (Harstad) og Nordasfalt (Ballangen) deltatt i konkurranser. Antallet tilbydere per konkurranse har som regel vært tre (noen ganger to og noen ganger fire) og dette antallet vil kunne opprettholdes [Redacted]. Antallet faktiske og potensielle tilbydere i lokalmarkedet vil dermed sørge for effektive konkurranseprosesser fremover, samtidig som antallet vil være likt med og uten Transaksjonen, [Redacted].

[Redacted] Fylkesveiløftet innebærer planlagte veioppgraderinger for ca. 700 millioner kroner i Troms innen 2029, med signaler om ytterligere investeringer i 2030 og 2031.³⁸ Innkjøperne i disse prosessene er profesjonelle og har en sterk forhandlingsposisjon, slik at aktørene i markedet må forventes å konkurrere hardt om de ulike prosjektene.

Oppsummert vil ikke transaksjonen medføre noen betydelig konkurransebegrensning innenfor produksjon og legging av asfalt i Indre Troms og Tromsø-området. Transaksjonen medfører ingen endring i kapasitet for asfaltproduksjon i Indre Troms [Redacted].

[Redacted] Etter Transaksjonen vil NVA disiplineres av at innkjøp foretas gjennom strukturerte anbudsprosesser med profesjonelle innkjøpere, med sterk konkurranse fra PEAB og potensielt andre aktører med kapasitet i regionen.

5.5.2.2 Partenes viktigste konkurrenter, kunder og leverandører

I tabellene nedenfor følger en oversikt over Partenes viktigste konkurrenter, leverandører og kunder i markedet for produksjon og legging av asfalt i Indre Troms og Tromsø-området, jf. krnl. § 18 a bokstav

³⁸ Mer informasjon om Fylkesveiløftet er tilgjengelig her: <https://www.tromsfylke.no/tjenester/samferdsel/fylkesvei/fylkesveiløftet/>

d. Informasjon for VDI er oppgitt

Tabell [3]. VDI

Konkurrenter		Kunder		Leverandører	
Navn	Estimert markedsandel	Navn	Andel salg (%)	Navn	Leveranseandel (%)

Tabell [4]. NVA

Konkurrenter		Kunder		Leverandører	
Navn	Estimert markedsandel	Navn	Andel salg (%)	Navn	Leveranseandel (%)

6 VERTIKALE RELASJONER/OVERLAPP

6.1 Innledning

Før den planlagte foretakssammenslutningen er VDI vertikalt integrert i oppstrøms produksjon av pukk og grus gjennom VDI Geomaterialer, Amrock AS, Finnmark Sand AS og Hamar Pukk og Grus AS, som leverer pukk og grus som innsatsfaktor i asfaltproduksjon, mens NVA drifter et bitumenanlegg som klargjør og leverer bitumen til bruk i egen asfaltproduksjon. VDI selger unntaksvis bitumen fra eget deponi til tredjeparter, men dette er ikke et fast kommersielt tilbud. Dette innebærer to potensielle vertikale relasjoner i konkurranseloven § 18a bokstav f forstand: (i) oppstrømsmarkedet for pukk og grus og nedstrømsmarkedet for produksjon og legging av asfalt, og (ii) oppstrømsmarkedet for produksjon og levering av bitumen og nedstrømsmarkedet for produksjon og legging av asfalt.

Som vi vil vise i det følgende, vil ikke de nevnte vertikale relasjonene medføre noen betydelig begrensning av konkurransen. Det er derfor heller ikke grunnlag for å gripe inn mot Transaksjonen på dette grunnlaget, jf. konkurranseloven § 16.

Oppstrømsmarkedene er beskrevet nedenfor. For nedstrømsmarkedet (produksjon og legging av asfalt) vises det til punkt 5 ovenfor.

6.2 Ingen konkurransebegrensende virkninger som følge av Transaksjonen i markedet for pukk og grus

Konkurransetilsynet og EU-Kommisjonen har tidligere lagt til grunn at pukk og grus utgjør ett felles produktmarked.³⁹ Det geografiske markedet for pukk og grus er videre avgrenset til en radius på 50 til 80 km rundt hvert uttak,⁴⁰ med en radius opptil 200 km i spredtbygde områder der pukk og grus transporteres med båt.⁴¹ Bakgrunnen er at transportkostnadene utgjør en vesentlig andel av prisen, noe som begrenser den økonomisk rasjonelle transportavstanden.⁴² For formålet med denne meldingen legger melder til grunn et samlet regionalt produktmarked for pukk og grus, ettersom transportkostnader setter en praktisk grense for den økonomisk rasjonelle leveringsavstanden.

