

K E N D E L S E

afsagt af Konkurrenceankenævnet den 30. november 2009 i sag nr. 2009-0018524

Dansk Transport og Logistik
(advokat Jan-Erik Svensson)

mod

Konkurrencerådet
(fuldmægtig Michael Riis)

Ved foreløbigt klageskrift af 13. januar 2009 og endeligt klageskrift af 4. marts 2009 har Dansk Transport og Logistik (DTL) påklaget Konkurrencerådets afgørelse af 17. december 2008 i en sag, hvor Konkurrencerådet fandt, at brancheforeningen DTL gennem længere tid har overtrådt konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, ved nærmere angiven informationsudsendelse til foreningens medlemmer.

1.0 Den påklagede afgørelse og parternes påstande

Det hedder i Konkurrencerådets afgørelse af 17. december 2008 nærmere blandt andet:

”24. Det meddeles DTL, at foreningen har overtrådt konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, ved:

- i) at stille et forhåndsudfyldt kalkulationsværktøj for vognmænd til rådighed for foreningens medlemmer, hvor en række omkostningsposter, som er individuelle for den enkelte vognmandsvirksomhed, er udfyldt med tal og værdier, som DTL har opgjort,
- ii) at angive forventede årlige procentvise omkostningsstigninger for vognmandsvirksomheder for en række poster i foreningens omkostningsprognose, og i den forbindelse

- iii) at angive en samlet forventet årlig procentvis omkostningsstigning for vognmandsvirksomheder i foreningens omkostningsprognose,
- iv) at stille en elektronisk beregningsmodel vedrørende dieselolieprisudviklingen til rådighed for medlemmerne, hvorefter medlemmernes dieseloliepris vil blive angivet som uændret i tilfælde af, at dieselolieprisen er faldet i forhold til medlemmets seneste indtastning i beregningsmodellen, og ved
- v) at have opfordret foreningens medlemmer til at overvælte dieselolieprisstigninger og øgede forsikringsomkostninger på medlemmernes kunder.

25. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL straks at bringe foreningens overtrædelse af konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, til ophør ved at ophøre med at udvise den under i), ii), iii), iv) og v) nævnte adfærd.

26. DTL har i den forbindelse oplyst, at foreningen allerede har fjernet kalkulationsværktøj for vognmænd fra foreningens websted, jf. adfærden under i), at DTL ikke siden 2006 har udarbejdet omkostningsprognoser, jf. adfærden under ii og iii), at DTL vil ændre beregningsmodellen for dieselolieprisstigninger, således at modellen tillige tager hensyn til prisfald, jf. adfærden under iv), og at DTL ikke fremtidigt vil udsende meddelelser om opfordringer til overvæltning af omkostninger, jf. adfærden under v). DTL har ikke dokumenteret, at disse ændringer er blevet gennemført, eller oplyst hvornår de øvrige ændringer vil blive gennemført.

27. Det meddeles endvidere DTL, at det er i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, når DTL

- vi) indsætter foreningens egne bearbejdede tal og værdier i DTL's omkostningsindeks i posterne benævnt "forsikringer, drift", "forsikringer, andre", "skader og selvrisiko" samt "leasing/leje, operationel",
- vii) angiver en overskudsgrad på 10 henholdsvis 15 pct. i forhåndsudfyldte eksempler på foreningens priskalkulationsmodel for lastbilkørsel, og
- viii) angiver en overskudsgrad på 15 pct. i en instruktionsvideo til foreningens priskalkulationsmodel for lastbilkørsel.

28. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL fremover at undlade at udvise den i pkt. vi), vii) og viii) nævnte adfærd inden for en frist af 3 måneder fra datoen for rådets afgørelse.

29. DTL har i den forbindelse oplyst, at foreningen vil basere omkostningsindekset på offentlige indeks, jf. adfærden under vi), at overskudsgraden i priskalkulationsmodellen for lastbilkørsel vil blive ændret til 0 pct., ligesom "nonsenstal" i øvrigt vil

blive indsat i modellen, jf. adfærden under vii), og at DTL vil genindspille introduktionsvideoen med en overskudsgrad på 0 pct., jf. adfærden under viii).

30. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL at undlade at give mundtlig rådgivning eller anden form for rådgivning til foreningens medlemmer på en måde, som reelt er at ligestille med en fortsættelse af den under pkt. i) – viii) nævnte adfærd. For at efterleve påbuddet gælder tilsvarende frister som anført i pkt. 25 og 28.

31. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL at informere foreningens medlemmer om nærværende afgørelse.

32. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL at fjerne foreningens tidligere opfordringer til overvæltning af omkostninger fra foreningens hjemmeside, jf. den under pkt. v) nævnte adfærd.

33. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL at indsende dokumentation til Konkurrentstyrelsen for, at DTL er ophørt med den under pkt. i) – viii) nævnte adfærd efter udløbet af de angivne frister, og at DTL har efterkommet påbudene.

34. Dokumentation kan f.eks. ske ved at give Konkurrentstyrelsen adgang til den lukkede del af foreningens hjemmeside og ved at indsende kopi af informationen til foreningens medlemmer ...”

Dansk Transport og Logistik har nedlagt påstand om, at Konkurrencerådets afgørelse af 17. december 2008 ophæves, subsidiært at afgørelsen ophæves for så vidt angår de enkelte punkter i afgørelsen, som Konkurrenceankenævnet måtte finde urigtige, mest subsidiært at afgørelsen hjemvises helt eller delvist til fornyet behandling ved Konkurrencerådet.

Konkurrencerådet har påstået stadfæstelse.

2.0 Sagens baggrund

Om baggrunden for den sag, som Dansk Transport og Logistik har påklaget, hedder det i det notat, der ligger til grund for Konkurrencerådets afgørelse, blandt andet:

”1 Resumé

1. Denne sag drejer sig om, hvorvidt dele af Brancheforeningen Dansk Transport og Lo-

gistiks (DTL) informationsudveksling med foreningens medlemmer strider mod forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens § 6.

2. DTL er med ca. 3.100 medlemsvirksomheder Danmarks største brancheforening for det danske transporterhverv. DTL rådgiver sine medlemmer individuelt, ligesom DTL udarbejder mere generelle vejledninger. DTL's medlemmer er hovedsageligt transportvirksomheder, som fragter gods inden for Danmarks grænser.

3. Det relevante produktmarked kan i nærværende sag – i overensstemmelse med tidligere praksis – afgrænses til markedet for national vejgodstransport for fremmed regning, jf. punkt 212-301. Det relevante geografiske marked kan i nærværende sag – i overensstemmelse med tidligere praksis – afgrænses nationalt, jf. punkt 302-308.

4. Denne sag handler om den del af DTL's adfærd, der består i, at DTL stiller en række forhåndsudfyldte beregningsprogrammer til rådighed for organisationens medlemmer til brug for medlemmernes beregning af deres omkostninger og priser, at DTL stiller prognoser over den forventede omkostningsudvikling til rådighed for sine medlemmer, at DTL stiller et olieoplysningsskema til rådighed for medlemmerne samt at DTL anbefaler sine medlemmer at overvælte en række omkostninger på medlemmernes kunder.

5. DTL stiller således for det første et forhåndsudfyldt kalkulationsværktøj for vognmænd til rådighed for foreningens medlemmer, hvor en række omkostningsposter, som er individuelle for den enkelte vognmandsvirksomhed, er udfyldt med tal og værdier, som DTL har opgjort, jf. pkt. 104-136. I det forhåndsudfyldte kalkulationsværktøj skal medlemmerne alene indtaste den pågældende kørsels længde samt medlemmets avance for at beregne prisen på en given kørsel. DTL oplyser samtidig på sin hjemmeside, at en avance kan være på 10 eller 15 pct. Det forhåndsudfyldte kalkulationsværktøj indebærer således reelt, at vognmanden kun – uafhængigt af DTL – skal indtaste kørselsdistancen for at beregne en kørselspris.

6. DTL findes herved at overtræde forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3. Det skyldes, at DTL's forhåndsudfyldte kalkulationsværktøj må anses at have til formål at begrænse konkurrencen ved at være egnet til at ensrette medlemmernes transportpriser, jf. pkt. 351-382.

7. DTL har for det andet gjort 4 forhåndsudfyldte eksempler på priskalkulationsmodeller i DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel tilgængelige for foreningens medlemmer. DTL har i den forbindelse angivet en overskudsgrad på henholdsvis 10 og 15 pct., jf. pkt. 147-152. Denne adfærd findes at udgøre en overtrædelse af konkurrenceloven. Det skyldes, at DTL's angivelse af overskudsgrader i overensstemmelse med fast praksis må anses at have til formål at begrænse konkurrencen ved at være egnet til at ensrette medlemsvirksomhedernes fastsættelse af overskud og dermed af priser, jf. pkt. 383-396. Konkurrencestyrelsen har imidlertid tidligere - i 1998 - skrevet til DTL og oplyst, at DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel ikke var i strid med konkurrencelovens bestemmelser og intentioner. Konkurrencerådets afgørelse om DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel vil henset hertil alene være fremadrettet og udformet således, at DTL vedrørende dette

forhold inden for en passende frist skal ophøre med at angive en overskudsgrad på 10 henholdsvis 15 pct. i foreningens forhåndsudfyldte eksempler på priskalkulationsmodel for lastbilkørsel, jf. pkt. 20-23.

8. DTL har endvidere gjort en instruktionsvideo tilgængelig på foreningens hjemmeside. I videoen fremgår et forhåndsudfyldt eksempel på priskalkulationsmodel for lastbilkørsel. DTL har i den forbindelse angivet en overskudsgrad på 15 pct., jf. pkt. 153-154.

9. DTL findes herved at overtræde forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3. Det skyldes, at DTL's anbefaling af overskudsgrader må anses at have til formål at begrænse konkurrencen ved at være egnet til at ensrette medlemsvirksomhedernes fastsættelse af overskud, jf. pkt. 390-396. Konkurrencestyrelsen har imidlertid som nævnt tidligere – i 1998 – skrevet til DTL og oplyst, at DTL's kalkulationsmodel for lastbilkørsel (herunder oplysningen om en overskudsgrad på 10 henholdsvis 15 pct.) ikke var i strid med konkurrencelovens bestemmelser og intentioner. Henset hertil vil tillige Konkurrencerådets afgørelse om DTL's instruktionsvideo alene være fremadrettet og udformet således, at DTL vedrørende dette forhold inden for en passende frist skal ophøre med at angive en overskudsgrad på 15 pct. i foreningens instruktionsvideo.

10. DTL har for det tredje indsat organisationens egne tal og værdier i DTL's omkostningsindeks i posterne benævnt "forsikringer, drift", "forsikringer, andre", "skader og selvrisko" samt "leasing/leje, operationel", jf. pkt. 155-161.

11. Denne adfærd findes at udgøre en overtrædelse af forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3. Det skyldes, at de af DTL beregnede tal og værdier i DTL's omkostningsindeks må anses at have til formål at begrænse konkurrencen ved at være egnet til at ensrette medlemmernes prisstruktur, jf. pkt. 397-418. Konkurrencestyrelsen har imidlertid tidligere - i 1998 - skrevet til DTL og oplyst, at DTL's omkostningsindeks ikke var i strid med konkurrencelovens bestemmelser og intentioner. Konkurrencerådets afgørelse om DTL's omkostningsindeks vil henset hertil alene være fremadrettet og udformet således, at DTL vedrørende dette forhold inden for en passende frist skal ophøre med at angive foreningens egne bearbejdede tal og værdier i omkostningsindekset, jf. pkt. 20-23.

12. DTL har for det fjerde i organisationens omkostningsprognose for lastbilkørsel angivet omkostningsprognoser for posterne "Anskaffelsespris lastbil"; "Rentesats"; "Forsikringer"; Vægt- og Vejbenyttelsesafgift"; "Administrative omkostninger"; "Chaufførløn"; "Brændstofpris"; "Motorolie og smøremidler"; "Dækpris"; "Reparation og vedligeholdelse"; "Skader og selvrisko" og "Forventet meromkostning ved påmontering af partikelfiltre". DTL har i den forbindelse endvidere angivet en forventet samlet årlig procentvis omkostningsstigning for vognmandsvirksomheder, jf. pkt. 162-168.

13. DTL findes herved at overtræde forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3. Det skyldes, at DTL's angivelse af forventede omkostningsstigninger må anses at have til formål at begrænse konkurrencen ved at være egnet til at ensrette medlemmernes prisstigninger, jf. pkt. 420-444.

14. DTL har for det femte offentliggjort en elektronisk beregningsmodel, hvorefter medlemmerne kan justere deres kørselspriser, hvis dieselolien stiger. Beregningsmodellen er indrettet således, at der angives et højere oliepristillæg, når dieselolieprisen stiger, mens modellen angiver et uændret oliepristillæg, når olieprisen falder, jf. pkt. 169-184.

15. DTL findes herved at overtræde forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3. Det skyldes, at DTL's elektroniske beregningsmodel således som den er udformet, må anses at have til formål at begrænse konkurrencen ved at være egnet til at påvirke medlemmernes prissætning, således at olieprisen fastsættes på et kunstigt højt niveau. Det skyldes, at modellen ikke tager højde for senere prisfald ved beregning af oliepristillægget, jf. pkt. 445-459.

16. DTL har for det sjette bl.a. på foreningens hjemmeside løbende opfordret sine medlemmer til at overvælte dieselolieprisstigningerne og øgede forsikringsomkostninger på medlemmernes kunder, jf. pkt. 185-201.

17. DTL findes herved at overtræde forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3. Det skyldes, at DTL's opfordringer må anses for at have til formål at begrænse konkurrencen ved at være egnet til at ensrette virksomhedernes fastsættelse af pris, jf. pkt. 460-476.

18. Bagatelreglerne i konkurrencelovens § 7 finder ikke anvendelse i nærværende sag. Det følger allerede af, at DTL's medlemmers årlige omsætning overskrider 1 milliard kroner.

19. DTL's adfærd kan ikke undtages fra forbuddet i konkurrencelovens § 6 efter konkurrencelovens § 8. Det skyldes, at DTL ikke har fremlagt dokumentation for, at DTL's adfærd bl.a. styrker effektiviteten eller fremmer den tekniske eller økonomiske udvikling til gavn for forbrugerne.

20. Den 26. februar 1997 besluttede Konkurrencerådet, at Danske Vognmænds [note: Nu Dansk Transport og Logistik]priskurant - model til at beregne priser for lastbilkørsel - var i strid med konkurrenceloven. Danske Vognmænd indsendte herefter en priskalkulationsmodel og et omkostningsindeks samt hæfte med vejledning til Konkurrencestyrelsen. Ved brev af 29. juli 1998 meddelte Konkurrencestyrelsen, at DTL's priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning opfyldte konkurrencelovens intentioner og bestemmelser.

21. Konkurrencestyrelsen har således tidligere anført, at DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel (første del af forhold 2, pkt. 7 ovenfor), og at DTL's omkostningsindeks inkl. vejledningen hertil (forhold 3, pkt. 10-11 ovenfor) ikke var i strid med konkurrencelovens bestemmelser og intentioner.

22. Konkurrencestyrelsen er ikke længere i besiddelse af de modeller og indeks mv., som styrelsen forholdt sig til i 1998. Det er derfor ikke muligt at fastlægge forskelle og ligheder mellem det daværende system og det nuværende system. DTL har imidlertid oplyst, at

materialet udover løbende redaktionelle ændringer er uændret fra 1998 og frem, jf. pkt. 494-508.

23. Henset hertil vil Konkurrencerådets afgørelse om DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel, jf. pkt. 7, om DTL's instruktionsvideo, jf. pkt. 8-9 og om DTL's omkostningsindeks inklusiv vejledningen hertil, jf. pkt. 10-11, alene være fremadrettet. Konkurrencerådets påbud om disse forhold udformes endvidere således, at påbuddet skal efterkommes efter udløbet af en rimelig frist. Konkurrencerådets påbud om de øvrige forhold (DTL's kalkulationssystem for vognmænd, pkt. 5-6, DTL's omkostningsprognose for lastbilkørsel, pkt. 12-13, DTL's olieoplysningsskema for lastbilkørsel pkt. 14-15, og DTL's opfordringer til foreningens medlemmer til overvæltning af olieomkostninger og forsikringsomkostninger, pkt. 16-17) vil derimod være såvel bagudrettet som fremadrettet, idet Konkurrencerådet ikke tidligere har taget stilling til disse forhold.

...

3 Sagsfremstilling

3.1 Indledning

35. Denne sag drejer sig om Brancheforeningen Dansk Transport og Logistiks (DTL) informationsudveksling med foreningens medlemmer. DTL's medlemmer er hovedsageligt vognmænd, som kører inden for Danmark.

36. DTL udarbejder en række informationer til foreningens medlemmer. Nogle af disse informationer udsendes direkte til foreningens medlemmer, mens andre af DTL's informationer er tilgængelige på foreningens hjemmeside på enten den åbne eller den lukkede del.

37. Kalkulationssystemer mv. er som udgangspunkt omkostningsbesparende og effektivitetsfremmede, hvis disse anvender den pågældende virksomheds individuelle forudsætninger og tal. Omvendt kan kalkulationssystemer mv. have koordinerende - og dermed konkurrencebegrænsende - virkninger, hvis systemerne anvender forhåndsudfyldte tal og forudsætninger.

38. Konkurrencestyrelsen gennemførte en kontrolundersøgelse hos DTL den 13. marts 2008. Baggrunden for kontrolundersøgelsen var bl.a., at Konkurrencestyrelsen konstaterede, at DTL havde gjort en introduktionsvideo til foreningens priskalkulationsmodel for lastbilkørsel tilgængelig på foreningens hjemmeside. I videoen fremgik et forhåndsudfyldt eksempel på priskalkulationsmodel for lastbilkørsel. DTL angav i den forbindelse en overskudsgrad på 15 pct. Konkurrencestyrelsen konstaterede i forbindelse med gennemgangen af det indhentede materiale, at dele af DTL's informationsudveksling kan udgøre en horisontal koordinering af DTL's medlemmers prissætning. Denne del af DTL's informationsudveksling omfatter:

- a. DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd,
- b. DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel,
- c. DTL's omkostningsindeks for lastbilkørsel,
- d. DTL's omkostningsprognose for lastbilkørsel,
- e. DTL's olieoplysningskema for lastbilkørsel, og
- f. DTL's opfordring til overvæltning af oliepristillæg og andre omkostninger.

39. Konkurrencestyrelsen har tidligere skrevet til DTL om dele af de ovenstående informationer. Konkurrencestyrelsen meddelte således i 1998 DTL, at brancheforeningens priskalkulationsmodel (b) og omkostningsindeks (c) ikke var i strid med konkurrencelovens bestemmelser og intentioner. Konkurrencestyrelsen angav i denne forbindelse, at "skulle det imidlertid vise sig, at materialet i praksis anvendes i konkurrencebegrænsende øjemed vil Konkurrencestyrelsen tage sagen op." [note: Konkurrencestyrelsens brev af 29. juli 1998 til Danske Vognmænd (nu DTL)].

40. Konkurrencerådet findes ikke at være afskåret fra på ny at vurdere DTL's priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning, jf. pkt. 494-508. Vurderingen vil imidlertid ud fra hensynet til DTL's berettigede forventninger alene blive foretaget fremadrettet. Der vil derfor ikke bagudrettet blive konstateret en overtrædelse af konkurrenceloven for så vidt angår DTL's priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning. Der vil endvidere ikke blive foretaget en bagudrettet vurdering af DTL's instruktionsvideo til foreningens priskalkulationsmodel for vognmænd. Det skyldes, at tillige videoen skal vurderes i lyset af Konkurrencestyrelsen tidligere meddelelse til DTL om priskalkulationsmodellen, omkostningsindekset og vejledningen.

41. Konkurrencestyrelsen har ikke tidligere vurderet DTL's kalkulationssystem for vognmænd (a), DTL's omkostningsprognose for lastbilkørsel (d), DTL's olieoplysningskema for lastbilkørsel (e) eller DTL's opfordringer til foreningens medlemmer til prisregulering (f). For hver af disse forhold kan Konkurrencerådet således træffe en bagudrettet afgørelse, hvor det konstateres, om konkurrencelovens forbudsbestemmelser er overtrådt.

3.2 DTL

42. DTL er med ca. 3.100 medlemsvirksomheder Danmarks største brancheforening for det danske transporterhverv. DTL's 3.100 medlemmer råder samlet over ca. 20.300 lastbiler og 50 lokomotiver og beskæftiger ca. 25.500 medarbejdere [note: DTL's hjemmeside, www.dtl-dk.dk/www/Pub1215.asp, udskrevet den 20. oktober 2008].

43. DTL er medlem af erhvervs- og arbejdsgiverorganisationen Dansk Erhverv [note: www.dtl-dk.dk, "Om DTL"]. DTL har endvidere stiftet en arbejdsgiverforening for den danske transportbranche.

44. DTL's vedtægtsbestemte formål er at varetage det danske transport- og logistikerhvervs erhvervspolitiske og erhvervsøkonomiske interesser samt at skabe kendskab til og forståelse for transport- og logistikerhvervets samfundsmæssige betydning. Således ønsker DTL at sikre det bedst mulige omdømme for erhvervet samt at medvirke til at styrke

og fremme sammenholdet mellem vognmands-, transport- og logistikvirksomheder [note: www.dtl.eu].

45. Herudover rådgiver DTL sine medlemmer om en række juridiske og økonomiske forhold af relevans for vejtransportbranchen. DTL rådgiver sine medlemmer individuelt, ligesom DTL udarbejder mere generelle vejledninger. DTL har endelig en række lokalnetværk og erfaringsgrupper, hvor medlemsvirksomhederne kan mødes og udveksle erfaringer.

3.2.1 DTL's medlemmer

46. Det fremgår af DTL's vedtægter, at DTL optager virksomheder i foreningen, der driver vognmandsvirksomhed i henhold til lov om godskørsel, og at DTL optager virksomheder, som har til formål at udbyde transport- og/eller logistikydelser [note: www.dtl.dk].

47. DTL's medlemmer er hovedsageligt transportvirksomheder, som fragter gods indenfor Danmarks grænser. Transportvirksomheder med internationalt sigte er derimod traditionelt organiseret i brancheforeningen International Transport Danmark (ITD) [note: DTL har oplyst overfor Konkurrencestyrelsen, at denne opdeling af medlemmer muligvis er under opbrud, men dog stadig er kendetegnende for de to brancheforeningers medlemskare].

48. DTL's medlemmer foretager i et vist omfang både nationale og internationale transporter, jf. tabel 1 nedenfor [note: DTL's konjunkturanalyse af vognmandserhvervet i Danmark, 2008, s. 10].

Tabel 1 – Fordeling af DTL's medlemsvirksomheder efter andelen af henholdsvis nationale og internationale transporter

60 pct. af medlemmerne har	kun nationale transporter
22 pct. af medlemmerne har	under 10 pct. internationale transporter
9 pct. af medlemmerne har	10-50 pct. internationale transporter
3 pct. af medlemmerne har	51-80 pct. internationale transporter
6 pct. af medlemmerne har	mere end 80 pct. internationale transporter

49. Andelen af DTL's medlemmer (fordelt efter antal), der beskæftiger sig med international transport, er faldet. Derimod er andelen af DTL's medlemmer, der alene beskæftiger sig med national transport, steget fra 42 pct. i 2007 til 60 pct. i 2008.

50. DTL's medlemmer transporterer en række forskellige typer af gods. For hovedparten af medlemmerne gælder det, at i hvert fald én varetype udgør over 25 pct. af virksomhedens omsætning [note: DTL, Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark 2007, s. 5]. Disse typer af gods kan overordnet inddeles i

- Affaldstransport (inklusive sikkerhedsmakulering og slamsugning),
- Asfalt og tjære,
- Autobugsering/redningstjeneste/vejhjælp,
- Autotransporter,
- Beton (kørsel med betonkanon)
- Blandet palleteret stykgods inklusive fragtmandslignende kørsel,
- Bulkvarer fra industrien (ikke temperaturreguleret silo, tank og lad),
- Byggeelementer og byggematerialer,
- Dagligvarer (kølede og ikke-kølede),
- Ekspreskørsel,
- Færligt gods,
- Grus, sten, sand, jord, cement, mv.,
- Jern og metalvarer til industri,
- Køle og frysegods (ikke dagligvarer),
- Landbrugs- og gartneriprodukter (inklusive foderstoffer og blomster),
- Levende dyr,
- Maskintransport (ikke specialtransporter),
- Møbel- og tæppetransporter samt flytning
- Specialtransporter (inklusive sværgods),
- Træ (kævler, forarbejdet og flis),
- Vintertjeneste, og
- Værdigods (tobak, spiritus, IT-udstyr, antikviteter mv.)

51. DTL har oplyst, at specialiserede transportere (for eksempel transport af levende husdyr) kræver særligt indrettede køretøjer.

3.3 Markedsbeskrivelse

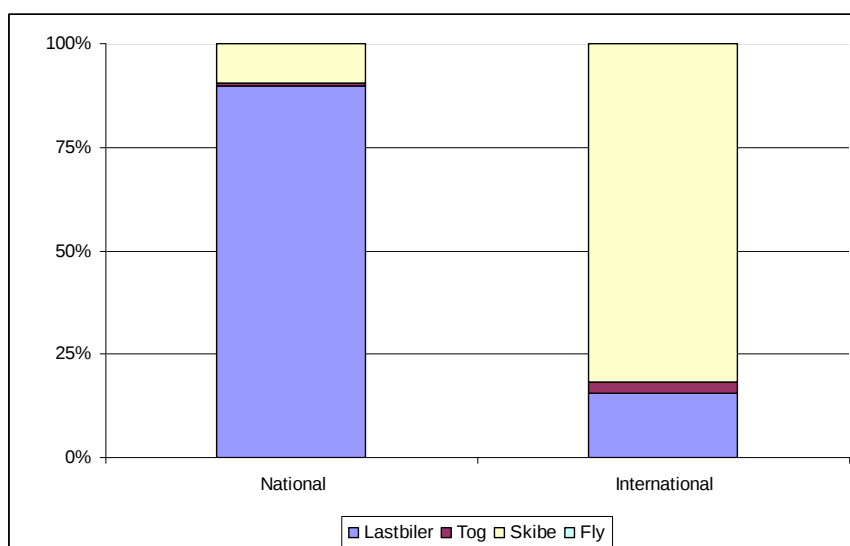
3.3.1 Generelt om markedet for transport af gods

52. Transport af gods er en serviceydelse. Ydelsen er transport af gods fra en leverandør til en kunde.

53. Transport af gods kan ske ad vej, ad jernbane, som søfart, som luftfart og som lokal distribution. Gods transporteres ofte i en kombination af de forskellige transportformer (intermodalitet). Intermodale transportløsninger anvendes ofte over længere afstande. De mest almindelige kombinationer i Danmark er kombinationen af vej/jernbane og af vej/søfart [note: Det fremgår f.eks. om intermodalitet af Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet, s. 74, at "Vognmændene modtager derudover leverancer fra skibsfart og jernbaner, hvilket afspejler samspillet mellem de forskellige transportformer"].

54. I 2007 udgjorde vejgodstransport hovedparten af den samlede nationale transport. Omvendt udgjorde søgodstransport hovedparten af den samlede internationale transport, jf. figur 1 nedenfor.

Figur 1: godstransport målt i ton for år 2007 [note: Data er indhentet fra Danmarks Statistik. National godstransport er indhentet via statistik BANE1 for national godstransport på banenettet i alt, NVG11 for national pålæst godsmængde, FLYV41 for national godstransport og SKIB481 for international godstransport til og fra hele landet. International godstransport er indhentet via statistik BANE1 for international gods i alt, SKIB431 for international godsomsætning, indladet og udladet i alt, IVG11 for international vejgodstransport, pålæst mængde for så vidt angår fra Danmark, til Danmark, tredje-mandskørsel og cabotagekørsel og FLYV41 for international godstransport. Det er ikke muligt at indhente data i enheden ton/km fra FLYV41, hvorfor figuren er baseret på data opgivet i ton.]



55. Det fremgår af figur 1, at ca. 90 pct. af den samlede nationale godstransport i 2007 blev udført med lastvogn, mens ca. 9,5 pct. af den samlede nationale godstransport blev udført med skib.

56. Det fremgår endvidere af figur 1, at ca. 82 pct. af den samlede internationale gods-transport blev udført med skib, mens ca. 16 pct. af den samlede internationale godstrans-
port blev udført med lastbil.

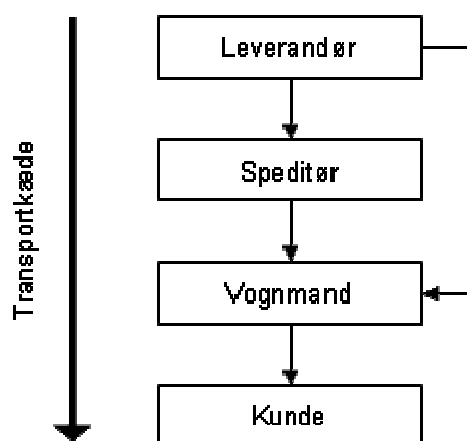
57. Der kan skelnes mellem transporterhvervets hardware og transporterhvervets soft-

ware. Transporterhvervets hardware består af lastbiler, containere, skibe, fly, infrastruktur og andet transportmateriel, mens transporterhvervets software består af de IT-systemer, dokumenter, toldforhold, handelskvoter, forsikringsforhold, sikkerhedsprocedurer mv., som binder den logistiske kæde sammen i en helhed.

58. Traditionelt er godstransport ad vej ("vejgodstransport") blevet udbudt af en vognmand, jf. figur 2 nedenfor. En speditør har varetaget håndteringen af dokumenter, fragtbreve, certifikater, toldpapirer, forsikringer, sikkerhedsforhold mv. for det transporterede gods på vognmandens vegne.

59. I dag har transportydelsen bevæget sig mod en totalløsning, hvor en transportør tilbyder en samlet service med transport, spedition, logistik, lagerhold, mv. Det vil sige, at transportøren er med på alle niveauer i transportkæden og koordinerer arbejdsgange for leverandør og kunde [note: TØF-indsigt nr. 5, 2003, Fra 3PL til 4PL].

Figur 2: Transportkæde



60. Vejgodstransporterhvervet er præget af mange små virksomheder. Op mod 75 pct. af vognmandsvirksomhederne har mindre end 5 medarbejdere. De små vognmands- og speditørvirksomheder står kun for 12 pct. af omsætningen i branchen. De store vognmands- og speditørvirksomheder med mere end 50 medarbejdere omfatter kun 2 pct. af virksomhederne. Til gengæld står de store virksomheder for 45 pct. af omsætningen [note: Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet, s. 8-9 og s. 53].

61. Mindre vognmandsvirksomheder indgår ofte aftaler med større vognmandsvirksomheder. Den store vognmand disponerer typisk over mange lastbiler, hvoraf hovedparten ofte er ejet af andre vognmænd, der således fungerer som underleverandører. Mange af disse underleverandører har kun en enkelt bil. Der er således et betydeligt omfang af leverancer af transportydelser vognmændene imellem [note: Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet, s. 72 og 74].

62. I 2007 udførte danske lastbiler et transportarbejde på 21,0 mia. tonkm. [note: Trans-

portarbejde er et udtryk for transportaktivitet, der tager hensyn til såvel godsmængde som turens længde. Transportarbejdet beregnes som produktet af varepartiets vægt og den afstand, som godset er flyttet. Det måles i ton × kilometer (tonkm.)), jf. tabel 2. 56 pct. af transportarbejdet blev udført med på- og aflæsningssted i Danmark, dvs. som national transport

Tabel 2: Godstransport med danske lastbiler i 2007 [note: Statistikbanken, VG1: Vejgodstransport, sæsonkorrigeret, efter kørselsart og enhed]

	Transportarbejde (mia. tonkm.)	Andel (pct.)
International vejgodstransport	9,2	44
National vejgodstransport	11,8	56
- Firmakørsel	2,0	17
- Vognmandskørsel	9,8	83
Vejgodstransport i alt	21,0	100

63. I 2005 omsatte ca. 7.000 vognmænd for godt 40 mia. kr. og beskæftigede samlet 34.000 personer (i årsværk) [note: Statistikbanken, REGN1: Regnskabsstatistik for private byerhverv i mio. kr. efter branche og regnskabsposter]. I 2007 var beskæftigelsen i erhvervet steget til cirka 36.300 fordelt på cirka 6.300 vognmænd [note: http://www.dtl.eu/om_dtl/info_om_branchen.aspx].

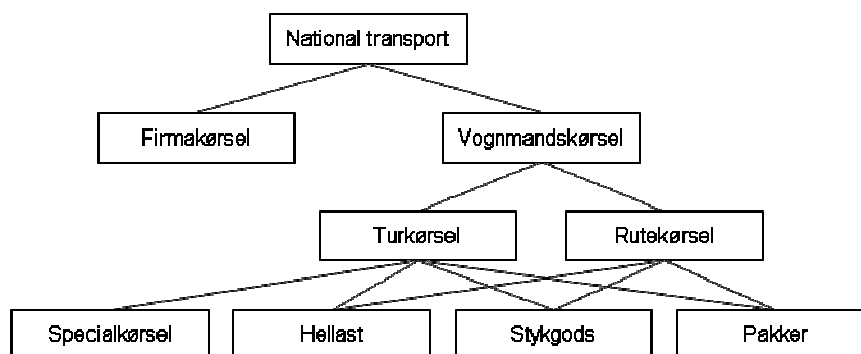
64. Vejgodstransport kan overordnet opdeles i national transport og international transport.

3.3.2 National vejgodstransport

65. National vejgodstransport er kørsel, hvor både af- og pålæsningssted er i Danmark. I 2006 foregik 2 pct. af den nationale vejgodstransport i Danmark med udenlandske lastbiler eller trailere (cabotage) [note: Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger om Godstransport med danske lastbiler 2007, s. 8].

66. National vejgodstransport kan overordnet deles op i firmakørsel og vognmandskørsel [note: Jf. DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, rådsmøde den 8. november 2000]. Firmakørsel er transport af gods for egen regning, dvs. af gods som tilhører transportøren selv [note: Jf. lovbekendtgørelse nr. 64 af 25. januar 2000, § 1, stk. 4]. Vognmandskørsel er transport af gods for fremmed regning, dvs. af gods, der tilhører en anden end vognens indehaver [note: Jf. lovbekendtgørelse nr. 64 af 25. januar 2000, § 1, stk. 3].

Figur 3: National vejgodstransport



67. Vognmandskørsel kan udføres som turkørsel eller rutekørsel. Turkørsel betegner transport af gods mellem destinationer, der fastsættes fra kørsel til kørsel. En vognmand som udfører turkørsel, afhenter og afleverer således gods efter kundens individuelle ønske om destinationer.

68. Rutekørsel betegner transport af gods mellem to faste destinationer. Flere sammenhængende ruter kan indgå i et netværk af ruter. Ved rutekørsel kører den enkelte vognmand på en fast rute mellem to fragtcentraler. F.eks. kan en vognmand transportere gods på ruten København – Århus, mens en anden vognmand kan betjene ruten Århus – Ålborg. Transport af gods fra København til Ålborg sker således i eksemplet i to led via en rute, hvor godset omlastes på en fragtcentral i Århus.

69. Markedet for godstransport kan endeligt opdeles efter godstyper. De vigtigste markeder er hellæs (transport af hele vognladninger), stykgods/pakker og specialkørsel.

70. Transporten af hellæs består i at tilbyde såvel totale ”dør til dør -løsninger” samt mere afgrænsede transportydelser til især industrielle kunder. National transport af hellæs sker overvejende som vognmandskørsel frem for firmakørsel. For national godstransport af hellæs gælder det 70 pct. af turene. Den resterende del af transporten af hellæs udføres af kunderne selv. Det gælder især inden for dagligvarehandelen, hvor store butikskæder har egne lastbiler, kølevogne, lagre mv. [Note: Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet, s. 57]

71. Transporten af stykgods (dvs. transport af flere stykker gods med samme lastbil) kan opdeles i mange forskellige markedssegmenter. Transporten varetages af specialiserede transportfirmaer [note: Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet, s. 58]. Specialtransporter (f.eks. transport af komponenter til vindmøller) har karakter af nicheydelser. Specialtransporter foregår typisk med kran- og blokvogne eller med specialbyggede lastvogne [note: Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007 s. 58, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet].

3.3.3 International vejgodstransport

72. International transport er kørsel, hvor på- og/eller aflæsningsstedet ligger i udlandet.

73. International transport kan opdeles i firmakørsel og vognmandskørsel, som igen kan deles op i turkørsel og rutekørsel, jf. afsnit 3.3.2 om national vejgodstransport ovenfor.

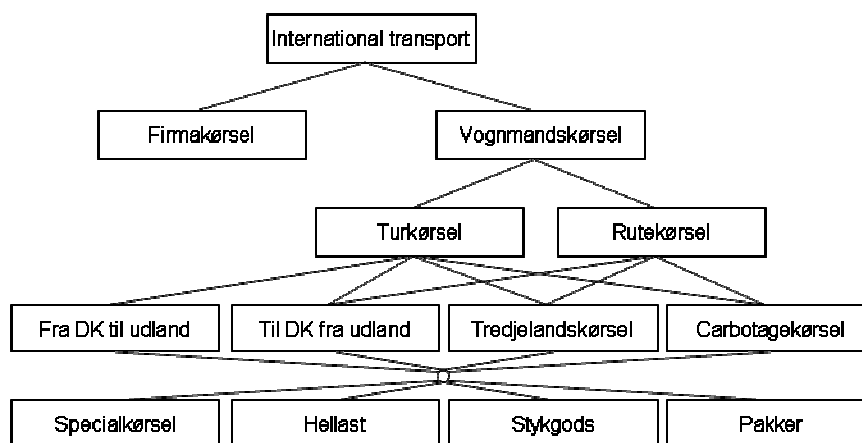
74. Derudover kan international transport deles yderligere op i

- kørsel fra Danmark til udlandet,
- kørsel til Danmark fra udlandet,
- tredjelandskørsel, hvor på- og aflæsning sker i hver sit udland, og
- cabotagekørsel, hvor på- og aflæsning sker i samme udland

75. 44 pct. af transportarbejdet med danske lastbiler er international kørsel. Langt den overvejende del af den internationale kørsel med danske lastbiler består af transporter til og fra Danmark. Kun 5 pct. af den internationale transport med danske lastbiler starter og slutter i udlandet (cabotagekørsel og tredjelandskørsel) [note: Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007 s. 24, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet].

76. Omfanget af cabotagekørsel er desuden meget begrænset inden for EU – i forhold til de samlede indenlandske og internationale transporter i EU udgør cabotagekørsel omkring 0,8 pct. [Note: Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007 s. 99, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet]

Figur 4: International vejgodstransport



77. I 2007 var det internationale transportarbejde med danske lastbiler 9,2 mia. tonkm., jf. tabel 2 ovenfor.

3.3.4 Lovgivning

78. *National vejgodstransport* for fremmed regning kræver en vognmandstilladelse fra Færdselsstyrelsen. En vognmandstilladelse udstedes for en 5-årig periode, hvorefter den

skal fornyes [note: ITD-Håndbogen maj 2008, afsnit 7 – eksportkørselstilladelser].

79. *International vejgodstransport* med dansk indregistreret lastbil eller vogntog over 3,5 tons kræver udover vognmandstilladelsen som regel også en international tilladelse. Der findes en række internationale vognmandstilladelser, f.eks. en Fællesskabstilladelse [note: Jf. Rådsforordning 881/92 med senere ændringer], en CEMT-tilladelse, en Turtilladelse/Transittilladelse/Tredjelandstilladelse og en 40-tonns tilladelse.

80. Den hyppigst anvendte internationale tilladelse er Fællesskabstilladelsen, der giver ret til ubegrænset godskørsel i og mellem EØS-landene (EU, Norge og Liechtenstein) og Schweiz [note: ITD-Håndbogen, april 2008, afsnit 7 – eksportkørselstilladelser]. Fællesskabstilladelsen anvendes på strækninger inden for EU's område ved transporter mellem Danmark og et land uden for EØS/Schweiz [note: På strækningen uden for EØS kræves som regel en særlig tilladelse. Ved transport mellem et andet EØS-land inklusive Schweiz end Danmark og et land uden for EU (tredjelandstransporter) kan der kræves en særlig tilladelse afhængig af de aftaler, der er truffet mellem Danmark og de pågældende lande].

81. Derudover kræves en CEMT-tilladelse for transporter til, fra eller gennem alle CEMT-lande [note: CEMT lande inkluderer EU-landene, Albanien, Aserbajdsjan, Bosnien-Hercegovina, Georgien, Hviderusland, Kroatien, Liechtenstein, Makedonien (FYROM), Moldova, Norge, Rusland, Schweiz, Serbien og Montenegro, Tyrkiet samt Ukraine]. CEMT-tilladelser er faste helårstilladelser, med den begrænsning, at CEMT-indehaveren kun har tilladelse til at udføre 3 vejgodstransporter indenfor CEMT-regionen, hvorefter indehaveren skal returnere til sit registreringsland [note: ITD-Håndbogen, april 2008, afsnit 7 – eksportkørselstilladelser].

82. Cabotagekørsel er reguleret i cabotageforordningen [note: Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25. oktober 1993 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, som ændret ved Forordning nr. 484/2002 af 1. marts 2002]. Det følger af cabotageforordningen, at enhver transportvirksomhed, som har en fællesskabstilladelse, har adgang til midlertidigt og uden kvantitative begrænsninger at udføre intern vejgodstransport i en anden medlemsstat uden at have hjemsted eller andet forretningssted dér [note: Artikel 1, stk. 1, jf. forordning 484/2002 af 1. marts 2002].

83. Kommissionen fremsatte den 23. maj 2007 et forslag om en revision af en række bestemmelser om bl.a. cabotagekørsel [note: KOM(2007/265, 2007/0099(COD), Forslag til Europa-parlamentet og rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel]. Kommissionen angav i denne forbindelse om de gældende regler for cabotagekørsel, at reglerne hidtil har været administreret forskelligt i medlemslandene til gene for branchen og konkurrencemulighederne. Kommissionen angav endvidere, at de nuværende bestemmelsers manglende klarhed og ufuldstændighed giver anledning til uoverensstemmelser, problemer i forbindelse med håndhævelsen og unødvendige administrative byrder.

84. I forbindelse med EU-udvidelsen i 2004 blev der for visse af de nye medlemslande

aftalt en overgangsordning vedr. cabotagekørsel. Overgangsordningen indebærer, at det i en periode ikke vil være tilladt for vognmandsvirksomheder fra en række nye EU-lande at udføre cabotagekørsel i de "gamle" EU-lande og vice versa.

85. Tidligst fra 2010 vil cabotagekørsel således kunne være fuldstændig liberaliseret i alle 27 EU lande [note: Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007 s. 99, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet].

86. I Danmark er vejgodstransport endvidere reguleret i bl.a. godskørselsloven. I Godskørselsloven er fastsat regler på området for vejgodstransport for fremmed regning med køretøjer over 3,5 tons [note: Lovbekendtgørelse 2003-02-19 nr. 108 om godskørsel, som er ændret ved L 2004-06-09 nr. 474 og L 2007-06-06 nr. 553]. Godskørselslovens bestemmelser er udarbejdet på baggrund af en række rådsforordninger [note: Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992, Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25. oktober 1993 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 484/2002 af 1. marts 2002] og minimumsdirektiver [note: Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996, Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996, Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003].

3.3.4 Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse

87. Konkurrencestyrelsen har udsendt et spørgeskema til 25 af DTL's medlemsvirksomheder. Spørgeskemaet samt de 16 besvarelser heraf vedlægges som henholdsvis bilag 1 og som bilag 2. [KAN: Bilagene er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse.]

88. Medlemsvirksomhederne er skønsmæssigt blevet udvalgt af Konkurrencestyrelsen som et udsnit af store, mellemstore og små transportvirksomheder med forskellige specialer.

89. I spørgeskemaet blev medlemsvirksomhederne spurgt om, hvor stor en andel af deres transporter, der var rent nationale henholdsvis internationale fordelt på omsætning og antal transporter.