NVA har aldri kjøpt pukk og grus til asfaltvirksomheten i Storsteinnes fra VDI eller selskap VDI kontrollerer. NVA forsynes utelukkende fra lokale leverandører som Swerock Breivika i Tromsø og Bergneset Pukk & Grus i Balsfjord. [REDACTED]

Nærmeste VDI-tilknyttede uttak ligger i Alta omtrent 328 km fra Storsteinnes. Gitt korte, økonomisk rasjonelle leveringsradier har VDI ingen praktisk leveringsmulighet inn i Storsteinnes. VDI har heller ingen aktiv drift ved Bukta i Målselv og avtalen med [REDACTED] er som nevnt over utløpt

³⁹ Se sakene V2003-53 *Kolo Veidekke/Litra Grus*, s. 7, M.9316 *PEAB/YIT* (2020) avsnitt 19–37, M.3415 *CRH/Semapa/Secil JV* (2004) avsnitt 10, M.3141 *Cementbouw/Enci/JV* (2003) avsnitt 11, M.7252 *Holcim/Lafarge* (2014) avsnitt 322–334. EU-Kommisjonen har vurdert, men latt spørsmålet stå åpent, om det bør foretas en ytterligere segmentering mellom henholdsvis (i) primærtilslag (knust stein, grus og sand) og (ii) sekundært/resirkulert tilslag, samt en ytterligere oppdeling innen primærtilslag mellom knust stein på den ene siden og grus og sand på den andre, se sak M.7252 *Holcim/Lafarge* (2014) avsnitt 322–334 og M.7054 *Cemex/Holcim Assets* (2014) avsnitt 301–302. Konkurransetilsynet vurderte også en potensiell segmentering i V2003-53 *Kolo Veidekke/Litra Grus*, s. 7, men lot det stå åpent ettersom det ikke hadde betydning for den konkurranserettslige vurderingen i den aktuelle saken.

⁴⁰ Se sak M.7252 *Holcim/Lafarge* (2014) avsnitt 340–343 og M.7550 *CRH/Holcim Lafarge Divestment Business* (2015) avsnitt 142. Dette er også lagt til grunn i eldre saker, se M.4298 *Aggregate Industries/Foster Yeoman* (2006) avsnitt 13, M.3713 *Holcim/Aggregate Industries* (2005) avsnitt 8, M.2317 – *Lafarge/Blue Circle (II)* (2001) avsnitt 10 og M.7252 *Holcim/Lafarge* (2014) avsnitt 343.

⁴¹ Op. cit., avsnitt 41 og 47.

⁴² Se blant annet V2003-53 (*Kolo Veidekke/Litra Grus*) punkt 3.2.1 og M.9316 *PEAB/YIT* (2020) avsnitt 45 og M.7252 *Holcim/Lafarge* (2014) avsnitt 340–343.

og ikke fornyet. Det er derfor ikke noe vertikalt overlappende eller berørt marked, jf. krrl. § 18a bokstave og f.

6.3 Ingen konkurransebegrensende virkninger som følge av Transaksjonen i markedet for bitumen

Partene er ikke kjent med praksis fra Konkurransetilsynet som definerer et eget produktmarked for bitumen. EU-kommisjonen har imidlertid i flere saker vurdert at produksjon og salg av bitumen utgjør et eget produktmarked, atskilt fra andre oljeprodukter,⁴³ og lagt til grunn at markedet er nasjonalt i omfang.⁴⁴ Etter Partens oppfatning distribueres bitumen over lengre avstander gjennom etablerte logistikk- og lagringsløsninger, og leverandørene konkurrerer om kunder på tvers av regioner. På denne bakgrunn legger Melder til grunn et nasjonalt marked for produksjon og salg av bitumen.

NVAs bitumenanlegg er utformet for å sikre flyt og jevn kvalitet i prosjekter som bruker dypstabilisering. Dypstabilisering er en metode der jord forsterkes ved innblanding av bindemidler som kalk, sement eller bitumen for å øke bæreevne og stabilitet.⁴⁵ Metoden er vanlig i Indre Troms. Bitumen fra NVAs anlegg blandes med grus ute på vei og benyttes kun til NVAs egne lokale prosjekter. NVA tilbyr ikke bitumen kommersielt i markedet. VDI har ikke et bitumenanlegg, men et bitumendepot i Sigerfjord som er dimensjonert for å ta imot bitumen fra leverandører, sikre forsyning til VDIs asfaltfabrikker og dekke VDIs eget behov i ordinær asfaltproduksjon. VDI har unntaksvis solgt bitumen fra depotet i form av enkeltstående salg, men dette er ikke et fast kommersielt tilbud som selskapet tilbyr som ledd i ordinær drift. Partene har aldri tidligere kjøpt eller solgt bitumen til hverandre.