90. Det fremgår samlet set af virksomhedernes besvarelser, at medlemsvirksomhedernes omsætning hovedsageligt stammer fra nationale kørsler. I tabel 3 nedenfor er medlemsvirksomhedernes svar om omsætning i kr. sammenstillet som uvægtede intervaller.

Tabel 3: Nationale og internationale transporter [note: En optælling og vægtning af antallet af transporter i de indsendte besvarelser viser, at 89,3 pct. af transporterne er nationale transporter, mens 10,7 pct. udføres som internationale transporter. Den totale omsætning i de indsendte besvarelser udgør i alt 1323 millioner kroner på nationale transporter og 226 millioner kroner på internationale transporter]

	Antal transporter	Omsætning i kr.
Nationale	ca. 90 pct.	ca. 1 – 840 mio. kr.
Internationale	ca. 10 pct.	ca. 0-200 mio. kr.

Kilde: Konkurrencestyrelsens undersøgelse af DTL's medlemmer af 21. juli 2008. Spørgsmål til virksomhederne: "De bedes angive, hvor stor en andel af Deres transporter, som er rent nationale (dvs. kun inden for Danmarks grænser) henholdsvis internationale (dvs. med af- og/eller pålæsning i et andet land end Danmark)."

91. Det fremgår af tabel 3 ovenfor, at omkring 90 pct. af de adspurgte medlemsvirksomheders omsætning stammer fra nationale kørsler. Vægtes andelen af henholdsvis nationale og internationale kørsler efter omsætningstal udgør andelen af nationale transporter omkring 85 pct., mens andelen af internationale transporter udgør 15 pct.

92. Virksomhederne blev bedt om med egne ord at beskrive, (i) hvorvidt virksomhederne tager højde for prisudviklingen i nabolande såsom f.eks. Sverige og Tyskland, når virksomheden fastsætter sin transportpris. Virksomhederne blev endvidere spurgt om, (ii) hvor stor en andel af virksomhedens transporter virksomheden kunne/ville skifte fra nationale til internationale transporter ved en prisstigning i udlandet på 5-10 pct. Virksomhederne blev endeligt spurgt om, (iii) der efter virksomhedens opfattelse er forskelle på national og international transport.

93. Det fremgår samlet set af virksomhedernes svar, at virksomhederne kun i meget begrænset grad tager hensyn til prisudviklingen i nabolande, når virksomhederne skal prisfastsætte nationale transporter. Det fremgår endvidere, at virksomhederne samlet set kun i meget begrænset omfang overvejer at udbyde kørsler i udlandet, hvis prisen skulle stige. Flere begrundede dette med, at udlandet ikke betragtes som et realistisk marked for den pågældende virksomhed, bl.a. på grund af forskelle i regler og krav til lastvogne.

94. Virksomhederne blev endvidere bedt om at angive, om de regulerer taksterne årligt, med faste intervaller eller løbende, herunder om virksomhedens takster kan reguleres i en kontraktperiode, og om virksomheden har mulighed for at overvælte øgede omkostninger på transportkøberne. Virksomhedernes svar er sammenstillet nedenfor i tabel 4.

Tabel 4 – Virksomhedernes regulering af priser

Typisk reguleringshyppighed	Overvælter omkostninger
Årligt, men løbende olietillæg: 62,5 pct.	Samtlige omkostninger: 25 pct.
Halvårligt: 6,25 pct.	Visse omkostninger: 12,5 pct.
Løbende: 31,25 pct.	Olieomkostninger: 62,5 pct.

Kilde: Konkurrencestyrelsens undersøgelse af DTL's medlemmer af 21. juli 2008. Spørgsmål til virksomhederne: "De bedes beskrive, i hvilket omfang De typisk regulerer Deres takster. Reguleres taksterne løbende, med faste intervaller eller sker det kun f.eks. 1 gang om året? De bedes i den forbindelse angive; a) om De regulerer Deres takster indenfor en kontraktperiode, herunder f.eks. ved øgede omkostninger – såsom stigninger på oliepriser, lønninger, vejskat mm.? b) i hvilket omfang det er muligt at overvælte øgede omkostninger på transportkøberne – såsom olieprisstigninger, stigende lønninger, vejskat mm. i en kontraktperiode?"

95. Det fremgår af tabel 4 ovenfor, at besvarelsene viser, at hovedparten af de adspurgte medlemmer typisk regulerer deres priser årligt, men løbende foretager prisjusteringer for (visse) omkostninger. Det fremgår endvidere af tabel 4 ovenfor, at nærvæd samtlige af de adspurgte virksomheder løbende overvælter olieomkostninger på virksomhedens kunder. Det fremgår endvidere af de modtagne svar, at de vognmandsvirksomheder, der ikke anvender et særskilt olietillæg over for deres kunder, typisk i stedet overvælter eventuelle olieprisstigninger ved at justere i den samlede pris.

96. Det fremgår endvidere af virksomhedernes svar, at transportaftaler indgået mellem transportør og transportkøber ofte har forskellig varighed. Aftaler kan indgås for længere perioder med lange opsigelsesvarsler. Aftaler kan imidlertid tillige indgås som aftaler om en enkelt transport ("spot-aftaler"), som bl.a. formidles gennem transportbørser.

97. Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse af vejgodstransportmarkedet indikerer, at store transportkøbere ofte indgår transportaftaler med en eller flere transportører med en kontraktløbetid på typisk 1-4 år. I transportaftalen er aftalt forhold om aftalens omfang, fragttakster, takstregulering, løbetid, opsigelse og ophør mv. Fragttaksterne kan fastsættes eksklusive en række omkostninger, som reguleres løbende. For eksempel kan et variabelt olietillæg tilføres fragttaksten.

98. Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse indikerer endvidere, at olietillæg oftest reguleres løbende uanset transportørvirksomhedens størrelse. Det afgøres på baggrund af en forhandling mellem transportkøber og transportør, hvor ofte olietillægget reguleres. Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse indikerer, at olietillægget i mange tilfælde reguleres hver måned eller oftere.

99. Virksomhederne blev endvidere bedt om at beskrive, i hvilket omfang virksomheden samarbejder med en speditør i forhold til aftaleindgåelse med kunder. Virksomhederne blev i den forbindelse bedt om at beskrive, i hvilket omfang en speditør typisk har indflydelse på den aftalte pris og/eller andre forretningsbetingelser. Virksomhedernes svar er

sammenstillet nedenfor i tabel 5.

Tabel 5 – Virksomhedernes anvendelse af speditører [note: En række af de adspurgte virksomheder angiver at være speditører, og derfor ikke samarbejde med andre speditører. Disse svar er rubriceret under "Sjældent/aldrig"]

Samarbejder med speditør
Altid/næsten altid: 6,25 pct.
Under 50 pct. af transporter: 18,75 pct.
Sjældent/aldrig: 75 pct.

Kilde: Konkurrencestyrelsens undersøgelse af DTL's medlemmer af 21. juli 2008. Spørgsmål til virksomhederne: "De bedes beskrive, i hvilket omfang Deres aftaler om transport typisk indgås direkte med kunden eller om det f.eks. oftest er en speditørvirksomhed/logistikvirksomhed, der står for at indgå aftalen mellem Deres virksomhed og kunden? De bedes i den forbindelse beskrive, i hvilket omfang en speditør typisk kan have indflydelse på den aftalte pris og/eller andre forretningsbetingelser."

100. Virksomhedernes svar tegner et billede af, at kun en mindre del af de adspurgte virksomheder indgår aftaler gennem en speditør. Det fremgår således af tabel 5 ovenfor, at 6,25 procent af de adspurgte vognmænd angav altid eller næsten altid at samarbejde med en speditør. Omvendt angav 75 procent af de adspurgte vognmænd, at de aldrig eller sjældent samarbejder med en speditør.

101. Af de virksomheder, som benytter en speditør, angiver hovedparten, at speditøren som hovedregel har en vis indflydelse på aftalens vilkår, herunder særligt prisen.

3.4. DTL's adfærd

102. DTL udarbejder og formidler informationer til foreningens medlemmer. En række af disse informationer tager form af vejledninger om generelle økonomiske og juridiske emner, som kan være til gavn for særligt medlemmerne.

103. DTL udveksler endvidere tillige en række informationer med foreningens medlemmer af mere specifik karakter. Denne del af DTL's informationsudveksling omfatter følgende punkter, der beskrives nærmere nedenfor:

- a. DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd,
- b. DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel,
- c. DTL's omkostningsindeks for lastbilkørsel,
- d. DTL's omkostningsprognose for lastbilkørsel,
- e. DTL's olieoplysningsskema for lastbilkørsel, og
- f. DTL's opfordring til overvæltning af oliepristillæg og andre omkostninger.

3.4.1. ad a) – Kalkulationsværktøj for vognmænd

104. DTL har i 2001 i samarbejde med Teknologisk Institut, Emballage og Transport udarbejdet et program kaldet "Kalkulationsværktøj til vognmænd." [Note: DTL angiver i værktøjet under punktet "Introduktion", at værktøjet er udarbejdet i 2001]

105. Kalkulationsværktøjet er tilgængeligt på den del af DTL's hjemmeside www.dtl-dk.dk, hvor der kun er adgang for medlemmer. Adgang hertil kræver et brugernavn og et kodeord. Udskrift af kalkulationsværktøjet med vejledning er vedlagt som bilag 3 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

106. DTL angiver på foreningens hjemmeside, at kalkulationsværktøjet er udarbejdet "med det overordnede formål at medvirke til et bedre økonomisk overblik hos vognmanden for derigennem at styrke dennes forretning". Formålet med værktøjet er ifølge brugervejledningen for den enkelte vognmand endvidere:

- "At blive i stand til at kalkulere sig frem til at kunne afgive et tilbud der hænger økonomisk sammen
- At for- og efterkalkulere en transport og rute
- At bestemme nøgletal for virksomheden for derigennem at kunne arbejde hen imod en økonomisk bæredygtig fremtid." [Note: Brugervejledning til kalkulationsværktøj, s. 3]

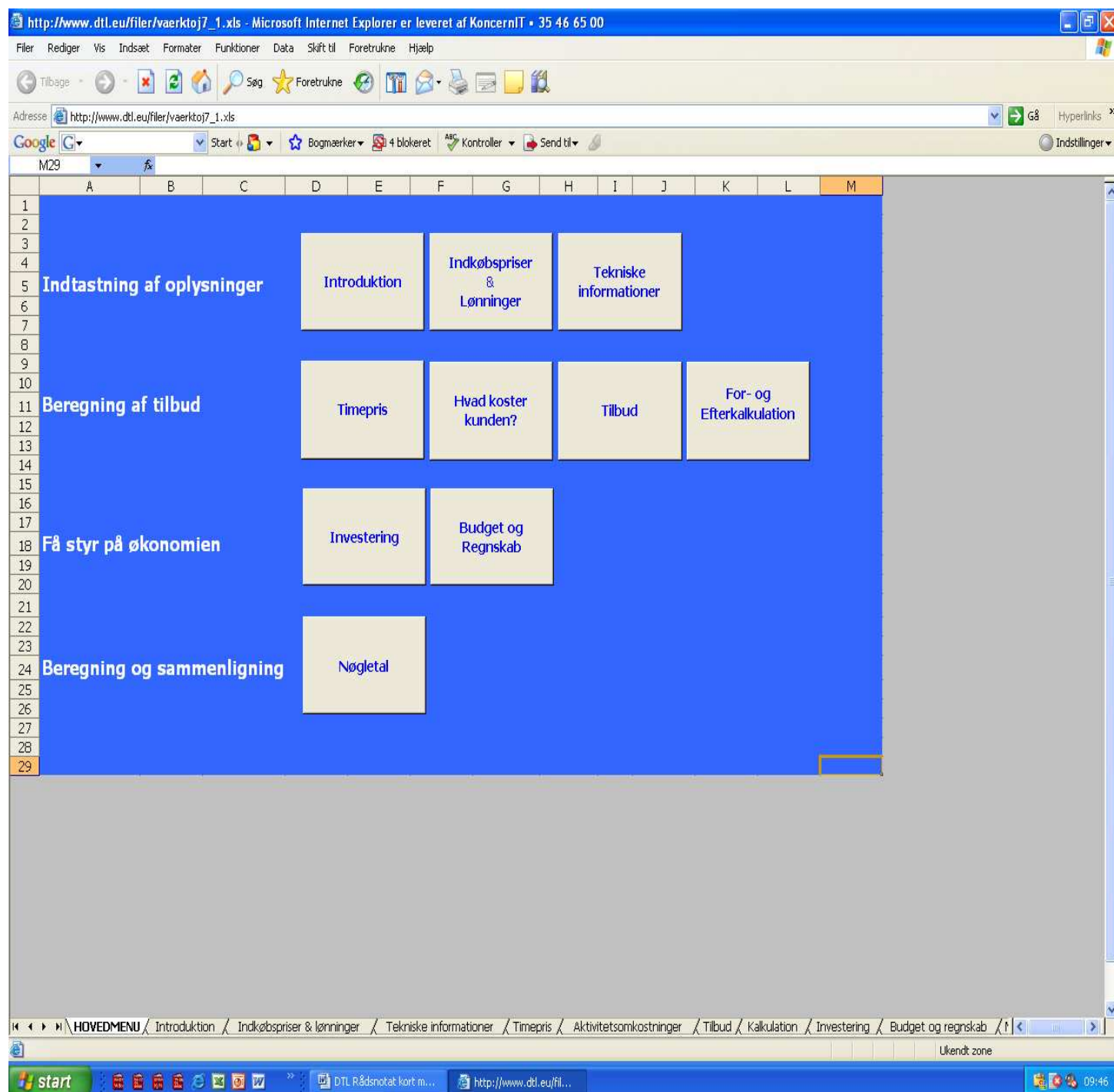
107. Kalkulationsværktøjet består af en række "regneark", som er udarbejdet i programmet Microsoft Office Excel. Kalkulationsværktøjet indeholder

- i) regneark med tekniske oplysninger – "Indkøbspriser og Lønninger" samt arket "Tekniske informationer"
- ii) modeller til beregning af et konkret tilbud benævnt "Timepris" og "Aktivitetsomkostninger",
- iii) en model til at foretage for- og efterberegninger benævnt "For- og Efterkalkulation",
- iv) en model til at beregne værdien af investeringer benævnt "Investering",
- v) en model til opstilling af budget og regnskab benævnt "Budget og regnskab",
- vi) en model til beregning og sammenligning af nøgletal benævnt "Nøgletal", samt
- vii) en funktion til opstilling og udregning af tilbud benævnt "Tilbud".

108. Nedenfor er som figur 5 gengivet et skærbillede fra DTL's kalkulationsværktøj af modellens hovedmenu, hvoraf alle værktøjets beregningsmodeller fremgår [note: Skærbillede fra www.dtl-dk.dk af kalkulationsværktøj for vognmænd, som kopieret den 12. september 2008].

109. En vognmand kan benytte DTL's kalkulationsværktøj ved at klikke sig frem på knapperne i hovedmenuen. En vognmand kan endvidere springe direkte til kalkulationsværktøjets beregningsmodeller, ved at klikke på fanebladene i bunden af skærbilledet.

Figur 5: Kalkulationsværktøjets hovedmenu



3.4.1.1 Indtastning af oplysninger om vognmandens virksomhed i værktøjet

110. For at benytte værktøjets modeller, skal vognmanden som det første indtaste en

række oplysninger om virksomhedens faste og variable omkostninger, herunder bl.a. kapacitetsomkostninger, omkostninger til vogne (dæk, olie, skader, forsikring) andre interne oplysninger (herunder oplysninger om virksomhedens interne rentesats, hvor mange kilometer en vognmands bil kører årligt, hvor mange timer i døgnet bilen kører, bilens brændstofforbrug) og lønninger.

111. Disse oplysninger om udgifter i den pågældende vognmandsvirksomhed kan indtastes manuelt i værktøjet. Vognmanden kan imidlertid alternativt afkrydse et felt benævnt "Regnearket DTL-kalk benyttes som input til beregningerne". Afkrydses dette felt udfyldes regnearkene "Indkøbspriser og Lønninger", "Tekniske informationer", og modellerne "Timepris" og "Kalkulation" automatisk med tal udarbejdet af DTL [note: Tallene overføres da automatisk fra et bagvedliggende og ikke umiddelbart tilgængeligt regneark benævnt "DTL Kalk 97". DTL angiver i værktøjet under punktet "introduktion", at værktøjet er udarbejdet i 2001. Det fremgår imidlertid ikke, om/hvordan de pågældende tal og værdier ajourføres].

112. Det fremgår af brugervejledningen til den del af kalkulationsværktøjet, hvor vognmanden selv som det første indtaster oplysninger om sin virksomhed, at "Når man befinder sig i hovedmenuen og eksempelvis vil beregne en timepris er det nødvendigt at indtaste de oplysninger, der er nødvendige for at beregningerne kan foretages. Dette behøver ikke nødvendigvis at være besværligt, idet der er mulighed for at hente oplysninger direkte i DTL's regneark; DTL Kalk97.xls. ... Under fanebladet Indkøbspriser og lønninger vælges om man vil indtaste alle oplysningerne manuelt, eller om man vil hente oplysningerne direkte i DTL's regneark. Hvis man ikke benytter DTL's regneark, kan man blot udfylde de samme oplysninger manuelt. Tryk på knappen ved manuel indtastning", jf. bilag 3, s. 6n.

113. Herefter skal vognmanden indtaste tekniske oplysninger om bilens levetid og kapacitet.

114. Nedenfor er gengivet et skærbillede af modellen Indkøbspris og Lønninger, samt et skærbillede af Tekniske informationer hvorefter de forhåndsudfyldte værdier fremgår [note: Skærbillede fra www.dtl-dk.dk af kalkulationsværktøj for vognmænd, som kopieret den 12. september 2008 med DTL's indsatte værdier]. Det fremgår heraf, at hvis en vognmand vælger at benytte DTL's tal og værdier, da forhåndsudfyldes nærværende samtlige tal i Indkøbspris og Lønninger og samtlige tal i Tekniske informationer.

115. Tallene fra Indkøbspris og Lønninger samt Tekniske informationer benyttes i de efterfølgende modeller – Timepris, Aktivitetsomkostninger, Tilbud og Kalkulation, jf. nedenfor.

Figur 6a: Indkøbspriser og lønninger

http://www.dtl.eu/filer/vaerktoj7_1.xls - Microsoft Internet Explorer er leveret af KoncernIT • 35 46 65 00

Filer Rediger Vis Indsæt Formater Funktioner Data Skift til Foretrukne Hjælp

Adresse http://www.dtl.eu/filer/vaerktoj7_1.xls

Google Start Bogmærker 4 blokeret ABC Kontroller Send til Indstillinger

F14 fx kr.

Indkøbspriser & lønninger

Indkøbspriser & lønninger Udarbejdet af:

For bil nummer:

Materialer : **Indkøbspris (excl moms) :**

☐ Input til beregningerne
☐ Alt data indtastes manuelt
☒ Røgnarkket DTL-kalk benyttes som input til beregningerne

Input fra DTL-kalk

		Lønninger :	Lønsatser inkl. tillæg	Inkl. Indirekte lønomkostninger
Faste bilomkostninger				
Genanskaffelsespris for bilen	805.411 kr.	Chauffør løn	0 kr/time	0 kr/time
Intern rentesats	9% pr. år	Overtidssats 1	0 kr/time	0 kr/time
Scrapværdi i % af anskaffelsespris	5% pr. år	Overtidssats 2	0 kr/time	0 kr/time
Vægt- og vejbenyttelsesafgift	14.495 kr.	Indirekte lønomkostninger i pct.	33,10%	
Forsikringer pr. år - drift	26.122 kr.			
Variable bilomkostninger				
Skader og selvrisiko pr. år	10000 kr/år			
Øvrige variable bilomkostninger	0 kr/år			
Pris dieselolie	3,65 kr/l			
Olieomkostninger	9000 kr.			
Pris pr. dæk	3.000 kr/stk			
Reparation og vedligeholdelse	60.000 kr/år			
Leasing og leje	0 kr/år			
Kapacitetsomkostninger				
Administrativ lønomkostning	20.470 kr/år			
Reklame og annoncer	5.176 kr/år			
Revisor, advokat og konsulent	10352 kr/år			
Kontormaskiner, -artikler og tryksager	10105 kr/år			
Øvrige forsikringer	5195 kr/år			
Lokale og kontorleje	51701 kr/år			

[Tilbage til INTRODUKTION](#)
[Tilbage til HOVEDMENU](#)
[Videre til TEKNISKE INFORMATIONER](#)

Indkøbspriser & lønninger / Tekniske informationer / Timepris / Aktivitetsomkostninger / Tilbud / Kalkulation / Investering / Budget og regnskab / Nøgletal / Ark1 /

Ukendt zone

start DTL Rådsnotat kort m... http://www.dtl.eu/fil... 09:47

Figur 6b: Tekniske informationer

Tekniske informationer

Tekniske informationer Udarbejdet af:

Bilens levetid i hele år	8	år
Antal udnyttede døgn pr. år	250	døgn
Antal udnyttede timer pr. døgn	7	timer/døgn
Antal kørte, fakturerbare km/år	80.000	km/år
Antal dæk	10	stk/bil
Antal km pr. dæk	60.000	km
Brændstof, km pr liter	2,70	km/l

Tilbage til INDKØBSPRISER & LØNNINGER Tilbage til HOVEDMENU Videre til TIMEPRIS

Indkøbspriser & lønninger / Tekniske informationer / Timepris / Aktivitetsomkostninger / Tilbud / Kalkulation / Investering / Budget og regnskab / Nøgletal / NUM

3.4.1.2 De enkelte modeller – i) Timepris

116. Det fremgår af brugervejledningen til denne del af kalkulationsværktøjet, at "Timepris-modulet er kalkulerede omkostninger primært baseret på kr. pr. time. Formålet med dette modul er at vise, hvor meget vognmanden SKAL have hjem på bilen hvad enten det gælder kr. pr time eller kr. pr. km." [Note: Kalkulationssystem for vognmænd, s. 8.]

117. Nedenfor er gengivet et skærbillede af modellen timepris og aktivitetsomkostninger fra DTL's kalkulationsværktøj, hvoraf de forhåndsudfyldte værdier fremgår [note: Skærbillede fra www.dtl-dk.dk af kalkulationsværktøj for vognmænd, som kopieret den 12. september 2008 med DTL's indsatte værdier]. Det fremgår af figur 7, at hvis en vognmand vælger at benytte DTL's tal og værdier, da forhåndsudfyldes samtlige tal i modellen Timepris.

Figur 7: Modellen timepris

Microsoft Excel - Kopi af værktøj7_1.xls

Filer Rediger Vis Indsæt Formater Funktioner Data Vindue Hjælp

Tahoma 12 F K U

Tahoma 12 F K U

Besvar med ændringer... Afslut gennemsyn...

M25

Lastbilens timepris

Beregninger (her foretages der ingen indtastninger)

Drifttimerår	1.750	timer/år
Olie	0,11	kr./km
Antal kørte km	80000	km/år
Brændstof, pris pr. km	1,35	kr.

Faste bilomkostninger (beregninger)

Forrentning	74.299	kr.
Afskrivning	95.643	kr.
Øvrige faste bilomkostninger	40.617	kr.
Variable bilomkostninger	119.000	kr.
Brændstofforbrug	108.148	kr.
Kapacitetsomkostninger	107.999	kr.
Total	545.706	kr./år

Tilbage til
**TEKNISKE
INDTASTNINGER**

Tilbage til
HOVEDMENU

Videre til
**HVAD KOSTER KUNDEN?
(Aktivitetsomkostninger)**

Timepris for lastbil (ekskl. lønomkostninger)

312 kr./time

Faste omkostninger pr. time - excl. Lønomkostninger	182	kr./time
Faste omkostninger pr. døgn - excl. Lønomkostninger	1274	kr./døgn
Variable omkostninger pr. time - excl. Lønomkostninger	130	kr./time
Variable omkostninger pr. km - excl. Lønomkostninger	2,84	kr./km
Totale omkostninger pr. time - excl. Lønomkostninger	312	kr./time
Totale omkostninger incl. Løn - før overarbejde	485	kr./time

Indkøbspriser & lønninger / Tekniske informationer / **Timepris** / Aktivitetsomkostninger / Tilbud / Kalkulation / Investering / Budget og regnskab / Nøgletal /

Klar

start

Indbakke - ... N:\ITE\DTL DTL Rådsno... Tidsregistre... Microsoft Ex... Dokument 1... 10:01

118. Modellen Timepris kan ud fra (de ovenfor beskrevne) indtastede oplysninger beregne den timepris, som vognmanden som minimum skal kræve, førend virksomheden er rentabel. Denne timepris anvendes herefter i de følgende modeller til udregning af konkrete tilbud.

119. Den beregnede timepris kan herefter anvendes til at klarlægge, hvor omkostningen en transport/kunde er.

3.4.1.3 De enkelte modeller – ii) Aktivitetsomkostninger

120. Den følgende model i kalkulationsværktøjet er benævnt Aktivitetsomkostninger. Modellen Aktivitetsomkostninger kan på baggrund af den udregnede timepris, jf. ovenfor, benyttes af vognmanden til at beregne en pris på den pågældende transport/kunde. Denne pris indføres automatisk i et opstillet standardtilbud, som en vognmand kan benytte ved at klikke på knappen "Tilbud", jf. nedenfor. Modellen Aktivitetsomkostninger beregner prisen ud fra oplysninger om tidsforbrug ved virksomhedens forskellige ydelser forbundet

med den konkrete transport. Disse oplysninger skal vognmanden indtaste i modellen.

121. Nedenfor i figur 8 er gengivet et skærbillede af modellen Aktivitetsomkostninger fra DTL's kalkulationsværktøj, hvoraf de forhåndsudfyldte værdier fremgår [note: Skærbillede fra www.dtl-dk.dk af kalkulationsværktøj for vognmænd, som kopieret den 12. september 2008 med DTL's indsatte værdier].

122. Det fremgår heraf, at hvis en vognmand vælger at benytte DTL's tal og værdier, da forhåndsudfyldes samtlige tal i modellen Aktivitetsomkostninger. Det fremgår endvidere, at modellen Aktivitetsomkostninger automatisk benytter sig af forprogrammerede standardforudsætninger, hvis vognmanden ikke indtaster en avance på over 0 pct., eller hvis vognmanden ikke indtaster et tidsforbrug for den pågældende transportopgave.

123. Vælger en vognmand at benytte DTL's forhåndsudfyldte tal, vil vognmandens pris kun variere i forhold til to faktorer. For det første vil vognmandens pris variere i forhold til den tid, som det tager at udføre transportopgaven. For det andet vil vognmandens pris variere i forhold til den avance, som vognmanden ønsker på transportopgaven.

Figur 8: Modellen aktivitetsomkostninger (skærmprintet fylder 2 sider)

Microsoft Excel - Kopi af vaerktoj7_1.xls

Skiv et spørgsmål

Arial 12

C24 0

Hvad koster kunden?

Foredsætninger:		
Faste omkostninger pr. time		182
Variable omkostninger pr. time		130
Totale omkostninger pr. time		312

Direkte omkostninger Indtastning udføres i de hvide felter

Kunde navn:	Kundenummer:	Total omkostning pr. time:
		312

Aktivitet:	Variabel (minutter)	Omkostninger (kr.)
Kørsel til afsender	0	0
Ankomme til afsender	0	0
Udføre arbejde hos afsender	0	0
Kørsel til modtager	0	0
Udføre arbejde hos modtager	0	0
Kørsel til startsted	0	312
Total	60	312

Hvad koster de enkelte aktiviteter

Kr.

Aktivitet	Kr.
Kørsel til afsender	0
Ankomme til afsender	0
Udføre arbejde hos afsender	0
Kørsel til modtager	0
Udføre arbejde hos modtager	0
Kørsel til startsted	312

Foredsætninger:		
Kapacitetsomkostninger pr. år pr. bil		107999
Tid for brug pr. år / bil		#DIVISION/0!
Aantal biler		0
Aantal ansatte - administrative		0

Indirekte omkostninger

Kunde navn:	Kundenummer:	Kapacitetsomkostning pr. time: (pr. bil)
		#DIVISION/0!

Aktivitet:	Variabel (minutter)	Omkostninger (kr.)
Etablere ordre		0

Indtast NUM

start

Indbakke - ... N:\ITE\DTL DTL Rådsno... Tidsregistre... Microsoft Ex... Dokument 1... 10:08

Microsoft Excel - Kopi af værktøj7_1.xls

Indirekte omkostninger

Kundeansvar:	Kundeansvar:	Kapacitetsomkostning pr. time: (pr. bil)	Hvad koster de enkelte aktiviteter	
		#DIVISION/0!	Aktiviteter	
Aktiviteter:	Varighed (minutter)	Omkostninger (kr.)	Etablere ordre	0
Etablere ordre	0	#DIVISION/0!	Ekspedition af ordre	0
Ekspedition af ordre	0	#DIVISION/0!	Planlægge opgave	0
Planlægge opgave	0	#DIVISION/0!	Servicering af kunden	0
Servicering af kunden	0	#DIVISION/0!	Betaling	0
Betaling	0	#DIVISION/0!		
Total	0	#DIVISION/0!		

Videre til TIMEPRIS Tilbage til HOVEDMENU Videre til TILBUD

Omkostning ved at udføre transporten kr. 2333

Da der ikke er udført en beregning af hvor lang tid det tager at håndtere en ordre, benyttes den normale andel af faste omkostninger til prisberegning

#DIVISION/0!

Samlet transportpris, incl. avance kr. #DIVISION/0!

#DIVISION/0! #####

Indtast den ønskede avance I beregningen benyttes den normale avance, da en avance på 0% er for lav

Din normale avance er #DIVISION/0!

Klar

NUM

124. Transportprisen beregnes i modellen Aktivitetsomkostninger bl.a. på baggrund af, hvilken avance vognmanden ønsker. En vognmand kan herefter udskrive det standardtilbud, som opstilles i kalkulationsværktøjet hvis der ikke ønskes foretaget ændringer, jf. afsnittet umiddelbart nedenfor om "Tilbud".

3.4.1.4 Kalkulationsværktøjets "Tilbud"

125. Vognmanden kan herefter i kalkulationsværktøjet opstille et tilbud ved at klikke på knappen Tilbud. Det fremgår af vejledningen til DTL's kalkulationsværktøj, at "Den kalkulerede pris i forrige modul, fremgår automatisk i tilbudet. Dette betyder altså at tilbudet umiddelbart kan udskrives og fremsendes til kunden."

126. Tilbudet udfyldes således automatisk på baggrund af de oplysninger, som vogn-

manden enten selv har indtastet i de foregående skærbilleder, eller har fået forhåndsudfyldt med DTL's tal og værdier.

3.4.1.4 De enkelte modeller – iii) Kalkulation

127. Herefter kan der foretages en for- og efterkalkulation i den følgende model benævnt Kalkulation. Det fremgår af den vedlagte brugsvejledning, at "Før man kan beregne for- og efterkalkulationen, bør man indtaste forventet og realiseret tidsforbrug incl. overarbejde. Her kan der med fordel skeles til lønsedler for chaufføren. Herved fremkommer kalkulation af brutto- og nettofortjeneste samt forventet og realiseret transportpris." [Note: Kalkulationssystem for vognmænd, s. 10.]

128. Denne del af værktøjet kan vognmanden således anvende til at beregne en forventet og realiseret transportpris samt brutto- og nettofortjeneste på en transport/kunde på baggrund af de tidligere indtastede oplysninger.

129. Disse kalkulationer kan foretages uafhængigt af et givent tilbud, idet vognmanden i modellen "regner bagud". Dvs., at vognmanden begynder med at indtaste sin forventede pris, og derefter indtaster sine omkostninger med henblik på at afstemme pris og omkostningsniveau. Nedenfor er gengivet to skærbilleder af kalkulationsmodellen, hvoraf de forhåndsudfyldte tal og værdier fremgår [note: Skærbillede fra www.dtl-dk.dk af kalkulationsværktøj for vognmænd, som kopieret den 12. september 2008].

130. Hvis en vognmand vælger at benytte DTL's tal og værdier, da udfyldes de med gråt markerede felter, hvis vognmanden indtaster sin forventede pris, sit ønske til avance og tidsforbruget forbundet med den pågældende transportopgave.

Figur 9: Modellen kalkulation (skærmprintet fylder 2 sider)

Microsoft Excel - Kopi af værktøj_1.xls

File Rediger Vis Indsæt Formater Funktioner Data Vindue Hjælp

Tahoma 16 F K U

Tahoma 16 F K U

Besvar med ændringer... Afslut gennemsyn...

D49 = (G45-G43-G33)/G45

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V

1 For- og efterkalkulation

2

3 Efterkalkulation Udarbejdet af: Data: Godkendt af: Rev. Nr.: 1 af 1

4 for:

5

6 Oplysninger Før Efter

7

8 Periode

9

10 Bil

11

12 Faste omkostninger pr. dag (uden løn) 1274

13

14 Faste omkostninger pr. time (uden løn) 130

15

16 Variable omkostninger pr. km 2,84

17

18

19 Turfrate

20

21 Km

22

23 Forventet timeforbrug for perioden

24

25 Forkalkulation [kr.] Efterkalkulation [kr.] Afvigelse i kr. Afvigelse i %

26

27 Faste omkostninger 0 0 0 #DIVISION/0!

28

29 +Variable omkostninger 0 0 0 #DIVISION/0!

30

31 +Løn inkl. overtid 0 0 0 #DIVISION/0!

32

33 = Kostpris 0 0 0 #DIVISION/0!

34

35 Bruttofortjeneste 0% 0 ### 0 #DIVISION/0!

36

37 = Pris før rabatter 0 0 0 #DIVISION/0!

38

39 Kunderabat 0% 0 #### 0 #DIVISION/0!

40

41 = Pris efter rabatter 0 0 0 #DIVISION/0!

42

43 +Udlæg 0 0 0 #DIVISION/0!

44

45 = Transportpris i alt 0 Start her 0 #DIVISION/0!

46

47

48

49 Nettofortjeneste ### 0 ### 0

Tilbage til TIMEPRIS

Tilbage til HOVEDMENU

Videre til INVESTERING

Indkøbspriser & lønninger Tekniske informationer Timepris Aktivitetsomkostninger Tilbud Kalkulation Investering Budget og regnskab Nøgletal

Klar NUM

http://www.dtl.eu/filer/vaerktoj7_1.xls - Microsoft Internet Explorer er leveret af KoncernIT • 35 46 65 00

Filer Rediger Vis Indsæt Formater Funktioner Data Skift til Foretrukne Hjælp

Tilbage Søg Foretrukne

Adresse http://www.dtl.eu/filer/vaerktoj7_1.xls Gå Hyperlinks

Google Start Bogmærker 4 blokeret Kontroller Send til Indstillinger

G57 =G45/G21

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V
64																						
65																						
66																						
67																						
68																						
69																						
70																						
71																						
72																						
73																						
74																						
75																						
76																						
77																						
78																						
79																						
80																						
81																						
82																						
83																						
84																						
85																						

Realiseret transportpris pr. time

Lønberegning

	Forventede lønomsatninger	Realiserede lønomsatninger
Chaufførstimer	timer	timer
Overtid ved sats 1	timer	timer
Overtid ved sats 2	timer	timer
Totale lønomsatninger	kr.	kr.

Lønberegning

Totale forventede lønomsatninger

0

Totale realiserede lønomsatninger

0

Indkøbspriser & lønninger Tekniske informationer Timepris Aktivitetsomkostninger Tilbud Kalkulation Investering Budget og regnskab Nøgletal Ark1

Ukendt zone

start DTL Rådsnotat kort m... http://www.dtl.eu/fil... 09:49

3.4.1.5 De enkelte modeller iv) Investering

131. Den følgende model er benævnt Investering. Det fremgår af den vedlagte brugervejledning, at "I investeringsdelen er der mulighed for at bestemme om en investering i en lastbil vil være rentabel. Resultatet opgøres både i hvor lang en periode investeringen tilbagebetales over, (ekskl. renter) lastbilens kapitalværdi (inkl. renter) samt hvor høj en forrentning man får ud af investeringen." [Note: Kalkulationssystem for vognmænd, s. 5.]

132. Investeringsmodellen er for så vidt uafhængig af de andre modeller. Modellen Investering beregner investeringens interne rente (reel rentesats) samt kapitalværdi (reel værdi) ved indtastning af investeringens størrelse og den forventede merindtjening. Desuden skal kalkulationsrenten defineres og indtastes.

3.4.1.6 De enkelte modeller v) Budget og Regnskab

133. Herefter følger en model benævnt Budget og regnskab. Denne model til budget og regnskab er tillige en model, som er uafhængig af de tidligere indtastede værdier og herpå foretagne beregninger.

134. Modellen Budget og regnskab leverer input til nøgletalsberegning i den følgende model benævnt Nøgletal. Det er i denne model muligt for vognmanden at indtaste virksomhedens omsætning, variable omkostninger, lønomkostninger og faste omkostninger for hvert kvartal som budgetterede og realiserede værdier. Modellen kan herefter beregne et dækningsbidrag og resultat for hvert kvartal samt for hele året.

135. De indtastede værdier i modellen Budget og Regnskab anvendes i modellen Nøgletal til beregning af dæknings-, overskuds-, afkastnings- og lønningsgrad både for budgetterede og realiserede værdier i nøgletalsmodellen.

3.4.1.7 De enkelte modeller vi) Nøgletal

136. I modellen Nøgletal er opstillet en række felter med nøgletal. Disse felter med nøgletal for vognmandens virksomhed tildeles herefter en farve - rød, gul eller grøn - i modellen alt efter virksomhedens økonomiske situation i forhold til "Branchens tal". Branchens tal fremgår af modellen, og tallene er på forhånd indsat i modellen af DTL.

3.4.2 ad b) – Priskalkulationsmodel mv. for lastbilkørsel

137. DTL har siden juni 1998 årligt udarbejdet en priskalkulationsmodel for lastbilkørsel benævnt "Kalkulation for vognmandserhvervet" til foreningens medlemmer. Kopi af Kalkulation for vognmandserhvervet er vedlagt som bilag 4 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

138. Kalkulation for vognmandserhvervet består af en

- i) Beregningsmodel (selve priskalkulationsmodellen),
- ii) en skriftlig vejledning til beregningsmodellen,
- iii) en instruktionsvideo til beregningsmodellen, og [note: Instruktionsvideoen er tilgængelig på DTL's hjemmeside, www.dtl.dk]
- iv) et omkostningsindeks (beskrevet nedenfor under afsnit 3.4.3).

139. Priskalkulationsmodellen og den tilknyttede vejledning er udover løbende redaktionelle justeringer stort set uændret fra 1998 frem til i dag.

140. DTL udsender efter Konkurrencestyrelsens oplysninger årligt priskalkulationsmodellen og vejledningen til foreningens medlemmer i en trykt version vedlagt en Cd-rom. På Cd-rom'en er modellen og vejledning tilgængelig i forskellige programversioner (Microsoft Excel, Lotus 1-2-3 og MS Works).

141. Priskalkulationsmodellen er endvidere tilgængelig på DTL's hjemmeside, www.dtl.dk. Priskalkulationsmodellen er tilgængelig på den del af hjemmesiden, der er "kun for medlemmer". Adgang hertil kræver et brugernavn og kodeord.

142. På den lukkede del af DTL's hjemmeside har foreningens medlemmer endvidere adgang til 3 øvrige versioner af priskalkulationsmodellen benævnt specialkalkulation for renovation, specialkalkulation for slamsugning og specialkalkulation for krankørsel. Kopi af specialkalkulation for renovation, specialkalkulation for slamsugning og specialkalkulation for krankørsel er vedlagt som bilag 5 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

143. Specialkalkulationerne fremstår som specialiserede versioner af priskalkulationsmodellen.

3.4.2.1 i) Beregningsmodel

144. I priskalkulationsmodellen første kolonne skal vognmanden indtaste oplysninger om virksomhedens faste bilomkostninger, faste kapacitetsomkostninger, variable bilomkostninger, chaufførløn og hvilken avance vognmanden ønsker, at den enkelte lastvogn skal opnå. Disse oplysninger benytter priskalkulationsmodellen herefter til at beregne en timepris og en kilometerpris.

145. I priskalkulationsmodellens anden kolonne kan vognmanden indtaste oplysninger om omkostningsudviklingen for de forskellige omkostningskomponenter i vognmandens virksomhed. Oplysningerne skal indtastes som indekstal. Vognmanden kan selv indtaste egne oplysninger om virksomhedens omkostningsudvikling. En vognmand kan imidlertid tillige hente og direkte overføre indekstal fra DTL's omkostningsindeks for vognmandskørsel. Indekstallene i DTL's omkostningsindeks for vognmænd modsvarer de tomme felter til indekstal i priskalkulationsmodellen. Indekstallene i DTL's omkostningsindeks for vognmænd er beskrevet nærmere nedenfor under afsnit 3.4.3.

146. Indekstillene skalerer vognmandsvirksomhedens individuelle oplysninger per lastvogn med en generel udvikling i omkostninger. Priskalkulationsmodellen summerer herefter ændringen i vognmandens omkostninger, og modellen beregner en procentsats for ændringen i salgspris pr. time og kilometer, jf. bilag 4 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

3.4.2.2 ii) Vejledning

147. DTL har siden juni 1998 årligt udarbejdet en vejledning til Kalkulation for vognmandserhvervet, jf. bilag 6 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse]. På forsiden af vejledningen fremgår det, at "Dette hæfte beskriver principper og grundlag for beregning af omkostninger og priser for kørsel med lastbiler og vogntog", jf. bilag 6, forsiden. Det fremgår endvidere af en medfølgende fremsendelsesskrivelse af 18. februar 2008, at "programpakken er beregnet til, at den enkelte virksomhed selv kan kalkulere sine egne priser ud fra egne forudsætninger, og selv regulere priserne efter de tilhørende omkostningsindeks, som udsendes af DTL hvert kvartal", jf. bilag 7 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

148. I denne vejledning til priskalkulationsmodellen er der som bilag 1 vedlagt eksempler på stamkalkulationer for en 2-akslet stykgodsbil, en 2-akslet eksporttrækker, en 4-akslet entreprenørbil og en entreprenørkærre, jf. bilag 6 [KAN: bilagene er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

149. Det anføres i parentes til vejledningen om disse eksempler, at "(Det bemærkes, at de anvendte forudsætninger og beløb i stamkalkulationerne er frit opfundet og altså ikke relaterer sig til konkrete egenskaber eller gennemsnit.)", jf. bilag 6, side 18 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

150. Eksemplerne på priskalkulationsmodeller vedlagt som bilag 1 til vejledningen er fuldt udfyldte. En række af disse værdier fremstår som åbenbart misvisende og oplagt ikke beregnet på at blive anvendt direkte af en vognmand. Eksempelvis har DTL i eksemplet med en 2-akslet eksporttrækker angivet en anskaffelsespris på 0 kr. for køretøjet.

151. I eksemplerne på priskalkulationsmodeller vedlagt som bilag 1 til vejledningen er feltet "Overskud i pct. af omsætningen" ligeledes blevet udfyldt af DTL. Dette overskud er i de fire vedlagte regneeksempler af DTL angivet til at være til henholdsvis 15 pct., 10 pct., 10 pct. og 15 pct.

152. Nedenfor er gengivet en kopi af bilag 1 til DTL's vejledning til priskalkulationsmodel og omkostningsindeks [note: Kopi af vejledning til DTL's priskalkulationsmodel, bilag 1, 2004, som indsendt til Konkurrencestyrelse af DTL ved brev af 17. juli 2008].

Figur 10: Vejledning til priskalkulationsmodel og omkostningsindeks

Dansk Transport og Logistik Stamkalkulation
Bilag 1

Indtast i de grå felter (alle beløb ekskl. moms)

Materielbetegnelse:		Stykgodsbil 17,5 tons totalvægt		Indtast i de grå felter (alle beløb ekskl. moms)		Ændring i procent
Dato:		3. kvartal 2003		3. kvartal 2004		
Faste bilomkostninger:			Beregninger	Indtast indeks	Indtast indeks	Beregninger
Anskaffelsespris i kr.	666.124			111,2	113,6	680.501
Levetid i hele år	8,0					
Scrapværdi i % af anskaff. pris	5,0%	33.306				34.025
Rentesats i pct.	11,5%		100,2	82,2	9,4%	-18,0%
Antal udnyttede døgn pr. år	240					
Antal udnyttede timer pr. døgn	8,0					
Årligt kørt kilometer	80.000					
Heraf ikke fakturerbare km.	5.000					
Gnsn. renter/afskrivning pr. år		119.319			114.514	-4,0%
Forsikringer pr. år, drift	34.813		145,8	150,9	36.031	3,5%
Vægt- og vejbenyttelsesafgift	8.964		113,4	113,4	8.964	0,0%
Faste bilomkostninger i alt:		163.096			159.509	-2,2%
Kapacitetsomkostninger pr. år		Indtastning	Beregninger	Indtast indeks	Indtast indeks	Beregninger
Administrativ lønomkostning	28.930		128,1	133,4	30.126	4,1%
Lokaleleje, kontor, garage	16914		119,3	121,9	17.282	2,2%
Reklame og annoncer	9003		118,4	120,2	9.140	1,5%
Revisor, advokat, konsulent	13506		118,4	120,2	13.711	1,5%
Kontormask., -artikler, tryksager	5388		113,0	114,3	5.450	1,2%
Forsikringer, andre	2286		119,5	121,7	2.328	1,8%
Telefon og porto	11063		89,7	86,8	10.705	-3,2%
Diverse	5536		115,6	117,0	5.603	1,2%
Kapacitetsomkostninger i alt		92.625			94.346	1,9%
Variable bilomkostninger		Indtastning	Beregninger	Indtast indeks	Indtast indeks	Beregninger
Brændstof, km. pr. liter	3,200					
Brændstof, pris pr. liter	5,829		134,0	129,4	5,629	-3,4%
Brændstofomkostning pr. km.		1,8216			1,7590	-3,4%
Motorolie, smøremidler, omk. pr. år	4.109	0,051	112,1	116,4	4.267	3,8%
Antal dæk	6					
Pris pr. dæk	2.478		99,2	95,8	2.393	-3,4%
Km. pr. dæk	80.000	0,186			0,180	
Reparation/vedligeh. pr. år	21.687	0,271	128,0	131,5	22.280	2,7%
Skader og selvrisiko pr. år	11.579	0,145	121,8	125,5	11.931	3,0%
Leasing/leje pr. år, operationel		-	111,2	109,7	-	-1,3%
Variable bilomkostn. pr. km i alt		2,475			2,420	-2,2%
Chaufførløn:		Indtastning	Beregninger	Indtastning	Beregninger	
Timeløn	102,80			103,10		0,3%
Antal løntimer pr. år i alt	2.000			2.000		
Antal timer med særlige tillæg	1.000			1.000		
Gnsn. særlige tillæg	2,25			4,40		95,6%
Kilometerløn (eksp., trailer/cont.)						0,0%
Indirekte lønomkostninger	34,80%			37,70%		8,3%
Løn i alt pr. år		280.182			289.996	3,5%
Overskud i pct. af omsætning		-15%		15%		
Nøgletal, salgsenheder:		Kr.		Kr.		
Faste omkostninger pr. time		133,19		132,22		-0,7%
Faste omkostninger pr. døgn		1.065,50		1.057,73		-0,7%
Var. bilomk. pr. time		103,11		100,83		-2,2%
Var. bilomk. pr. km.		2,64		2,58		-2,2%
Chaufførløn pr. time		145,93		151,04		3,5%
Chaufførløn pr. km.		3,74		3,87		3,5%
Årlige totale omkostninger	85%	733.868		737.451		0,5%
Årligt overskud	15%	129.506		130.138		0,5%
Årlig omsætning	100%	863.374		867.589		0,5%
Salgspris pr. time		449,67		451,87		0,5%
Salgspris pr. km.		11,51		11,57		0,5%

3.4.2.3 iii) Instruktionsvideo

153. På DTL's hjemmeside under menupunktet "DTL Film" har DTL offentliggjort en video-instruktion til priskalkulationsmodellen. Video-instruktionen vises i ét vindue. Samtidig hermed vises en fortløbende række af slides (bl.a. skærbilleder fra priskalkulationsmodellen) i et andet vindue ved siden af videoen. Disse slides er vedlagt i udskrift som bilag 8 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

154. DTL's cheføkonom gennemgår priskalkulationsmodellen i videoen. I vinduet ved siden af videoen vises bl.a. et eksempel på en udfyldt priskalkulationsmodel, hvor DTL har indtastet en række værdier. I eksemplet, der gennemgås i videoen, har DTL sat avancen til 15 pct. Et citat fra videoen i den forbindelse lyder: "Forudsat er et overskud på 15 pct., det er et ganske pænt overskud, men det er op til den enkelte at vurdere, hvilket overskud han forlanger."

3.4.3 Ad c) - Omkostningsindeks

155. DTL udarbejder hvert kvartal et omkostningsindeks for lastbilkørsel som en del af DTL's Kalkulation for vognmandserhvervet. Omkostningsindekset er vedlagt som bilag 9 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse]. Omkostningsindekset er endvidere tilgængeligt for alle på foreningens hjemmeside. Indekset er gjort tilgængeligt på samme underside af DTL's hjemmeside som instruksvideoen til Kalkulationsmodel for vognmandserhvervet, jf. afsnit 3.4.2.3.

156. Det fremgår af følgeteksten til indekset, at: "Indeksene kan anvendes til at følge den generelle omkostningsudvikling på godstransport med lastbil og kan benyttes sammen med det af DTL udarbejdede kalkulationsprogram for beregning af transportpris og regulering af transportpris", jf. bilag 9, s. 1.

157. Indekset har været udarbejdet hvert kvartal siden 1998. Indekset har indeks 100 i 1. kvartal 1997, jf. bilag 9, s. 1.

158. Omkostningsindekset omfatter faste køretøjsomkostninger, kapacitetsomkostninger, variable kørselsomkostninger og chaufførløn og indirekte lønomkostninger, jf. tabel 6 nedenfor. Omkostningsposterne er med få undtagelser de samme, som de poster der fremgår af DTL's priskalkulationsmodel beskrevet ovenfor under afsnit 3.4.2, jf. ad b).

159. Tabel 6 nedenfor illustrerer, hvorledes de forskellige dele af DTL's omkostningsindeks er tilvejebragt. I tabel 6 nedenfor er anført posterne i omkostningsindekset, fremstillingen af indekset, datakilden (approximation til omkostning) og DTL's bearbejdning.

Tabel 6: DTL's omkostningsindeks

Indeks	Fremstilling	Kilde	Bearbejdning
Faste køretøjsomkostninger			
Anskaffelsespris, lastbil	Indeks	Danmarks Statistik	Ikke oplyst
Rentesats	Indeks	Nationalbanken	Ikke oplyst
Forsikringer, drift	Indeks	DTL	DTL's egen beregning
Vægt- og vejbenyttelsesafgift	Indeks	Skatteministeriet	Omregnet til indeks
Kapacitetsomkostninger			
Administrative lønomkostninger	Indeks	DA	Ikke oplyst
Lokaleleje, kontor, garage, mv.	Indeks	Danmarks Statistik	Ingen
Reklamer og annoncer	Indeks	Danmarks Statistik	Ingen
Revisor, advokat, konsulent	Indeks	Danmarks Statistik	Ingen
Kontormask., kontorart., tryksager	Indeks	Danmarks Statistik	Ingen
Forsikringer, andre	Indeks	DTL	DTL's egen beregning
Telefon og porto	Indeks	(Danmarks Statistik)	2 indeks omregnet til 1
Diverse	Indeks	(Danmarks Statistik)	Posten er ikke fundet
Variable kørselsomkostninger			
Brændstofpriser	Indeks	Dansk Shell	Omregnet til indeks
Motorolie og smøremidler	Indeks	Dansk Shell	Ikke oplyst
Dækpris	Indeks	Danmarks Statistik	Ingen
Reparation og vedligeholdelse	Indeks	Danmarks Statistik	Ingen
Skader og selvrisiko	Indeks	DTL	DTL's egen beregning
Leasing/leje, operationel	Indeks	DTL	DTL's egen beregning
Chaufførløn og indirekte lønomkostninger			
Grundløn chauffører	Absolut tal	ATL og SiD	Ingen
Chaufførløn med kvalifikationstillæg	Absolut tal	ATL og SiD	Ingen
Anciennitetstillæg efter 9 måneder	Absolut tal	ATL og SiD	Ingen
Anciennitetstillæg efter 5 år	Absolut tal	ATL og SiD	Ingen

Overarbejdstillæg	Absolut tal	ATL og SiD	Ingen
Indirekte lønomkostninger (pension, ATP, barsel, arbejdsmiljøafgift, mv.)	Absolut tal	ATL og SiD	DTL's egen beregning

160. Det fremgår af DTL's omkostningsindeks, at de indeks DTL har anvendt fra Danmarks Statistik, er officielle indeks, som ikke er bearbejdet yderligere af DTL. Det gælder for eksempel anskaffelsespris, reklamer og annoncer.

161. Det fremgår endvidere af tabel 6 ovenfor, at enkelte indeks er beregnet af DTL. DTL har selv indhentet oplysninger og beregnet indeksene. Det gælder de indeks, som er benævnt "forsikringer, drift", "forsikringer, andre", "skader og selvrisiko" samt "leasing/leje, operationel".

3.4.4 ad d) - Omkostningsprognose

162. DTL har siden 2001 udarbejdet og offentliggjort et dokument, som beskriver udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel et givent år samt en prognose for omkostningsudviklingen det kommende år.

163. For eksempel udgav DTL i oktober 2006 dokumentet "Udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel for 2006 samt prognose for 2007", jf. bilag 10 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse]. DTL har angivet over for Konkurrencestyrelsen, at DTL ikke har udarbejdet prognoser siden oktober 2006 [note: E-mail af 17. juli 2008 fra DTL med svar på Konkurrencestyrelsens spørgsmål af 19. juni 2008].

164. I dokumentet har DTL lavet en prognose for en række omkostningsposter. For hver omkostningspost er oplyst DTL's tidligere udsendte prognose for det forgangne år, det faktiske resultat for året og en prognose for ændringen i transportomkostninger for en vognmand i det kommende år. Dvs., at DTL oplyser, hvordan brancheforeningen forventer, at en vognmands omkostninger på en række poster vil ændre sig det kommende år.

165. DTL opstiller i dokumentet en prognose for posterne faste køretøjsomkostninger (anskaffelsespris, rentesats, forsikringer, vægt- og vejbenyttelsesafgift), kapacitetsomkostninger (administrative omkostninger), chaufførløn og variable omkostninger (motorolie og smøremidler, dækpris, reparation og vedligeholdelse, skader og selvrisiko).

166. DTL angiver om prognoserne, at disse bygger på forventninger fra officielle kilder (f.eks. Finansministeriets forventninger til renteniveauet) og DTL's egne forventninger. For eksempel angives det i "Udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel for 2006 samt prognose for 2007", at DTL forventer en stigning i anskaffelsesprisen for lastbiler på 0,4 pct. i 2007 på baggrund af prisstigninger på de nye EUR04 og EUR05-biler.

167. På baggrund af prognoserne for de forskellige omkostningsposter fremsætter DTL i dokumentet en samlet prognose for det kommende år. Det fremgår således af "Udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel for 2006 samt prognose for 2007", at DTL forventer

en stigning i de samlede omkostninger i 2007 for en vognmand på 3,0 pct. eks. dieselolie, jf. bilag 10, s. 4 øverst. Nedenfor er gengivet et skærbillede fra side 4 af DTL's omkostningsprognose [note: Skærbillede af "Udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel for 2006 samt prognose for 2007" side 3-4, som kopieret fredag den 12. september 2008].

Figur 11: DTL's omkostningsprognose 2007, s. 4

Samlet stigning for 2006 (incl. dieselolie)	=	<u>2,45 pct.</u>
<i>(den samlede stigning indeholder også forventning til 4. kvartal 2006)</i>		
Forventet stigning for 2007 (excl. dieselolie)	=	<u>3,0 pct.</u>

Note:

Prognosen indeholder ikke særlige udefrakommende omkostninger som for eksempel dårlige kapacitetsudnyttelse på grund af trængselsproblemer, manglende chauffører og lignende. Nedenfor er angivet de forhold og faktorer, der kan give anledning til særlig indvirkning på transportprisen.

Generel udvikling i transportprisen:

DTL har foretaget en analyse af de udefrakommende omkostninger, der kan få indflydelse på transportprisen.

Hovedkonklusionen i denne analyse viser, at de store prisstigninger i transporterhvervet koncentreret omkring 1. juli i år har været meget velbegrundede:

Analysen dokumenterer, at omkostningerne er løbet fra indtægterne (salget).

Faktorer der påvirker de stigende transportpriser:

- Prisen på dieselolie er steget med mellem 15 og 20 pct. siden 1. januar 2005
- Skærpede sanktioner i forbindelse med køre- og hviletidsregler, der betyder nedsat transportkapacitet med f.eks. 1/2 time pr. dag
- Indførelse af den nye digitale tachograf kan reducere lastbilernes køretid med 1 time – 1½ time pr. dag
- Øget trængsel på vejnettet - især omkring de større byer - giver nedsat fremkommelighed
- Lavere produktivitet pga. uerfarent og lavere kvalificeret arbejdskraft
- Tendens til øget lønomkostning for at fastholde kvalificeret arbejdskraft og oplære uerfarent arbejdskraft
- Øget behov for overarbejde på grund af mangel på arbejdskraft
- Øgede lønomkostninger i forbindelse Arbejdstidsdirektivet (især ved natarbejde)
- Administrationsomkostningerne må også forventes at stige som følge af ovenstående

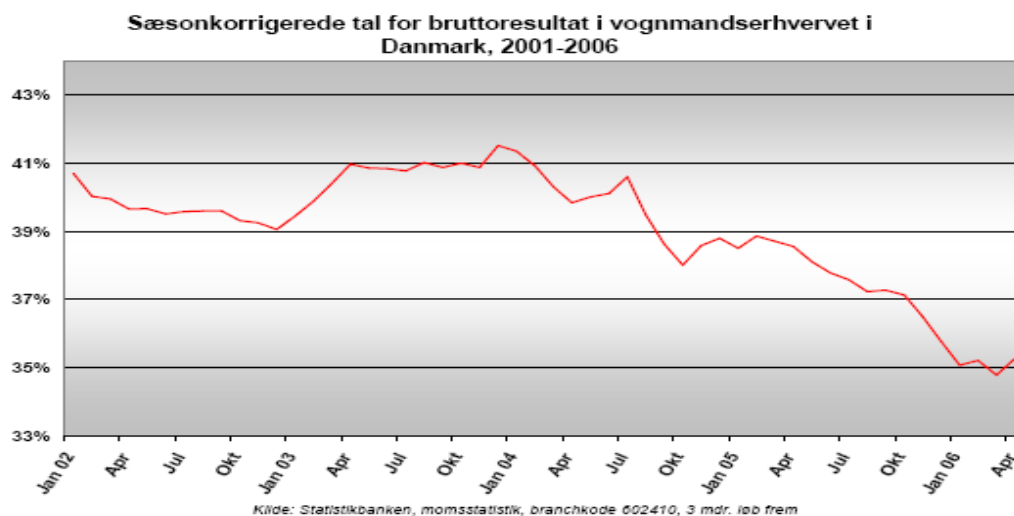
Generelt resultat:

- Analysen viser endvidere, at bruttoresultatet målt i procent af omsætningen (salget) er faldet til 35 pct. fra et niveau på 39-41 pct. i årene 2002 til 2004, dvs. med 4-6 pct. point. Korrigeret for forhøjet investeringsniveau siden 2002 er faldet dog ca. 1 pct. point lavere, dvs. 3-5 pct. point
- I løbende priser er bruttoresultatet i forhold til sidste år dykket med 4 pct. – (endda målt i løbende priser)
- Visse andre erhverv har også oplevet fald i bruttoresultatet, men ikke i nær samme grad som vognmandserhvervet
- Det skal bemærkes, at der fra 2003 til årsperioden august 2005-juli 2006 er sket et løft i investerings-niveauet på i alt ca. 1.000 lastbiler. Købsbeløbet er ikke periodiseret, men registreres i købsåret, dog kun i de ca. 50 pct. af tilfældene, hvor lastbilerne ikke er leasede, svarende til ca. 0,5 mia. kr. Det svarer til ca. 1 pct. point af salget.
- Disse forhold giver betydeligt mindre rum for et økonomisk overskud i virksomhederne
- Forholdene giver også mindre rum for lønstigninger, der også skal betales ud af bruttoresultatet.

168. I dokumentet angiver DTL endelig brancheforeningens forventning til prisen for montering af partikelfiltre. Det fremgår således eksempelvis af "Udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel for 2006 samt prognose for 2007", at DTL forventer en stigning i prisen på 2,5 pct. ved montering af partikelfiltre, jf. skærbilledet nedenfor af DTL's omkostningsprognose, s. 5 [note: Vejledning til DTL's omkostningsprognose og priskalkulationsmodel 2004, indsendt til Konkurrencestyrelsen af DTL ved brev af 17. juli 2008].

Figur 12: DTL's omkostningsprognose 2007, s. 5

Bruttoresultat for vognmandserhvervet 2001-2006:



1. Forringelse af bruttoresultatet

- Med en målsætning om en overskudsgrad på 5 pct. og en lønandel på f.eks. 40 pct. burde bruttoresultatet være på mindst 45 pct. og ikke de nævnte 35 pct.
- Analysens resultater, der omfatter perioden frem til og med juni 2006 dokumenterer et akut behov for markante prisstigninger for at bringe bruttoresultatet tilbage på et acceptabelt niveau. Disse prisstigninger er i vidt omfang gennemført fra 1. juli 2006 og fremefter.

2. Analysen indikerer endvidere, at vognmandserhvervet har ramt kapacitetsgrænsen, og at der ikke længere kan skaffes lastbiler og chauffører nok.

- Analysen viser, at efter en meget kraftig vækst i både salg (op til 15 pct.) og køb (op til 20 pct.) i 2005 er væksten kraftigt aftaget i 2006 til henholdsvis 5 pct. og 10 pct. for salg og køb. Der er altså stadig vækst.

Hele analysen kan ses på DTLs hjemmeside www.dtl-dk.dk under "Breve og Analyser".

Partikelfiltre:

Forventet meromkostning ved påmontering af partikelfiltre:

- ved beregning af merpris for påmontering af partikelfiltre bør der tages hensyn til i hvilket omfang, der kan kræves betaling i henhold til indgåede aftaler eller kontrakter.
- såfremt der kan udskrives faktura for alle timer eller kilometer bilen udnyttes, vil merprisen gennemsnitlig være **2,5 pct.**
- hvis der kun kan opkræves betaling for anvendelse af filteret ved ½-delen af transportopgaverne vil den gennemsnitlige merpris skulle fordobles til **5,0 pct.**

Det er den enkelte virksomhed, der selv må beregne eventuelle ekstra omkostninger eller tab, som kan relatere sig til de udefrakommende forhold, men det kan løbe op i væsentlige beløb, der kan gå tabt, hvis ikke de dækkes ind i transportprisen.

Side 5

3.4.5 ad e) - Olieoplysningsskema

169. DTL offentliggør månedligt et olieoplysningsskema, hvor udviklingen i oliepriserne beskrives.

170. I olieoplysningsskemaet angiver DTL den månedlige procentvise udvikling i dieselolieprisen. Derudover beregner DTL udviklingens virkning på transportprisen, siden transportprisen inkl. dieselolie sidst blev reguleret. Medlemmet kan selv vælge, hvornår (og hvor ofte) denne ønsker at regulere sit olietillæg.

171. Virkningen på transportprisen beregnes for lastbiler, hvor dieselomkostningens andel af transportprisen udgør henholdsvis 10, 15, 20, 25 og 30 pct. Konkurrencestyrelsen har anmodet DTL om at oplyse, hvorledes de 10, 15, 20, 25 og 30 pct. er fastsat. DTL har i denne forbindelse bl.a. oplyst, at "En tommelfingerregel har i flere år været, at 20 pct. af omkostningerne hidrører fra brændstof. ... Spændet fra 10-30 pct. er udtryk for en mulig variation omkring 20 pct. I lyset af den fortsatte stigning i olieprisen, er der for nylig tilføjet 35 pct. som en mulig andel." [Note: E-mail af 17. juli 2008 fra DTL med svar på Konkurrencestyrelsens spørgsmål af 19. juni 2008.]

172. I Olieoplysningsskemaet beregnes den procentvise stigning i dieselolieprisen. I olieoplysningsskemaet kan en vognmand således få oplyst, hvor meget dieselolieprisen har ændret sig i forhold til sidste gang, hvor vognmanden regulerede sin pris overfor sine kunder; og i så fald, hvor meget vognmanden skal øge sin pris for at få dækket en evt. øget omkostning.

173. Eksempelvis, hvis olieprisen stiger 3 procent fra september til oktober 2007 (og medlemmet sidst regulerede sin pris i september 2007), så fremgår det af olieoplysningsskemaet, at et medlem, hvis omkostninger til dieselolie udgør ca. 10 procent af transportprisen, skal hæve sin transportpris med 0,3 procent. Udgør vognmandens omkostninger til dieselolie derimod 20 pct. af transportprisen, så fremgår det af skemaet, at vognmanden skal hæve sin pris med 0,6 pct.

174. Det fremgår af olieoplysningsskemaet, at "Hvis olieprisen falder til en pris mindre end prisen på reguleringstidspunktet, nulstilles procenten", jf. bilag 11 [note: Olieoplysningsskema, 21. januar 2008] [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

175. Det fremgår således eksempelvis af olieoplysningsskemaet for den 14. august 2008, at prisen for diesel denne dag var 8,37 kr. ekskl. moms. Hvis en vognmand eksempelvis senest den 1. juli 2008 har benyttet DTL's olieoplysningsskema, hvor dieselprisen var 9,20 kr., angiver DTL i olieoplysningsskemaet, at faldet i olieprisen ikke har indvirket på transportprisen, jf. olieoplysningsskema udskrevet den 14. august 2008 vedlagt som bilag 11 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

176. Olieoplysningsskemaet kan tænkes anvendt på 2 forskellige måder alt efter, hvordan vognmanden forstår modellens "reguleringstidspunkt":

Scenario 1:

177. En vognmand regulerer sin oliepris overfor sine kunder hver måned. I maj måned går vognmanden ind i olieoplysningsskemaet og ser, at olieprisen er faldet, dvs. at vognmanden ifølge olieoplysningsskemaet bibeholder prisen fra april måned.

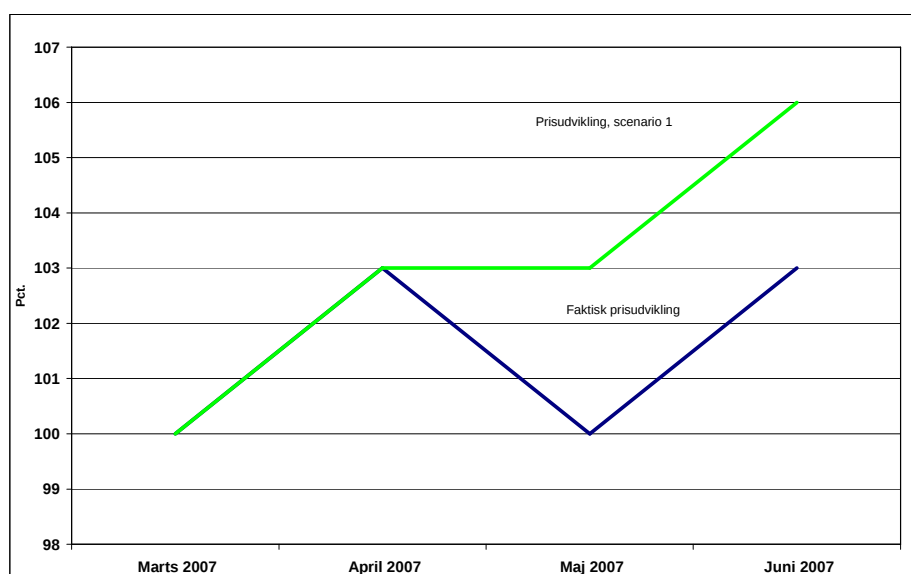
178. I juni, når vognmanden igen skal regulere, kan vognmanden i olieoplysningsskemaet se, at prisen nu er steget. Vognmanden skal nu vælge, hvilken måned han sidst regulere i for at aflæse den procentsats, hvormed hans oliepris overfor kunderne skal reguleres. Vognmanden vælger maj måned som seneste reguleringsmåned, da han som sagt regulerer hver måned. Vognmanden ændrede dog ikke aktivt sin pris i maj måned, da olieprisen var faldet, og han derfor i overensstemmelse med skemaet fastholdt prisen fra april måned.

179. Et sådant valg af reguleringstidspunkt vil medføre, at olieoplysningsskemaet skaber et spænd mellem den faktiske udvikling og modellens pristillæg, jf. nedenfor.

180. Hvis eksempelvis olieprisen stiger 3 procentpoint fra marts 2007 til april 2007, derefter falder 3 procentpoint fra april 2007 til maj 2007 og derefter stiger 3 procentpoint fra maj 2007 til juni 2007, så er olieprisen reelt steget 3 procentpoint fra marts 2007 til juni 07, mens kunden i henhold til olieoplysningsskemaet skal betale et oietillæg på 6 procentpoint, jf. figur 13 nedenfor.

181. Hver gang den faktiske pris falder, skabes der således et større og større spænd mellem den angivne prisudvikling i olieoplysningsskemaet og faktiske prisudvikling.

Figur 13: Olieoplysningsskemaet, scenario 1



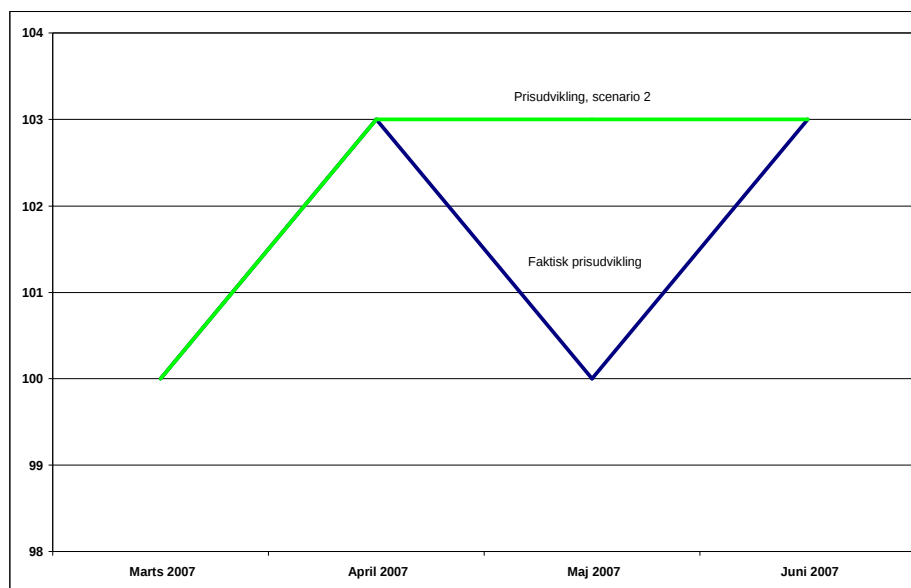
Scenario 2:

182. Hvis vognmanden i stedet vælger den måned, hvor han senest ændrede sin pris som sin reguleringsmåned, dvs. den måned, hvor prisen sidste gang steg, vil den faktiske udvikling i olieprisen og modellens oliepristillæg ikke afvige fra hinanden i samme grad som under scenario 1, jf. nedenfor.

183. Samme udvikling i oliepriser som ovenfor anvendes igen som illustration: Hvis olieprisen stiger 3 procentpoint fra marts 2007 til april 2007, derefter falder 3 procentpoint fra april 2007 til maj 2007 og derefter stiger 3 procentpoint fra maj 2007 til juni 2007, så ligger den faktiske prisudvikling og modellens oliepristillæg på samme niveau i perioden marts-juni med en stigning på 3 pct. I maj, hvor den faktiske oliepris er faldet 3 pct., fastholdes modellens oliepristillæg på niveauet fra april, jf. figur 14 nedenfor.

184. Dvs., at det kun er i de(n) pågældende måned(er) hvor den faktiske oliepris falder, at der vil opstå et spænd mellem modellens oliepristillæg og den faktiske prisudvikling.

Figur 14: Olieoplysningsskemaet, scenario 2



3.4.6 ad f) – Adfærd vedrørende overvæltning af omkostninger

185. DTL angiver i "Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet 2008", at "Brændstofomkostningens andel udgør i gennemsnit 14 pct. af de største virksomheder og 28 pct. for de mindste virksomheder, hvis hovedaktivitet er at transportere gods med lastbil. 58 pct. af virksomhederne har i enten "Udbredt grad" eller "Fuldstændig" overført de øgede brændstofomkostninger til kunderne. Omvendt har 12 pct. kun i "Lille grad" eller "Slet ikke" kunnet sende øgede brændstofomkostninger videre. 30 pct. har i "Nogen grad" kunnet overføre de øgede brændstofomkostninger til kunderne." [Note: Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet 2008, s. 4.]

186. Det fremgår heraf, at en række af DTL's medlemmer over for DTL angiver at overvælte udgifter til brændstof på virksomhedernes kunder.

187. DTL har på foreningens hjemmeside et menupunkt kaldet "Nyheder og meddelelser". Under dette menupunkt har DTL løbende kommenteret udviklingen i oliepriser. DTL udgiver endvidere et nyhedsbrev, som er tilgængeligt på foreningens hjemmeside. DTL's nyhedsbrev udsendes løbende. Nedenfor er gengivet en række af DTL's udsagn i denne forbindelse.

188. I DTL Web-nyheder 11. april 2006 angiver DTL, at: "Det er den aktuelle uro på oliemarkedet, der giver anledning til bekymring for omkostningsudviklingen, og DTL skal opfordre medlemmer til at indføre olietillæg – hvis det ikke allerede er sket". DTL angiver endvidere, at "DTLs medlemmer og andre kan læse mere i DTLs beregningsværktøj. Her kan der, beregnes et dagsaktuelt olietillæg for den enkelte virksomhed og den enkelte transportopgave.", jf. bilag 12 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

189. I DTL Web-nyheder 17. juli 2006 angiver DTL, at: "DTL's olietillægsskema reguleres løbende efter listepriiserne. Skemaet kan ses her på hjemmesiden under Meddelelser. DTL opfordrer atter til, at transportvirksomhederne indgår aftaler med deres kunder om dækning af den store ekstraomkostning.", jf. bilag 13 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

190. I DTL Web-nyheder 6. april 2005 angiver DTL, at: "Hvis omkostningen på dieselolie udgør 30 procent af den samlede transportpris, udgør olietillægget 3,8 procent siden 1. januar 2005. Det er således vigtigt for transportvirksomhederne at opnå aftaler med deres kunder om dækning af disse store ekstraomkostninger. Det kan eventuelt gøres med henvisning til DTL's olietillægsskema." I samme nyhed angiver DTL, at: "Transportvirksomhederne opfordres derfor nu ekstraordinært til at få dækket de betydelige omkostninger hos deres kunder.", jf. bilag 14 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

191. I DTL Web-nyheder 6. september 2005 angiver DTL, at "Omkostningerne for en typisk transportør er dermed blevet øget med 5-7 pct. siden nytår – ud over øvrige omkostningsstigninger. DTL skal fortsat og kraftigt anbefale, at olieprisstigningerne overvæltes til kunderne. Vi skal henvise til DTLs skema om olietillæg, der kan findes på vores hjemmeside.", jf. bilag 15 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

192. I DTL-NYT 24. september 2004 angiver DTL, at: "Derfor skal der igen mindes om at få denne ekstraomkostning indlagt i transportpriserne. Aktuelt olietillægsskema kan ses på DTLs hjemmeside.", jf. bilag 16 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

193. I DTL Web-nyheder 5. august 2004 angiver DTL, at: "Siden 1. januar 2004 vil der

pr. 6. august 2004 skulle et olietillæg på 2,3 procent til at holde en vognmand, der har en dieselomkostning på 20 procent af transportprisen, skadesløs. Heraf skyldes 1,6 procent alene stigningen i den sidste måneds tid." I samme nyhed angiver DTL, at "Derfor er der god mening i at få sendt olieregningen videre til kunderne.", jf. bilag 17 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

194. I DTL Web-nyheder 7. marts 2003 angiver DTL, at: "Dieselolien koster nu 19,5 procent mere end sidste år. Det vil udløse en stigning på transportprisen på mellem 2 og 6 procent [...]." Det fremgår endvidere, at "Det må forudses, at den højspændte politiske situation i forhold til Irak kan føre til yderligere prisstigninger. Derfor skal DTL opfordre til, at transportvirksomhederne informerer deres kunder om situationen og mulighederne for at indføre olietillæg." DTL angiver endvidere, at "Under samme Meddelelser kan man finde skema til beregning af olietillægget på transportprisen.", jf. bilag 18 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

195. I DTL Web-nyheder 9. april 2002 angiver DTL, at: "De høje dieselpriiser sætter yderligere transporterhvervets konkurrenceevne under pres. Derfor anbefaler DTL kraftigt medlemmerne at sikre sig aftaler med transportkøberne om olietillæg. DTL og ITD beregner løbende olietillæg til transportprisen. Beregninger kan ses på DTLs hjemmeside.", jf. bilag 19 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

196. I DTL Web-nyheder 3. oktober 2002 angiver DTL, at: "DTL opfordrer på det kraftigste transportvirksomhederne til at indføre olietillæg over for kunderne, så man sikrer sig dækning for en eventuel merpris i takt med prisstigningen. DTLs medlemmer opfordres til at følge med i prisudviklingen. Enten her på hjemmesiden eller på ITDs hjemmeside". DTL henviser desuden til "et helt nyt opdateret olietillægsskema, som viser dieselolieprisens indvirkning på transportprisen.", jf. bilag 20 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

197. I DTL Web-nyheder 23. december 2002 angiver DTL, at: "Med udsigten til rekordstore prisstigninger på råolien – også ind i det nye år – skal DTL gentage opfordringen til, at medlemmerne gør brug af olietillæg eller på anden vis sikrer sig, at de stigende energipriser bliver betalt af transportkøberne.", jf. bilag 21 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

198. I DTL-Nyt 19. september 2000 angiver DTL, at: "Som nævnt i DTL-Nyt nr. 15 af 8. september 2000 og som nævnt på DTLs stormøde i Fredericia den 16. september 2000 opfordres medlemmerne kraftigt til at indføre et olietillæg på fakturaen." Desuden angiver DTL, at "Fremover vil skemaet for olietillæg blive udsendt med DTL-Nyt baseret på den aktuelle dieseloliepris.", jf. bilag 22 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

199. I DTL-Nyt 8. september 2000 angiver DTL, at: "På grund af den meget kritiske situation vedrørende den fortsatte stigning af prisen på dieselolie skal DTL kraftigt opfordre medlemmerne til at indføre et olietillæg på fakturaerne.", jf. bilag 23 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

200. I DTL-Nyt 30. august 2000 angiver DTL, at: ”med de store prisstigninger, der fortsat er på dieselolien, kan det være vanskeligt for mange, at få afløftet meromkostningen hos kunderne gennem generelle prisforhøjelser. En mulighed, som kunderne måske bedre kan acceptere, er at indføre et olietillæg på fakturaen. Dette tillæg skal så følge den aktuelle pris på dieselolien både i opadgående og nedadgående retning.”, jf. bilag 24 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

201. I DTL Web-nyhed af 3. september 2002 angiver DTL, at: ”DTL anbefaler, at transportørerne indfører et forsikringstillæg på 1,3 procent som følge af de lovbestemte forholdelser af personerstatninger. DTL angiver endvidere, ”at forsikringsomkostningerne stiger fra indeks 117,5 pr. 2. kvartal 2002 til 141,0 pr. 1. juli 2002”, jf. bilag 25 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

3.5. Tidligere sag - DTL's priskurant og priskalkulationsmodel

202. Den 26. februar 1997 besluttede Konkurrencerådet, at Danske Vognmænds (DV) [note: Nu Dansk Transport og Logistik] priskurant - model til at beregne priser for lastbilkørsel - var i strid med konkurrenceloven. Det fremgår af Konkurrencerådets brev til DV, ..., at:

”Konkurrencerådet har på sit møde den 26. februar 1997 behandlet, hvorvidt bestemmelserne i foreningens vedtægt § 10, stk. 1, udgør en konkurrencebegrænsning, der medfører eller vil kunne medføre de i konkurrencelovens § 11 nævnte skadelige virkninger.

Rådet besluttede, at det meddeles Danske Vognmænd, at § 10, stk. 1, i foreningens vedtægt og den i medfør heraf udarbejdede priskurant udgør en konkurrencebegrænsning, der medfører eller vil kunne medføre de i konkurrencelovens § 11 nævnte skadelige virkninger for konkurrencen, og at sekretariatet bemyndiges til i medfør af konkurrencelovens § 11 at bringe de skadelige virkninger til ophør ved forhandling.

Konkurrencerådets sekretariat anmoder i denne forbindelse foreningen om at komme med forslag til mødedato.”

203. Rådets grundlag for vurderingen var den sagsfremstilling, som inden rådsmødet var sendt i høring hos foreningen (jævnfør brev af 21. november 1996), med de af DV ved brev af 10. januar 1997 fremsendte bemærkninger.

204. Den 7. november 1997 stadfæstede Konkurrenceankenævnet Rådets afgørelse med følgende begrundelse, ...:

”Selv om det af Konkurrencerådet anførte i væsentlig grad angår de skadelige virkninger, som i almindelighed må antages at være forbundet med en branchemæssig prisvejledning som Danske Vognmænds priskurant, og ikke har

konkret dækning i en aktuel undersøgelse af priskurantens faktiske virkninger på markedet, og selv om konkurrencen på markedet for vejgodstransport i almindelighed må antages at være betydelig, foreligger der dog sådanne oplysninger om priskurantens virkninger, navnlig som reguleringsfaktor og i relation til specialkørsel, at der har været fornødent grundlag for Konkurrencerådet til at træffe bestemmelse som sket om at indlede forhandling efter konkurrencelovens § 11.”

205. Herefter indsendte DV en priskalkulationsmodel og et omkostningsindeks til Konkurrencestyrelsen.

206. Ved brev af 29. juli 1998 meddelte Konkurrencestyrelsen DV, at DV's priskalkulation og omkostningsindeks ikke strider mod konkurrenceloven. Brevet er vedlagt som bilag 27 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

Det fremgår af Konkurrencestyrelsens brev, at:

”Det nye materiale består af et kalkulationsprogram med hæfte, som virksomhederne kan bruge til at beregne priser ud fra egne forudsætninger. Endvidere består det af en indeksfolder for udvalgte omkostninger knyttet til vognmandsvirksomheder. Folderen vil blive opdateret og udsendt hvert kvartal til medlemmerne med angivelse af de anvendte kilder. Materialet indeholder ikke nogen vejledning fra foreningens side om, hvilke beregningsforudsætninger den enkelte vognmand skal anvende ved beregninger af sine priser.

Konkurrencestyrelsen finder ud fra de foreliggende oplysninger, at det nye materiale opfylder konkurrencelovens intentioner og bestemmelser. Skulle det imidlertid vise sig, at materialet i praksis anvendes i konkurrencebegrænsende øjemed vil Konkurrencestyrelsen tage sagen op.”

3.6. Høringssvar

207. Konkurrencestyrelsen har sendt et udkast til Rådets afgørelse i nærværende sag i høring hos DTL den 22. oktober 2008.

208. DTL har fremsendt brancheforeningens bemærkninger ved brev af 18. november 2008. DTL har overordnet angivet, at Konkurrencestyrelsen iflg. DTL har brugt unødvendige og uforholdsmæssige ressourcer på en sag, der tidligt kunne være afsluttet med tilsagn eller gennem en konstruktiv dialog med DTL. Det bemærkes heroverfor for det første, at Konkurrencestyrelsen har involveret DTL gennem hele processen, både via møder og løbende skrivelser. Sagen findes for det andet ikke egnet til en tilsagnsløsning ikke mindst i lyset af, hvor langt henne i processen sagen var, da DTL foreslog denne løsning. Flere dele af sagen vedrører derudover overtrædelser, som ikke umiddelbart egner sig til en tilsagnsløsning. Det vurderes derfor, at sagen bør behandles som en almindelig rådssag

209. DTL har herudover bemærkninger til markedsafgrænsningen. Disse bemærkninger

er indarbejdet i selve notatet.

4. Vurdering

4.1. Markedsafgrænsning

210. For at vurdere om der foreligger en konkurrencebegrænsende aftale i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, er det nødvendigt at definere det relevante marked. Det relevante marked består af en afgrænsning af det relevante produktmarked og det relevante geografiske marked.

211. Det følger af konkurrencelovens § 5 a og af Kommissionens meddelelse om afgrænsningen af det relevante marked, at det relevante marked skal afgrænses på baggrund af undersøgelser af efterspørgsels- og udbudssubstitutionen, suppleret med undersøgelser af den potentielle konkurrence [note: Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked i forbindelse med Fællesskabets konkurrenceret, EF-Tidende nr. C 372 af 9. december 1997, s. 5 - 13].

4.2.1. Det relevante produktmarked

212. Ved det relevante produktmarked forstås markedet for de produkter eller tjenesteydelser, som forbrugerne betragter som indbyrdes substituerbare på grund af produkternes eller tjenesteydelsernes egenskaber, pris eller anvendelsesformål [note: Jf. Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked i forbindelse med Fællesskabets konkurrenceret, EF-Tidende nr. C 372 af 9. december 1997, pkt. 7].

213. Ved afgrænsningen af det relevante produktmarked tages udgangspunkt i de produkter eller tjenesteydelser, som den mulige konkurrencebegrænsende aftale, samordnede praksis eller vedtagelse vedrører. Dernæst afgrænses, hvilke øvrige produkter eller tjenesteydelser, der er substituerbare hermed.

214. Der kan afgrænses et relevant produktmarked i nærværende sag. Det drejer sig om markedet for national vejgodstransport for fremmed regning. Dette marked kan muligvis segmenteres i forhold til specialiserede typer af kørsler, men en sådan segmentering er ikke nødvendig i nærværende sag.

215. *Produktmarkedet* har i nærværende sag en "geografisk dimension", idet produktmarkedet er nationalt frem for internationalt. Dette er en naturlig følge af, at der er en grundlæggende forskel på national og international transport grundet forskelle i sprog, krav til transportørerne, krav til lastvogne og forskelle i afgiftsniveauer og beskatning. National transport kan derfor som produkt afgrænses fra international transport.

National transport af gods ad vej

216. Det skal undersøges ved afgrænsningen af det relevante produktmarked, om vejgodstransport kan afgrænses fra transport med henholdsvis jernbane og fly. Det skal her-

efter undersøges, om produktmarkedet skal segmenteres yderligere efter typer af gods eller typer af læs. Det skal endvidere undersøges om produktmarkedet skal afgrænses i henhold til, om kørslen sker som firmakørsel eller for fremmed regning. Det skal endelig undersøges, om produktmarkedet kan afgrænses i henhold til, om kørslen sker nationalt eller internationalt.

217. Kommissionen, Konkurrenceankenævnet og Konkurrencerådet har i en række afgørelser afgrænset det relevante produktmarked for vejgodstransport fra markederne for transport med jernbane, fly og skib.

218. Det fremgår af Konkurrencerådets afgørelse i sagen om DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, at der kan afgrænses et marked for landtransport, der omfatter transport på lastbil af hellæs, stykgods, pakker og specialkørsler [note: Rådsmøde den 8. november 2000, DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, punkt 3, markedet].