På denne bakgrunn fremstår ikke Transaksjonen egnet til å begrense konkurrentenes tilgangen til bitumen eller på annen måte svekke konkurransen i asfaltmarkedet eller et tilknyttet vertikalt marked for produksjon og levering av bitumen, krrl. § 18a bokstave og f.

7 EFFEKTIVITETSGEVINSTER

Transaksjonen vil gi effektivitetsgevinster ved at VDI gjennom ervervet av NVA oppnår lokal produksjonskapasitet for asfalt i Indre Troms, og dermed kan tilby et mer komplett og konkurransedyktig tjenestetilbud i regionen. Den sammenslåtte enheten vil kunne opprettholde leveranser fra lokal produksjonsbase, samtidig som den kan tilby asfaltproduksjon, utlegging,

⁴³ Op. cit., avsnitt 51. Se også M.6151 *Petrochina/Ineos/JV*, avsnitt 28, M.5005 *Galp Energia/ExxonMobil Iberia*, avsnitt 19, M.3543 *PKN Orlen/Unipetrol*, avsnitt 20, M.3516 *Repsol Ypf/Shell Portugal*, avsnitt 13 og M.1464 *Total/Petrofina*, avsnitt 18. Kommisjonen også vurdert, men ikke konkludert på om markedet kan segmenteres ytterligere basert spesifikke formål, inkludert (i) vei/standard bitumen, (ii) modifisert bitumen, (iii) bitumen emulsjon og (iv) industriell bitumen, se M.9316 *PEAB/YIT* (2020), avsnitt 51.

⁴⁴ M.9316 *PEAB/YIT* (2020) avsnitt 52. Se også M.7849 *MOL Hungarian Oil And Gas/ENI Hungaria/ENI Slovenija*, avsnitt 15; M.5781 *Total Holdings Europe SAS/ ERG Spa/ JV*, avsnitt 24. Kommisjonen har vurdert om det geografiske markedet kan være snevrere enn nasjonalt i omfang, men har ikke funnet grunnlag for å fravike tidligere praksis om nasjonalt marked, se blant annet Se M.7849 *MOL Hungarian Oil And Gas/ENI Hungaria/ENI Slovenija*, M.6151 *Petrochina/Ineos/JV*, avsnitt 28, M.5781 *Total Holdings Europe Sas/ERG Spa/JV*, avsnitt 40-43 og M.3516 *Repsol Ypf/Shell Portugal*, avsnitt 13-14.

⁴⁵ Se Norsk Geoteknisk Forening sin Veiledning for dypstabilisering med bindemidler, lenke: https://ngf.no/wp-content/uploads/2025/10/NGF_Dypstabilisering-med-bindemidler_H.pdf.

gjennomfresing og dypstabilisering

Transaksjonen forventes også medføre visse kostnadssynergier gjennom samordning av drift og administrasjon, samt optimalisering av produksjon og logistikk.

Dette kommer kundene, herunder Statens vegvesen, Troms fylkeskommune og kommuner, til gode gjennom mer konkurransedyktige priser i anbudsprosesser og et mer helhetlig og forbedret tilbud innen asfaltvirksomheten i Indre Troms.

8 TILSYN FRA ANDRE KONKURRANSEMYNDIGHETER

Transaksjonen er ikke underlagt krav om tilsyn fra andre konkurransemyndigheter.

Transaksjonen krever ikke lisenser eller tillatelser etter norsk lov.

9 ÅRSBERETNING OG ÅRSREGNSKAP

Veidekke ASAs årsrapport og årsregnskap for regnskapsåret 2024, og NVA sitt årsregnskap og årsrapport for regnskapsåret 2025 er inntatt som vedlegg 9 og 10 til denne meldingen.

Vedlegg 9: Årsregnskap for regnskapsåret 2024 – Veidekke ASA

Vedlegg 10: Årsregnskap for regnskapsåret 2025 - Nord Vei & Asfalt

10 KONFIDENSIALITET

Denne meldingen inneholder forretningshemmeligheter, jf. konkurranseloven § 18b. Forslag til offentlig versjon av meldingen og begrunnelse for unntak fra offentlighet er vedlagt meldingen som vedlegg 11 og 12.

Vedlegg 11: Forslag til offentlig versjon

Vedlegg 12: Begrunnelse for anmodning om unntak fra offentlighet

11 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

Vi ber om å bli kontaktet dersom det skulle være spørsmål til meldingen.

I den grad meldingen eller andre dokumenter i saken ikke er publisert på Konkurransetilsynets nettside, ber vi om å bli underrettet dersom Konkurransetilsynet mottar innsynsbegjæringer i meldingen eller andre dokumenter i saken.

Med vennlig hilsen

Advokatfirmaet Thommessen AS



Eivind Sæveraas
Advokat