219. Konkurrencerådet har endvidere i sagen om DTL's klage over taksterne på Storebæltsbroen behandlet spørgsmålet om, hvorvidt andre former for godstransport er i konkurrence med godstransport ad landevej. Det fremgår af afgørelsen, at der kan skelnes mellem transport af gods ad vej og transport af gods med jernbane og fly [note: Rådsmøde den 27. februar 2002, DTL's klage over taksterne på Storebæltsbroen, punkt 61-62].

220. Det fremgår endvidere af Konkurrenceankenævnets afgørelse i sagen om Danske Vognmænds udsendelse af en priskurant til foreningens medlemmer, at der kan afgrænses et marked for vejgodstransport [note: Konkurrenceankenævnets kendelse af 7. november 1997 om § 11-forhandlinger med Danske Vognmænd (nu DTL)].

221. Det fremgår endelig af Kommissionens afgørelse i sagen om DFDS/FLS Industries/Dan Transport, at Kommissionens markedsundersøgelse indikerede, at der kan afgrænses et marked for vejgodstransport [note: Kommissionens afgørelse af 14. juli 1999 i sag IV/M.1585, DFDS/FLS Industries/Dan Transport, punkt 9-11, med henvisning til tidligere praksis].

222. Konkurrencemyndighederne har i en række sager afgrænset et nationalt produktmarked for vejgodstransport. Det fremgår således af Kommissionens praksis, at nationale og internationale vejtransportydelser udgør separate produktmarkeder [note: Kommissionens sag nr. IV/M.1549, Deutsche Post/ASG, Kommissionens sag nr. IV/M, DFDS/FLS Industries/Dan Transport af 14. juli 1999, Kommissionens sag IV/M.1056, Stinnes, BTL af 4. februar 1998, Kommissionens sag nr. IV/M.1170, Dan Transport/InterForward af 25. maj 1998]. Konkurrencerådet har tilsvarende i en sag om DSV's overtagelse af Dan Transport Group angivet, at der grundlæggende kan sondres mellem national transport og international transport [note: Rådsmøde den 8. november 2000, DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group].

Vejgodstransport over for jernbanegodstransport

223. Konkurrencerådet har i sagen om DTL's klage over taksterne på Storebælt behandlet spørgsmålet om transport med jernbane er i konkurrence med vejgodstransport.

224. Det fremgår af Konkurrencerådets afgørelse om konkurrencen imellem lastbiler og godstog, at "en lang række indikatorer peger i retning af, at der ikke er konkurrence mellem de to transportformer". Det fremgår i denne forbindelse af afgørelsen, at "lastbilerne foretrækkes til transport over relativt korte afstande af ... varer som kræver hurtig levering, mens godstogene er specialiserede i transport over relativt lange afstande af tunge råvarer med lavt værdiindhold, hvor tidsfaktoren spiller en ringe rolle." [Note: Rådsmøde den 27. februar 2002, DTL's klage over taksterne på Storebæltsbroen, punkt 9 og 11.]

225. Det fremgår i denne forbindelse endvidere af afgørelsen, at "Valget af transportform for gods er i høj grad efterspørgselsbetinget. Godstransport købes typisk som en ydelse, hvor der ønskes transportkapacitet mellem to destinationer. Den enkelte kunde definerer selv sine krav til transporttid, pris og service (fx dør til dør levering). Kundens valgmuligheder begrænses naturligvis af godsets form, vægt, mængde og øvrige beskaffenhed – fx om der er tale om stykgods eller hellast, om særligt værdifulde eller farlige laster osv. Visse særligt farlige laster må fx kun transporteres med jernbane. Tilsvarende er transport over land af stykgods med begrænset holdbarhed – fx levnedsmidler – kun egnet til transport med lastbil. Hver transportform har sine stærke og svage sider. Transport med lastbil er fleksibel både hvad angår afgang- og ankomsttider og der er mulighed for dør til dør leverancer. Transport af gods med tog er særlig velegnet til transport over længere afstande af hellæs og tungt gods med lavt værdiindhold og gods, der tåler en vis (længere) transporttid." [Note: Rådsmøde den 27. februar 2002, DTL's klage over taksterne på Storebæltsbroen, punkt 60 og 61.]

226. Det fremgår endvidere af afgørelsens punkt 62, at "Som følge af de nævnte forhold er der begrænset efterspørgselssubstitution mellem transport af gods med tog og lastbil." Det fremgår endelig af afgørelsens punkt 114, at "Generelt peger de nævnte forhold i retning af stærkt begrænsede substitutionsmuligheder mellem hhv. lastbil og tog for såvel national transport, international transport og transittransport af gods."

227. Det fremgår heraf, at Konkurrencerådet i den konkrete sag afgrænsede markedet for transport af gods ad landevej fra markedet for transport af gods med jernbane. Konkurrencerådet lagde bl.a. vægt på forskellene i transportkøbernes præferencer, at der er betydelige forskelle på de to transportformers fleksibilitet, og at der typisk er forskelle i de typer gods, som transporteres ad henholdsvis vej og bane.

228. Kommissionen har i en sag om Deutsche Post/ASG, angivet at "As regards freight forwarding and in particular land transport the Commission had found in previous decisions that international and domestic forwarding (transport) services by land were separate relevant product markets, but did not find it necessary to decide upon any further segmentation (e.g. between road and rail transport). The market investigation in the present case suggested an even further segmentation according to the mode of transport (i.e. rail, road)" [note: Kommissionens sag nr. IV/M. 1549, Deutsche Post/ASG]. Det fremgår heraf, at Kommissionens markedsundersøgelse indikerede, at markedet for transport af

gods ad vej i den konkrete sag kunne afgrænses i forhold til transport af gods med jernbane.

229. Det fremgår endvidere af Kommissionens sag om bl.a. Dan Transport, at "The market investigation in the present case as well as in the recent case Deutsche Post/ASG suggested an even further segmentation according to mode of transport (i.e. rail road)" [note: Kommissionens sag nr. IV/M.1585 DFDS/FLS Industries/ Dan Transport af 14. juli 1999, punkt 9].

230. Det fremgår heraf, at Kommissionens markedsanalyse i den konkrete sag indikerede, at der på området for transport over land kunne afgrænses et marked for transport af gods ad vej i forhold til transport af gods med bane.

231. For så vidt angår efterspørgselssubstitution vurderes det, at en varig prisstigning på vejgodstransport på 5-10 pct. ikke kan antages at påvirke efterspørgslen blandt transportører af gods med bane. Det skyldes, at de to transportformer adskiller sig på en række væsentlige konkurrenceparametre, herunder den samlede transporttid, krav til fleksibilitet i leveringen og krav til godsets vægt. Godstransport købes typisk som en ydelse, hvor der ønskes transportkapacitet mellem to destinationer. Transport af gods med lastbil er fleksibel både hvad angår afgang- og ankomsttider, og der er mulighed for dør til dør leverancer. Transport af gods med tog er derimod særlig velegnet til transport over længere afstande af hellæs, til transport af tungt gods med lavt værdiindhold og til transport af gods, der tåler en vis (længere) transporttid. Transport med jernbane efterspørges således i forhold til transport med lastvogn, hvor godset f.eks. har en høj vægt. Omvendt efterspørges transport med lastvogn typisk, hvor fleksibilitet og hastighed i leveringen spiller en større rolle end prisen.

232. For så vidt angår udbudssubstitution kan det endvidere ikke antages, at en varig prisstigning på 5-10 pct. blandt transportører af gods ad vej vil medføre, at udbydere af godstransport med bane i stedet vil udbyde godstransport ad vej. Der lægges herved vægt på, at det for det første vil kræve betydelige investeringer i materiel og omfattende omskoling af medarbejdere for udbydere af jernbanetransport at udbyde transport af gods ad vej. Der lægges endvidere vægt på, at det kræver en helt anden logistik at udbyde vejgodstransport i forhold til jernbanetransport.

233. Det vurderes i den forbindelse, at der ikke i nærværende sag foreligger ændrede markedsforhold siden Konkurrencerådets afgørelse af 27. februar 2002, som skulle indikere en anden markedsafgrænsning. Det vurderes derfor samlet, at der ikke i nærværende sag er grundlag for at fravige hidtidig praksis. Området for vejgodstransport kan således afgrænses fra markedet for transport af gods med jernbane.

Vejgodstransport over for flygodstransport

234. Konkurrencerådet har i sagen om DTL's klage over taksterne på Storebælt behandlet spørgsmålet, om transport med fly er i konkurrence med vejgodstransport.

235. Det fremgår af Konkurrencerådets afgørelse om DTL's klage over taksterne på Storebæltsbroen, at "Transport med fly er dyrt og anvendes derfor primært til transport af gods med højt værdiindhold og/eller meget kort holdbarhed."

236. Det fremgår endvidere, at "Som følge af de relativt korte afstande i Danmark og den begrænsede dækning mht. lufthavne vil godstransport med fly mellem indenlandske destinationer i langt de fleste tilfælde ikke udgøre et realistisk alternativ til godstransport med lastbil. ... Godstransport med fly har primært betydning ved international transport mellem Danmark og destinationer i udlandet. På dette marked har flytransporten en markedsandel på omkring 5 pct. målt i værdi." [Note: Rådsmøde den 27. februar 2002, DTL's klage over taksterne på Storebæltsbroen, punkt 64 og 74.]

237. Det fremgår endvidere af Kommissionens afgørelse i sagen DFDS/FLS Industries/Dan Transport (med henvisning til Kommissionens tidligere praksis), at Kommissionens markedsundersøgelse indikerede at, der kunne afgrænses et marked for vejgodstransport fra området for transport med f.eks. fly [note: Kommissionens sag nr. IV/M.1585 DFDS/FLS Industries/ Dan Transport af 14. juli 1999, punkt 9].

238. Det fremgår heraf, at Konkurrencerådet i den konkrete sag afgrænsede markedet for transport af gods ad vej fra transport med fly. Konkurrencerådet lagde bl.a. vægt på, at transport med fly prisfastsættes væsentligt dyrere end transport ad vej, samt at transport med fly hovedsageligt anvendes ved internationale transporter af laster med et højt værdiindhold.

239. Det fremgår endvidere af Økonomi- og takstanalyse af danske havne, at "Flyet vil som hovedregel være rettet mod højværdivarer med krav til endog meget hurtig transport, og i de fleste tilfælde vil der være tale om en konsolidering af enkeltforsendelser i en relativt beskeden størrelse." [Note: Økonomi- og takstanalyse af danske havne, TetraPlan og Institut for Transportstudier, august 2005, s. 2.] Det fremgår heraf, at transportkøbere typisk efterspørger transport med fly til transport af værdifuldt gods, som skal leveres meget hurtigt.

240. For så vidt angår efterspørgselssubstitution vurderes det, at en varig prisstigning på vejgodstransport på 5-10 pct. ikke kan antages at påvirke efterspørgslen blandt transportører af gods med fly. Det skyldes, at de to transportformer adskiller sig på en række væsentlige konkurrenceparametre, herunder krav til meget hurtig levering, transportprisen, godsets værdi i forhold til vægt og den samlede transportafstand. Godstransport købes typisk som en ydelse, hvor der ønskes transportkapacitet mellem to specifikke destinationer. Transport med fly er relativt dyrt, og anvendes derfor primært til transport af gods med højt værdiindhold og/eller meget kort holdbarhed over længere afstande. Transport med fly anvendes derfor typisk til enkeltforsendelser af en relativt mindre størrelse. Transport med lastbil er omvendt fleksibel både hvad angår afgang- og ankomsttider, og der er mulighed for dør til dør leverancer over både korte og lange afstande. Transport med lastbil efterspørges således typisk, hvor fleksibilitet med hensyn til levering på varernes endelige bestemmelsessted og prisbillighed spiller en større rolle end den hastighed, hvormed godset kan leveres. Hertil kommer, at på grund af de relativt korte afstande i Danmark, vil

transport med fly sjældent kunne substituere transport med lastvogn.

241. For så vidt angår udbudssubstitution kan det ikke antages, at en varig prisstigning på 5-10 pct. blandt transportører af gods ad vej vil medføre, at udbydere af godstransport med fly i stedet vil udbyde godstransport ad vej. Der lægges herved for det første vægt på, at det vil forudsætte betydelige investeringer i materiel for en udbyder af flytransport at udbyde vejgodstransport. Der lægges for det andet vægt på, at det kræver en helt anden logistik at udbyde vejtransport i forhold til flytransport. Det forekommer derfor ikke realistisk, at transportører af gods med fly på grundlag af en lille, varig prisstigning skulle udbyde transport af gods ad vej. Det kan i denne forbindelse bemærkes, at ingen af DTL's medlemmer udbyder transport med fly.

242. Det vurderes i den forbindelse, at der ikke i nærværende sag foreligger ændrede markedsforhold siden Konkurrencerådets afgørelse af 27. februar 2002, som skulle indikere en anden markedsafgrænsning. Det vurderes derfor samlet, at der ikke i nærværende sag er grundlag for at fravige hidtidig praksis. Området for vejgodstransport kan således afgrænses fra markedet for transport af gods med fly.

Vejgodstransport over for skibsgodstransport

243. Om konkurrencen mellem transport af gods med lastbil og med skib, fremgår det af Økonomi- og takstanalyse af danske havne, at "Lidt forsimplet kan man sige, at havnen bryder den horisontale transportkæde gennem en række vertikale manøvrer (losninger og lastninger). Disse vertikale manøvrer er omkostningstunge, tager tid og udsætter per definition godset for en risiko for beskadigelse og forsinkelse. ... Skibet derimod udmærker sig ved sin evne til at transportere store volumener af ganske forskelligartede varetyper over lange afstande til rimelige priser, men med transporttider der på en rejse fra Fjernøsten til Europa skal tælles i uger ..." [Note: Økonomi- og takstanalyse af danske havne, TetraPlan og Institut for Transportstudier, august 2005, s. 4.]

244. Det fremgår heraf, at skibe udmærker sig ved især at være egnede til transport af store volumener over lange afstande. Det fremgår endvidere, at transport med skib typisk er en mindre fleksibel transportform end transport ad vej, idet transport med skib typisk forudsætter en vis intermodalitet mellem transportformer ved omlastning i havne mv.

245. Det fremgår endvidere af Kommissionens afgørelse i sagen DFDS/FLS Industries/Dan Transport (med henvisning til Kommissionens tidligere praksis), at Kommissionens markedsundersøgelse indikerede, at der kunne afgrænses et marked for vejgodstransport fra området for transport med f.eks. skib [note: Kommissionens sag nr. IV/M.1585 DFDS/FLS Industries/ Dan Transport af 14. juli 1999, punkt 9].

246. Selv i de tilfælde hvor transport ad vej direkte kan substituere transport med skib, medfører de betydelige prisforskelle en forskel i efterspørgslen hos transportkøberne. Transportkøbere efterspørger således typisk transport med skib til billig transport af store volumener, hvor leveringstiden ikke spiller en væsentlig rolle. Til forskel efterspørger transportkøbere typisk transport ad vej, hvor fleksibilitet og hurtigere levering på varenes

endelige bestemmelsessted spiller en større rolle end prisen.

247. For så vidt angår efterspørgselssubstitution vurderes det, at en varig prisstigning på vejgodstransport på 5-10 pct. ikke kan antages at påvirke efterspørgslen blandt transportører af gods med fly. Det skyldes, at de to transportformer adskiller sig på en række væsentlige konkurrenceparametre, herunder krav til godsets volumen og bestand, den samlede transporttid og transportens pris. Godstransport købes typisk som en ydelse, hvor der ønskes transportkapacitet mellem to specifikke destinationer. Transport med skib er velegnet til at transportere store volumener af forskelligartede varetyper over lange afstande til rimelige priser med lange transporttider. Transport med skib kræver endvidere omlastning og håndtering i lastterminaler, før godset kan nå sit endelige bestemmelsessted. Transport med lastbil er omvendt fleksibel både hvad angår afgang- og ankomsttider, og der er mulighed for dør til dør leverancer over både korte og lange afstande. Transport med lastbil efterspørges således, hvor fleksibilitet og hurtigere levering på varernes endelige bestemmelsessted spiller en større rolle end prisen. Hertil kommer, at på grund af de relativt korte afstande i Danmark, vil transport med skib sjældent kunne substituere transport med lastvogn.

248. For så vidt angår udbudssubstitution kan det ikke antages, at en varig prisstigning på 5-10 pct. blandt transportører af gods ad vej vil medføre, at udbydere af godstransport med skib i stedet vil udbyde godstransport ad vej. Der lægges herved for det første vægt på, at det vil kræve betydelige investeringer og omlægninger for en udbyder af skibsgodstransport at udbyde vejgodstransport. Der lægges for det andet vægt på, at det kræver en helt anden logistik at udbyde vejgodstransport i forhold til skibsgodstransport. Det forekommer derfor ikke realistisk, at transportører af gods med skib på grundlag af en lille, varig prisstigning skulle udbyde transport af gods ad vej. Det kan i denne forbindelse bemærkes, at ingen af DTL's medlemmer udbyder skibsgodstransport.

249. Det vurderes i den forbindelse, at der ikke i nærværende sag foreligger ændrede markedsforhold siden Konkurrencerådets afgørelse af 27. februar 2002, som skulle indikere en anden markedsafgrænsning. Det vurderes derfor samlet, at der ikke i nærværende sag er grundlag for at fravige hidtidig praksis. Området for vejgodstransport kan således afgrænses fra markedet for transport af gods med skib.

Transport af gods ad vej – typer af gods

250. Konkurrenceankenævnet har i kendelse af 7. november 1997 om Danske Vognmænd (nu DTL) behandlet spørgsmålet, om markedet for vejgodstransport kan segmenteres yderligere efter, hvilke typer af gods der befordres.

251. Det fremgår af Konkurrenceankenævnets afgørelse i sagen om Danske Vognmænd, at konkurrencen på markedet varierer i styrke alt efter kørslens specialiseringsgrad. Det fremgår endvidere af afgørelsen, at der er andre konkurrencevilkår for godstransport ad landevej end for specialkørsler, der i afgørelsen nævnes som eksempelvis slamsugning, dagrenovation og højtryksspuling [note: Konkurrenceankenævnets kendelse af 7. november 1997 om § 11-forhandlinger med Danske Vognmænd, s. 4].

252. Det fremgår endvidere af Konkurrencerådets afgørelse om DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, at specialtransporter ifølge deres natur er meget specialiserede og får karakter af nicheydelser, der ikke er i indbyrdes konkurrence [note: Rådsmøde den 8. november 2000, DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, punktet "specialtransporter"].

253. Det kan på denne baggrund overvejes, om det overordnede marked for transport af gods ad vej skal segmenteres nærmere efter typer af gods.

254. Det vurderes imidlertid, at det ikke i nærværende sag er nødvendigt at afgrænse markedet i nærmere segmenter efter typer af gods. Det skyldes, at DTL's information er rettet til samtlige af brancheforeningens medlemmer uanset, hvilken type transport medlemmerne udbyder. Vurderingen af DTL's informationer må derfor umiddelbart antages at være den samme, uanset om markedet segmenteres nærmere efter typer af gods eller om markedet afgrænses som et overordnet marked for transport af gods ad vej.

255. Det vurderes på denne baggrund, at der til brug for nærværende sag kan afgrænses et overordnet produktmarked for transport af gods ad vej uanset type af gods.

Transport af gods ad vej – typer af læs

256. Kommissionen har i en sag om Deutsche Post om bl.a. spedition og godstransport ad vej angivet, at "The market investigation in the present case suggested an even further segmentation according to the mode of transport (i.e. rail, road) and, within road transport, according to the categories such as "less than truck load or groupage (LTL)", "semi truck load or part truck load (STL)" and "full truck load (FTL)" .. The transportation of LTL requires another infrastructure as the consignment is not transported directly from sender to recipient as in the case of FTL, but needs a more sophisticated handling. The freight has to be collected, transported to collection hubs, consolidated into full truck loads, transported to delivery hubs, broken up into smaller consignments and delivered to the recipient. The different handling requirements suggest separate product markets as the infrastructure and market participants are different." [Note: Kommissionens sag nr. IV/M.1549, Deutsche Post/ASG, af 8. juli 1999, punkt 11.]

257. Det fremgår heraf, at Kommissionens markedsanalyse i den konkrete sag indikerede, at produktmarkedet for godstransport ad vej kunne segmenteres efter størrelsen af den transporterede last. Dette skyldtes, at transport af hellæs (hele vognladninger) krævede en anden og mindre sofistikeret logistisk styring end transport af stykgods (transport af flere stykker gods med forskellig destination). Kommissionen angav således i den konkrete sag, at forskellene i håndtering pegede på, at der kunne afgrænses separate produktmarkeder for de forskellige typer læs, idet infrastruktur og markedsaktører adskilte sig fra hinanden.

258. Kommissionen fandt det imidlertid ikke nødvendigt at afgrænse separate produktmarkeder i den konkrete sag.

259. Kommissionen angav endvidere i en sag om Dantransport, at "The market investigation in the present case as well as in [the] recent case Deutsche Post/ASG suggested an even further segmentation according to mode of transport (i.e. rail, road) and, within road transport, according to categories such as "less than truck load or groupage (LTL)", "semi truck load or part load (STL)" and "full-truck-load (FTL)" [note: Kommissionens sag IV/M.1585 - DFDS/FLS Industries/Dan Transport, punkt 9].

260. Det fremgår heraf, at Kommissionens markedsanalyse i den konkrete sag ligeledes pegede på, at produktmarkedet kunne afgrænses efter typer af læs. Kommissionen fandt det imidlertid ikke nødvendigt at afgrænse separate produktmarkeder i den konkrete sag.

261. Det fremgår endelig af Analyserapport om vejbranchen, at markederne for hellæs og stykgods/pakker ikke konkurrerer med hinanden, idet transport af stykgods varetages af specialiserede transportfirmaer [note: Analyserapport, Økonomi- og Erhvervsministeriet samt Transport- og Energiministeriet i samarbejde med Justitsministeriet og Skatteministeriet, 30. marts 2007, s. 57-58].

262. Det kan på denne baggrund overvejes, om det overordnede marked for transport af gods ad vej skal segmenteres nærmere efter typer af læs.

263. Det vurderes imidlertid, at det ikke i nærværende sag er nødvendigt at afgrænse markedet i nærmere segmenter efter typer af læs. Det skyldes, at DTL's information er rettet til samtlige af brancheforeningens medlemmer, uanset hvilken type transport medlemmerne udbyder.

264. Vurderingen af DTL's informationer må derfor umiddelbart antages at være den samme, uanset om markedet segmenteres nærmere efter typer af læs eller om markedet afgrænses som et overordnet marked for transport af gods ad vej.

265. Det vurderes på denne baggrund, at der til brug for nærværende sag kan afgrænses et overordnet produktmarked for transport af gods ad vej uanset type af læs.

Transport af gods ad vej – firmakørsel og kørsel for fremmed regning

266. Konkurrencemyndighederne har tidligere afgrænset det relevante produktmarked vedrørende transport af gods ad vej for fremmed regning fra firmakørsel.

267. Konkurrencerådet har i en sag om DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group angivet, at "Der skelnes mellem to kørselsformer. Vognmandskørsel, der er transport af gods for fremmed regning, dvs. af gods, der tilhører en anden end bilens indehaver. Firmakørsel, der er transport af gods for egen regning, dvs. transport af gods, som tilhører transportøren selv." [Note: Rådsmøde den 8. november 2000, DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, 3. afsnit, "Markedet".]

268. Det fremgår heraf, at Konkurrencerådet i den konkrete sag afgrænsede produktmar-

kedet for transport af vej i henholdsvis et marked for firmakørsel og et marked for kørsel for fremmed regning.

269. Det taler for at afgrænse et særskilt marked for transport af gods ad vej for fremmed regning, at vognmandskørsel som erhverv har grundlæggende forskellige rammevilkår fra firmakørsel. Mens en vognmand typisk udbyder sin kapacitet i konkurrence med en række andre vognmænd, udbydes overskydende kapacitet på firmakørsel ikke/ ikke på samme vis.

270. Dette skyldes bl.a., at firmakørsel er underlagt andre retlige rammer end vognmandskørsel. Det kræver således yderligere tilladelser mv. at udbyde vognmandskørsel i forhold til firmakørsel, jf. bl.a. lov om godskørsel. Det er derfor ikke givet, at en virksomhed kan udbyde sin overskydende (firma)kørselskapacitet i konkurrence med vognmandskørsel.

271. Omkostningerne til investering i transportkapacitet er endvidere relativt høje. Dette indikerer, at der er en omkostningsbestemt barriere for, at virksomheder kan skifte fra vognmandskørsel til firmakørsel. Det er derfor tvivlsomt, om virksomheder efter at have outsourset transportopgaver vil reagere på en lille, men varig prisstigning på vognmandskørsel ved igen at lade transportopgaven løses ”in-house” som firmakørsel. Dette taler for at afgrænse et særskilt marked for transport af gods ad vej for fremmed regning.

272. Det taler endelig for at afgrænse et marked for vejgodstransport for fremmed regning fra området for firmakørsel, at forholdene på markedet ikke efter Konkurrencestyrelsens oplysninger har ændret sig væsentligt siden Konkurrencerådets afgørelse i sagen om DSV’s overtagelse af DFDS Dan Transport Group.

273. Det vurderes på baggrund af ovenstående forhold, at der ikke i nærværende sag er grundlag for at fravige hidtidig praksis. Området for vejgodstransport for fremmed regning kan derfor afgrænses fra området for firmakørsel.

Transport af gods ad vej – national eller international kørsel

274. DTL har anført i deres høringssvar, at det relevante marked er bredere end nationalt, og at cabotagekørsel er omfattet af det relevante produktmarked.

275. Kommissionen og de danske konkurrencemyndigheder har umiddelbart i en række afgørelser afgrænset et nationalt produktmarked for transport af gods ad vej.

276. Kommissionen har i en fusionssag om Stinnes/BTL, angivet om produktmarkedet for transport ad vej, at ”as far as land transport is concerned a distinction has to be made between domestic and international transport”. [Note: Kommissionens sag IV/M.1056, Stinnes, BTL af 4. februar 1998, punkt 9.]

277. Kommissionen har endvidere i en fusionssag om bl.a. Dantransport på området for expedition ad vej (road forwarding services) henvist til ovennævnte sag om Stinne/BTL og

angivet, at "In that case it was found that international and domestic forwarding (transport) services by land are separate product markets". Om den konkrete sag angav Kommissionen, at "overall the Commission investigation confirmed that domestic and international road forwarding services are separate relevant product markets" [note: Kommissionens sag nr. IV/M.1170, Dan Transport/InterForward af 25. maj 1998, punkt 6].

278. Det fremgår heraf, at Kommissionen både i sagen om Stinnes/BTL og i sagen angående bl.a. Dantransport konkret afgrænsede et relevant produktmarked som det nationale marked for transport/spedition af gods ad vej.

279. Kommissionen har foretaget en tilsvarende afgrænsning i en fusionssag om Deutsche Post/AG, hvor Kommissionen med henvisning til tidligere praksis angiver, at "As regards freight forwarding and in particular land transport the Commission had found in previous decisions that international and domestic forwarding (transport) services by land were separate relevant product markets ...". [note: Kommissionens sag nr. IV/M.1549, Deutsche Post/ASG, punkt 11].

280. Kommissionen har ligeledes i en fusionssag om bl.a. DFDS, angivet at "As regards land transport the Commission had found in previous decisions that international and domestic freight forwarding services by land were separate relevant product markets, but did not find it necessary to decide upon any further segmentation (e.g. between road and rail transport). The market investigation in the present case as well as in recent case Deutsche Post /ASG suggested an even further segmentation according to the mode of transport (i.e. rail, road) and, within road transport, according to categories such as "less than truck load or groupage (LTL)", "semi truck load or part load (STL)" and "full-truck-load (FTL)". [Note: Kommissionens sag nr. IV/M, DFDS/FLS Industries/Dan Transport af 14. juli 1999, punkt 9.]

281. Det fremgår heraf, at Kommissionen både i sagen om Deutsche Post/ASG og i sagen om bl.a. DFDS med henvisning til tidligere praksis konkret afgrænsede et nationalt produktmarked for spedition/transport af gods ad vej.

282. Konkurrencerådet har i en sag om DSV's overtagelse af Dan Transport Group angivet, at "der grundlæggende kan sondres mellem national transport og international transport" [note: Rådsmøde af 8. november 2000, DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, afsnit 3, "markedet"].

283. Det fremgår således af praksis, at konkurrencemyndighederne i en række afgørelser har afgrænset et nationalt produktmarked for transport af gods ad landevej.

284. Der foreligger en række forskelle i afgifter for benyttelse af veje mellem Danmark og andre medlemslande, forskelle i brændstofpriser, forskelle i vægtgrænser, forskelle i køre- og hviletidsregler og forskelle i regulering af byområder (kørselsforbud, grønne zoner, etc.). Disse forskelle medfører, at man i branchen skelner mellem indenrigskørsel og international kørsel, fordi vilkårene for de to typer kørsel er forskellige [note: DTL afholdt den 24. april 2008 et møde Konkurrencestyrelsen bl.a. med henblik på at drøfte trans-

porterhvervets generelle rammebetingelser. DTL oplyste på dette møde om foreningens opfattelse af erhvervets betingelser i nationalt og internationalt perspektiv].

285. Transport af gods ad vej i Danmark er reguleret i bl.a. godskørselsloven. I Godskørselsloven er fastsat regler på området for transport af gods ad vej for fremmed regning med køretøjer over 3,5 tons. Godskørselslovens bestemmelser er udarbejdet på baggrund af en række rådsforordninger og minimumsdirektiver, jf. pkt. 86.

286. Færdselsstyrelsen oplyser, at implementeringen af minimumsdirektiver om adgangen til vognmandserhvervet ikke er sket ens i medlemslandene. For eksempel stilles der efter de danske regler strengere krav til vognmænds økonomi og uddannelse [note: Ved Peter Maltesen og Lis Caspersen].

287. Rigspolitiet oplyser, at det følger af cabotagereglerne, at en vognmand fra ét medlemsland [note: Ved Henrik Groth] ikke på systematisk vis må tage ture i et andet medlemsland. Cabotagereglerne medfører således, at vognmænd fra forskellige medlemsstater ikke umiddelbart kan konkurrere om nationale transporter på samme vilkår.

288. Det fremgår i den forbindelse af bemærkningerne til Kommissionens forslag om revision af bestemmelserne om cabotagekørsel, at Kommissionen har konstateret, at de gældende regler om cabotage er uklare og ufuldstændige. Denne uklarhed og ufuldstændighed giver ifølge Kommissionen anledning til, at reglerne bliver administreret forskelligt i medlemslandene til gene for branchen og konkurrencemulighederne.

289. Det fremgår endvidere af markedsbeskrivelsen i nærværende sag, at kun 2 pct. af den nationale vejgodstransport i Danmark foregik med udenlandske lastbiler eller trailere. Det fremgår endvidere af markedsbeskrivelsen i nærværende sag, at omfanget af cabotagekørsel er meget begrænset inden for EU. I forhold til de samlede indenlandske og internationale transporter i EU udgør cabotagekørsel således omkring 0,8 pct. Dette indikerer, at udenlandske transportører generelt udøver et meget begrænset konkurrencepres på nationale transportører af gods ad vej på området for nationale transporter.

290. For så vidt angår udbudssubstitution indikerer disse forskelle og begrænsninger i udenlandske vognmænds muligheder for at udbyde nationale transporter, at det ikke kan antages, at en varig prisstigning på 5-10 pct. blandt nationale transportører af gods ad vej (eller af andre transportformer) vil medføre, at internationale transportører vil skifte til at udbyde nationale transporter.

291. For så vidt angår efterspørgselssubstitution, må denne antages at være meget begrænset mellem nationale og internationale transporter. Dette skyldes, at transportkøbere efterspørger transport mellem to destinationer, fra A til B. En transport mellem to indenlandske destinationer kan derfor som produkt ikke substituere en transport mellem to udenlandske destinationer – og vice versa. En mindre, varig stigning i prisen på nationale transporter af gods ad vej i forhold til prisen på internationale transporter af gods ad vej kan derfor ikke i nævneværdig grad antages at påvirke efterspørgslen af internationale transporter.

292. I overensstemmelse med hidtidig praksis vurderes det på denne baggrund samlet, at der til brug for nærværende sag kan afgrænses et nationalt produktmarked for transport af gods ad vej for fremmed regning. Vurderingen i nærværende sag havde været den samme, selvom produktmarkedet havde omfattet cabotagekørsel. Det skyldes, at cabotagekørsel kun udgør 2 pct. af det samlede nationale transportarbejde med lastbil i Danmark.

International transport af gods af vej

293. En række af DTL's medlemsvirksomheder udbyder internationale vejgodstransporter. Det kan derfor overvejes, om der til brug for nærværende sag kan afgrænses et eller flere internationale produktmarkeder for transport af gods ad vej.

294. Den del af DTL's adfærd, som er genstand for nærværende sag, retter sig mod de vognmandsvirksomheder, der er medlem af DTL. Disse vognmandsvirksomheder har ifølge Konkurrencestyrelsens oplysninger overvejende nationale kørsler.

295. Det fremgår endvidere af DTL's konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet for 2008, at andelen af brancheforeningens medlemmer (fordelt efter antal), der beskæftiger sig med international transport er faldet. Derimod er antallet af virksomheder, der alene beskæftiger sig med national transport, steget.

296. DTL vil i medfør af Rådets afgørelse i nærværende sag - uanset om der afgrænses et eller flere markeder for internationale transporter – skulle ændre sin adfærd i forhold til foreningens informationsudveksling med sine medlemmer i overensstemmelse med Rådets påbud. En inddragelse af eventuelle internationale transporter vil derfor ikke have indflydelse på, hvorledes DTL vil skulle indrette sin informationsformidling til foreningens medlemmer.

297. Under hensyntagen hertil, og under hensyn til det forventede ressourceforbrug på at skulle afgrænse eventuelle internationale markeder for transport af gods af vej, er vurdering af DTL's adfærd i forhold til international transport af gods af vej ikke behandlet, jf. konkurrencelovens § 14, stk.1, 4. pkt. [Note: Denne afgrænsning ses at være i overensstemmelse med Konkurrenceankenævnets kendelse af 1. august 2003 i sagen Carlsberg Breweries A/S mod Konkurrencerådet, hvor markedet afgrænsedes nationalt på trods af en betydelig import (i alt 17-19 pct.), jf. pkt. 65-69.]

Produktmarkedet for transport af gods ad vej – konklusion

298. Det kan konkluderes på baggrund af det ovenstående, at der kan afgrænses et produktmarked for national transport af gods ad vej for fremmed regning.

299. Den del af DTL's informationsudveksling med brancheforeningens medlemmer, som er genstand for nærværende sag, retter sig imidlertid til alle foreningens medlemmer, uanset hvilken type transporter den enkelte vognmand udbyder.

300. Vurderingen af DTL's informationer vil derfor være den samme, uanset om produktmarkedet afgrænses bredt, som markeder for national transport af gods ad vej for fremmed regning, eller om produktmarkedet segmenteres yderligere efter typer af gods og typer af læs. Dette skyldes, at DTL's medlemmer har en betydelig markedsandel, uanset om markedet segmenteres nærmere efter typer af gods og/eller læs eller om markedet afgrænses som et overordnet marked for transport ad vej. Det er derfor ikke nødvendigt at foretage en nærmere vurdering af, om produktmarkedet kan afgrænses yderligere efter typer af gods og/eller typer af læs. Vurderingen ville endvidere være den samme, uanset om cabotagekørsel var omfattet af produktmarkedet. Det skyldes, at cabotagekørsel kun udgør 2 pct. af det samlede nationale transportarbejde med lastbil i Danmark.

301. Det vurderes på denne baggrund, at der til brug for nærværende sag i overensstemmelse med praksis kan afgrænses et produktmarked for national transport af gods ad vej for fremmed regning.

4.2.2. Det relevante geografiske marked

302. Ved det relevante geografiske marked forstås det område, hvor de involverede virksomheder udbyder eller efterspørger produkter eller tjenesteydelser, som har tilstrækkeligt ensartede konkurrencevilkår, og som kan skelnes fra de tilstødende områder, fordi konkurrencevilkårene dér er meget anderledes [note: Jf. Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked i forbindelse med Fællesskabets konkurrenceret (97/C 372/03), pkt. 8].

303. Forhold, der generelt set kan have betydning ved afgrænsningen af det geografiske marked, er eksempelvis prisniveau og -udsving, forbrugerpræferencer og markedsandele.

304. Kommissionen har i en afgørelse om DFDS/FLS Industries/Dan Transport angivet, at "In domestic land based freight forwarding there is no basis for distinguishing separate markets in respect of routes." Kommissionen angav endvidere om international fragt, at "International land based freight forwarding services can be appropriately examined by considering routes or bundles of routes that are substitutable, e.g. routes between Sweden and Germany or even narrower areas such as Benelux ports and Southern Sweden." [Note: Kommissionens sag nr. IV/M.1585, DFDS/FLS Industries/Dan Transport af 14. juli 1999, punkt 13.]

305. Det fremgår heraf, at Kommissionen i den konkrete sag ikke fandt grundlag for at afgrænse nærmere separate geografiske markeder for så vidt angik national transport af gods ad vej.

306. Det fremgår endvidere af Konkurrencerådets sag om DV's (nu DTL) vedtægter, at "Det relevante marked udgør i nærværende sag, markedet for godsbefordring med lastbil for fremmed regning i Danmark, benævnt vejgodstransport." [Note: Konkurrencerådets beslutning af 13. februar 1997, sag nr. 2:20-1233, De konkurrenceregulerende bestemmelser i DV's vedtægter sammenholdt med konkurrenceloven.]

307. Konkurrencemyndighederne har således i tidligere sager om nationale transportere ikke foretaget en yderligere opdeling af det nationale geografiske marked. Markedsforholdene på et nationalt marked - særligt i forhold til kundernes efterspørgselsmønstre og udbudet af transporttydelser - må da også umiddelbart antages at være ens. Afstandene på det danske marked er relativt korte. I det omfang, at der for visse typer af transportere måtte kunne afgrænses lokale geografiske områder, har disse lokale markeder endvidere som udgangspunkt betydelige overlap, som fører til afgrænsningen af et bredere geografisk marked. Endvidere vedrører DTL's adfærd alle foreningens medlemmer uden hensyntagen til geografisk etablering mv. Det må derfor umiddelbart antages, at vurderingen af DTL's adfærd ikke vil være væsentlig anderledes, selv om det geografiske marked eventuelt opdeles på ruter inden for Danmark.

308. Det vurderes på denne baggrund samlet, at det geografiske marked til brug for nærværende sag kan afgrænse nationalt til Danmark.

4.2.3. Konklusion vedr. markedsafgrænsning

309. Det vurderes i overensstemmelse med praksis, at det relevante produktmarked i den foreliggende sag kan afgrænses til national transport af gods ad vej for fremmed regning.

310. Det bemærkes i den forbindelse, at vurderingen af DTL's informationer må antages at være den samme, uanset om produktmarkedet afgrænses bredt, som markeder for national transport af gods ad vej for fremmed regning, eller om produktmarkedet segmenteres yderligere efter typer af gods og typer af læs. Det er derfor ikke nødvendigt til brug for nærværende sag at foretage en nærmere vurdering af, om produktmarkedet kan afgrænses yderligere efter typer af gods og/eller typer af læs.

311. Det vurderes i overensstemmelse med praksis, at det relevante geografiske marked er nationalt.

312. Det relevante marked kan derfor til brug for nærværende sag afgrænses som markedet for national transport af gods ad vej for fremmed regning i Danmark.

4.3. Samhandelspåvirkning

313. Efter forordning nr. 1/2003 af 16. december 2002, som trådte i kraft den 1. maj 2004, skal det undersøges, om en evt. konkurrencebegrænsende aftale mærkbart kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater. Såfremt dette er tilfældet, er Konkurrencerådet forpligtet til at anvende EF-traktatens konkurrenceregler [note: Jf. Rådets forordning nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 81 og 82].

314. Udtrykket "samhandelen mellem medlemsstater" omfatter ikke kun, at handelen mellem medlemsstater skal begrænses eller mindskes. Samhandelen kan også blive påvirket, når en evt. konkurrencebegrænsende aftale fører til en stigning i handelen. Det er dog i begge tilfælde en betingelse, at samhandelen påvirkes mærkbart. EU's konkurrencereg-

ler finder således ikke anvendelse på aftaler og adfærd, der ikke er egnet til at påvirke samhandelen mærkbart [note: Jf. Kommissionens meddelelse om retningslinjer vedrørende begrebet påvirkning af samhandelen i traktatens artikel 81 og 82, 2004/C 101/07].

315. Efter Konkurrencestyrelsens oplysninger er det kun en mindre del af DTL's medlemmer, der beskæftiger sig med international transport. Denne mindre del af DTL's medlemmer udgør igen en meget lille del af det samlede antal transportører, der udfører internationale transporter, herunder transporter til og fra Danmark.

316. Cabotagekørsel udgør endvidere kun en meget lille del af nationale kørsler. Kun 5 pct. af den internationale transport med danske lastbiler er cabotagekørsel. I 2006 var kun 2 pct. af den nationale vejgodstransport i Danmark med udenlandske lastbiler eller trailere. Omfanget af cabotagekørsel er desuden meget begrænset inden for EU - i forhold til de samlede indenlandske og internationale transporter i EU udgør cabotagekørsel omkring 0,8 pct.

317. Hertil kommer, at DTL's hjemmeside, kalkulationsprogram, indeks, olieoplysnings-skema mv., er gjort tilgængeligt på dansk. DTL's informationsudveksling retter sig således ikke mod udlændinge, der kører cabotagekørsel i Danmark.

318. Produktmarkedet har i nærværende sag en "geografisk dimension", idet produktmarkedet er nationalt frem for internationalt. National transport kan derfor som produkt afgrænses fra international transport. DTL's adfærd på det nationale marked angår således et marked, der også på produksiden definatorisk er adskilt fra f.eks. kørsler over landegrænserne. DTL's adfærd retter sig endvidere ikke mod import- eller eksportforanstaltninger på det nationale marked. DTL's adfærd opstiller endelig ikke barrierer for adgangen til det danske marked [note: Jf. Kommissionens meddelelse om retningslinjer vedrørende begrebet påvirkning af samhandelen i traktatens artikel 81 og 82, 2004/C 101/07, punkt 29, 77 og 83-85].

319. På baggrund af ovenstående vurderes det, at DTL's informationsudveksling ikke har eller er egnet til at have en mærkbar påvirkning af samhandlen mellem medlemsstater. Konkurrencerådet kan derfor træffe afgørelse i denne sag efter konkurrencelovens regler uden forudgående høring af Kommissionen.

4.4. Konkurrencelovens § 6

320. Konkurrencelovens § 6 vedrører aftaler mellem virksomheder, vedtagelser inden for sammenslutninger af virksomheder og samordnet praksis mellem virksomheder.

321. Det er forbudt for virksomheder at indgå aftaler, der direkte eller indirekte har til formål eller følge at begrænse konkurrencen mærkbart, jf. konkurrencelovens § 6.

322. Der er som udgangspunkt 4 betingelser, der skal være opfyldt for, at forbuddet i konkurrencelovens § 6 finder anvendelse. Der skal være tale om (i) erhvervsvirksomheder, der (ii) indgår en aftale/indgår en vedtagelse inden for en sammenslutning af virk-

somheder/udøver samordnet praksis, som (iii) har til formål eller følge at begrænse konkurrencen (iv) mærkbart.

323. Ved vurderingen af, om disse 4 betingelser er opfyldt, er fællesskabspraksis vejledende.

4.4.1. Virksomhedsbegrebet

324. Forbuddet i konkurrencelovens § 6 omfatter ”virksomheder”. Dette begreb fortolkes meget bredt. Konkurrenceloven omfatter således enhver form for erhvervsvirksomhed, jf. § 2, stk. 1. Begrebet erhvervsvirksomhed i konkurrenceloven dækker således over brancheforeninger af enhver slags samt enhver anden form for organiseret samarbejde mellem virksomheder [note: Jf. Folketingstidende 1996/97, tillæg A, spalte 3656ff].

325. Det er desuden præciseret i forarbejderne, at virksomhedsbegrebet omfatter ”enhver økonomisk aktivitet, der foregår i et marked for varer og tjenester” [note: Jf. forarbejderne til lov nr. 384 af 6. oktober 1997, FT 1996/97, tillæg A, side 3653]. Det følger endvidere af EF-Domstolens praksis, at virksomhedsbegrebet omfatter ”enhver enhed, som udøver økonomisk virksomhed, uanset denne enheds retlige status og dens finansieringsmåde” [note: Jf. EF-Domstolens dom af 23. april 1991 i sag C-41/90 Höffner & Elser, præmis 21]. Det er således ikke afgørende, om virksomheden opnår en økonomisk gevinst. Et non-profit foretagende er også omfattet af loven.

326. Det vurderes, umiddelbart at DTL’s medlemmer, der som nævnt omfatter cirka 3.100 vognmands og speditørvirksomheder og som driver økonomisk aktivitet, er omfattet af begrebet en sammenslutning af virksomheder i konkurrencelovens forstand.

4.4.2. Aftale, vedtagelse eller samordnet praksis

327. Det konkurrenceretlige aftalebegreb er bredere end det traditionelle obligationsretlige aftalebegreb. Det konkurrenceretlige aftalebegreb omfatter således både mundtlige og skriftlige aftaler, udtrykkelige og stiltiende aftaler samt f.eks. ”gentlemen agreements”.

328. Det afgørende er, om de involverede virksomheder har udtrykt en samstemmende vilje til at indrette deres adfærd på markedet på en bestemt måde. Der stilles indenfor konkurrenceretten ikke krav om, at en aftale antager en juridisk bindende form, at der er fastsat sanktioner mellem aftaleparterne, eller at aftalen kan tvangsfuldbyrdes. Det er endvidere ikke afgørende, om virksomhederne har følt sig forpligtet - juridisk, faktisk eller moralsk - til at udvise den aftalte adfærd [note: Jf. eksempelvis Retten i Første Instans’ dom af 20. marts 2002 i sag T-9/99, Rørkartel, præmis 199-200].

329. Forbuddet i konkurrencelovens § 6 omfatter også vedtagelser inden for en sammenslutning af virksomheder samt enhver form for samordnet praksis mellem virksomheder, jf. konkurrencelovens § 6, stk. 3.

330. Begrebet vedtagelse, der heller ikke behøver at være juridisk bindende for sammen-

slutningens medlemmer, kan efter forarbejderne til konkurrenceloven omfatte vedtægter, beslutninger og henstillinger [note: Folketingstidende 1996/97, tillæg A, spalte 3656ff]. Begrebet vedtagelse kan i henhold til praksis endvidere omfatte cirkulæreskrivelser [note: Rådsmødet den 27. oktober 1999, Ekko's klage over diskriminerende fragttillæg, samt Rådsmødet den 30. september 1998, Danmarks Automobilforhandler Forenings cirkulære. I sag 70/93, Bayerische Motorenwerke mod ALD Autoleasing, blev opfordringer i en rundskrivelse til et selektivt distributionsnet ligeledes anset for omfattet af aftalebegrebet og i strid med traktatens artikel 81, stk. 1], tilkendegivelser [note: Rådsmøde den 26. maj 2004, Fællesindkøb mod Landsforeningen af Kliniske Tandteknikere, samt Rådsmødet den 30. august 2000, prissamarbejdet blandt kørelærere i Århus] og anbefalinger [note: Rådsmøde den 25. november 1998, Konkurrencebegrænsninger i kørelærebranchen] fra f.eks. en brancheorganisation til dens medlemmer.

331. Efter seneste domstolspraksis kan en fremsendt e-mail til en brancheforenings medlemmer med et udfyldt priskalkulationseksempel endvidere udgøre en vedtagelse inden for en sammenslutning af virksomheder. Dette selv om at det udtrykkeligt var oplyst over for medlemmerne, at materialet var fremsendt til inspiration og ikke var hverken bindende eller vejledende for medlemmerne [note: Jf. dom af 28. februar 2005 i sag nr. 38.13554/04, Anklagemyndigheden mod DAG Dansk Autogenbrug].

332. Endelig er 4 nyhedsbreve fra en brancheorganisation til medlemmerne blevet anset for at udgøre en aftale, selv om nyhedsbrevene blev udsendt ensidigt fra organisationen til medlemmerne [note: Rådsmødet den 26. januar 2000, Apoteam A/S - "Apoteam-nyt"].

333. DTL stiller foreningens kalkulationsværktøj for vognmænd til rådighed for foreningens medlemmer i en elektronisk version på DTL's hjemmeside. DTL udsender foreningens priskalkulationsmodel for lastbilkørsel og omkostningsindeks til foreningens medlemmer. DTL stiller endvidere kalkulationsmodellen og omkostningsindekset til rådighed for foreningens medlemmer på DTL's hjemmeside. DTL har i denne forbindelse gjort en instruktionsvideo tilgængelig på foreningens hjemmeside.

334. DTL udarbejder og offentliggør endvidere årligt foreningens omkostningsprognose. Omkostningsprognosen er tilgængelig bl.a. på DTL's hjemmeside. DTL har udarbejdet et elektronisk olieoplysningsskema, som er tilgængeligt på foreningens hjemmeside. Dette skema opdaterer DTL løbende.

335. DTL har endelig bl.a. på foreningens hjemmeside og i DTL-nyt løbende opfordret sine medlemmer til at overvælge dieselloieprisstigningerne og øgede forsikringsomkostninger på medlemmernes kunder.

336. Det vurderes på den baggrund samlet, at disse dele af DTL's information til foreningens medlemmer omfattet af nærværende sag, udgør en vedtagelse i konkurrencelovens forstand. Der lægges herved vægt på, at brancheforeningens kalkulationsmodeller, informationsudveksling, nyhedsbreve, mv. efter fast praksis udgør en vedtagelse i konkurrencelovens § 6, stk. 3's forstand.

4.4.3. Til formål eller følge at begrænse konkurrencen mærkbart

337. Konkurrencestyrelsens vurdering af, om aftalen har til formål eller følge at begrænse konkurrencen, skal ske på grundlag af en objektiv vurdering af aftalens indhold i lyset af den retlige og økonomiske sammenhæng, hvori aftalen indgår [note: Jf. f.eks. Domstolens afgørelse i sag 45/85, Verband der Sachversicherer].

338. En brancheforenings initiativer eller opfordringer til at koordinere medlemmernes adfærd er omfattet af eksemplet på et forbud i § 6, stk. 2, nr. 1, [note: Rådsmødet den 30. september 1998, Danmarks Automobilforhandler Forenings cirkulære] der også omfatter brancheforeningers udsendelse af vejledende priser [note: Folketingstidende 1996/97, tillæg A, spalte 3656ff. Jf. endvidere f.eks. Rådsmødet den 25. november 1998, Konkurrencebegrænsninger i kørelærerbranchen].

339. Det er en betingelse for anvendelse af forbuddet i konkurrencelovens § 6, at konkurrencebegrænsningen er mærkbar. Det vil sige, at en konkurrencebegrænsende aftale, samordnet praksis eller vedtagelse skal kunne påvirke konkurrencen på det relevante marked i et vist, kvalificeret omfang.

340. Hvorvidt en konkurrencebegrænsning er mærkbar, beror dels på en kvantitativ og en kvalitativ vurdering.

341. Det kvantitative mærkbarhedskrav afhænger af virksomhedernes omsætning og/eller markedsandele, jf. konkurrencelovens § 7, og Kommissionens bagatelmeddelelse, jf. nedenfor i afsnit 4.5. [Note: Kommissionens meddelelse om aftaler om ringe betydning, der ikke indebærer en mærkbar begrænsning af konkurrencen i henhold til traktatens artikel 81, stk. 1, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (bagatelaftaler), 2001/C, 368/07.] Det kvalitative mærkbarhedskrav supplerer det kvantitative mærkbarhedskrav, og beror på en helhedsvurdering af den omtvistede aftale eller adfærds betydning for konkurrencen - set i den retlige og økonomiske kontekst, hvori aftalen indgår [note: Jf. f.eks. Retten i Første Instans' dom af 15. september 1998 i forenede sager T-374/94 m.fl., European Night Services m.fl. mod Kommissionen, præmis 136]. Den kvalitative mærkbarhed vil bl.a. afhænge af konkurrencebegrænsningens art, herunder om samarbejdet efter sin karakter har til formål at begrænse konkurrencen, det pågældende markeds særlige kendetegn, om samarbejdet har en særlig stilling på en del af markedet, adgangsbarrierer til markedet, mv. [Note: Konkurrenceankenævnets kendelse af 2. oktober 2007, Møns Bank m.fl.]

342. Det er ikke dokumenteret i nærværende sag, om DTL's adfærd har til følge at begrænse konkurrencen. Det er imidlertid ikke en betingelse for at konstatere en overtrædelse af konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, at DTL's adfærd har haft til følge at begrænse konkurrencen. Det er tilstrækkeligt, at DTL's adfærd har haft til formål at begrænse konkurrencen [note: Jf. f.eks. Københavns Byrets dom af 28. februar 2005 i sag nr. 38.13554/04, Anklagemyndigheden mod DAG Dansk Autogenbrug, s. 21].

343. Det vurderes herefter i det følgende, om DTL's adfærd som beskrevet i afsnit 3.4

under pkt. a)-f) udgør en aftale eller en samordnet praksis, som har til formål at begrænse konkurrencen. Det vurderes i den forbindelse under hvert punkt a)-f), om DTL's adfærd er egnet til at begrænse konkurrencen mærkbart, jf. nedenfor.

4.4.3.1 DTL's information til brancheforeningens medlemmer

344. DTL udarbejder som beskrevet ovenfor en række informationer til foreningens medlemmer. Nogle af disse informationer udsendes direkte til foreningens medlemmer, mens andre af DTL's informationer er tilgængelige på foreningens hjemmeside på enten den åbne eller den lukkede del.

345. Det vurderes, at en række af disse informationer udgør en horisontal koordinering af DTL's medlemmers omkostningsstruktur og/eller prissætning, som har til formål at begrænse konkurrencen mærkbart. Denne del af DTL's informationsudveksling omfatter:

- a). DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd,
- b). DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel,
- c). DTL's omkostningsindeks for lastbilkørsel,
- d). DTL's omkostningsprognose for lastbilkørsel,
- e). DTL's olieoplysningseskema for lastbilkørsel, og
- f). DTL's opfordring til overvæltning af oliepristillæg og andre omkostninger.

346. DTL's informationer til foreningens medlemmer udgør overordnet set en samlet "informationspakke", som stilles til rådighed for foreningens medlemmer.

347. En række af DTL's informationer til foreningens medlemmer er således beregnet til at blive anvendt i sammenhæng. F.eks. har DTL's olieoplysningseskema e) og DTL's opfordringer til at overvælte dieselolieomkostninger f) en naturlig indbyrdes sammenhæng.

348. Andre af DTL's informationer til medlemsvirksomhederne er imidlertid ikke egnet til at blive anvendt i sammenhæng. For eksempel kan en vognmand benytte DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd a) til at sammensætte et tilbud til en kunde baseret på omkostningerne forbundet med den enkelte kørsel. En vognmand kan imidlertid tillige anvende DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel b) til at fastsætte sine priser. En vognmand vil ikke nødvendigvis få samme pris, hvis vognmanden vælger den ene model frem for den anden.

349. DTL's information til foreningens medlemmer under punkt a)-f) udgør imidlertid hver for sig en overtrædelse af konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler. Dette skyldes, at uanset om DTL's medlemmer f.eks. vælger at benytte DTL's kalkulationsværktøj a) eller DTL's priskalkulationsmodel b) til at fastsætte deres pris, da har DTL's adfærd til formål at begrænse konkurrencen mellem de vognmænd, som henholdsvis benytter model a) eller model b).

350. I det omfang det er relevant for vurderingen af DTL's adfærd efter konkurrenceloven, vil sammenhængen mellem de forskellige informationer blive omtalt yderligere ne-

denfor.

4.4.3.2 ad a) – Kalkulationsværktøj for vognmænd

351. Det skal vurderes, om DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd er gjort tilgængeligt for foreningens medlemmer med det formål eller den følge direkte eller indirekte at begrænse konkurrencen mærkbart.

352. Kalkulationsværktøjet består af en række "regneark", som er udarbejdet i programmet Microsoft Office Excel, jf. punkt 98-127 ovenfor.

353. En vognmand kan bl.a. benytte DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd til at sammensætte et tilbud til en kunde for en given kørsel. En vognmand kan endvidere benytte DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd til at for- og efterkalkulere en transport og rute og til at bestemme nøgletal for virksomheden.

354. Det vurderes samlet, at DTL har overtrådt konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 6, stk. 3, ved at stille foreningens kalkulationsværktøj til rådighed for foreningens medlemmer. Det skyldes, at DTL stiller en funktion til rådighed i DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd, hvor et medlem ved et tryk på en enkelt knap kan forhåndsudfylde kalkulationsværktøjet med tal fra DTL.

355. Forholdet uddybes nærmere i det følgende.

4.4.3.2.1 Relevant praksis

356. I Kommissionens sag om stål fra forhandlerlagre havde en sammenslutning af stål-virksomheder, BDS, bl.a. udsendt prislister og et forhåndsudfyldt kalkulationssystem til foreningens medlemmer. Sagen vedrørte området for salg af valseværksprodukter af stål fra forhandlerlagre på det tyske marked [note: Kommissionens beslutning af 8. februar 1980, sag nr. 80/257/ECSC, Stål fra forhandlerlagre].

357. Det fremgår af Kommissionens beslutning i sagen, at BDS kalkulationsmodeller overskrider "for så vidt grænserne for det kartelretligt tilladelige, som der for de enkelte beregningsfaktorer er anført konkrete værdiangivelser... Sådanne kalkulationsregler har samme virkninger som henstillinger. De tilskynder de virksomheder, som benytter dem, til at overtage de i modellen indeholdte kalkulationssatser ved beregningen af deres omkostninger og dermed indirekte ved fastsættelsen af deres priser, eller tilskynder dem i det mindste til at tilnærme sig disse værdier." Kommissionen fandt på denne baggrund, at virksomhedssammenslutningen BDS havde overtrådt forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i artikel 65 i Traktaten om det Europæiske Kul og Stålfællesskab [note: Kommissionens beslutning af 8. februar 1980, sag nr. 80/257/ECSC, Stål fra forhandlerlagre, punkt 24-25. Artikel 65, stk. 1 i EKSF's ordlyd svarer til den gældende artikel 81 i EF-traktaten].

358. Det fremgår af Kommissionens afgørelse i sagen, at et forhåndsudfyldt kalkulationssystem

onssystem kan udgøre en overtrædelse af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler. Et sådant kalkulationssystem tilskynder de virksomheder, som benytter dem, til at overtage modellens forhåndsudfyldte satser ved beregningen af deres omkostninger.

359. Kommissionens sag om Ordre des Architectes vedrørte sammenslutningen af arkitekter i Belgien, der siden 1967 havde udsendt en tabel til brug for beregningen af priser på forskellige ydelser. Denne tabel indeholdt bl.a. en procentvis skala for fastsættelsen af medlemmernes salær i henhold til værdien og typen af den pågældende bygning samt medlemmets omkostninger. Sammenslutningen af arkitekter angav i den forbindelse bl.a., at der kun var tale om at skalaen var en guideline, og at skalaen ikke var bindende for medlemmerne [note: Kommissionens beslutning af 24. juni 2004 i sag COMP/38.549, Ordre des Architectes].

360. Det fremgår af Kommissionens beslutning i sagen, at en vejledning der afleder virksomhedens fokus fra egne omkostninger, når den fastsætter sin pris, kan udgøre en overtrædelse af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler. En sådan vejledning kan være egnet til at have samme virkning som en brancheforenings udsendelse af vejledende priser [note: Kommissionens beslutning af 24. juni 2004 i sag COMP/38.549, Ordre des Architectes med henvisning til Domstolens dom i sag 45/85, Verband der Sachversicherer, domstolens dom i de forenede sager nr. 209, 215 og 218/78, Van Landewyck og sag nr. 8/72, Cementhandelen]. Det fremgår endvidere, at selv hvis en forening eller sammenslutning af virksomheders anbefalede priser ikke bliver overholdt i praksis, så er formålet med beslutningen om at fastsætte disse, at begrænse konkurrencen [note: Kommissionens beslutning af 24. juni 2008 i sag nr. COMP/38.549, Ordre des Architectes, punkt 78 med henvisning til sag nr. 246/86, Belasco, pkt. 15].

361. I BYG-sagen havde brancheforeningen Byggeriets Arbejdsgivere anmeldt foreningens vedtagelse af vejledende regler for regningsarbejde [note: Konkurrencerådets afgørelse af 29. marts 2000, BYG's vejledende bruttoavancetillæg til brug for regningsarbejde]. Til dækning af avance og generelle omkostninger, såsom afskrivninger og drift af maskiner, udgifter til kontorhold og drift af værksted, var der i reglerne anført specifikke procentvise tillæg til arbejds løn, materialeudgift og regninger for underentreprenører. Ved indregning af disse tillæg kunne den enkelte håndværksmester/entreprenør beregne sin samlede mestertimepris ved udførsel af regningsarbejde [note: Konkurrencerådets afgørelse af 29. marts 2000, BYG's vejledende bruttoavancetillæg til brug for regningsarbejde, punkt 48-49].

362. Rådet fandt, at vedtagelsen stred mod konkurrencelovens § 6, idet "De anførte omkostnings- og avancetillæg medfører incitament til, at medlemmerne uniformerer deres kalkulationsadfærd, idet den enkelte virksomhed - i stedet for at fastsætte regningsprisen udfra [sic] egne omkostningsstrukturer og egen vurdering af avance i forhold til konkurrencesituationen - vil være tilbøjelig til at følge den branchekutyme, som opstår af, at reglerne for regningsarbejde indebærer, at alle medlemmer med en vis grad af sikkerhed kan forudsige, hvilken prispolitik deres konkurrenter vil følge." [Note: Konkurrencerådets afgørelse af 29. marts 2000, BYG's vejledende bruttoavancetillæg til brug for regningsarbejde, punkt 51.]

363. Det fremgår heraf, at Rådet i den konkrete sag fandt, at en brancheforeningens udsendelse af et omkostnings- og avancetillæg kan føre til, at virksomhederne uniformerer deres adfærd, frem for at beregne virksomhedens pris ud fra egne omkostninger og forudsætninger.

364. I BYG DATA A/S-sagen havde den pågældende virksomhed solgt et malerkalkulationsprogram til bl.a. malermestre og malerberegningskontorer. Kalkulationsprogrammet kunne udregne tilbud på grundlag af de overenskomstfastsatte akkordsatser for bygningsmalerarbejde (svendeprislisten). For at lette forståelsen af, hvorledes kalkulationsprogrammet anvendtes, havde BYG Data A/S indlagt nogle taleksempler i edb-programmet for disse virksomhedsrelaterede poster. BYG Data A/S oplyste, at man pointerede over for nye brugere af systemet, at der var tale om eksempler, som skulle tilrettes brugerens egne tal. Ikke desto mindre beregnede programmet priser på baggrund af de af BYG Data A/S indlagte eksempler, såfremt brugeren ikke ændrede disse grundlæggende satser [note: Rådsmødet den 19. december 2001, BYG Data A/S' Malerkalkulationsprogram, 3:1120-0204-52].

365. Det fremgår af afgørelsen i sagen, at "de i kalkulationseksemplet indlagte hjælpeeksempler, kan opfattes som vejledende satser, hvorved programmet indirekte kan føre til, at der sker en ulovlig horisontal samordnet praksis i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, når programmet anvendes." [Note: Rådsmødet den 19. december 2001, BYG Data A/S' Malerkalkulationsprogram, 3:1120-0204-52, afsnit nr. 6.]

366. Det fremgår heraf, at et kalkulationsprogram vedlagt et udfyldt priskalkulationseksempel kan udgøre vejledende satser, som indirekte kan føre til, at der sker en ulovlig horisontal samordnet praksis. Dette er tilfældet, selv om det i det konkrete tilfælde fremhæves over for brugerne af kalkulationssystemet, at de vedlagte hjælpeeksempler netop blot er eksempler, som skal tilrettes efter brugerens egne tal.

367. I DAG-sagen havde brancheforeningen for danske autogenbrugere/ophuggere udsendt en e-mail til foreningens medlemmer, hvormed fulgte et udfyldt skema om omkostningsberegning for miljøbehandling af biler. Det var i forbindelse med fremsendelsen af det udfyldte skema til omkostningsberegning anført, at skemaet var sendt til inspiration, og ikke som vejledende pris. Retten fandt, at "Skemaet fremtræder som en detaljeret vejledning for beregning af omkostningerne ved eller fastsættelse af prisen for miljøbehandling af biler. Efter rettens opfattelse er skemaet efter sit indhold klart egnet til at begrænse konkurrencen ved at ensrette prisen for miljøbehandling af biler blandt DAG's medlemmer." [Note: Københavns Byrets dom af 28. februar 2005 i sag nr. 38.13554/04, Anklagemyndigheden mod DAG Dansk Autogenbrug, s. 19-21.]

368. Det fremgår heraf, at en e-mail fremsendt til en brancheforenings medlemmer vedlagt et udfyldt priskalkulationseksempel kan udgøre en vedtagelse inden for en sammenlutning af virksomheder, som er egnet til at begrænse konkurrencen. Dette er tilfældet, selv om det i det konkrete tilfælde udtrykkeligt oplyses over for medlemmerne, at materialet er fremsendt til inspiration og ikke er vejledende for medlemmerne.

4.4.3.2.2 Vurdering af DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd - forhåndsudfyldte oplysninger

369. Et medlem, som benytter DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd, kan udfylde kalkulationsværktøjet med værdier fastsat af DTL. Dette kan gøres ved at medlemmet afkrydser et felt benævnt "regnearket DTL-kalk benyttes som input til beregningerne", jf. ovenfor i afsnit 3.4.1.1 samt den røde elipseformede markering i figur 19 [KAN: 15] nedenfor.

Figur 15: DTL's fortrykte omkostningsposter

Indkøbspriser & lønninger	
Indkøbspriser & lønninger	
For bil nummer:	
Materialer : Indkøbspris (excl. moms):	
☐ Input til beregningerne ☐ Alt data indtastes manuelt	
Input fra DTL-kalk	
Faste bilomkostninger	
Genanskaffelsespris for bilen	805.411 kr.
Intern rentesats	9% pr. år
Scrapværdi i % af anskaffelsespris	5% pr. år
Vægt- og vejbenyttelsesafgift	14.495 kr.
Forsikringer pr. år - drift	26.122 kr.
Variable bilomkostninger	
Skader og selvsikro pr. år	10000 kr/år
Øvrige variable bilomkostninger	0 kr/år
Pris diesellole	3,65 kr/l
Oljeomkostninger	3000 kr.
Pris pr. dæk	3.000 kr/stk
Reparation og vedligeholdelse	60.000 kr/år
Leasing og leje	0 kr/år
Kapacitetsomkostninger	
Administrativ lønomkostning	20.470 kr/år
Reklame og annoncer	5.176 kr/år
Revisor, advokat og konsulent	10352 kr/år
Kontormaskiner, -artikler og truksager	10105 kr/år
Øvrige forsikringer	5195 kr/år
Lokale og kontorleje	51701 kr/år
Telefon og porto	2929 kr/år
Diverse	2071 kr/år

Tekniske informationer	
Tekniske informationer	
Udarbejdet af:	
Bilens levetid i hele år	8 år
Antal udnyttede døgn pr. år	250 døgn
Antal udnyttede timer pr. døgn	7 timer/d
Antal kørte, fakturerbare km/år	80.000 km/år
Antal dæk	10 stk/bil
Antal km pr. dæk	60.000 km
Brændstof, km pr liter	2,70 km/l

370. De automatisk indførte oplysninger anvendes i modellen til at beregne vognmandens timepris og aktivitetsomkostninger. Oplysningerne anvendes endvidere i det standardtilbud, som modellen automatisk opstiller for den pågældende transportopgave.

371. Det fremgår af brugervejledningen til kalkulationsværktøjet, at "Når man befinder sig i hovedmenuen og eksempelvis vil beregne en timepris er det nødvendigt at indtaste de oplysninger, der er nødvendige for at beregningerne kan foretages. Dette behøver ikke nødvendigvis at være besværligt, idet der er mulighed for at hente oplysninger direkte i DTL's regneark; DTL Kalk97.xls. Under fanebladet Indkøbspriser og lønninger vælges

om man vil indtaste alle oplysningerne manuelt, eller om man vil hente oplysningerne direkte i DTL's regneark. Hvis man ikke benytter DTL's regneark, kan man blot udfylde de samme oplysninger manuelt. Tryk på knappen ved manuel indtastning."

372. Det fremgår heraf, at DTL angiver, at der er mulighed for at hente oplysninger direkte i DTL's regneark, frem for at vognmanden selv skal udfylde modellen med egne tal. DTL's tal kan således anvendes som grundlag for det endelige tilbud til kunden, som programmet automatisk genererer.

373. Vælger en vognmand at benytte DTL's forhåndsudfyldte tal, vil vognmandens pris kun variere i forhold til to faktorer. For det første vil vognmandens pris variere i forhold til den tid, som det tager at udføre transportopgaven. For det andet vil vognmandens pris variere i forhold til den avance, som vognmanden ønsker på transportopgaven.

374. DTL anfører imidlertid andre steder, bl.a. i 4 eksempler i foreningens vejledning til DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel og i en instruktionsvideo på foreningens hjemmeside, jf. pkt. 147-154, at der kan tages en avance på henholdsvis 10 og 15 pct.

375. Vælger en vognmand at benytte DTL's forhåndsudfyldte tal, og vælger vognmanden at følge DTL's anbefaling om avance, vil vognmandens pris således kun variere i forhold til den tid, som det tager at udføre transportopgaven.

376. Det betyder, at en times transportarbejde udført med f.eks. en 10 pct. avance vil koste det samme hos alle vognmænd, som benytter beregningsmodellen. Hvis en vognmand f.eks. skal foretage en kørsel mellem Århus og København på tre timer, vil kørslen som udgangspunkt koste det samme hos alle vognmænd, der benytter modellen, såfremt vognmændene fastsætter samme ønskede avance.

377. Det vurderes i overensstemmelse med fast praksis, jf. afsnit 4.4.3.2.1, at DTL's adfærd i forbindelse med, at DTL har gjort kalkulationsværktøj for vognmænd tilgængeligt for foreningens medlemmer, objektivt har haft til formål at begrænse konkurrencen på det relevante marked mærkbart.

378. Det skyldes, at vognmænd, der anvender DTL's kalkulationsværktøj, har mulighed for at forhåndsudfylde kalkulationsværktøjet med tal fra DTL. Anvendes DTL's forhåndsudfyldte regneark, medfører det, at transportpriserne harmoniseres, således at variationen i disse kun afhænger af transportens varighed og af den ønskede avance.

379. En virksomhed, som anvender de forhåndsudfyldte tal, vil således samlet set fastsætte sin pris uden hensyntagen til virksomhedens underliggende omkostningsstruktur.

380. Det vurderes i forlængelse heraf, at DTL's adfærd er egnet til at begrænse konkurrencen mærkbart. Det skyldes allerede det forhold, at DTL som Danmarks største brancheforening for det danske transporterhverv organiserer ca. 3.100 medlemsvirksomheder ud af i alt ca. 7.500 virksomheder i transporterhvervet [note: DTL's hjemmeside, www.dtl-dk.dk/www/Pub1215.asp, udskrevet den 20. oktober 2008].

381. Det bemærkes endvidere for god ordens skyld, at det er sandsynligt, at når DTL vælger at gøre foreningens kalkulationsværktøj for vognmænd tilgængeligt for foreningens medlemmer, vil et ikke ubetydeligt antal af DTL's medlemsvirksomheder også anvende modellen.

382. Det vurderes på den baggrund samlet, at DTL's adfærd har haft til formål at begrænse konkurrencen mærkbart i strid med forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler mv. i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

4.4.3.3 ad b) - Priskalkulationsmodel for lastbilkørsel

383. Det skal vurderes, om DTL's priskalkulationsmodel er gjort tilgængeligt for foreningens medlemmer med det formål eller den følge direkte eller indirekte at begrænse konkurrencen.

384. Priskalkulationsmodellen og den tilknyttede vejledning er udover løbende redaktionelle justeringer stort set uændret fra 1998 frem til i dag. Kalkulation for vognmandserhvervet består af en:

- i) beregningsmodel,
- ii) en skriftlig vejledning til beregningsmodellen,
- iii) en instruktionsvideo til beregningsmodellen, og
- iv) et omkostningsindeks (beskrevet nedenfor under pkt. 397-418).

385. Der henvises til den nærmere beskrivelse af DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel ovenfor i pkt. 137-154.

386. Konkurrencemyndighederne og domstolene har i en række sager taget stilling til brancheforeningers udsendelse af vejledninger og modeller til foreningernes medlemmer. Der henvises i det hele til gennemgangen af praksis ovenfor i pkt. 356-368.

387. Det fremgår af praksis, at en e-mail fremsendt til en brancheforenings medlemmer vedlagt et udfyldt priskalkulationseksempel kan udgøre en vedtagelse inden for en sammenslutning af virksomheder, som er egnet til at begrænse konkurrencen. Dette er tilfældet, selv om det i det konkrete tilfælde udtrykkeligt oplyses over for medlemmerne, at materialet er fremsendt til inspiration og ikke er vejledende for medlemmerne.

388. DTL's priskalkulationsmodel indeholder ikke fortrykte oplysninger. En medlemsvirksomhed skal således selv indtaste sine individuelle oplysninger og indtaste oplysninger om omkostningsudviklingen for de forskellige omkostningskomponenter jf. afsnit 3.4.2 ovenfor.

389. DTL's har imidlertid i foreningens vejledning til priskalkulationsmodellen som bilag 1 vedlagt fire forhåndsudfyldte eksempler på kalkulationer for henholdsvis en 2-akslet stykgodsbil, en 2-akslet eksporttrækker, en 4-akslet entreprenørbil og en entreprenørkær-

re. Eksemplerne på priskalkulationsmodeller vedlagt som bilag 1 til vejledningen er fuldt udfyldte. En række af disse værdier fremstår som åbenbart misvisende og oplagt ikke beregnet på at blive anvendt direkte af en vognmand. Eksempelvis har DTL i eksemplet med en 2-akslet eksporttrækker angivet en anskaffelsespris på 0 kroner for køretøjet. Det fremgår af disse eksempler på priskalkulationsmodeller vedlagt som bilag 1 til vejledningen, at bl.a. feltet "Overskud i pct. af omsætningen" er blevet udfyldt af DTL. Overskuddet er i de fire vedlagte regneeksempler af DTL angivet til henholdsvis 15 pct. for en 2-akslet stykgodsbil, 10 pct. for en 2-akslet eksporttrækker, 10 pct. for en 4-akslet entreprenørbil og 15 pct. for en entreprenørkærre.

390. DTL har endvidere offentliggjort en video-instruktion til priskalkulationsmodellen på foreningens hjemmeside. I instruktionen gennemgår DTL et eksempel på en udfyldt priskalkulationsmodel. Det fremgår af DTL's video-instruktion, at DTL har udfyldt feltet "Overskud i pct. af omsætningen" med en værdi på 15 pct. Et citat fra videoen i den forbindelse lyder: "Forudsat er et overskud på 15 pct., det er et ganske pænt overskud, men det er op til den enkelte at vurdere hvilket overskud han forlanger."

391. Det vurderes i overensstemmelse med fast praksis, jf. afsnit 4.4.2.1.1 (pkt. 356-368), at DTL's adfærd i forbindelse med, at DTL har gjort priskalkulationsmodellen tilgængeligt for foreningens medlemmer, objektivt har haft til formål at begrænse konkurrencen på det relevante marked.

392. Det skyldes, at DTL i vejledningen og i instruktionsvideoen til DTL's priskalkulationsmodel har angivet en overskudsgrad på henholdsvis 10 og 15 pct. for en medlemsvirksomheds transporter. Såfremt medlemsvirksomhederne anvender denne overskudsgrad, frem for selv at fastsætte en overskudsgrad på baggrund af virksomhedernes underliggende omkostningsstruktur og de aktuelle markedsforhold, er det egnet til at have en normerende virkning på medlemsvirksomhedernes prisfastsættelse. DTL's angivelse af overskudsgrader skal derfor i overensstemmelse med praksis anses for en anbefaling fra foreningen til medlemsvirksomhederne om, hvordan de skal fastsætte deres overskudsgrad. Denne anbefaling, skal i overensstemmelse med praksis anses for fremsat med det formål at koordinere medlemsvirksomhedernes fastsættelse af pris og dermed begrænse konkurrencen.

393. Det skal bemærkes, at der i overensstemmelse med fast praksis ikke ses at være andre objektive formål med,

at DTL har forhåndsudfyldt 4 eksempler på priskalkulationsmodeller, og i denne forbindelse har angivet en overskudsgrad på henholdsvis 10 og 15 pct., og

at DTL i instruktionsvideoen til priskalkulationsmodellen har angivet en overskudsgrad på 15 pct.,

end netop at koordinere og ensrette medlemmernes prisfastsættelse gennem anvendelsen af forenings priskalkulationsmodel til vognmænd.

394. Det vurderes i forlængelse heraf, at DTL's adfærd er egnet til at begrænse konkur-

renchen mærkbart. Det skyldes allerede det forhold, at DTL som Danmarks største brancheforening for det danske transporterhverv organiserer ca. 3.100 medlemsvirksomheder ud af i alt ca. 7.500 virksomheder i transporterhvervet.

395. Det bemærkes endvidere for god ordens skyld, at det er sandsynligt, at når DTL vælger at gøre foreningens priskalkulationsmodel med vejledning og instruktionsvideo tilgængelig for foreningens medlemmer, da vil et ikke ubetydeligt antal af DTL's medlemsvirksomheder også anvende modellen i sammenhæng med vejledningen og videoen.

396. Det vurderes på den baggrund samlet, at DTL's adfærd har haft til formål at begrænse konkurrencen mærkbart i strid med forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler mv. i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

4.4.3.4 ad c) – Omkostningsindeks

397. Det skal vurderes, om DTL's omkostningsindeks er gjort tilgængeligt for foreningens medlemmer med det formål eller den følge direkte eller indirekte at begrænse konkurrencen mærkbart.

398. DTL udarbejder hvert kvartal et omkostningsindeks for lastbilkørsel som en del af DTL's Kalkulation for vognmandserhvervet, jf. bilag 9 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse]. Omkostningsindekset er endvidere tilgængeligt for alle på foreningens hjemmeside.

399. Indekset har været udarbejdet hvert kvartal siden 1998. Indekset har indeks 100 i 1. kvartal 1997. Omkostningsindekset omfatter faste køretøjsomkostninger, kapacitetsomkostninger, variable kørselsomkostninger og chaufførløn og indirekte lønomkostninger. Omkostningsposterne er med få undtagelser de samme, som de poster der fremgår af DTL's priskalkulationsmodel beskrevet ovenfor. Det fremgår af følgeteksten til indekset, at: "Indeksene kan anvendes til at følge den generelle omkostningsudvikling på gods-transport med lastbil og kan benyttes sammen med det af DTL udarbejdede kalkulationsprogram for beregning af transportpris og regulering af transportpris", jf. bilag 9.

400. Der henvises til den nærmere beskrivelse af DTL's omkostningsindeks ovenfor i punkt 155-161.

401. Det vurderes samlet, at DTL har overtrådt konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 6, stk. 3, ved at stille foreningens omkostningsindeks til rådighed for foreningens medlemmer. Det skyldes, at DTL's egne bearbejdede procentsatser på en række punkter angives som en objektiv beregning af en rimelig omkostningsstigning for en vognmandsvirksomhed.

402. Konkurrencemyndighederne har tidligere taget stilling til brancheforeningers udarbejdelse af omkostningsindeks til foreningens medlemmer.

403. I Håndværksråds-sagen anmeldte foreningen på vegne af sine medlemsorganisationer en ordning vedrørende udsendelse til autoværkstederne af en procentsats, der antoges

at afspejle omkostningsudviklingen for et typisk autoværksted. Det fremgår af Konkurrencerådets afgørelse at "der ikke vil være noget til hinder for, at Håndværksrådet hjælper sine medlemmer ved f.eks. at udsende officielle statistikker, f.eks. lønstatistikker fra Danmarks Statistik i ubehandlet form, således at medlemmerne selv kan opgøre deres individuelle omkostningsstigninger eller kan benchmarke deres egne omkostninger med branchens." [Note: Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006, punkt 55 og i det hele punkt. 47-56.]

404. Det fremgår heraf, at Konkurrencerådet i den konkrete sag ikke fandt, at det udgør en overtrædelse af konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler, at en brancheforening udsender ubehandlede indekstal fra Danmarks Statistik [note: Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006, punkt 55].

405. Sagen angik imidlertid en ordning, hvorefter Håndværksrådet udsendte en procentsats til autoværksteder, der afspejlede den typiske omkostningsudvikling for et typisk værksted. Procentsatsen var beregnet ved bearbejdning af en række officielle indeks. Det fremgår i den forbindelse af afgørelsen, at Håndværksrådet havde foretaget en sådan bearbejdning af en række officielle indeks, at "den fremkomne procentsats kommer til at fremstå som en objektiv beregning af en rimelig prisstigning, og at ordningen uden yderligere kontakt mellem værkstederne er umiddelbart egnet til at medføre samordning af værkstedernes prisforhandlinger. Ordningen har dermed en begrænsning af konkurrencen mellem værkstederne som sit objektive formål og kan have stor skadevirkning på konkurrencen til følge." [Note: Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006, punkt 55 og punkt 61.] Konkurrencerådet fandt bl.a. på denne baggrund, at Håndværksrådets adfærd udgjorde en overtrædelse af konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler.

406. Det fremgår heraf, at Konkurrencerådet i den konkrete sag fandt, at der ikke er noget til hinder for, at en forening udsender officielle statistikker til sine medlemmer i ubehandlet form. Det fremgår imidlertid endvidere, at Konkurrencerådet fandt, at det er i strid med konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler, hvis en brancheforening udsender en procentsats bearbejdet på baggrund af officielle indeks, der skal afspejle omkostningsudviklingen hos et typisk medlem af foreningen.

407. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det fremgår af praksis, jf. pkt. 356-368 ovenfor, at selv hvis en forening eller sammenslutning af virksomheders anbefalede priser ikke bliver overholdt i praksis, så er formålet med beslutningen om at fastsætte disse, at begrænse konkurrencen [note: Kommissionens beslutning af 24. juni 2008 i sag nr. COMP/38.549, *Ordre des Architectes*, punkt 78 med henvisning til sag nr. 246/86, *Belasco*, pkt. 15].

408. Det fremgår af tabel 6 ovenfor, at fire poster i DTL's omkostningsindeks er beregnet på baggrund af DTL's egne beregninger. Det gælder indeksene benævnt "forsikringer, drift", "forsikringer, andre", "skader og selvrisko" samt "leasing/leje, operationel". Disse

tal stammer således ikke fra officielle indeks.

409. DTL angiver i vejledningen til foreningens omkostningsindeks og priskalkulationsmodel, at indekset er beregnet til, at virksomhederne kan regulere priserne efter DTL's omkostningsindeks. DTL har endvidere i foreningens vejledning til omkostningsindekset og priskalkulationsmodellen opfordret sine medlemmer til at bruge omkostningsindekset i DTL's priskalkulationsmodel.

410. Det fremgår heraf, at tallene i DTL's omkostningsindeks er gjort tilgængelige med henblik på at blive sat ind og brugt i DTL's priskalkulationsmodel. Det fremgår således, at DTL's omkostningsindeks er udarbejdet med henblik på, at DTL's medlemmer kan anvende indekset til at regulere priser i takt med omkostningsudviklingen som angivet i DTL's omkostningsindeks.

411. Det vurderes, at DTL's adfærd i forbindelse med, at DTL har gjort omkostningsindekset for vognmænd tilgængeligt for foreningens medlemmer, objektivt har haft til formål at begrænse konkurrencen på det relevante marked.

412. Det skyldes, at DTL i omkostningsindekset i posterne benævnt "forsikringer, drift", "forsikringer, andre", "skader og selvrisiko" samt "leasing/leje, operationel", har indsat egne tal og værdier. DTL's egne procentsatser kommer i den forbindelse til at fremstå som en objektiv beregning af en rimelig omkostningsstigning for en vognmandsvirksomhed på de pågældende poster. En medlemsvirksomhed, der anvender omkostningsindekset, vil på den baggrund indsætte DTL's egne tal og værdier i DTL's priskalkulationsmodel og dermed anvende disse tal som et udtryk for, hvor meget en typisk vognmand med rimelighed kan hæve sin pris.

413. DTL's omkostningsindeks er derfor egnet til at have samme virkning som en brancheforeningens vejledning i, hvor meget en typisk vognmand med rimelighed kan hæve priserne på baggrund af en omkostningsstigning på punkterne "forsikringer, drift", "forsikringer, andre", "skader og selvrisiko" samt "leasing/leje, operationel". DTL's adfærd er således umiddelbart egnet til at medføre en vis ensrettende virkning på medlemsvirksomhedernes prisfastsættelse.

414. Hertil kommer, at DTL i foreningens vejledning til omkostningsindekset og priskalkulationsmodellen opfordrer sine medlemmer til at bruge omkostningsindekset i DTL's priskalkulationsmodel. Disse opfordringer er alt andet lige egnede til at bidrage til, at tallene i DTL's omkostningsindeks anvendes af medlemmerne i DTL's priskalkulationsmodel.

415. DTL's omkostningsindeks udgør således ikke blot en oplysning til medlemmerne om markedets udvikling, men en vejledning udsendt med det formål at koordinere medlemmernes prisfastsættelse, jf. sontringen i Håndværksrådssagen som refereret ovenfor.

416. Det vurderes i forlængelse heraf, at DTL's adfærd er egnet til at begrænse konkurrencen mærkbart. Det skyldes allerede det forhold, at DTL som Danmarks største bran-

cheeforening for det danske transporterhverv organiserer ca. 3.100 medlemsvirksomheder ud af i alt ca. 7.500 virksomheder i transporterhvervet.

417. Det bemærkes endvidere for god ordens skyld, at det er sandsynligt, at når DTL vælger at gøre foreningens omkostningsindeks tilgængeligt for foreningens medlemmer, da vil et ikke ubetydeligt antal af DTL's medlemsvirksomheder også anvende omkostningsindekset.

418. Det vurderes på den baggrund samlet, at DTL's adfærd har haft til formål at begrænse konkurrencen mærkbart i strid med forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler mv. i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

419. Det kunne overvejes, om også DTL's videreformidling af offentligt tilgængelige indeks fra Danmarks Statistik mv. medvirker til at ensrette medlemmernes prisfastsættelse på markedet. Kombinationen af en priskalkulationsmodel og videreformidling af offentligt tilgængelige indeks om prisudviklingen kan således i princippet føre til, at medlemsvirksomhedernes prisudvikling ensrettes og ikke afspejler den faktiske omkostningsudvikling hos de enkelte medlemmer. Det er imidlertid i den konkrete sag vurderingen, at DTL's videreformidling af offentligt tilgængelige indeks ikke fører til en ensretning af priserne hos medlemmerne, der går videre end, hvad Konkurrencerådet accepterede i Håndværksrådssagen ved at anføre, at "der ikke vil være noget til hinder for, at Håndværksrådet hjælper sine medlemmer ved f.eks. at udsende officielle statistikker, f.eks. lønstatistikker fra Danmarks Statistik i ubehandlet form, således at medlemmerne selv kan opgøre deres individuelle omkostningsstigninger eller kan benchmarke deres egne omkostninger med branchens.", jf. pkt. 403 ovenfor.

4.4.3.5 ad d) – Omkostningsprognose

420. Det skal vurderes, om DTL's omkostningsprognose er gjort tilgængeligt for foreningens medlemmer med det formål eller den følge direkte eller indirekte at begrænse konkurrencen.

421. DTL har siden 2001 udarbejdet og offentliggjort et dokument, som beskriver udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel et givent år samt en prognose for omkostningsudviklingen det kommende år.

422. DTL udgav senest i oktober 2006 dokumentet "Udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel for 2006 samt prognose for 2007", jf. bilag 10 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse]. I dokumentet har DTL opstillet en prognose for en række omkostningsposter. For hver omkostningspost er oplyst DTL's tidligere udsendte prognose for det forløbende år, det faktiske resultat for året og en prognose for ændringen i transportomkostninger for en vognmand i det kommende år. DTL angiver om prognoserne, at disse bygger på forventninger fra officielle kilder og på DTL's egne forventninger.

423. Omkostningsposterne i dokumentet, som DTL opstiller en prognose for, er faste

køretøjsomkostninger (anskaffelsespris, rentesats, forsikringer, vægt- og vejbenyttelsesafgift), kapacitetsomkostninger (administrative omkostninger), chaufførløn og variable omkostninger (motorolie og smøremidler, dækpris, reparation og vedligeholdelse, skader og selvrisiko). DTL fremsætter endelig en samlet prognose for udviklingen i procent i omkostninger for det kommende år i dokumentet på baggrund af prognoserne for de forskellige omkostningsposter

424. Det fremgår f.eks. af DTL's prognose for 2007, at DTL forventer en stigning i de samlede omkostninger i 2007 for en vognmand på 3,0 pct. (eksklusiv dieselolie).

425. Der henvises i den forbindelse til den nærmere beskrivelse af DTL's omkostningsprognose ovenfor i punkt 162-168.

426. Det vurderes samlet, at DTL har overtrådt konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, ved at udsende en omkostningsprognose, der på samme måde som en brancheforenings udsendelse af en vejledende prisforhøjelse, er egnet til at samordne medlemsvirksomhedernes fastsættelse af priser.

427. Konkurrencemyndighederne har i en række afgørelse taget stilling til spørgsmålet om brancheforeningers offentliggørelse af prisprognoser.

428. Det fremgår af sagen om Dansk Skovforenings prisprognoser, at Dansk Skovforening hver måned udarbejdede et konjunkturbarometer for foreningens medlemmer. Konjunkturbarometeret angav foreningens forventninger til, hvorvidt udviklingen i udbud, efterspørgsel og priser for 11 kvaliteter af råtræ ville være stærk stigende, stigende, uændret, faldende eller stærkt faldende på 3 måneders sigt. Barometeret blev udarbejdet på baggrund af en månedlig spørgeskemaundersøgelse hos 13 ledende medlemmer af Dansk Skovforening [note: Konkurrencerådets afgørelse af 30. januar 2002, Dansk Skovforenings prisprognoser, pkt. 1]. Foreningen udarbejdede endvidere en prisstatistik over faktisk indgåede handler. Konkurrencerådet fandt, at "Konjunkturbarometeret sammenholdt med prisstatistikken vil kunne tjene som prisvejledning for foreningens medlemmer om salgspriser for deres råtræ." [Note: Konkurrencerådets afgørelse af 30. januar 2002, Dansk Skovforenings prisprognoser, pkt. 3.]

429. Det fremgår heraf, at Konkurrencerådet fandt, at det er i strid med konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler, hvis en brancheforening offentliggør en prognose om udviklingen i priser på 3 måneders sigt.

430. I sagen om Dansk Frisørmesterforening standsede Konkurrencestyrelsen i 2005 en praksis, hvorefter lokale foreninger af Dansk Frisørmesterforening indrykkede annoncer om, at kunder i frisørsaloner kunne forvente prisstigninger grundet den almindelige prisudvikling [note: Konkurrencestyrelsens afgørelse af 24. oktober 2005 i sag nr. 3/1120-0289-0088].

431. I Håndværksråds-sagen anmeldte foreningen på vegne af sine medlemsorganisationer en ordning vedrørende udsendelse til autoværkstederne af en procentsats, der antoges

at afspejle omkostningsudviklingen for et typisk autoværksted. Procentsatsen var beregnet ved bearbejdning af en række officielle indeks. Det fremgår i den forbindelse af afgørelsen, at Håndværksrådet havde foretaget en sådan bearbejdning af en række officielle indeks, at "den fremkomne procentsats kommer til at fremstå som en objektiv beregning af en rimelig prisstigning, og at ordningen uden yderligere kontakt mellem værkstederne er umiddelbart egnet til at medføre samordning af værkstedernes prisforhandlinger. Ordningen har dermed en begrænsning af konkurrencen mellem værkstederne som sit objektive formål og kan have stor skadevirkning på konkurrencen til følge." [Note: Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006, punkt 55 og punkt 61.]

432. Konkurrencerådet fandt bl.a. på denne baggrund, at "Når et værksted modtager den af Håndværksrådet udsendte gennemsnitlige omkostningsstigning, kan værkstedet bl.a. derfor med en rimelig grad af sandsynlighed lægge til grund, at de øvrige værksteder vil øge deres timepriser med ca. den gennemsnitlige omkostningsstigning, hvorved konkurrencen påvirkes (Ordre des Architectes-afgørelsen punkt 78). Et værksted, der i kraft af større effektivitet har holdt sine omkostninger i ro eller endda sænket disse, har dermed ikke incitament til at lade dette komme dets kunder til gode i form af uændrede eller lavere timepriser. (Ordre des Architectes-afgørelsen punkt 88) ... Ordningen er dermed, på samme måde som en brancheforenings udsendelse af en vejledende prisforhøjelse, umiddelbart egnet til uden yderligere kontakt mellem værkstederne at samordne deres adfærd ..." [Note: Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006, punkt 41-42.]

433. Rådet fandt, at ordningen stred mod konkurrencelovens § 6 og udtalte i den forbindelse: "Det må principalt antages, at det objektive formål med Håndværksrådets tiltag er at indføre en ordning, der er umiddelbart egnet til uden yderligere kontakt mellem værkstederne at samordne deres adfærd ved de individuelle prisforhandlinger med forsikrings-selskaberne og dermed indføre en samordnet praksis mellem værkstederne i strid med forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 3, jf. stk. 1."

434. Det fremgår heraf, at Konkurrencerådet fandt, at det er i strid med konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler, hvis en brancheforening udsender en procentsats bearbejdet på baggrund af officielle indeks, der skal afspejle omkostningsudviklingen hos et typisk medlem af foreningen.

435. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det fremgår af praksis, jf. pkt. 356-368 ovenfor, at selv hvis en forening eller sammenslutning af virksomheders anbefalede priser ikke bliver overholdt i praksis, så er formålet med beslutningen om at fastsætte disse, at begrænse konkurrencen [note: Kommissionens beslutning af 24. juni 2008 i sag nr. COMP/38.549, Ordre des Architectes, punkt 78 med henvisning til sag nr. 246/86, Belasco, pkt. 15].

436. DTL har som beskrevet ovenfor årligt udgivet en omkostningsprognose. Denne prognose omfatter en række omkostningsposter. For hver omkostningspost er oplyst foreningens tidligere udsendte prognose for det forgangne år, det faktiske resultat for det for-

gangne år og en prognose for ændringen i transportomkostninger for en vognmand i det kommende år.

437. Det vurderes, at DTL's adfærd i forbindelse med, at DTL har gjort omkostningsprognosen tilgængelig for foreningens medlemmer, objektivt har haft til formål at begrænse konkurrencen på det relevante marked.

438. Der lægges herved for det første vægt på, at DTL i foreningens omkostningsprognose angiver, hvor meget DTL forventer at forenings medlemmers omkostninger til faste køretøjsomkostninger (anskaffelsespris, rentesats, forsikringer, vægt- og vejbenyttelsesafgift), kapacitetsomkostninger (administrative omkostninger), chaufførløn og variable omkostninger (motorolie og smøremidler, dækpris, reparation og vedligeholdelse, skader og selvrisko) stiger.

439. Det lægges for det andet vægt på, at DTL i foreningens omkostningsprognose angiver den samlede procentsats, hvormed foreningen forventer at medlemsvirksomhedernes samlede omkostninger stiger.

440. DTL's omkostningsprognose er for det tredje, på samme måde som en brancheforenings udsendelse af en vejledende prisforhøjelse, umiddelbart egnet til uden yderligere kontakt mellem virksomhederne at samordne medlemsvirksomhedernes fastsættelse af priser. Den procentvise gennemsnitlige stigning er således egnet til at have samme virkning som en brancheforeningens vejledning i, hvor meget en typisk vognmand med rimelighed kan hæve priserne.

441. Det skal bemærkes, at der i overensstemmelse med fast praksis ikke ses at være andre objektive formål med, at DTL i foreningens omkostningsprognose angiver en samlet årlig omkostningsstigning, end netop at koordinere og ensrette medlemmernes fastsættelse af priser gennem offentliggørelsen af en årlig omkostningsprognose.

442. Det vurderes i forlængelse heraf, at DTL's adfærd er egnet til at begrænse konkurrencen mærkbart. Det skyldes allerede det forhold, at DTL som Danmarks største brancheforening for det danske transporterhverv organiserer ca. 3.100 medlemsvirksomheder ud af i alt ca. 7.500 virksomheder i transporterhvervet.

443. Det bemærkes endvidere for god ordens skyld, at det er sandsynligt, at når DTL vælger at udsende foreningens omkostningsprognose til foreningens medlemmer, da vil et ikke ubetydeligt antal af DTL's medlemsvirksomheder også anvende prognosen.

444. Det vurderes på den baggrund samlet, at DTL's adfærd har haft til formål at begrænse konkurrencen mærkbart i strid med forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler mv. i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

4.4.3.6 ad e) Olieoplysningsskema

445. Det skal vurderes, om DTL's olieoplysningsskema er gjort tilgængeligt for forenin-

gens medlemmer med det formål eller den følge direkte eller indirekte at begrænse konkurrencen mærkbart.

446. DTL offentliggør som beskrevet ovenfor et olieoplysningsskema, hvor udviklingen i oliepriserne beskrives. I olieoplysningsskemaet angiver DTL den månedlige procentvise udvikling i dieselolieprisen. Derudover beregner DTL udviklingens virkning på transportprisen, siden vognmandens transportpris inkl. dieselolie sidst blev reguleret. Virkningen på transportprisen beregnes for lastbiler, hvor dieselomkostningens andel af transportprisen udgør henholdsvis 10, 15, 20, 25 og 30 pct. I olieoplysningsskemaet kan en vognmand således få oplyst, hvor meget dieselolieprisen har ændret sig i forhold til sidste gang, hvor vognmanden regulerede sin pris overfor sine kunder; og i så fald, hvor meget vognmanden skal øge sin pris for at få dækket en evt. øget omkostning. Det fremgår i den forbindelse af olieoplysningsskemaet, at hvis olieprisen falder til en pris mindre end prisen på reguleringstidspunktet, så nulstilles procenten.

447. Der henvises i den forbindelse til den nærmere beskrivelse af DTL's kalkulationsværktøj ovenfor i punkt 104-136.

448. Det vurderes samlet, at DTL har overtrådt konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, ved at gøre et olieoplysningsskema tilgængeligt for foreningens medlemmer, der fastsætter en stigning i transportprisen, når olieprisen stiger, men derimod ikke fastsætter et fald i transportprisen, når olieprisen falder.

449. Konkurrencemyndigheder har i en række afgørelser taget stilling til brancheforeningers udsendelse af oplysninger om prisudviklingen på et eller flere områder. Der henvises i den forbindelse til beskrivelsen af praksis ovenfor i punkt 356-368.

450. I Håndværksråds-sagen anmeldte foreningen på vegne af sine medlemsorganisationer en ordning vedrørende udsendelse til autoværkstederne af en procentsats, der antoges at afspejle omkostningsudviklingen for et typisk autoværksted. Procentsatsen var beregnet ved bearbejdning af en række officielle indeks. Det fremgår af sagen, at Konkurrencerådet i den konkrete sag fandt, at der ikke er noget til hinder for, at en forening udsender officielle statistikker til sine medlemmer i ubehandlet form. Det fremgår imidlertid endvidere, at Konkurrencerådet fandt, at det er i strid med konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler, hvis en brancheforening udsender en procentsats bearbejdet på baggrund af officielle indeks, der afspejler omkostningsudviklingen hos et typisk medlem af foreningen [note: Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006].

451. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det fremgår af praksis, jf. ovenfor, at selv hvis en forening eller sammenslutning af virksomheders anbefalede priser ikke bliver overholdt i praksis, så er formålet med beslutningen om at fastsætte disse, at begrænse konkurrencen [note: Kommissionens beslutning af 24. juni 2008 i sag nr. COMP/38.549, *Ordre des Architectes*, punkt 78 med henvisning til sag nr. 246/86, *Belasco*, pkt. 15].

452. Det vurderes, at DTL's adfærd i forbindelse med at DTL har gjort olieoplysnings-

skema tilgængeligt på foreningens hjemmeside, objektivt har haft til formål at begrænse konkurrencen på det relevante marked.

453. Der lægges herved vægt på, at DTL's olieoplysningsskema fastsætter en justering af medlemmernes priser, hvis dieselolieprisen stiger, men ikke når olieprisen falder. En vognmand, der anvender DTL's olieoplysningsskema til regulering af virksomhedens priser, vil i overensstemmelse hermed hæve sin transportpris, når olieprisen stiger, men ikke sænke sin pris når olieprisen falder. Dette indebærer, at oliepristillægget fastsættes på et kunstigt højt niveau. DTL's olieoplysningsskema er dermed egnet til at bevirke et kunstigt højt prisniveau på det relevante marked – særligt i perioder med prisfald på dieselolie. DTL's olieoplysningsskema er derfor egnet til at have en normerende virkning på prisdannelsen på det relevante marked ved at hæve/fastholde medlemsvirksomhedernes olietillæg til et kunstigt højt niveau. Dette vil være tilfældet, uanset om medlemsvirksomheden benytter skemaet som beskrevet ovenfor under scenario 1 eller scenario 2, jf. pkt. 177-184.

454. Det fremgår endvidere af DTL's hjemmeside, at DTL opfordrer medlemsvirksomhederne til at overvælte olieprisstigningerne på virksomhedernes kunder, jf. afsnit 3.4.6 ovenfor. DTL's opfordringer vurderes alt andet lige at være egnede til at medvirke til, at foreningens medlemmer anvender olieoplysningsskemaet. DTL's opfordringer er derfor yderligere egnede til at fjerne vognmændenes indbyrdes incitament til at konkurrere på (olie)pris, jf. i denne sammenhæng om DTL's opfordringer til at overvælte olieomkostninger nedenfor under pkt. 460-473.

455. Det bemærkes endvidere, at Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse indikerer, at en betydelig andel af DTL's medlemsvirksomheder anvender et særskilt variabelt olietillæg. Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse indikerer endvidere, at de vognmandsvirksomheder, der ikke over for deres kunder anvender et særskilt olietillæg, i stedet overvælter eventuelle olieprisstigninger ved at justere i virksomhedens samlede pris. Det fremgår således af Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse, jf. pkt. 87-101 samt tabel 4 ovenfor, at nærvædt samtlige af de adspurgte virksomheder løbende overvælter olieomkostninger på virksomhedens kunder [note: Det fremgår således af tabel 4 ovenfor, at 66,67 pct. af de adspurgte virksomheder har angivet at overvælte olieomkostninger. Det fremgår endvidere, at yderligere 20 pct. af de adspurgte virksomheder angiver at overvælte samtlige omkostninger. Det fremgår endelig, at de resterende 13,33 pct. af de adspurgte virksomheder herudover har angivet at overvælte visse omkostninger, som også kan dække over olieomkostninger]. DTL angiver endvidere i foreningens konjunkturundersøgelse, at hovedparten af DTL's medlemmer oplyser i hvert fald til en vis grad at overvælte brændstofomkostninger på vognmandsvirksomhedernes kunder, jf. pkt. 185.

456. Det bemærkes, at der ikke ses at være andre objektive formål med, at DTL's olieoplysningsskema kun fastsætter en justering af medlemmernes priser, hvis dieselolieprisen stiger, men ikke når dieselolieprisen falder, end netop at koordinere medlemmernes prisaftaltelse. Der ses således ikke at være andre objektive formål med denne koordinering end at fastsætte olietillæg, som ligger højere, end hvad den faktiske markedsudvikling tillader.

457. Det vurderes i forlængelse heraf, at DTL's adfærd er egnet til at begrænse konkurrencen mærkbart. Det skyldes allerede det forhold, at DTL som Danmarks største brancheforening for det danske transporterhverv organiserer ca. 3.100 medlemsvirksomheder ud af i alt ca. 7.500 virksomheder i transporterhvervet.

458. Det bemærkes endvidere for god ordens skyld, at det er sandsynligt, at når DTL vælger at offentliggøre en månedlig opgørelse over udviklingen i oliepriser, da vil et ikke ubetydeligt antal af DTL's medlemsvirksomheder også anvende indekset. Det fremgår endvidere i overensstemmelse hermed af Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse, at en række af DTL's medlemsvirksomheder oplyser, at de anvender DTL's olieoplysnings-skema.

459. Det vurderes på den baggrund samlet, at DTL's adfærd har haft til formål at begrænse konkurrencen mærkbart i strid med forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler mv. i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

4.4.3.7 ad f) Opfordring til overvæltning af omkostninger

460. Det skal vurderes, om DTL's opfordringer på foreningens hjemmeside til at overvælte omkostninger på medlemsvirksomhedernes kunder er fremsat med det formål eller den følge direkte eller indirekte at begrænse konkurrencen mærkbart.

461. DTL har på foreningens hjemmeside et menupunkt kaldet "Nyheder og meddelelser". Under dette menupunkt har DTL løbende kommenteret udviklingen i oliepriser. Eksempelvis angiver DTL, at "Som nævnt i DTL-Nyt nr. 15 af 8. september 2000 og som nævnt på DTLs stormøde i Fredericia den 16. september 2000 opfordres medlemmerne kraftigt til at indføre et olietillæg på fakturaen." Desuden angiver DTL, at "Fremover vil skemaet for olietillæg blive udsendt med DTL-Nyt baseret på den aktuelle dieseloliepris.", jf. bilag 22 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse]. DTL angiver endvidere, at: "På grund af den meget kritiske situation vedrørende den fortsatte stigning af prisen på dieselolie skal DTL kraftigt opfordre medlemmerne til at indføre et olietillæg på fakturaerne., jf. bilag 23 [KAN: bilaget er ikke medtaget i Konkurrenceankenævnets kendelse].

462. DTL har endvidere anbefalet sine medlemmer at indføre et forsikringstillæg på 1,3 procent, jf. ovenfor pkt. 201. Dette er sket ved, at DTL på foreningens hjemmeside under punktet webnyheder har angivet, at "DTL anbefaler, at transportørerne indfører et forsikringstillæg på 1,3 procent som følge af de lovbestemte forhøjelser af personerstatninger."

463. Den seneste anbefaling, som DTL efter Konkurrencestyrelsens oplysninger har givet sine medlemmer vedrørende overvæltning af omkostninger er dateret den 11. april 2006.

464. Det vurderes samlet, at DTL har overtrådt konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, ved at anbefale foreningens medlemmer at overvælte stigende omkostninger på forenin-

gens medlemmers kunder, jf. pkt. 461 - 466 nedenfor.

465. Konkurrencemyndigheder har i en række afgørelser taget stilling til brancheforeningers udsendelse af oplysninger om prisudviklingen på et eller flere områder. Der henvises i den forbindelse til beskrivelsen ovenfor i punkt 356-368.

466. I sagen om brancheforeningen De Samvirkende Købmænd (DSK), viste Konkurrencestyrelsens undersøgelse, at DSK efter styrelsens opfattelse havde anbefalet sine medlemmer at overvælte dankortgebyret på kunderne. Konkurrencestyrelsen henviste i den forbindelse til en række tilkendegivelser - i medlemsblade, skrivelser, udvalgmødereferater og årsberetningen 2003 - fra DSK til organisationens medlemmer. Det fremgår endvidere af sagen, at DSK i forbindelse med tilkendegivelserne til medlemmerne udarbejdede en mærkat om skiltning af dankortgebyret. Mærkaten orienterede medlemmernes kunder om, at der opkrævedes et gebyr på 50 øre. Der udarbejdedes ikke andre mærkater end 50 øre mærkaten. Der udarbejdes således ikke en mærkat med oplysning om, at en butik ikke opkrævede gebyr eller kun opkrævede et mindre gebyr end 50 øre.

467. Det fremgår af afgørelsen om De Samvirkende Købmænds koordinerende adfærd, at "DSK's tilkendegivelser ses endvidere ikke at være oplysninger til medlemmerne om, hvordan DSK vil forholde sig i den fremtidige debat om eventuelle ændringer til dankortgebyret, men udgør derimod klare opfordringer til medlemmerne om at koordinere deres prisadfærd." [Note: Konkurrencerådets afgørelse af 25. maj 2005 i sagen om DSK's koordinerende adfærd – undersøgelse af dankortgebyret, punkt 73.] Det vurderedes derfor samlet, at DSK' adfærd objektivt havde haft til formål at begrænse konkurrencen. Det fremgår i den forbindelse af afgørelsen, "at de omtalte tilkendegivelser om at opkræve et dankortgebyr på 50 øre samt udsendelsen af mærkaten på 50 øre til organisationens medlemmer, er omfattet af forbuddet mod konkurrencebegrænsninger i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3." [Note: Konkurrencerådets afgørelse af 25. maj 2005 i sagen om DSK's koordinerende adfærd – undersøgelse af dankortgebyret, punkt 90.]

468. Det fremgår heraf, at DSK's opfordring til at overvælte et dankortgebyr på 50 øre på foreningens medlemmers kunder blev anset for at stride mod konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler.

469. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det fremgår af praksis, at selv hvis en forening eller sammenslutning af virksomheders anbefalede priser ikke bliver overholdt i praksis, så er formålet med beslutningen om at fastsætte disse, at begrænse konkurrencen [note: Kommissionens beslutning af 24. juni 2008 i sag nr. COMP/38.549, *Ordre des Architectes*, punkt 78 med henvisning til sag nr. 246/86, *Belasco*, pkt. 15].

470. DTL har på foreningens hjemmeside flere gange opfordret foreningens medlemmer til at indføre et olietillæg med henblik på at overvælte de stigende olieomkostninger på vognmændenes kunder, jf. ovenfor pkt. 185-201.

471. Det vurderes, at DTL's adfærd objektivt har haft til formål at begrænse konkurrencen. Det skyldes, at DTL har opfordret sine medlemmer til at overvælte omkostninger til

brændstof og forsikringer på virksomhedernes kunder. To vognmænd, som følger DTL's opfordring og overvælter virksomhedernes omkostninger til brændstof på deres kunder, vil således ikke konkurrere på olieprisen. DTL's opfordringer er derfor egnede til at fjerne vognmændenes indbyrdes incitament til at konkurrere på (olie)pris. Det følger heraf, at DTL's opfordringer er egnede til at have en normerende virkning på medlemsvirksomhedernes prisfastsættelse.

472. Det skal bemærkes, at der i overensstemmelse med fast praksis ikke ses at være andre objektive formål med, at DTL opfordrer foreningens medlemmer til at overvælte olie- og forsikringsomkostninger på virksomhedernes kunder, end netop at koordinere medlemmernes prisfastsættelse.

473. Det vurderes i forlængelse heraf, at DTL's adfærd er egnet til at begrænse konkurrencen mærkbart. Det skyldes allerede det forhold, at DTL som Danmarks største brancheforening for det danske transporterhverv organiserer ca. 3.100 medlemsvirksomheder ud af i alt ca. 7.500 virksomheder i transporterhvervet.

474. Det bemærkes endvidere for god ordens skyld, at det er sandsynligt, at når DTL vælger løbende at offentliggøre opfordringer til overvæltning af omkostninger til olie og forsikring, da vil disse opfordringer de facto blive læst og fulgt af et ikke ubetydeligt antal af foreningens medlemmer.

475. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse indikerer, at en høj andel af DTL's medlemsvirksomheder anvender et særskilt variabelt olietillæg. Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse indikerer endvidere, at de vognmandsvirksomheder, der ikke over for deres kunder anvender et særskilt olietillæg, i stedet overvælter eventuelle olieprisstigninger ved at justere i virksomhedens samlede pris. Det fremgår således af Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse, jf. pkt. 81-95 samt tabel 4 ovenfor, at nærvæd samtlige af de adspurgte virksomheder løbende overvælter olieomkostninger på virksomhedens kunder [note: Det fremgår således af tabel 4 ovenfor, at 66,67 pct. af de adspurgte virksomheder har angivet at overvælte olieomkostninger. Det fremgår endvidere, at yderligere 20 pct. af de adspurgte virksomheder angiver at overvælte samtlige omkostninger. Det fremgår endelig, at de resterende 13,33 pct. af de adspurgte virksomheder herudover har angivet at overvælte visse omkostninger, som også kan dække over olieomkostninger].

476. Det vurderes på den baggrund samlet, at DTL's adfærd har haft til formål at begrænse konkurrencen mærkbart i strid med forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler mv. i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

4.4.5. Konklusion vedrørende konkurrencelovens § 6

477. Det vurderes samlet, at DTL's adfærd har til formål at begrænse konkurrencen mellem foreningens medlemmer.

478. DTL's adfærd har således til formål at ensrette medlemsvirksomhedernes prisfast-

sætning i strid med forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, jf. stk. 2, nr. 1 [note: Sm1. Kommissionens beslutning af 11. juni 2002 i sag COMP/36.571/D-1, Østrigske banker - "Lombard Club", samt Kommissionens beslutning af 11. december 2001 i sag COMP/E-1/37.919, Bankgebyrer for veksling af eurozonevalutaer]. Det vurderes i denne forbindelse, at DTL's konkurrencebegrænsende adfærd er egnet til mærkbart at kunne begrænse konkurrencen på det relevante marked.

479. DTL's adfærd udgør derfor en overtrædelse af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens 6, stk. 1, jf. stk. 3.

4.5. Bagatelgrænsen i konkurrencelovens § 7

480. For at vurdere, om DTL's adfærd udgør en overtrædelse af konkurrencelovens § 6 er det nødvendigt at vurdere, om aftalen er undtaget forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler mv. i medfør af bagatelgrænserne i konkurrencelovens § 7.

481. Det følger af konkurrencelovens § 7, at visse konkurrencebegrænsende aftaler er undtaget fra forbuddet i § 6, hvis de deltagende virksomheder har (i) en samlet årlig omsætning på under 1 mia. kr. og en samlet markedsandel for den pågældende vare eller tjenesteydelse på under 10 pct., eller (ii) en samlet årlig omsætning på under 150 mio. kr.

482. Den samlede årlige omsætning i konkurrencelovens § 7, stk. 1, skal ifølge § 1, stk. 1-3 i bekendtgørelse nr. 895 om beregning af omsætning i konkurrenceloven beregnes som summen af de deltagende virksomheders nettoomsætning i sidste regnskabsår i forbindelse med den ordinære drift med fradrag af merværdiafgift og andre afgifter eller skatter, der er direkte forbundet med salget [note: Bekendtgørelse 895 af 21. september 2000 om beregning af omsætning i konkurrenceloven].

483. Det fremgår af bekendtgørelsens § 6, at omsætningen, jf. konkurrencelovens § 7, stk. 1, i en brancheforening eller i en anden forening, der må ligestilles hermed, beregnes som den samlede omsætning for foreningens medlemmer med tillæg af foreningens egen omsætning. Omsætningen beregnes som de deltagende virksomheders globale omsætning, og ikke kun omsætningen på det relevante produktmarked eller geografiske marked, som den pågældende adfærd vedrører.

484. Det fremgår af Danmarks Statistiks opgørelse over transporterhvervet i 2007, at vejtransporterhvervet i 2007 omsatte for i alt ca. 47 milliarder kroner. DTL er Danmarks største brancheforening for det danske transporterherv med ca. 3.100 medlemsvirksomheder ud af ca. 7.500 virksomheder i hele transporterhvervet. DTL har endvidere angivet over for Konkurrencestyrelsen, at ca. 800 af DTL's medlemsvirksomheder har en omsætning på ca. 10,8 milliarder kroner [note: Brev af 17. juli 2008 fra DTL med svar på Konkurrencestyrelsens spørgsmål af 19. juni 2008].

485. Det er derfor ubetænkeligt at lægge til grund, at DTL's omsætning overstiger 1 milliard kroner. Allerede som følge heraf finder bagatelreglen i konkurrencelovens § 7 ikke anvendelse.

4.6. Fritagelse i medfør af konkurrencelovens § 8

486. DTL's adfærd kan eventuelt være fritaget fra forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler mv. i konkurrencelovens § 6 i medfør af konkurrencelovens § 8, stk. 1. Det skal derfor vurderes, hvorvidt DTL's adfærd i nærværende sag opfylder betingelserne for fritagelse i konkurrencelovens § 8.

487. Det følger af konkurrencelovens § 8, stk. 1, at en aftale, samordnet praksis eller vedtagelse, som omfattes af forbuddet i konkurrencelovens § 6, er eller kan være fritaget, hvis den opfylder de fire betingelser. De fire - kumulative - betingelser er, at adfærden:

- bidrager til at styrke effektiviteten i produktionen eller distributionen af varer eller tjenesteydelser eller fremmer den tekniske eller økonomiske udvikling,
- sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved,
- ikke pålægger virksomhederne begrænsninger, som er unødvendige for at nå disse mål, og
- ikke giver virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer eller tjenesteydelser.

488. Det vurderes umiddelbart, at de fire betingelser ikke er opfyldt.

489. Der lægges herved for det første vægt på, at DTL ikke har kunnet dokumentere, at DTL's adfærd i tilstrækkelig grad bidrager til at styrke effektiviteten i produktionen eller distributionen af varer eller tjenesteydelser eller fremmer den tekniske eller økonomiske udvikling. Der henvises i den forbindelse til, at DTL's adfærd har til formål at begrænse konkurrencen ved at koordinere medlemmernes adfærd.

490. Der lægges for det andet vægt på, at DTL ikke har kunnet dokumentere, at DTL's adfærd sikrer forbrugerne en rimelig fordel. Dette følger endvidere allerede af, at DTL's adfærd ikke findes at styrke effektiviteten i produktionen eller distributionen mv., jf. ovenfor. Det følger endvidere af, at DTL's adfærd har til formål at koordinere medlemmernes priser på et højere niveau end, hvad der umiddelbart ville have været tilfældet uden adfærden.

491. Der lægges for det tredje vægt på, at DTL ikke har kunnet dokumentere, at DTL's adfærd er nødvendig for at stille kalkulationssystemer mv. til rådighed for medlemmerne. DTL's systemer kan således netop fungere uden forhåndsudfyldte oplysninger. DTL's medlemsvirksomheder kan beregne deres individuelle pris på en nem måde, uden at det er nødvendigt for DTL at forhåndsudfylde kalkulationsprogrammer, oplyse om avancer, angive forventningerne til det kommende år etc.

492. Der lægges for det fjerde vægt på, at DTL's adfærd kan indebære en begrænsning af konkurrencen i et ikke ubetydeligt omfang. Det skyldes bl.a., at DTL har ca. 3.100 medlemmer ud af i alt ca. 7.500 virksomheder i branchen.

493. Det vurderes derfor samlet, at DTL ikke i tilstrækkelig grad har løftet foreningens bevisbyrde for, at de fire kumulative betingelser i konkurrencelovens § 8 er opfyldt.

4.7 Vurdering af tidligere sag - DTL's priskurant og priskalkulationsmodel

494. Den 26. februar 1997 besluttede Konkurrencerådet, at Danske Vognmænds [note: Nu Dansk Transport og Logistik] priskurant - model til at beregne priser for lastbilkørsel - var i strid med konkurrenceloven. Herefter indsendte Danske Vognmænd en priskalkulationsmodel og et omkostningsindeks samt hæfte med vejledning til Konkurrencestyrelsen.

495. Ved brev af 29. juli 1998 meddelte Konkurrencestyrelsen, at DTL's priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning opfyldte konkurrencelovens intentioner og bestemmelser [note: Konkurrencestyrelsens brev af 29. juli 1998 til Danske Vognmænd (nu DTL)].

496. Konkurrencestyrelsen har således tidligere meddelt DTL, at brancheforeningens priskalkulationsmodel for lastbilkørsel (b) og omkostningsindeks for lastbilkørsel (c) ikke er i strid med konkurrencelovens bestemmelser og intentioner. Konkurrencestyrelsen har derimod ikke tidligere vurderet DTL's kalkulationssystem for vognmænd (a), DTL's omkostningsprognose for lastbilkørsel (d), DTL's olieoplysningsskema for lastbilkørsel (e) eller DTL's opfordringer til foreningens medlemmer til overvæltning af olietillæg og andre omkostninger (f).

497. Den tidligere sag fra 1998 ikke længere er gemt ud over offentliggørelsen på Konkurrencestyrelsens hjemmeside [note: Samtlige dokumenter arkiveret på sagen er blevet kasseret i overensstemmelse med rigsarkivets kassationsplan, jf. bekendtgørelse 591 af 23. juni 2003 om offentlige arkivalier og offentlige arkivers virksomhed (arkivbekendtgørelsen)]. Konkurrencestyrelsen har derfor ikke kunnet dokumentere, at DTL's priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning udover løbende redaktionelle justeringer er blevet ændret siden Konkurrencestyrelsens afgørelse af 29. juli 1998.

498. Det lægges derfor til grund, at det materiale (priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning), som omtales i Konkurrencestyrelsens brev af 29. juli 1998, svarer til DTL's nuværende priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning. Det følger heraf, at Konkurrencestyrelsen ved brev af 29. juli 1998 til DTL har truffet en afgørelse, som i hvert fald i hovedparten omfatter DTL's nuværende priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning.

499. DTL har derfor som udgangspunkt en berettiget forventning om at kunne gøre foreningens priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning tilgængeligt for foreningens medlemmer.

500. Adgangen til tilbagekaldelse beror på en afvejning af den konkrete tilbagekaldelsesårsag overfor adressatens berettigede forventninger. Proportionalitetsprincippet indebærer i den forbindelse, at jo mere intensivt et indgreb, der er tale om, des stærkere tilbagekaldelsesgrundlag kræves der. Det kan i overensstemmelse hermed tillægges betydning, om

der gives parten en rimelig frist før tilbagekaldelsen får virkning. Ved at fastsætte en frist for tilbagekaldelse tages der således i et vist omfang hensyn til adressatens berettigede forventninger, idet denne kan indrette sig på den kommende ændring i sine forhold.

501. I U 2001.1941 Ø fandt landsretten, at: ”Afgørelsen om tilbagekaldelse af tilladelsen herefter må bero på en afvejning af hensynet til lighed og konsekvens ved administration af momslovens § 51 overfor sagsøgerens forventning om fortsat at kunne disponere i overensstemmelse med den meddelte tilladelse.”

502. Der kan over for DTL's berettigede forventning anføres en række forhold, der berettiger Konkurrencerådet til at foretage en ny juridisk vurdering af de nævnte forhold.

503. For det første er der gået 10 år siden Konkurrencerådet sidst traf afgørelse om de nævnte forhold. Siden da er der truffet en række nye afgørelser, jf. bl.a. DAG-sagen [note: Københavns Byrets dom af 28. februar 2005 i sag nr. 38.13554/04, Anklagemyndigheden mod DAG Dansk Autogenbrug], Håndværksrådssagen [note: Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006] og BYG-sagen [note: Rådsmødet den 19. december 2001, BYG Data A/S' Malerkalkulationsprogram, 3:1120-0204-52]. Der er derfor et naturligt behov for, at Konkurrencerådet kan anlægge en fornyet juridisk vurdering af det foreliggende materiale med henblik på at opnå konsekvens og ligebehandling i administrationen af konkurrencelovens forbudsbestemmelser.

504. For det andet vil en fornyet juridisk vurdering ikke medføre disproportionale følger for DTL. Revurderingen medfører, at DTL skal ændre sin hjemmeside, hvilket til en vis grad allerede er sket efter Konkurrencestyrelsens kontrolundersøgelse i marts måned 2008.

505. For det tredje modtog Konkurrencestyrelsen ikke en anmeldelse ved brug af det i medfør af loven foreskrevne anmeldelsesskema. Konkurrencestyrelsens svarbrev af 29. juli 1998 er i forlængelse heraf udformet i generelle vendinger uden henvisning til bestemmelserne i konkurrencelovens § 8 eller 9 med et forbehold om, at ”skulle det imidlertid vise sig, at materialet i praksis anvendes i konkurrencebegrænsende øjemed vil Konkurrencestyrelsen tage sagen op.” [Note: Konkurrencestyrelsens brev af 29. juli 1998 til Danske Vognmænd (nu DTL).]

506. For det fjerde har DTL bl.a. på foreningens hjemmeside gjort en række informationer tilgængelige for foreningens medlemmer, som ikke var tilgængelige på tidspunktet for Konkurrencestyrelsens vurdering i 1998. DTL's adfærd er således samlet set blevet udvidet i forhold til adfærden i 1998.

507. For det femte følger det af praksis vedrørende adgangen til at undersøge forhold, som Konkurrencestyren tidligere har haft lejlighed til at vurdere, at styrelsen har mulighed for at revurdere en sag, jf. bl.a. Konkurrenceankenævnets kendelser i TDC-sagen [note: Konkurrenceankenævnets kendelse af 13. september 2006, TDC Totalløsninger A/S mod Konkurrencerådet/IT-Telestyrelsen, under punktet ”Konkurrencestyrelsens vurdering”] og

Elsam-sagen [note: Konkurrenceankenævnets kendelse af 14. november 2006, Elsams prisadfærd].

508. Det vurderes på den baggrund samlet, at Konkurrencerådet ikke er afskåret fra på ny at vurdere DTL's priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning. Vurderingen vil imidlertid ud fra hensynet til DTL's berettigede forventninger blive foretaget *fremadrettet* [note: For så vidt angår praksis om tilbagekaldelse henvises til U 2001.1941 Ø, Konkurrenceankenævnets kendelse af 13. september 2006, TDC Totalløsninger A/S mod Konkurrencerådet/IT-Telestyrelsen (pkt. "Konkurrencestyrelsen vurdering"), Konkurrenceankenævnets kendelse af 14. november 2006, Elsams prisadfærd, pkt. 90 og s. 300 - pkt. 11" Konkurrenceankenævnets bemærkninger", samt Konkurrenceankenævnets kendelse af 3. marts 2008, DONG Energy A/S mod Konkurrencerådet]. Der vil således alene blive udstedt et påbud med passende varsel for fremtiden i forhold til DTL's udsendelse af priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning. Der vil endvidere blive foretaget en fremadrettet vurdering af DTL's instruktionsvideo. Det skyldes, at DTL i forlængelse af Konkurrencestyrelsens brev af 29. juli 1998 har haft en berettiget forventning om, at DTL i videoen kunne angive et eksempel på en avancesats.

4.8. Konklusion

509. Det vurderes samlet, at DTL's adfærd har til formål at begrænse konkurrencen mellem foreningens medlemmer.

510. DTL's adfærd har således til formål at ensrette medlemsvirksomhedernes prisfastsættning i strid med forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, jf., stk. 2, nr. 1 [note: Sml. Kommissionens beslutning af 11. juni 2002 i sag COMP/36.571/D-1, Østrigske banker - "Lombard Club", samt Kommissionens beslutning af 11. december 2001 i sag COMP/E-1/37.919, Bankgebyrer for veksling af eurozonevalutaer]. Det vurderes i denne forbindelse, at DTL's konkurrencebegrænsende adfærd er egnet til mærkbart at kunne begrænse konkurrencen på det relevante marked.

511. DTL's adfærd udgør derfor en overtrædelse af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens 6, stk.1, jf. stk. 3.

512. Bagatelreglerne i konkurrencelovens § 7 finder ikke anvendelse i nærværende sag. Det skyldes bl.a., at DTL's medlemmers årlige omsætning overskrider 1 mia. kr.

513. DTL's adfærd kan endvidere ikke undtages fra forbuddet i konkurrencelovens § 6 efter konkurrencelovens § 8. Det skyldes bl.a., at DTL ikke har dokumenteret, at foreningens adfærd styrker effektiviteten eller fremmer den tekniske eller økonomiske udvikling til gavn for forbrugerne.

5. Afgørelse

514. Det meddeles DTL, at foreningen har overtrådt konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, ved:

- i) at stille et forhåndsudfyldt kalkulationsværktøj for vognmænd til rådighed for foreningens medlemmer, hvor en række omkostningsposter, som er individuelle for den enkelte vognmandsvirksomhed, er udfyldt med tal og værdier, som DTL har opgjort,
- ii) at angive forventede årlige procentvise omkostningsstigninger for vognmandsvirksomheder for en række poster i foreningens omkostningsprognose, og i den forbindelse
- iii) at angive en samlet forventet årlig procentvis omkostningsstigning for vognmandsvirksomheder i foreningens omkostningsprognose,
- iv) at stille en elektronisk beregningsmodel vedrørende dieselolieprisudviklingen til rådighed for medlemmerne, hvorefter medlemmernes dieseloliepris vil blive angivet som uændret i tilfælde af, at dieselolieprisen er faldet i forhold til medlemmets seneste indtastning i beregningsmodellen, og ved
- v) at have opfordret foreningens medlemmer til at overvælte dieselolieprisstigninger og øgede forsikringsomkostninger på medlemmernes kunder.

515. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL straks at bringe foreningens overtrædelse af konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, til ophør ved at ophøre med at udvise den under i), ii), iii), iv) og v) nævnte adfærd.

516. DTL har i den forbindelse oplyst, at foreningen allerede har fjernet kalkulationsværktøj for vognmænd fra foreningens websted, jf. adfærden under i), at DTL ikke siden 2006 har udarbejdet omkostningsprognoser, jf. adfærden under ii og iii), at DTL vil ændre beregningsmodellen for dieselolieprisstigninger, således at modellen tillige tager hensyn til prisfald, jf. adfærden under iv), og at DTL ikke fremtidigt vil udsende meddelelser om opfordringer til overvæltning af omkostninger, jf. adfærden under v). DTL har ikke dokumenteret at disse ændringer er blevet gennemført, eller oplyst hvornår de øvrige ændringer vil blive gennemført.

517. Det meddeles endvidere DTL, at det er i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, når DTL

- vi) indsætter foreningens egne bearbejdede tal og værdier i DTL's omkostningsindeks i posterne benævnt "forsikringer, drift", "forsikringer, andre", "skader og selvrisiko" samt "leasing/leje, operationel",
- vii) angiver en overskudsgrad på 10 henholdsvis 15 pct. i forhåndsudfyldte eksempler på foreningens priskalkulationsmodel for lastbilkørsel, og
- viii) angiver en overskudsgrad på 15 pct. i en instruktionsvideo til foreningens priskalkulationsmodel for lastbilkørsel.

518. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL fremover at undlade at udvise den i pkt. vi), vii) og viii) nævnte adfærd inden for en frist af 3 måneder fra datoen for rådets afgørelse.

519. DTL har i den forbindelse oplyst, at foreningen vil basere omkostningsindekset på offentlige indeks, jf. adfærden under vi), at overskudsgraden i priskalkulationsmodellen for lastbilkørsel vil blive ændret til 0 pct., ligesom ”nonsenstal” i øvrigt vil blive indsat i modellen, jf. adfærden under vii), og at DTL vil genindspille introduktionsvideoen med en overskudsgrad på 0 pct., jf. adfærden under viii).

520. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL at undlade at give mundtlig rådgivning eller anden form for rådgivning til foreningens medlemmer på en måde, som reelt er at ligestille med en fortsættelse af den under pkt. i) – viii) nævnte adfærd. For at efterleve påbuddet gælder tilsvarende frister som anført i pkt. 25 og 28.

521. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL at informere foreningens medlemmer om nærværende afgørelse.

522. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL at fjerne foreningens opfordringer til overvæltning af omkostninger fra foreningens hjemmeside, jf. den under pkt. v) nævnte adfærd.

523. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet DTL at indsende dokumentation til Konkurrencestyrelsen for, at DTL er ophørt med den under pkt. i) – viii) nævnte adfærd efter udløbet af de angivne frister, og at DTL har efterkommet påbudene.

524. Dokumentation kan f.eks. ske ved at give Konkurrencestyrelsen adgang til den lukkede del af foreningens hjemmeside og ved at indsende kopi af informationen til foreningens medlemmer, jf. pkt. 33.”

3.0 Sagens behandling i Konkurrenceankenævnet

- 3.1 Dansk Transport og Logistik har for ankenævnet fremlagt Vedtægter for Dansk Transport og Logistik (bilag 1), Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet, Analyserapport om vejtransportbranchen, 2007 (bilag 2), Undersøgelse af overskudsgraden hos 700 vognmandsvirksomheder i selskabsform med mindst 5 ansatte (bilag 3), E-mail af 1. april 2008 fra Ole Bækgaard til Jan-Erik Svensson (bilag 4), Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark 2008, Dansk Transport og Logistik (bilag 5) og Oversigt over dieselolie-

prisudviklingen (bilag 6).

Bilagene er ikke gengivet i ankenævnets kendelse.

- 3.2 Konkurrencerådet har for ankenævnet fremlagt Kopi af Konkurrencerådets afgørelse af 17. december 2008, inklusive underbilag A1-A27 (bilag A og B), Konkurrencestyrelsens brev af 6. november 2006 til DTL (bilag C), DTL's brev af 28. november 2006 til Konkurrencestyrelsen (bilag D), DTL's høringssvar af 10. april 2007 (bilag E), Materiale udleveret af DTL på møde den 24. april 2008 med Konkurrencestyrelsen (bilag F), Konkurrencestyrelsens e-mail af 19. juni 2008 til DTL inklusive vedhæftet mødereferat (bilag G), DTL's e-mail af 6. januar 2009 til Konkurrencestyrelsen (bilag H), Konkurrencestyrelsen e-mail af 9. januar 2009 til DTL (bilag J), DTL's høringssvar af 18. november 2008 (bilag K), DTL's standpunktspapir af 11. december 2008 (bilag L), DTL's e-mail 16. juli 2008 til Konkurrencestyrelsen inklusive bilag (bilag M), Kopi af advokat Jan-Erik Svenssons e-mail til Konkurrencestyrelsens direktør Agnete Gersing, af 2. april 2008 (bilag N), Kopi af DTL's brev til Konkurrencestyrelsen af 12. marts 2009 (bilag O), Udskrift af e-mail af 16. januar 2006 fra DTL til Jens Peter Jensen (bilag P) og Udskrift af DTL's "Olietillæg oversigt 2005-2007" (bilag Q).

Bilagene er ikke gengivet i ankenævnets kendelse

4.0 Dansk Transport og Logistiks argumentation

Dansk Transport og Logistik (DTL) har til støtte for sine påstande anført, at denne sag drejer sig om 8 forskellige forhold, der skal vurderes hver for sig, og for alle forholdenes vedkommende skal konkurrencelovens § 6 være overtrådt for, at Konkurrencerådet kan få medhold i sagen.

- 4.1 DTL har gjort gældende, at Konkurrencerådet har foretaget en utilstrækkelig og urigtig vurdering af, hvorvidt der foreligger en aftale i konkurrencelovens § 6's forstand.

Det hedder i punkt 336 i afgørelsen, at Konkurrencerådet har lagt ”*vægt på, at brancheforeningens kalkulationsmodeller, informationsudveksling, nyhedsbreve, mv. efter fast praksis udgør en vedtagelse*”.

Konkurrencerådet har imidlertid ikke foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering af de anfægtede forhold. Konkurrencerådet synes i stedet at lægge til grund, at de anfægtede akter er aftaler, idet myndigheder i andre sager har fundet, at akter af samme eller lignende form har udgjort en aftale. Konkurrencerådet kan imidlertid ikke basere sin afgørelse på vurderingen i andre sager, men må foretage en konkret og individuel vurdering af de anfægtede forhold.

Det er rigtigt, at der står i bemærkningerne til konkurrenceloven, at en udtalelse fra en brancheforening ikke nødvendigvis behøver at være bindende, for at der skal foreligge en aftale, men konsekvensen heraf er ikke, at alle udtalelser fra brancheforeninger dermed er aftaler. For at der skal være tale om en aftale, skal der mere til, og der skal være noget i en brancheforenings udtalelse, der nærmer sig en aftale eller noget bindende, og der skal foreligge en vis form for konsensus blandt foreningens medlemmer.

Konkurrencerådet har under alle omstændigheder ikke anvendt principperne i EF-domstolens, Retten i Første Instans’ og Kommissionens praksis på området korrekt. Akter, der udgår fra en brancheforening, kan være aftaler i konkurrenceretlig forstand, hvis enten de er bindende for medlemmerne, f.eks. fordi der i medfør af vedtægterne er en pligt til at følge dem, eller der dokumenteres faktisk efterlevelse.

Der kan blandt andet henvises til EF-domstolens afgørelse af 8. november 1983 i de Forenede Sager 96-102, 104, 105, 108 og 110/82, N.V. I.A.Z. International Belgium m.fl. mod Kommissionen (Samlingen af Afgørelser 1983 side 3369), hvori det i præmis 20 hedder blandt andet:

”Som Domstolen allerede har fastslået i dommene [...] sag 71/74 [...] og [...] sagerne 209-215 og 218/78 [...] finder artikel 85, stk. 1, også anvendelse på sammenslutninger af virksomheder, i det omfang deres egne aktiviteter eller den aktivitet, der udøves af de virksomheder, der er tilsluttet dem, tilsigter at fremkalde de virkninger, som bestemmelsen er rettet mod. Det fremgår bl.a. af sidstnævnte dom, at en henstilling, selv om den ikke måtte være bindende, ikke falder uden for an-

vendelsesområdet for artikel 85, stk. 1, når det forhold, at de virksomheder, henstillingen er rettet til, tilslutter sig den, har afgørende indvirkning på konkurrencen på det relevante marked.”

Generaladvokat P. Verloren van Themaat havde ligeledes i sit forslag til afgørelse fremhævet, at medlemmerne i den konkrete sag faktisk havde efterlevet akten. Generaladvokaten udtaler:

”[H]erudover må det anses for godtgjort, at disse henstillinger kunne få en afgørende indflydelse på konkurrencen. Vandværkerne i Gent, Antwerpen og Bruxelles fulgte dem i hvert fald, og det i den netop omtalte doms præmis 89 [de Forenede sager 209-215 og 218/78] opstillede kriterium for, om en virksomhedssammenslutning må anses for at have haft afgørende indvirkning på konkurrencen, er derfor opfyldt.”

Fra litteraturen kan blandt andet henvises til Albertina Albors-Llorens, *EC Competition Law and Policy*, Willan Publishing, 1. udgave, 2002, s. 22, hvori følgende er anført:

”The Court has given a broad interpretation to the expression ‘decisions by associations of undertakings’ and has held that it covers not only agreements between its members but also recommendations issued by the association, provided that they are shown to be binding, either in law or in fact, on its members.”

Der kan også henvises til Kim Lundgaard Hansen, Lars Kjølbye og Henrik Saugmandsgaard Øe, *EU-konkurrenceretten*, GadJura, 1. udgave, 1998, side 53, hvori det hedder:

”Begrebet vedtagelser skal som aftalebegrebet forstås i vid betydning. Det omfatter derfor ud over bindende beslutninger tillige anbefalinger og henstillinger, såfremt de i praksis følges af medlemmerne og således anvendes af sammenslutningen til at koordinere medlemmernes markedsadfærd.”

Endeligt kan henvises til Kirsten Levinsen, *Konkurrenceloven med kommentarer*, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2. udgave, 2002, siderne 226-227, hvori følgende er anført:

”Hvorvidt det er »tilsigtet«, dvs. om der er vilje til at koordinere medlemmernes adfærd, beror ifølge EU-praksis på en vurdering af vedtægternes udformning. Det må derfor i første række undersøges, om vedtægterne har en sådan karakter, at den omhandlede henstilling må antages at have været bindende. Såfremt dette viser sig ikke

at være tilfældet, må det undersøges, om henstillingen rent faktisk var af tvingende karakter.

I forlængelse heraf bør det fremhæves, at det kun er nødvendigt at undersøge, hvordan medlemmerne rent faktisk optræder, såfremt den af sammenslutningen vedtagne foranstaltning ikke i sig selv har karakter af en bindende beslutning. Det vil eksempelvis kunne fremgå af sammenslutningens vedtægter, den måde foranstaltningen er blevet vedtaget på, og af dens indhold, om medlemmerne står fuldstændig frit. Er dette tilfældet, finder § 6 kun anvendelse, for så vidt den af sammenslutningen vedtagne foranstaltning har til formål at understøtte en samordning, så foranstaltningen ikke retligt, men dog faktisk får en bindende karakter.”

Konkurrencerådet har ikke foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering af de enkelte anfægtede forhold, herunder hvorvidt medlemmerne af DTL er bundet heraf, eller et ikke ubetydeligt antal har ageret i henhold hertil.

DTL's vedtægter tillader ikke, at brancheforeningen træffer afgørelse med bindende virkning for sine medlemmer inden for nogle af de anfægtede forhold. Selv om det måtte antages, at brancheforeningen havde en sådan kompetence, fremstår de anfægtede forhold ikke som bindende instrukser, ligesom brancheforeningens ageren eller forholdene i øvrigt ikke understøtter, at en sådan bindende karakter har været tilsigtet.

Konkurrencerådet har ikke undersøgt og behandlet, hvorvidt medlemmerne faktisk har ageret i henhold til de anfægtede forhold. Konkurrencerådet anfører alene – og dette i forhold til hvorvidt de anfægtede forhold har en mærkbar påvirkning af konkurrencen og ikke, hvorvidt der foreligger en aftale – i punkterne 381, 395, 417, 443, 458 og 474, at det er ”sandsynligt”, at ”et ikke ubetydeligt antal” af DTL's medlemmer ”vil” anvende de anfægtede værktøjer m.v. Denne vurdering er hverken dokumenteret eller sandsynliggjort for så vidt angår de faktiske forhold.

Ifølge Konkurrencerådet er informationer m.v., der udgår fra en brancheorganisation, aftaler i konkurrencelovens forstand, hvis brancheorganisationen har tilsigtet, at de skal være anvendelige til at koordinere medlemmernes adfærd, og Konkurrencerådet mener ikke, at det er en betingelse, at informationerne m.v. direkte eller indirekte er bindende for medlemmerne, eller at medlemmerne har ageret i overensstemmelse hermed.

Til støtte for sin fortolkning har Konkurrencerådet henvist til EF-domstolens afgørelse af 29. oktober 1980 i de Forenede Sager 209, 215 og 218/78, Heintz Van Landewyck Sarl m.fl. mod Kommissionen (Samling af Afgørelser 1980, side 3125), præmisserne 85-89. EF-domstolen fremhæver imidlertid udtrykkeligt i præmisserne 86, 88 og 89, at medlemmerne i den konkrete sag ikke blot havde oplyst, at de ville efterleve henstillingen, men at de faktisk havde gjort dette. Endvidere siges i præmisserne 88 og 89, at den anfægtede vedtagelse var bindende for medlemmerne i henhold til foreningens vedtægter. Afgørelsen kan derfor ikke tages til indtægt for Konkurrencerådets synspunkt.

Til støtte for sin fortolkning har Konkurrencerådet endvidere henvist til EF-domstolens afgørelse af 27. januar 1987 i Sag 45/85, Verband der Sachversicherer E.V. mod Kommissionen (Samling af Afgørelser 1987, side 405), præmisserne 26-32. I denne sag fremhæver EF-domstolen imidlertid – som et blandt flere momenter – at det fulgte af foreningens vedtægter, at foreningen var beføjet til at samordne sine medlemmers aktiviteter, at der skulle nedsættes et særligt udvalg netop for at samordne medlemmernes tarifpolitik, og at beslutninger eller henstillinger fra dette udvalg skulle anses som endelige. Afgørelsen kan derfor ikke tages til indtægt for Konkurrencerådets synspunkt. Generaladvokat Darmons forslag til afgørelse pkt. 12 støtter da også DTL i, at medlemmerne enten skal være bundet af informationerne eller faktisk følge disse. Generaladvokaten udtaler blandt andet:

”Det må således antages, at man står over for en vedtagelse inden for en sammenslutning af virksomheder, når en sammenslutning har vedtaget en foranstaltning, som medlemmerne i henhold til vedtægterne er bundet af, eller når der foreligger en foranstaltning af anden art, som har en sådan virkning, dvs. at foranstaltningens tvingende karakter kommer til udtryk i, at de pågældende virksomheder handler i overensstemmelse med den.”

Der er fra Konkurrencerådets side yderligere henvist til Kommissionens afgørelse af 24. juni 2004 i Sag COMP/38.549, Barème d’honoraires de l’Ordre des Architectes belges, pkt. 64. Kommissionens argumentation i sagen viser imidlertid klart, at det underliggende hensyn var, at medlemmerne faktisk var bundet af henstillingerne. Således kunne det enkelte medlem blive udsat for disciplinære foranstaltninger, såfremt medlemmet ikke efterlevede henstillingen, jf.

pkt. 69-71, og det var i sagen klart tilkendegivet, at dette kunne ske. Det er netop kendetegnende for flere af Kommissionens og EF-domstolens afgørelser, at det er tillagt betydning, at et medlem har kunnet blive genstand for disciplinære foranstaltninger, såfremt medlemmet ikke efterlevede den pågældende beslutning, henstilling, anbefaling eller udtalelse. Heller ikke denne afgørelse kan derfor tages til indtægt for Konkurrencerådets synspunkt i denne sag.

Heller ikke Kommissionens beslutning af 5. juni 1996 i Sag IV/34.983, FENEX, pkt. 32-42, kan tages til indtægt for Konkurrencerådets synspunkt. Kommissionen fremhæver i den sag en række særlige forhold. For det første havde de pågældende henstillinger været udsendt siden begyndelsen af det tyvende århundrede. For det andet blev taksterne fastsat og ajourført årligt af et særligt nedsat organ og dernæst godkendt af bestyrelsen og udsendt til medlemmerne. For det tredje var de altid ledsaget af rundskrivelser, der var udformet i tvingende vendinger, f.eks. ”Speditionstarifferne forhøjes pr. [...] med [...]”. Intet af dette bærer lighed med det, som DTL kritiseres for i denne sag.

Endeligt henviser Konkurrencerådet til nyere praksis fra Konkurrencestyrelsen, Konkurrencerådet og Byretterne (hvor det for en god skyld bør oplyses, at f.eks. Københavns Byrets dom af 6. april 2009 i sag SS 2-1923/208, Anklagemyndigheden mod Danske Busvognmænd, allerede er indbragt for landsretten). DTL finder, at den fortolkning, Konkurrencerådet søger at udlede af disse afgørelser, ikke er i overensstemmelse med Kommissionens, Retten i Første Instans’ samt EF-domstolens praksis, og der kan allerede af denne årsag ikke støttes ret herpå. Konkurrencestyrelsen, Konkurrencerådet og byretterne har i nyere praksis, således som afgørelserne er begrundet (om end det er muligt, at faktum ikke har været fuldt beskrevet i afgørelserne), anlagt en fortolkning, der er snæver, og som der ikke er støtte for i fællesskabspraksis. Dansk konkurrencelovgivning skal fortolkes fællesskabskonformt.

Såfremt Konkurrencerådets argumentation blev lagt til grund, ville der ikke længere være nogen realforskel mellem kriteriet om, at der skal foreligge en aftale m.v., og kriteriet om, at denne aftale har til formål eller følge at begrænse konkurrencen. Konkurrencerådets fortolkning ville indebære, at Konkurrencerådet alene skulle bevise, at en brancheorganisation havde til hensigt at begrænse konkurrencen, idet der så ville foreligge såvel en aftale som en handling, der havde

til formål at begrænse konkurrencen. Formålet med konkurrencelovens § 6, stk. 3 – og den tilsvarende bestemmelse i EF-traktatens artikel 81 – har ikke været at foretage en sådan udstrækning af det konkurrenceretlige aftalebegreb, men at sikre, at konkurrerende virksomheder ikke i ly af en brancheorganisation kan indgå konkurrencebegrænsende aftaler.

DTL finder, at praksis om, hvorvidt der foreligger en ensidig foranstaltning eller en aftale, er illustrativ for denne sontring. Praksis sondrer således mellem udtrykkelige aftaler, stiltiende aftaler og ensidig adfærd. En udtrykkelig aftale er karakteriseret ved, at aftalen indeholder en direkte konkurrencebegrænsning (overført til brancheforeninger kunne dette f.eks. være foreningens vedtægter, som medlemmerne udtrykkeligt har tiltrådt), mens det afgørende ved en stiltiende aftale er, at parternes faktiske adfærd viser, at de har til hensigt at følge aftalen (overført til brancheforeninger kunne dette f.eks. være en anbefaling, som medlemmerne følger i praksis). Henset til, at Konkurrencerådet hverken har dokumenteret eller sandsynliggjort, at DTL's medlemmer var bundet af de anfægtede forhold eller faktisk efterlevede disse, er de anfægtede forhold at sidestille med en ensidig adfærd, der falder uden for konkurrencelovens § 6.

Selv hvis Konkurrencerådets forståelse af aftalebegrebet blev lagt til grund, gør DTL gældende, at de anfægtede forhold under alle omstændigheder ikke er blevet gjort tilgængelige med henblik på, at medlemmerne skulle kunne anvende dem i konkurrenceskadelig henseende, ligesom forholdene ikke er egnede hertil. Det har været DTL's hensigt, at informationerne skulle anvendes af medlemmerne til at beregne deres priser ud fra deres egne forudsætninger, ikke at de skulle koordinere priserne.

Konkurrencerådet har således foretaget en utilstrækkelig og urigtig vurdering af, hvorvidt der foreligger en aftale i konkurrenceretlig forstand. Afgørelsen må af denne årsag ophæves eller hjemvises til fornyet behandling. Såfremt Konkurrenceankenævnet i dette tilfælde måtte finde at have tilstrækkelige oplysninger til selv at kunne vurdere, hvorvidt der foreligger en aftale, gør DTL gældende, at en sådan ikke foreligger, og at afgørelsen også af denne årsag må ophæves.

4.2 DTL har endvidere gjort gældende, at Konkurrencerådet har foretaget en utilstrækkelig og

urigtig vurdering af, hvorvidt de anfægtede forhold har til formål eller følge at begrænse konkurrencen.

Der er ikke foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering af, hvorvidt de anfægtede forhold har til formål eller følge at begrænse konkurrencen. Konkurrencerådet synes i stedet at kunne lægge til grund, at de anfægtede akter har et konkurrencebegrænsende formål, idet myndigheder i andre sager har fundet, at akter af samme eller lignende form har haft et sådant formål. Konkurrencerådet kan imidlertid ikke basere sin afgørelse på vurderingen i andre sager, men må foretage en konkret og individuel vurdering af de anfægtede forhold.

Konkurrencerådet har herved ikke anvendt principperne i EF-domstolens, Retten i Første Instans' og Kommissionens praksis på området korrekt. Det følger af fast praksis, at hver aftale må bedømmes ud fra sine egne forhold. Konkurrencerådet skal blandt andet vurdere aftalens indhold og objektive formål, parternes faktiske adfærd på markedet samt den retlige og økonomiske sammenhæng, som aftalen gælder i eller skal gælde i. Konkurrencerådet skal endvidere undersøge, hvorledes konkurrencen ville have været uden aftalen, og der skal i så henseende ikke blot fokuseres på de umiddelbare konsekvenser, men det må undersøges, hvorledes konkurrencen kunne udvikle sig fremover med eller uden aftalen.

DTL har med de anfægtede forhold søgt at give vognmændene tekniske værktøjer m.v., således at de selv kan sikre en økonomisk forsvarlig administration af deres virksomhed. 55 procent af de beskæftigede vognmænd har ikke modtaget uddannelse ud over grundskolen, og alene 3 procent har en videregående uddannelse. DTL har derfor vurderet, at der er et reelt behov for sådanne værktøjer m.v. som en hjælp til selvhjælp. Endvidere er det et naturligt led i DTL's politiske virke at deltage aktivt i samfundsdebatten, herunder rette fokus på de økonomiske vilkår, som medlemmerne arbejder under. En stor del af de anfægtede forhold er således foregået i det offentlige rum. Særligt i forbindelse med stigende afgifter på f.eks. brændstof eller i den politiske debat om kørselsafgifter har DTL påpeget, at forhøjelse/indførelse af den typer afgifter på godstransporterhvervet vil indebære en fordyrelse af godstransportydelse, der i sidste ende vil blive overvæltet på forbrugerne – helt i overensstemmelse med den økonomiske teori om priselasticitet og overvæltning af omkostninger i næste led.

Konkurrencerådet har ikke dokumenteret eller sandsynliggjort, at de anfægtede forhold har et konkurrencebegrænsende formål, idet den nødvendige og tilstrækkelige konkrete vurdering heraf ikke er foretaget. Konkurrencerådet har endvidere ikke dokumenteret eller sandsynliggjort, at de anfægtede forhold har en konkurrencebegrænsende effekt. I det omfang Konkurrenceankenævnet måtte finde, at Konkurrencerådet ikke har bevist, at de anfægtede forhold – i det omfang de overhovedet udgør aftaler – har et konkurrencebegrænsende formål, må afgørelsen derfor ophæves.

Konkurrencerådet har efter eget udsagn alene foretaget en summarisk vurdering af formålet under henvisning til, at de pågældende informationer udgør en åbenlys konkurrencebegrænsning. Til støtte for, at summarisk vurdering er tilstrækkelig, henviser Konkurrencerådet til præmis 136 i Retten i Første Instans' afgørelse af 15. september 1998 i de Forenede Sager T-374, 375, 384 og 388/94, *European Night Services Ltd.* (Samling af Afgørelser 1998, side II-3141). De eksempler, som Retten i Første Instans angiver i afgørelsen (prisaftaler, deling af markedet og afsætningskontrol) viser imidlertid klart, at en summarisk sagsbehandling vil have undtagelsens karakter og være begrænset til alvorlige konkurrenceretsovertrædelser. Såfremt der foreligger bevis for, at to virksomheder har indgået f.eks. en markedsdelingsaftale, er det klart, at konkurrencemyndighedernes bevisbyrde for, at virksomhederne har haft til formål at begrænse konkurrencen, kan synes mindre, da sagens faktum taler for sig selv (*res ipsa loquitur*). Kommissionen foretager dog selv i sådanne tilfælde normalt en grundig undersøgelse.

Denne sag vedrører imidlertid ikke tilfælde, hvor DTL gennem sine vedtægter eller under trussel om eksklusion af sine medlemmer har besluttet, at medlemmerne skal opkræve en bestemt pris eller fordele markedet imellem sig. Denne sag vedrører f.eks. et bilag til en instruktionsvejledning til et kalkulationsprogram fra 1998, hvor et af mere end tredive tal, der oplyses, ifølge Konkurrencerådet er problematisk, og et kalkulationsprogram, der blev udviklet i 2001 af Teknologisk Institut, og som har levet en hengemt og glemt tilværelse på DTL's websted og ikke er nævnt, brugt eller opdateret siden 2001, og i øvrigt indholdsmæssigt svarer til det program, som Konkurrencestyrelsen godkendte i 1998.

Da området for en summarisk sagsbehandling er begrænset, og der ikke kan være tale om nogen klassisk alvorlig konkurrenceretskrænkelse såsom en markedsdeling, er Konkurrencerådet forpligtet til at foretage en grundig undersøgelse og kan ikke forlade sig på en summarisk sagsbehandling. Jonathan Faull og Ali Nikpay (red.), *The EC Law of Competition*, Oxford University Press, 2. udg. side 226 anfører i overensstemmelse hermed:

“[T]here is very little room for NCAs or national courts to expand the scope of restrictions caught by object beyond those explicitly identified as such by the European Courts in case law and by the Commission in its Notices and Guidelines.”

Selv hvis det måtte antages – hvilket DTL bestrider – at Konkurrencerådet efter EF-retten kan foretage en mere summarisk sagsbehandling, er Konkurrencerådet under alle omstændigheder underlagt dansk forvaltningsret, herunder officialmaksimen. Kravet til Konkurrencerådets undersøgelsespligt og bevisbyrde efter dansk forvaltningsret afhænger af den konkrete sags type. Desto mere indgribende eller betydningsfuld i øvrigt en afgørelse er, desto større krav stilles der til oplysningsindsatsens omfang og kvalitet og herved automatisk kravene til bevisførelsen, jf. blandt andre Hans Gammeltoft-Hansen m.fl., *Forvaltningsret, DJØF*, 2. udg., 2003, side 542 og Steen Rønsholdt, *Forvaltningsret, Retssikkerhed, Proces, Sagsbehandling*, Forlaget Thomson, 1. udg., 2001, side 349.

Afgørelser efter konkurrenceloven er generelt indgribende for virksomhederne, ikke blot fordi de gør indgreb i erhvervsudøvelsen, men tillige fordi de kan medføre bøder, erstatningskrav og negativ presseomtale, der kan være altødelæggende for virksomheden. Konkurrencerådets afgørelse er særligt indgribende for DTL, idet den begrænser DTL's rådgivnings- og informationsmuligheder samt deltagelse i samfundsdebatten. Medlemmerne har behov for rådgivning og generel oplysning om forhold, som er relevante for branchen og som bidrager til en optimering af medlemmernes virksomhed, herunder økonomiske forhold. Praksis fra Konkurrencerådet er på vej i en retning, som fratager brancheforeningerne deres eksistensberettigelse og -grundlag. Såfremt brancheforeningerne ikke kan deltage i samfundsdebatten og medlemsplejen inden for rimelige rammer efter konkurrenceloven, nødsages medlemmerne til enten at undvære nødvendig rådgivning eller indkøbe denne i de liberale erhverv med betydelige omkostninger til følge. Efter dansk forvaltningsret er Konkurrencerådet således forpligtet til at foretage en

grundig sagsbehandling, herunder sikre, at der foreligger tungtvejende beviser.

Konkurrencerådet kan således hverken efter EU-retten eller dansk forvaltningsret foretage en summarisk vurdering af formålet.

Om Konkurrencerådets bevisbyrde bemærkes, at det følger af Retten i Første Instans' og EF-domstolens praksis, at det tilkommer den retsanvendende myndighed at "fremlægge nøjagtige og samstemmende beviser, der kan støtte en fast overbevisning om, at overtrædelsen er blevet begået", jf. Retten i Første Instans' afgørelse af 8. juli 2004 i Sag T-48/00, Corus UK Ltd. mod Kommissionen (Samling af Afgørelser 2004, side II-2325), præmis 123.

Retten i Første Instans har i afgørelse 8. juli 2004 de Forenede Sager T-67, 68 og 71-78/00, JFE Engineering m.fl. mod Kommissionen (Samling af Afgørelser 2004, side II-2501), præmis 173 tilsvarende udtalt:

"Vedrørende førelsen af beviset for en overtrædelse af artikel 81, stk. 1, EF skal der indledningsvis mindes om, at Kommissionen skal føre bevis for de fastslåede overtrædelser og for, at de omstændigheder, som udgør overtrædelsen, faktisk foreligger."

og i præmis 179:

"[D]et [er] derfor nødvendigt, at Kommissionen fremlægger præcise og samstemmende beviser, der kan støtte den faste overbevisning, at overtrædelsen er blevet begået."

Konkurrencerådet har alene foretaget en summarisk bevisførelse bestående i en konstatering af, at DTL har udsendt materiale, som minder om materialer, som de retsanvendende myndigheder i tidligere sager, og efter en konkret vurdering har fundet havde et konkurrencebegrænsende formål. Konkurrencerådet har derimod ikke foretaget den påkrævede konkrete vurdering af det for afgørelsen relevante materiale, men har alene bevist, at DTL har udsendt en række informationer enten til sine medlemmer eller offentligheden, og at disse informationer potentielt kunne bruges på en konkurrenceskadelig måde, men ikke at en sådan brug er tilsigtet eller overhovedet

sandsynlig, for slet ikke at tale om brugbar.

Det følger af EF-domstolens afgørelse af 11. december 1980 i Sag 31/80, L'oréal mod De Nieuwe AMCK, (Samling af Afgørelser 1980, side 3775), præmis 19, at vurderingen af aftalen må tage udgangspunkt i, hvordan konkurrencen ville have været uden den pågældende aftale. Konkurrencerådet burde have vurderet, hvorvidt de antagne konkurrencebegrænsende virkninger ikke kunne forekomme uden de af DTL udarbejde værktøjer m.v. I denne henseende skulle Konkurrencerådet f.eks. i forhold til pressemeddelelserne vedrørende olieprisstigninger have taget i betragtning, at dieselolien udgør en af de væsentligste omkostningsposter, og at andre brancher (f.eks. inden for færge- og flytrafikken) allerede havde indført lignende tillæg, hvorfor pressemeddelelserne ikke kan antages at have haft nogen selvstændig betydning på markedet.

Endvidere skal Konkurrencerådet vurdere alle relevante faktorer, der har betydning for, om det anfægtede forhold faktisk ville være egnet til at påvirke konkurrencen. Der kan ikke opstilles en udtømmende liste over hvilke forhold, der skal indgå i en sådan vurdering, men det er utvivlsomt nødvendigt at inddrage de markedsmæssige forhold. Det fremgår også af Retten i Første Instans' afgørelse af 27. september 2006 i Sag T-168/01, GlaxoSmithKline Services mod Kommissionen (Samling af Afgørelser 2006, side II-2969), at en aftale kun kan have et konkurrencebegrænsende formål, såfremt aftalen må formodes at unddrage forbrugerne de fordele, som følger af en effektiv konkurrence, jf. præmis 121. Denne vurdering skal foretages ud fra den retlige og økonomiske sammenhæng, aftalen skal indgå i, herunder branchens karakteristika. Konkurrencerådet har ikke foretaget denne vurdering.

Konkurrencerådet skulle i denne sammenhæng have vurderet, hvorvidt aftalerne indgår i et marked med en høj grad af konkurrence – hvilket Konkurrenceankenævnet netop tidligere har udtalt var tilfældet, jf. Konkurrenceankenævnets kendelse af 7. november 1997, Danske Vognmænd mod Konkurrencerådet – idet der på sådanne markeder vil være mindre sandsynligt, at forhold af en karakter som de anfægtede, ville blive fulgt eller i øvrigt vil være egnede til at påvirke konkurrencen. Det er i denne henseende også nødvendigt at vurdere eventuel købermagt, herunder at de kunder, som DTL betjener, omfatter virksomheder med betydelig købermagt, såsom Coop og Arla. Konkurrencerådet har ikke foretaget denne vurdering.

Endvidere er Konkurrencerådet forpligtet til at fastslå varigheden af den påståede konkurrencebegrænsende adfærd, jf. f.eks. Retten i Første Instans afgørelse af 7. juli 1994 i Sag T-43/92, Dunlop Slazenger mod Kommission (Samling af afgørelser 1994 side II-441), præmis 79. Dette har Konkurrencerådet ikke gjort.

Endeligt bygger flere af Konkurrencerådets argumenter på forudsætninger og/eller antagelser, f.eks. at vognmændene anvender værktøjerne på en bestemt vis eller fokuserer på et ud af mere end tredive tal i et bilag til en vejledning til et kalkulationsprogram fra 1998. Det følger af dansk forvaltningsret, at afgørelser ikke må bygge på forudsætninger eller antagelser, der ikke har tilstrækkelig dækning i sagens faktum, jf. Steen Rønsholdt, Forvaltningsret, Retssikkerhed, Proces, Sagsbehandling, Forlaget Thomson, 1. udg., 2001, side 349:

”I sammenhæng hermed skal anføres, at forvaltningens afgørelser ikke må bygge på forudsætninger eller antagelser uden tilstrækkelig dækning i sagens faktum. Således FOB 1991.163 [...] Overfor ombudsmanden oplyste kommunen, at kommunens afgørelse byggede på en formodning om [...]. Da denne formodning ikke var søgt bekræftet – heller ikke hos klienten – udtalte ombudsmanden, at kommunens afgørelse var truffet på et ufyldestgørende grundlag.”

Dette følger også af Generaladvokat Vesterdorfs forslag til afgørelse i de Forenede Sager T-1-4, og 6-15/89, Rhone-Poulenc SA mfl. mod Kommissionen (Samling af Afgørelser 1991, side II-869) side 954:

“[B]jevismæssige følgeslutninger [må] naturligvis aldrig udvikle sig til svagt fundet spekulation. Der skal være tilstrækkeligt grundlag for afgørelsen, og rimelig tvivl skal komme sagsøgeren til gode efter grundsætningen in dubio pro reo.”

Det er således ikke tilstrækkeligt at foretage en vurdering af, om en aftale teoretisk kan have til formål at begrænse konkurrencen, hvis aftalen i den konkrete økonomiske sammenhæng ikke kan have denne virkning. Konkurrencerådet har ikke foretaget den nødvendige og tilstrækkelige vurdering heraf.

Såfremt Konkurrenceankenævnet i dette tilfælde måtte finde at have tilstrækkelige oplysninger

til selv at kunne vurdere, hvorvidt de anfægtede forhold har et konkurrencebegrænsende formål (eller en konkurrencebegrænsende effekt), gør DTL gældende, at et sådant/en sådan ikke foreligger, og at afgørelsen også af denne årsag må ophæves.

4.2.1 Om udsendelse af forhåndsudfyldt kalkulationsværktøj (**forhold i**) bemærkes særskilt:

For det første viser forholdene omkring kalkulationsværktøjets udarbejdelse klart, at værktøjet ikke har noget konkurrencebegrænsende formål.

DTL udarbejdede i 2001 et kalkulationsværktøj i samarbejde med og finansieret under Centerkontrakten ”Ledelse og styring i mindre virksomheder (LoS)” under Erhvervs- og Boligstyrelsen, der byggede på principperne i det af Konkurrencerådet i 1998 godkendte værktøj. I kalkulationsværktøjet var ligesom i 1998-værktøjet indarbejdet et eksempel på udfyldelsen af felter. Eksemplet kunne hentes frem ved at trykke på en knap i værktøjet. Dette var et projekt, der var administreret af Syddansk Universitet og Teknologisk Institut, og hvor DTL indgik som en blandt adskillige udviklingspartnere. Kalkulationsværktøjet blev udviklet af Teknologisk Institut i samarbejde med DTL. Dette fremgår klart af brugervejledningen (”Udarbejdet af Teknologisk Institut, Emballage og Transport i samarbejde med Dansk Transport og Logistik”) samt de makroer, der indgår i programmet (”Makro indspillet 10-05-01 af Michael Hylsberg”; Michael Hylsberg er ansat ved Teknologisk Institut og har ingen forbindelser til DTL), ligesom programmet har samme opbygning og layout som tilsvarende programmer udviklet af Teknologisk Institut. Kalkulationsværktøjet blev blandt andet således udarbejdet på initiativ fra Teknologisk Institut.

Allerede udviklingen af kalkulationsværktøjet viser således klart, at DTL ikke – hverken subjektivt eller objektivt – har haft til formål at begrænse konkurrencen. DTL har alene gjort dette kalkulationsprogram tilgængelig på sit websted, hvilket er at sammenligne med at foretage et hyperlink til en artikel på et andet websted.

For det andet er eksemplet i kalkulationsværktøjet under alle omstændigheder ikke egnet til at påvirke konkurrencen. Dette skyldes dels, at de indeholdte tal fremstår åbenbart misvisende

(nonsenstal) – f.eks. er dieselolieprisen angivet til DKK 3,65; et niveau, der ikke har været realistisk siden begyndelsen af 1990'erne – dels at DTL's medlemmer har så væsensforskellige omkostningsstrukturer, at tallene ikke kan bruges. Der henvises i denne forbindelse til Konkurrencerådets afgørelse af 30. september 1998, Dansk Automobilforhandler Forenings brugtbilkatalog. Afgørelsen vedrørte et katalog, som en brancheforening udsendte hvert kvartal, der – baseret på en nedskrivning af nybilpriserne – angav det forventede gennemsnitlige prisniveau for forskellige bilmodeller i en kommende tremåneders periode. Konkurrencerådet udtalte i den forbindelse:

”Men med det utal af varianter, der findes inden for de enkelte bilmærkers forskellige modeller, og hvor der igen er afvigelser fra bil til bil med hensyn til teknisk og vedligeholdelsesmæssig stand, ekstraudstyr, lokale forskelle i udbud og efterspørgsel osv., ses der ikke at kunne påvises eller sandsynliggøres nogen prisnormering som følge af brugtbilkataloget.”

Det er de samme forhold, der gør sig gældende for DTL. De enkelte omkostningsposter er individuelle for den enkelte vognmand. Slidtagen på dækkene afhænger blandt andet af lastbilens karakter – er det f.eks. en fladvogn, tipvogn, containervogn, tankvogn, kreaturvogn, skraldevogn, betonkanon, slamsuger eller kranvogn – og lasten, f.eks. værdigods, (herunder tobak, spiritus, IT-udstyr, antikviteter), vintertjenester, træ, trucking, søcontainere, veksellad, specialtransporter (inkl. sværgods), møbel- og tæppetransporter og flytning, maskintransport, levende dyr, landbrugs- og gartneriprodukter, køle- og frysegods, kurér-, ekspres- og budkørsel, pakketransport, jern- og metalvarer til industri, grus, sten, sand, jord, cement m.v., farligt gods, dagligvarer, byggelementer og byggemateriale, bulkvarer fra industrien, blandet, palleteret stykgods, beton, autotransporter, autobugsering, redningstjeneste og vejhjælp, asfalt og tjære og affaldstransport, inklusiv sikkerhedsmakulering og slamsugning.

Disse forhold medfører, at udgifterne forbundet med DTL's medlemmers transport er væsensforskellige afhængigt af, hvad de transporterer, på hvilken lastbiltype og med hvilken kapacitetsudnyttelse. De af DTL formidlede værktøjer vil således ikke med nogen grad af sandsynlighed kunne medføre en normering af prisen blandt DTL's medlemmer.

Det er efter praksis ikke i sig selv uforeneligt med forbuddet mod konkurrencebegrænsende

aftaler at give eksempler på udfyldelse af beregningsmodeller. I beslutning af 8. februar 1980 i 80/257/ECSC, Stål fra forhandlerlagre, fandt Kommissionen det tilladt, at en brancheorganisation f.eks. giver oplysninger om de højeste eller laveste registrerede omkostninger for en række virksomheder eller giver tilfældige eksempler: ”Den interesse, som virksomhederne har i en saglig korrekt udnyttelse af resultaterne af omkostnings- og virksomhedssammenligninger, kan imødekommes på anden måde. Hertil er det tilstrækkeligt for hver kalkulationsfaktor at stille de faktisk konstaterede laveste og højeste omkostninger op over for hinanden eller at tage nogle af de konstaterede data og benytte dem som kalkulationseksempler”.

Den for sagen nødvendige undersøgelse af, hvorledes eksemplerne forholder sig til de faktiske forhold, er ikke foretaget af Konkurrencerådet.

Der er ikke tale om, at DTL har anvendt minimumsværdier, maksimumsværdier eller gennemsnitsværdier. Tværtimod er der tale om, at DTL – som tilladt af Kommissionen – har givet et eksempel.

Beregningseksemplet fremtræder endvidere ikke som et direktiv fra DTL. DTL har heller ikke på anden vis ageret på en måde, der kunne understøtte, at efterlevelse skulle være forudsat eller tilsigtet. DTL har f.eks. ikke løbende opdateret eksemplet, ligesom vognmanden skal foretage noget aktivt for at benytte eksemplet og få det til at passe til dennes virksomhed.

Under alle omstændigheder må tallene efter en periode være at anse for historiske og allerede af denne årsag i overensstemmelse med konkurrenceloven. Det fremgår klart af beregningsmodellen, at den er udarbejdet i 2001. Det er således forkert, at Konkurrencerådet – i det omfang der overhovedet foreligger en krænkelse, hvilket DTL bestrider – har konstateret krænkelse af konkurrenceloven for hele perioden.

4.2.2 Om angivelse af forventede omkostningsstigninger (**forhold ii og iii**) bemærkes særskilt:

DTL udstedte i en periode indtil 2006 årligt en oversigt over den forventede udvikling for en række omkostningsposter (specifikt 11) inden for den næste 12-måneders periode samt den forventede samlede påvirkning af omkostningerne.

Konkurrencerådet har med henvisning til hidtidig praksis fundet, at DTL hermed har haft til formål at begrænse konkurrencen. Konkurrencerådet har imidlertid ikke foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering af omkostningsprognosen. F.eks. er der ikke taget stilling til, at posten ”Vægt- og vejbenyttelsesafgift” for hele perioden er angivet til 0 procent.

Oversigten over den forventede udvikling fremtræder ikke som et direktiv fra DTL. DTL har heller ikke på anden vis ageret på en måde, der kunne understøtte, at efterlevelse skulle være forudsat eller tilsigtet. I modsætning til Konkurrencestyrelsens afgørelse af 24. oktober 2005, Frisørmesterforeningen vil ikke længere annoncere forventede prisstigninger, er der ikke tale om, at DTL melder ud, at forbrugeren kan forvente prisstigninger, men alene at vognmanden kan forvente omkostningsstigninger. Endvidere er der i modsætning til Konkurrencerådets afgørelse af 29. marts 2006, Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning, ikke tale om, at DTL foretager en individuel bearbejdning af forskellige indeks for det pågældende år/en afsluttet periode, men at DTL har opstillet en prognose for en fremtidig periode.

Henset til, at der ikke er praksis vedrørende et lignende tilfælde, er det et krav, at Konkurrencerådet foretager en desto grundigere konkret vurdering.

4.2.3 Om beregningsmodel for dieselolieprisstigninger (**forhold iv**) bemærkes særskilt:

DTL udarbejdede en beregningsmodel for prisstigninger på dieselolien. Såfremt prisen steg, blev den procentvise stigning angivet, mens prisfald blev angivet som 0.

Konkurrencerådet anlægger en fortolkning af beregningsmodellen, som ikke svarer til den virkelighed, modellen er tiltænkt at operere i. Konkurrencerådet foretager ikke den fornødne sondring mellem olieprisen og olietillægget. Når vognmanden indgår en transportaftale, aftales der en oliepris (olieprisen) samt eventuelt en efterfølgende regulering (olietillægget). Olieprisen, f.eks. DKK 4,82, er indeks 100 for olietillægget. Det er ikke korrekt, når Konkurrencerådet anfører, at dieselolieprisen kun kan stige, men aldrig falde. Dieselolieprisen forbliver den

samme, indtil der indgås en ny aftale, mens olietillægget såvel kan stige som falde over perioden. Stiger dieselolieprisen f.eks. til DKK 7,00, dernæst falder til DKK 6,00 og endeligt stiger til DKK 8,00 indebærer modellen, at olietillægget først indeksreguleres i opadgående retning, dernæst i nedadgående retning og endeligt i opadgående retning. Årsagen til, at dette ikke vises med minus i modellen, er, at det er olieprisen (dvs. indeks 100 i eksemplet svarende til DKK 4,82), der benyttes som basis for reguleringen. Det vil således kun være relevant at operere med minus, hvis olieprisen falder under indeks 100.

At dette er den forudsatte anvendelsesmåde for beregningsmodellen følger blandt andet af instruktionen til modellen, hvoraf fremgår: ”Skemaet viser, hvor meget dieselolieprisen indvirker på transportprisen [...] i forhold til sidst transportprisen incl. dieselolie blev reguleret” samt af en e-mail, som DTL sendte til Jens Peter Jensen den 16. januar 2003 (Konkurrencestyrelsen medtog elektronisk kopi heraf under kontrolundersøgelsen). Heri skriver DTL, idet medlemmet spørger, hvorledes beregningsmodellen skal anvendes:

”Du kan vælge en anden udgangsdato (rækkerne i olietillægsskemaet) eller en anden andel for dieselomkostningens andel af transportprisen (søjlerne i olietillægsskemaet), men når vi udsender nye olietillægsskemaer, skal der hver gang aflæses i samme felt ud for samme udgangsdato og samme dieselomkostningsandel.”

Det fremgår klart heraf, at indeksreguleringen skal foretages ud fra den oprindeligt aftalte dieseloliepris – og således ikke ud fra, hvornår dieselolietillægget sidst blev reguleret. Det er først når en ny dieseloliepris (eksklusivt tillæg) aftales med kunden, at beregningen nulstilles og olieprisen på datoen for en ny transportpris vil herefter være indeks 100.

Der, hvor der oprindeligt forelå en fejl i modellen, er imidlertid hvis dieselolieprisen faldt under indeks 100, f.eks. hvis prisen i det ovenstående eksempel falder til DKK 4,80; da vil de sidste 2 øre ikke blive medregnet. At prisen ikke reguleres under indeks 100 skal forklares med, at olieoplysningsskemaet er udarbejdet på et tidspunkt, hvor olieprisen var støt stigende. En funktion, der tog stilling til et olieprisfald var derfor ikke noget, der blev overvejet. DTL ændrede olieprisskemaet, straks den opadstigende tendens i olieprisen var brudt. Denne fejl indebærer imidlertid ikke, at DTL kan siges at have til formål at begrænse konkurrencen.

Endvidere er det kun under ganske særlige omstændigheder, at konkurrencen kunne blive påvirket, da olieprisen var støt stigende i perioden og en lang række forudsætninger i øvrigt skal være opfyldt, førend konkurrencen ville blive påvirket. Konkurrencerådet har ikke foretaget en tilstrækkelig vurdering heraf.

DTL bestrider således, at beregningsmodellen har et konkurrencebegrænsende formål. Konkurrencerådet har ikke foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering af modellen. Det postulerede konkurrencebegrænsende formål er alene begrundet med henvisning til et hypotetisk eksempel samt en hypotetisk anvendelse af modellen, der ikke er understøttet af konkrete, faktiske forhold. Der er ikke foretaget en nødvendig kontrafaktuel vurdering af beregningsmodellen.

Henset til, at der ikke er praksis vedrørende et lignende tilfælde, er det et krav, at Konkurrencerådet foretager en desto grundigere konkret vurdering.

4.2.4 Om opfordring til at overvælte dieselolieprisstigninger m.v. (**forhold v**) bemærkes særskilt:

DTL har i en række pressemeddelelser orienteret om, at olieprisen steg, og at vognmændene burde huske at tage denne omkostningsstigning i betragtning i deres prisfastsættelse. Endvidere har DTL opfordret sine medlemmer til at indføre et forsikringstillæg.

For så vidt angår dieselolieprisstigningen, er dieselolieprisen et af talrige forhold, der indgår, når vognmanden beregner sin pris. Det har derfor formodningen for sig, at vognmanden – også uden oplysningen fra DTL – ville indregne stigninger i olieprisen, da han/hun bliver gjort opmærksom på stigninger hver gang han/hun tanker op. Konkurrencerådet har imidlertid ikke foretaget den påkrævede kontrafaktuelle analyse. En sådan var ellers særligt påkrævet henset til, at der i modsætning til Konkurrencerådets afgørelse af 25. maj 2005, DSK' koordinerende adfærd - undersøgelse af dankortgebyret, ikke er tale om introduktionen af en ny omkostningsart, som vognmændene skal tage stilling til den økonomiske behandling af, men en omkostning, som altid har eksisteret og nødvendigvis altid er indgået i prisberegningen. Endvidere er der ikke tale om en opfordring til at anvende et bestemt beløb, men alene en oplysning om, at omkostnings-

posten skal huskes – og bør indgå – i prissætningen, mens det er op til den enkelte vognmand at træffe afgørelse om, hvorvidt – og i så fald i hvilket omfang – stigningen skal medtages.

For så vidt angår opfordringen til at indføje et forsikringstillæg, er der i øvrigt tale om en enkeltstående pressemeddelelse (DTL webnyhed 2. september 2002) med gentagelse i DTL's Nyhedsbrev 17. september 2002.

Endvidere er det et naturligt led i DTL's politiske virke at deltage aktivt i samfundsdebatten, herunder rette fokus på de økonomiske vilkår, som medlemmerne arbejder under. I overensstemmelse hermed har alle pressemeddelelser været offentligt tilgængelige.

4.2.5 Om anvendelse af bearbejdede tal i omkostningsindeks (**forhold vi**) bemærkes særskilt:

Ifølge Konkurrencerådet har DTL i omkostningsindekset baseret 4 poster på bearbejdede tal. Dette drejer sig om "forsikringer, drift", "forsikringer, andre", "skader og selvrisko" samt "leasing/leje, operationel". Konkurrencestyrelsen godkendte omkostningsindekset i 1998.

"Forsikringer, drift" er baseret på DTL's aftaler med Codan samt Falck for en række forsikringstyper. "Forsikringer, andre" er baseret på DTL's aftale med Codan for en række forsikringstyper. "Skader og selvrisko" er baseret på DTL's forsikringsaftale med Codan. Det er således misvisende, når Konkurrencerådet anfører, at DTL har foretaget en egentlig bearbejdning af tallene for så vidt angår disse poster. Det fremgår også klart af materialet, hvorledes indekset er udarbejdet. "Leasing/leje" er baseret på en vægtning af stigningen i anskaffelsesprisen for en lastbil (der stammer fra Danmarks Statistik) samt udviklingen i rentesatsen (der stammer fra Danmarks Statistik), hvor forholdet mellem de to stammer fra en vægtning foretaget i 1996 af den gennemsnitlige anskaffelsespris fra 6 forhandlere.

Konkurrencerådet har ikke foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering af de anfægtede oplysninger, men fundet, at alene det forhold, at der er foretaget bearbejdning (hvilket for 3 af de 4 forhold ikke er en korrekt udlægning), har et konkurrencebegrænsende formål. Konkurrencerådet har herunder ikke vurderet, hvori den angivne bearbejdning består eller den eventuelle

betydning heraf, men alene baseret afgørelsen på, at en sådan bearbejdning – efter Konkurrencerådets udlægning – har fundet sted.

Selv hvis det måtte lægges til grund, at der er foretaget en individuel bearbejdning af alle 4 poster, er der imidlertid tale om, at der alene er foretaget bearbejdning af 4 ud af 18 poster (svarende til cirka 20 procent af indekset). De 4 poster er endvidere ikke af en sådan karakter, at de kan antages at have nogen væsentlig indflydelse på prissætningen og dermed konkurrencen. Foretages f.eks. en forøgelse af posten ”skader og selvrisko” med 100 procent i et af DTL’s eksempler, medfører dette alene en stigning i kilometerprisen på under 1,6 procent (fra DKK 11,96 til DKK 12,15). Vognmændene har endvidere væsensforskellige omkostningsmønstre. Anvendes de samme indekstal på to forskellige beregninger, vil det give sig forskellige udslag i kilometerprisen. Indekstillene er således ikke på nogen måde egnede til at ensrette priserne.

4.2.6 Om angivelse af overskudsgrad i forhåndsudfyldte eksempler og i videofilm (**forhold vii og viii**) bemærkes særskilt:

I forbindelse med udarbejdelsen af stamkalkulation for lastbilkørsel udarbejdede DTL i 1998 en instruktionsvejledning, der beskrev, hvorledes programmet skulle anvendes. Til vejledningen blev vedlagt fire eksempler, der illustrerede, hvilke felter, der skulle udfyldes, og der blev indsat nogle tilfældige tal i de mere end 30 felter. Der var angivet en overskudsgrad på 10 procent i to tilfælde og 15 procent i to andre. Konkurrencestyrelsen godkendte materialet i 1998. I 2008 indspillede DTL en instruktionsvideo, der ligeledes illustrerede, hvorledes stamkalkulationsmodellen skulle bruges. I den forbindelse blev det sagt: “[...] så kan vi se, at vi har forudsat et overskud på 15 procent - det er et ganske pænt overskud. Det er jo op til den enkelte at vurdere, hvilket overskud man forlanger”.

Det er efter praksis ikke i sig selv uforeneligt med forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler at give eksempler på, hvorledes beregningsmodeller skal anvendes. Kommissionen anerkendte – som tidligere anført – i beslutning af 8. februar 1980 i 80/257/ECSC, Stål fra forhandlerlagre, at brancheorganisationer under visse omstændigheder er berettiget til at give eksempler på kalkulationer.

Den for sagen nødvendige undersøgelse af, hvorledes eksemplerne på overskudsgrad forholder sig til de faktiske forhold er ikke foretaget af Konkurrencerådet.

DTL har foretaget en opgørelse over overskudsgraden i perioden 2005 til 2008 baseret på ca. 700 vognmandsvirksomheder i selskabsform med mindst 5 ansatte hvert år, dog kun 245 i 2008 da alle årsrapporter endnu ikke er indleveret. Det følger heraf, at minimumsværdien i 2005 var -21,58 procent, maksimumsværdien 26,17 procent og gennemsnitsværdien 4,08 procent; i 2006 var minimumsværdien -5,89 procent, maksimumsværdien 23,12 procent og gennemsnitsværdien 4,54 procent; i 2007 var minimumsværdien -42,89 procent, maksimumsværdien 31,76 procent og gennemsnitsværdien 5,02 procent; og i 2008 var minimumsværdien -6,43 procent, maksimumsværdien 27,14 procent og gennemsnitsværdien 5,14 procent. Det fremgår, at der ikke er tale om, at DTL har anvendt minimumsværdier, maksimumsværdier eller gennemsnitsværdier. Tværtimod er der tale om, at DTL – som tilladt af Kommissionen – har givet eksempler.

Konkurrencerådet har ikke bevist eller sandsynliggjort, at DTL ud fra en objektiv vurdering i øvrigt skulle have haft til formål at begrænse konkurrencen. Det er ikke tilstrækkeligt, at de retsanvendende myndigheder i tidligere sager konkret har fundet, at beregningsmodeller under visse omstændigheder kan krænke konkurrencelovens § 6. Konkurrencerådet må foretage en konkret og individuel vurdering.

Selv i sager der vedrører udsendelse af vejledende priser – hvilket ikke er tilfældet her – og derfor underkastet en strengere vurdering, skal der efter praksis foretages en individuel vurdering. Som Kommissionen udtaler i beslutning af 24. juni 2004 i COMP/38.549, *Barême d'honoraires de l'Ordre des Architectes belges*, pkt. 77: "[...] recommended prices do not automatically and always infringe Article 81". Konkurrencerådet har en pligt til at foretage en konkret vurdering, og dette gælder så meget desto mere, hvor der ikke er tale om udstedelse af vejledende priser, men udsendelse af anden form for information. I førnævnte afgørelse foretog Kommissionen da også i punkterne 78-90 en nøje vurdering af, hvorvidt opfordringen konkret havde til formål at begrænse konkurrencen. Dette blev besvaret bekræftende, blandt andet med

henvisning til "the intentionally rule-making tone" (pkt. 82), anvendelsen af minimumspriserne i en standardkontrakt "for eighteen years" (pkt. 83), samt at det var ubestridt, at foreningen "did not circulate information to its members to enable them to determine their fees according to their costs" (pkt. 88).

Eksemplerne på overskudsgrad fremtræder netop ikke som et direktiv fra DTL. DTL har heller ikke på anden vis ageret på en måde, der kunne understøtte, at efterlevelse skulle være forudsat eller tilsigtet. DTL har således ikke løbende opdateret eksemplerne, ligesom der ikke er angivet enslydende værdier. Endvidere skal vognmanden foretage sig noget aktivt for at indrette sig efter eksemplerne, idet de ikke automatisk er indsat i kalkulationsmodellen.

Konkurrencerådet har ikke dokumenteret, at noget medlem har anvendt den anførte overskudsgrad, ligesom Konkurrencerådet ikke nærmere har forholdt sig til den betydning for prisfastsættelsen, som overskudsgraden måtte have.

I Kommissionens beslutning af 8. februar 1980 i 80/257/ECSC fremhæver Kommissionen, at virksomhederne faktisk havde anvendt tallene i beregningsmodellen, ligesom modellerne indeholdte "faste kalkulationssatser for de fleste priskomponenter", mens "[d]e øvrige omkostningskomponenter som der ikke sættes tal på i kalkulationsmodellerne [...] efter deres natur [er] givet på forhånd og i vidt omfang unddraget de lagerførende forhandleres undtagelser". Endvidere fremhæves det, at virksomhedernes "varekøbsudgifter, som udgør langt den vigtigste omkostningsfaktor i betragtning af stålproducenternes ensartede prispolitik, udviser en relativt ringe variationsbredde".

Overskudsgraden er alene et ud af mere end 30 felter, som vognmanden skal udfylde. Det har derfor i sig selv formodningen mod sig – når der i øvrigt gives nonsenstal for de øvrige felter – at vognmanden skulle lade sig lede af netop overskudsgraden.

Overskudsgraden er under alle omstændigheder uegnet til at ensarte prisdannelsen, idet det er omkostningsstrukturen, der er styrende for prisdannelsen. Virksomhederne har ganske forskelligartede omkostningsstrukturer, og selv mindre forskelle herimellem kan medføre

væsentlige forskelle i kilometer- og/eller timeprisen, selv om den samme overskudsgrad anvendes. Anvendes f.eks. et af de eksempler, som DTL giver, og hæves antallet af kørte kilometer med 20 procent fra 65.000 til 78.000, medfører dette en forskel i kilometerprisen på DKK 1,61 (fra DKK 11,96 til 10,14, svarende til et fald på ca. 15,2 procent). For at opnå den samme forskel i timeprisen ved at regulere overskudsgraden, vil denne skulle reduceres med 101,3 procent. Overskudsgraden kan således kun i ringe grad påvirke kilometerprisen og er derfor ganske uegnet til at ensrette priserne.

- 4.3 DTL har desuden gjort gældende, at Konkurrencerådet har foretaget en utilstrækkelig og urigtig vurdering af, hvorvidt de anfægtede forhold har haft en mærkbar påvirkning af konkurrencen.

Konkurrencerådet synes at lægge til grund, at de anfægtede forhold (som DTL bestrider i det hele taget er aftaler eller har et konkurrencebegrænsende formål) har en mærkbar påvirkning af konkurrencen, allerede henset til antallet af medlemmer af DTL samt en antagelse om, at når DTL udsteder forskellige akter, så er det automatisk ”sandsynligt”, at ”et ikke ubetydeligt antal” af DTL’s medlemmer ”vil” agere i henhold hertil.

Konkurrencerådet har foretaget en afgrænsning af det relevante marked, men ikke en opgørelse af DTL’s markedsandel. Konkurrencerådet har heller ikke foretaget en nøjere vurdering af forholdene på det relevante marked, herunder adgangsbarrierer, eventuel købermagt m.v. Som Konkurrenceankenævnet tidligere har udtalt, jf. Konkurrenceankenævnets kendelse af 7. november 1997, Danske Vognmænd mod Konkurrencerådet, er der tale om et marked med en betydelig grad af konkurrence. Konkurrencerådet burde i denne henseende særligt have inddraget det forhold, at hovedparten af vognmændene ikke foretager deres egen prissætning, men indgår i forskellige samarbejder med speditører.

Konkurrencerådet har fremhævet to forhold til støtte for, at Konkurrencerådet har foretaget en tilstrækkelig vurdering af, hvorvidt de anfægtede forhold har en mærkbar påvirkning af konkurrencen. For det første henviser Konkurrencerådet til pkt. 48 i Kommissionens Retningslinjer vedrørende begrebet påvirkning af handlen i traktatens artikel 81 og 82, hvorefter det ikke er påkrævet at afgrænse det relevante marked, endsige opgøre markedsandelen for at vurdere,

hvorvidt samhandel mellem medlemsstater påvirkes mærkbart. Spørgsmålet om, hvad der udgør en mærkbar påvirkning af handelen mellem medlemsstater, er imidlertid forskellig fra vurderingen af, hvorvidt der foreligger en mærkbar påvirkning af konkurrencen. Dette følger allerede af pkt. 4 i retningslinjerne. For det andet henviser Konkurrencerådet til, at Kommissionen ikke anser det for nødvendigt at afgrænse det relevante marked nærmere i sager, der angår virksomhedernes adfærd, hvis formålet er at begrænse konkurrencen. Konkurrencerådet henviser til pkt. 93 i Kommissionens afgørelse af 24. juni 2004 i Sag COMP/38.549, *Barême d'honoraires de l'Ordre des Architectes* belges.

DTL fastholder, at ingen af de handlinger, som DTL har foretaget (for så vidt de overhovedet er aftaler), har til formål at begrænse konkurrencen, men selv i det omfang dette måtte antages, har Retten i Første Instans anlagt en væsentligt mere restriktiv fortolkning end Konkurrencerådet gør gældende. Nødvendigheden af at undersøge mærkbarheden er særligt påkrævet i denne sag, al den stund den påberåbte konkurrenceskadelige virkning er af mere hypotetisk karakter.

I den forbindelse henvises til Retten i Første Instans' afgørelse af 10. marts 1992 i de Forenede Sager T-68, 77 og 78/89, *Société Italiana Vetro SPA, Fabbrica Pisana SPA og PPG Vernante Pennitalia SPA mod Kommissionen* (Samlingen af Afgørelser 1992, side II-1403). Sagen vedrørte flere forhold, som havde til formål at begrænse konkurrencen, bl.a. pris aftaler. Retten i Første Instans udtalte imidlertid i præmis 159:

”Retten er ikke enig med Kommissionen i, at en analyse af markedet var overflødig. Tværtimod finder Retten, at en fyldestgørende definition af det pågældende marked er en nødvendig forudsætning for enhver bedømmelse af en adfærd, der hævdes at være konkurrencebegrænsende. [...] [Kommissionen] burde have foretaget en grundigere undersøgelse af markedets strukturer og funktion [...]”

Endvidere henvises til Retten i Første Instans' afgørelse af 15. september 1998 i de Forenede Sager T-374, 375, 384 og 388/94, *European Night Services Ltd. m.fl. mod Kommissionen* (Samlingen af Afgørelser 1998, side II-3141), præmis 93:

”Heraf følger, at selv om det antages, at ENS-aftalerne er konkurrencebegrænsende [...] kan Retten dog ikke, når der mangler en analyse af det relevante marked i den

anfægtede beslutning, tage stilling til, om de formodede konkurrencebegrænsninger har en mærkbar indvirkning på handlen mellem medlemsstaterne og således henhører under anvendelsesområdet for traktatens artikel [81, stk. 1][...]”

Konkurrencerådet baserer vurderingen af mærkbarhed på antallet af medlemmer af DTL samt medlemmernes omsætning. Konkurrencerådet tager i denne forbindelse ikke højde for, at en del af denne omsætning må henføres til transport ad jernbane, jf. afgørelsens punkt 42, ligesom et antal af medlemmerne kun ejer lokomotiver eller ikke ejer lastbiler – og således ikke kan anvende værktøjerne m.v. til noget. Dette gælder f.eks. en speditørvirksomhed som DSV Miljø A/S, der indgår i Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse. Speditører er upstream i forhold til transportvirksomhederne, jf. også afgørelsens pkt. 99. DSV Miljø A/S er den respondent, der realiserede den største omsætning i Konkurrencestyrelsens undersøgelse. DSV Miljø A/S oplyser, at selskabet ikke ejer egne lastbiler.

Flere af DTL's medlemmer har endvidere en sådan størrelse, at det ikke er realistisk eller sandsynligt, at de for at beregne deres priser skulle benytte de værktøjer m.v., som DTL stiller til rådighed. Dette omfatter f.eks. virksomheder som DSV Miljø A/S (der i 2007 havde en omsætning på DKK 3.461.446.000) og Kim Johansen International Transport A/S (der i 2007 havde en omsætning på DKK 476.774.000). Endvidere har Konkurrencerådet ikke opgjort andre aktørers markedsandele på det relevante marked. Henset til, at Konkurrenceankenævnet i kendelse af 7. november 1997, Danske Vognmænd mod Konkurrencerådet, har udtalt, at konkurrencen på markedet må antages at være betydelig, er konkurrenternes markedsandele særligt relevante for vurderingen af, om de anfægtede forholds påståede konkurrencebegrænsende formål er mærkbart. Endvidere har Konkurrencerådet f.eks. ikke taget hensyn til, at flere medlemmer af DTL tillige er medlem af andre brancheforeninger. Endeligt har Konkurrencerådet baseret dele af mærkbarhedsvurderingen på den markedsundersøgelse, som Konkurrencestyrelsen gennemførte, selv om denne i flere henseender må anses for mangelfuld og uegnet til en vurdering af, om de anfægtede forhold har en mærkbar virkning på konkurrencen. Dette skyldes for det første, at undersøgelsen alene er baseret på en besvarelse fra 16 af DTL's ca. 3.100 medlemmer. Markedsundersøgelsen dækker således kun 0,5 procent af DTL's medlemmer – eller under 10 procent af medlemmernes estimerede omsætning (hvorfra som nævnt må fratrækkes i hvert fald den væsentlige omsætning, der blev realiseret af DSV Miljø A/S).

Konkurrencerådet har tidligere afvist, at 11 respondenter var et tilstrækkeligt grundlag at basere en undersøgelse på, jf. Konkurrencerådets afgørelse af 29. november 2006, Danske Havnes standardlejekontrakt, betragtning 58. De 11 adspurgte svarede til ca. 18 procent af medlemmerne i Danske Havne. For det andet har Konkurrencestyrelsen ikke spurgt konkret ind til de enkelte anfægtede forhold. Tværtimod understøtter markedsundersøgelsen, at medlemmerne ikke har anvendt de oplysninger og værktøjer, som DTL stillede til rådighed. I forhold til oliereguleringsmodellen oplyser således 2 af respondenterne, at oliepristillægget reguleres efter Statoils henholdsvis Shells listepreiser, og således ikke efter DTL's oliereguleringsmodel. For det tredje er markedsundersøgelsen alene baseret på bevarelse fra medlemmer af DTL. Markedsundersøgelsen giver således ikke et retvisende billede af, hvorledes andre aktører på markedet opererer, herunder om f.eks. overvæltning af omkostninger på kunder er udtryk for en branchesædvane, eller om de – som Konkurrencerådet antager – er en følge af DTL's virksomhed. Konkurrencerådet har herunder ikke forholdt sig til, at der gennem de seneste år er indført ”brændstoffillæg” eller lignende tillæg i andre, beslægtede brancher, såsom fly- og skibstransport. Dette indikerer, at den adfærd, der kommer til udtryk i markedsundersøgelsen, er udtryk for almindelig sund forretningsskik.

Det ovenfor anførte er alle forhold, som Konkurrencestyrelsen skulle have ladet indgå i sin markedsundersøgelse, og som har betydning for Konkurrencerådets vurdering af, hvorvidt det påståede konkurrencebegrænsende formål har en mærkbar virkning på konkurrencen. Særlig stor vægt må lægges på, at markedsundersøgelsen end ikke lever op til Konkurrencestyrelsens egen vurdering af, hvad der er et tilstrækkeligt grundlag at basere en undersøgelse på, jf. Konkurrencerådets afgørelse af 29. november 2006, Danske Havnes standardlejekontrakt, betragtningerne 58 og 60. I den nævnte afgørelse er det endvidere udtalt i betragtning 67, at Konkurrencestyrelsen, efter at have foretaget sin egen markedsundersøgelse, fandt, at ”nettoprisreguleringsklausulen ikke begrænser konkurrencen mærkbart, idet det kun er knap halvdelen af medlemmerne, der benytter sig af den”. Det er herudover af væsentlig betydning, at flere vognmænd anfører i deres høringssvar, at de ikke, eller kun i begrænset omfang, har indflydelse på prisfastsættelsen, når de kører for en speditør. Herudover kører en række af de mindre vognmænd som underleverandører for større vognmænd, og i disse tilfælde kan de heller ikke selv fastsætte prisen. Det er således speditøren, som ikke indgår på det relevante marked eller

den større vognmand, der beregner prisen og eventuelle olier tillæg, og det er derfor misvisende at inddrage omsætning fra deres underleverandører (de mindre vognmænd), når det vurderes, om de anfægtede forhold kan have en mærkbar virkning på konkurrencen. Dette tager Konkurrencerådet ikke hensyn til, når det henviser til omsætningen for DTL's medlemmer som begrundelse for, at det påståede konkurrencebegrænsende formål har en mærkbar virkning på konkurrencen. Konkurrencerådet forholder sig således ikke til konkurrencesituationen på det relevante marked.

Endvidere har Konkurrencerådet ikke foretaget en vurdering af karakteren af de anfægtede forhold, herunder deres evne til at påvirke konkurrencen.

Konkurrencerådet har således ikke foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering af forholdene på det relevante marked til at kunne vurdere, hvorvidt der er en mærkbar påvirkning af konkurrencen. Afgørelsen må også af denne årsag ophæves eller hjemvises til fornyet behandling. Såfremt Konkurrenceankenævnet i dette tilfælde måtte finde at have tilstrækkelige oplysninger til selv at kunne vurdere, hvorvidt der foreligger en mærkbar konkurrencebegrænsning, gør DTL gældende, at en sådan ikke foreligger, og at afgørelsen også af denne årsag må ophæves.

- 4.4 DTL har yderligere gjort gældende, at brancheforeningen har haft en berettiget forventning om, at kalkulationsværktøjet for vognmænd var i overensstemmelse med konkurrenceloven.

DTL anmeldte i 1998 en beregningsmodel til Konkurrencestyrelsen med tilhørende beregnings-eksempler og fik oplyst, at dette opfyldte konkurrencelovens intentioner og bestemmelser. I 2001 udarbejdede DTL et lignende program. Der er en sådan lighed mellem de to programmer, at DTL har haft en berettiget forventning om, at kalkulationsværktøjet for vognmænd var i overensstemmelse med konkurrenceloven.

På denne baggrund er det i strid med almindelige forvaltningsretlige principper, at Konkurrencestyrelsen har truffet en afgørelse ex tunc og ikke ex nunc. Afgørelsen må derfor ophæves for så vidt den konstaterer en overtrædelse af konkurrencelovens § 6 med tilbagevirkende kraft.

Konkurrencerådet fremhæver til støtte for, at DTL ikke på baggrund af godkendelsen af priskalkulationsmodellen fra 1998 kan have haft en berettiget forventning om, at kalkulationsværktøjet fra 2001 var i overensstemmelse med konkurrenceloven, at kalkulationsværktøjet fra 2001 indeholdt forhåndsudfyldte tal, mens dette ikke var tilfældet for priskalkulationsmodellen fra 1998. Til priskalkulationsmodellen fra 1998 var imidlertid optrykt en vejledning, der som bilag 1 havde fire beregningseksempler. Eksempel 1 angiver f.eks. en anskaffelsespris for lastbilen på DKK 666.124 samt en salgspris pr. time på DKK 449,67. Tallene var ikke indsat i priskalkulationsmodellen. Konkurrencestyrelsen godkendte såvel priskalkulationsmodellen som vejledningen i 1998. Til kalkulationsværktøjet fra 2001 var ligeledes optrykt en vejledning, men hertil var ikke bilagt noget eksempel. Der indgik dog skærm billeder fra kalkulationsværktøjet, hvoraf forskellige tal kunne aflæses, f.eks. en anskaffelsespris for lastbilen på DKK 500.000 og en salgspris pr. time på DKK 312. I stedet var indbygget et eksempel i selve kalkulationsværktøjet, som brugeren kunne få frem ved at gøre noget aktivt, nemlig trykke på knappen ”Regnearket DTL-kalk benyttes som input til beregningerne” i arket ”Indkøbspriser & lønninger”:

DTL finder, at det ikke udgør nogen retlig relevant forskel for vurderingen af foreningens berettigede forventninger, at kalkulationsværktøjet fra 2001 havde eksemplet indarbejdet i programmet, mens eksempler var optrykt som bilag til vejledningen til priskalkulationsmodellen fra 1998, idet der i begge tilfælde krævedes en aktiv handling fra brugerens side, førend tallene kunne bruges. Forskellen ligger alene i den tekniske udvikling.

Konkurrencerådets bekymring ved eksemplet er, at ”transportpriserne harmoniseres, således at variationen i disse kun afhænger af transportens varighed og af den ønskede avance”, idet ”[e]n virksomhed, som anvender de forhåndsudfyldte tal, vil [...] samlet set fastsætte sin pris uden hensynstagen til virksomhedens underliggende omkostningsstruktur”, jf. pkt. 378 og 379 i afgørelsen. Dette forhold vil imidlertid netop gøre sig gældende, hvad enten eksemplerne indgår i beregningsprogrammet eller en vejledning hertil. Det retligt relevante kan ikke være, om eksemplet fremgår det ene eller det andet sted, men om brugeren skal foretage sig noget aktivt for at bruge egne tal eller noget aktivt for at bruge eksemplet. Såvel ved 1998 priskalkulationsmodellen som 2001 kalkulationsværktøjet skal brugeren foretage sig noget aktivt, nemlig henholdsvis overføre tallene manuelt eller elektronisk henholdsvis indføje tallene ved at klikke

på en knap.

I Konkurrencerådets afgørelse af 25. februar 2009, ITD's informationsudveksling, pkt. 652 fremhæver Konkurrencerådet netop at "[d]et vurderes [...] at udgøre en væsentlig, relevant forskel mellem DTL's priskalkulationsmodel og ITD's omkostningsberegningsmodel, at en vognmand, som benyttede ITD's beregningsmodel, aktivt skulle slette de af ITD forhåndsudfyldte tal og værdier for at indsætte egne individuelle tal – mens en vognmand, der benyttede DTL's priskalkulationsmodel kun kunne lade sig inspirere af de 4 vedlagte eksempler på udfyldte priskalkulationsmodeller".

Konkurrencerådet fremhæver til støtte for, at DTL ikke på baggrund af godkendelsen af priskalkulationsmodellen fra 1998 kan have haft en berettiget forventning om, at kalkulationsværktøjet fra 2001 var i overensstemmelse med konkurrenceloven, at en række af tallene i eksemplerne til priskalkulationsmodellen fra 1998 fremstod som misvisende (nonsenstal), mens tallene i kalkulationsværktøjet fra 2001 var regulære og beregnede af DTL.

Forholdet er imidlertid det, at med undtagelse af posterne "pris, dieselolie", "Kontormaskiner, artikler og tryksager", "forsikringer, andre" og "lokaleleje, kontor, garage" er 2001-tallene enten identiske med 1998-tallene eller befinder sig i et spænd mellem 1998-eksemplerne. En oversigt over de enkelte tal, der indgår i 2001-eksemplet, og de fire 1998-eksempler er optrykt nedenfor:

	2001	1998: Eksempel 1	1998: Eksempel 2	1998: Eksempel 3	1998: Eksempel 4
Genanskaffelsespris for bilen i kr.	805.411	666.124	0	911.840	338.950
Intern rentesats	9%	11.5%	0%	7.01%	11.5%
Scrapværdi i % af anskaffelsesprisen	5%	5%	0%	12%	8%
Vægt- og vejbenyttelsesafgift	14.495	8.964	14.956	14.742	10.540
Forsikringer pr. år, drift	26.122	34.813	43.350	17.496	10.540
Skader og selvrisko pr. år	10.000	11.579	18.075	6.090	3.250
Øvrige variable bilomkostninger pr. år	0	N/A	N/A	N/A	N/A

Pris, dieselolie	3,65	5,829	5,83	5,83	5,829
Olieomkostninger	9.000	4.109	13.020	5.605	4.652
Pris pr. dæk	3.000	2.478	3.000	2.976	2.478
Reparation og vedligeholdelse	60.000	21.687	74.940	76.800	15.556
Leasing og leje	0	0	133.440	0	0
Administrativ lønomkostning	20.470	28.930	18.728	23.058	2.450
Reklame og annoncer	5.176	9.003	4.656	8.351	1.845
Revisor, advokat og konsulent	10.352	13.506	9.187	17.760	0
Kontormaskiner, artikler og tryksager	10.105	5.388	2.201	6.780	0
Forsikringer, andre	5.195	2.286	1.168	2.988	0
Lokaleleje, kontor, garage	51.701	16.914	4.656	8.351	5.120
Telefon og porto	2.929	11.063	17.940	15.249	550
Diverse	2.071	5.536	3.403	5.780	0
Levetid i hele år	8	8	0	8	10
Antal udnyttede døgn pr. år	250	240	260	200	240
Antal udnyttede timer pr. døgn	7	8	9	7	7
Årligt kørte kilometer	80.000	80.000	160.000	50.000	80.000
Antal dæk	10	6	6	12	6
Km. pr. dæk	60.000	80.000	60.000	50.000	50.000
Brændstof, km. pr. liter	2,7	3,2	3,5	2,3	20

DTL fastholder på denne baggrund, at der er en sådan lighed mellem 1998-beregningsmodellen og 2001-kalkulationsværktøjet, at der ikke foreligger en retlig relevant forskel ved vurderingen af foreningens berettigede forventninger.

5.0 Konkurrencerådets argumentation

5.1 Konkurrencerådet har i forlængelse af det i afgørelsen anførte gjort gældende, at Konkurrencerådet tilstrækkeligt konkret og korrekt har vurderet, at DTL's adfærd som beskrevet i afgørelsen udgjorde vedtagelser i konkurrencelovens forstand.

Informationer fra en brancheforening udgør en vedtagelse i konkurrencelovens forstand, hvis brancheforeningen har tilsigtet, at de pågældende informationer skal være anvendelige til at koordinere medlemmernes adfærd. Der henvises i den forbindelse til sagen om De belgiske arkitekter, hvoraf det fremgår, at "According to the case law of the Court, an act described as a recommendation may be contrary to Article 81, whatever its legal status, if it constitutes the faithful reflection of a resolve on the part of an association of undertakings to coordinate the conduct of its members' on the market in accordance with the terms of the recommendation.", jf. Kommissionens afgørelse af 24. juni 2004 i sag COMP/38.549, *Ordre des Architectes*, p. 64. Fra dansk domstolspraksis kan henvises til Københavns Byrets dom af 1. april 2009 i sag nr. SS 2-1923/2008 om Danske Busvognmænd, Retten på Frederiksbergs dom af 17. februar 2009 i sag nr. SS 2-7791/07 om brancheforeningen Dansk Juletræsdyrkerforening og Københavns byrets dom af 28. februar 2005 i sag nr. 38.13554/04 om Dansk Autogenbrug. Der henvises endvidere fra Konkurrencerådets praksis til rådets afgørelse af 25. maj 2005 om DSK's koordinerende adfærd (undersøgelse af dankortgebyret), pkt. 55-69, rådets afgørelse af 26. maj 2004 om konkurrenceproblemer på markedet for tandprotetiske ydelser, rådets afgørelse af 30. januar 2002 om Dansk Skovforenings prisprognoser, rådets afgørelse af 30. august 2000 om prissamarbejde blandt kørelærere i Århus, pkt. 42-49, rådets afgørelse af 26. januar 2000 om Apoteam A/S, afsnit. 4.1.1, rådets afgørelse af 24. marts 1999 om et aftalekompleks vedrørende fælles udnyttelse af master og øvrige antennepositioner, afsnit 4, og rådets afgørelse af 30. september 1998 om Dansk Automobilforhandler Forenings cirkulære, afsnit 4. Det fremgår herfra samt fra litteraturen (jf. Konkurrenceloven med kommentarer, Kirsten Levinsen m.fl., 2009, s. 277) blandt andet, at det afgørende for, om sådanne tilkendegivelser, anbefalinger, henstillinger m.v. er omfattet af begrebet vedtagelser, er, at sammenslutningen har tilsigtet, at de pågældende udmeldinger skal være anvendelige til at koordinere medlemmernes adfærd – uanset om medlemmerne rent faktisk har koordineret deres adfærd.

Det er ikke en betingelse, at brancheforeningens informationer/tilkendegivelser er bindende for medlemmerne, eller at det kan dokumenteres, at medlemmerne rent faktisk har koordineret deres adfærd. Dette hedder således i forarbejderne til konkurrenceloven (jf. Folketingstidende 1996/1997, tillæg A, side 3658) blandt andet:

”§ 6 omfatter tillige vedtagelser, der er truffet inden for en sammenslutning af virksomheder ved dens kompetente organer. Begrebet vedtagelse kan omfatte vedtægter, beslutninger og henstillinger. Det er ikke noget krav, at vedtagelsen er juridisk bindende for medlemmerne... Som eksempel på vedtagelser kan nævnes brancheforeningers vedtagelser [vedtægter], hvad enten de er bindende eller vejledende for medlemmerne.”

Der kan endvidere henvises til Kommissionens beslutning af 5. juni 1996 i sag IV/34.983 om FENEX, pkt. 32-42, Domstolens dom af 27. januar 1987 i sag 45/85, Verband der Sachversicherer, pkt. 26-32 og Domstolens dom af 29. oktober 1980 i de forenede sager nr. 209, 215 og 218/78, Van Landewyck, pkt. 85-89. Det fremgår af disse afgørelser, at en brancheforenings anbefalinger m.v. kan udgøre en vedtagelse i konkurrenceretlig forstand, uanset om denne anbefaling er bindende, og uanset om denne anbefaling rent faktisk efterleves.

Særligt for så vidt angår FENEX-sagen bemærkes, at de af Kommissionen fremhævede tvingende vendinger i sagen ikke adskiller sig nævneværdigt fra DTL's måde at kommunikere til foreningens medlemmer på. Hvor FENEX f.eks. anførte ”Speditionstarifferne forhøjes pr. [...] med [...]. Dette skyldes den omkostningsudvikling, som branchen er udsat for” og ”FENEX anbefaler, at der i forbindelse med udførelse af toldformaliteter ved landegrænser gennemføres en yderligere takstforhøjelse på 5 %”, anførte DTL f.eks. ”Forventet stigning for 2007 (excl. dieselolie) = 3,0 pct.” (fed og understregning i original) og ”DTL skal fortsat og kraftigt anbefale, at olieprisstigningerne overvæltet til kunderne. Vi skal henvise til DTL's skema om olietillæg, der kan findes på vores hjemmeside”, jf. afgørelsens pkt. 167 og 191.

Det fremgår endvidere af dommen i Juletræssagen (Retten på Frederiksbergs dom af 17. februar 2009 i sag nr. SS 2-7791/07), at det udgjorde en overtrædelse af konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, at Dansk Juletræsdyrkerforening havde udsendt prisstatistikker og ikke-bindende kalkulationsmodeller til foreningens medlemmer. Det fremgår endvidere af dommen, at ”de udsendte oplysninger ikke ses at have nogen faktisk virkning på prisdannelsen”. Det fremgår endelig af dommen i DAG-sagen (Københavns Byrets dom af 28. februar 2005 i sag nr. 38.13554/04), at det udgjorde en overtrædelse af konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, at brancheforeningen Dansk Autogenbrug (DAG) udsendte et udfyldt skema om omkostningsbe-

regning. Det fremgår vedrørende strafudmålingen, at ”Retten har... tillagt det betydning, at det ikke er dokumenteret, at overtrædelsen har haft konkret indvirkning på det relevante marked.”

Det vil føre til uheldige resultater og til en uheldig balance mellem begreberne ”samordnet praksis” og ”vedtagelse”, hvis en brancheorganisations medlemmer, som anført af DTL, enten skal være bundet af informationerne fra brancheorganisationen eller faktisk efterleve disse, førend der foreligger en vedtagelse i konkurrencelovens forstand.

Domstolen, Retten i Første Instans samt som anført Kommissionen og de danske konkurrencemyndigheder har alle fundet, at den blotte udveksling af informationer (f.eks. oplysninger om prisadfærd) mellem konkurrenter kan udgøre en samordnet praksis i artikel 81's forstand, medmindre de erhvervsdrivende fører bevis for, at informationsudvekslingen ikke har medført en adfærd på markedet, der ligger i forlængelse af samordningen. Der henvises i den forbindelse til Domstolens dom af 28. maj 1998 i sag C-7/95 P, John Deere, Rettens dom af 15. marts 2000 i forenede sag T-25/95 m.fl., Cimenteries, p. 1644, 1649 og 1895, Rettens dom af 12. juli 2001 i forenede sager T-202/98, T-204/98 og T-207/98, British Sugar, p. 55-68, Rettens dom af 20. marts 2002 i sag T-9/99, Rørkartel og Kommissionens beslutning af 17. februar 1992 i sag IV/31.370 og 31.446, U.K. Agricultural Tractor Registration Exchange. Der henvises desuden til Konkurrenceankenævnets kendelse af 11. juli 2005, Wewers, og Konkurrencestyrelsens afgørelse af 26. maj 2005, Horesta's informationsudveksling til brug for markedsføring.

Begrebet vedtagelse skal derfor ikke forstås på den måde, at de erhvervsdrivendes brancheorganisationer – i stedet for virksomhederne selv – skal kunne udsende de samme informationer med den følge, at det nu er konkurrencemyndighederne, som skal føre bevis for, at de erhvervsdrivende følger tilkendegivelserne (enten ved at disse er bindende for medlemmerne eller ved, at tilkendegivelserne faktisk bliver efterlevet).

Konkurrencerådet er ikke enig i det af DTL anførte om, at såfremt Konkurrencerådets argumentation blev lagt til grund, ville der ikke længere være nogen realforskel mellem kriteriet om, at der skal foreligge en aftale m.v., og kriteriet om, at denne aftale har til formål eller følge at påvirke konkurrencen, eller i at Konkurrencerådets fortolkning ville indebære, at Konkurrence-

rådet alene skulle bevise, at en brancheorganisation havde til hensigt at begrænse konkurrencen, idet der ville foreligge såvel en aftale som en handling, der havde til formål at begrænse konkurrencen. Den subjektive hensigt med at gøre en information tilgængelig har betydning for, om en brancheforenings informationer udgør en aftale/vedtagelse. Heri ligger, at det er brancheforeningens subjektive hensigt med de pågældende informationer, som udgør det væsentlige forhold i vurderingen af, hvorvidt der foreligger en vedtagelse i konkurrencelovens forstand. Det skyldes, at brancheforeningen agerer på vegne af sine medlemmer, når foreningen udsender informationer. Der skal omvendt foretages en objektiv vurdering af, hvorvidt brancheforeningens informationer har til formål at begrænse konkurrencen. Det skal således vurderes, om de pågældende informationer objektivt set er egnede til at begrænse konkurrencen. I denne vurdering af informationernes sandsynlige (potentielle) virkning kan inddrages en række økonomiske og retlige forhold, herunder det relevante markeds karakter, reguleringen af markedet m.v.

Konkurrencerådet gør gældende, at DTL gjorde informationerne tilgængelige for foreningens medlemmer med henblik på, at medlemmerne skulle kunne anvende informationerne. I og med at medlemmerne skulle kunne anvende informationerne, og at informationerne var egnede til at koordinere medlemmernes adfærd, har DTL tilsigtet, at informationerne skulle være anvendelige til at koordinere medlemmernes adfærd.

Konkurrencerådet gør derfor samlet gældende, at informationerne udgør vedtagelser i konkurrencelovens forstand, og at Konkurrencerådet har foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering af dette spørgsmål.

De informationer, som DTL stillede til rådighed for foreningens medlemmer, var for det første et forhåndsudfyldt kalkulationsværktøj for vognmænd, hvor en række omkostningsposter, som er individuelle for den enkelte vognmandsvirksomhed, var udfyldt med tal og værdier, som DTL havde opgjort, jf. afgørelsens pkt. 105. DTL gjorde for det andet 4 forhåndsudfyldte eksempler på priskalkulationsmodeller i DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel tilgængelige for foreningens medlemmer. DTL havde i den forbindelse angivet en overskudsgrad på henholdsvis 10 og 15 pct., jf. afgørelsens pkt. 137-142. DTL gjorde herudover en

instruktionsvideo tilgængelig på foreningens hjemmeside. I videoen fremgik et forhåndsudfyldt eksempel på priskalkulationsmodel for lastbilkørsel. DTL havde i den forbindelse angivet en overskudsgrad på 15 pct., jf. afgørelsens pkt. 153-154. DTL indsatte desuden organisationens egne tal og værdier i DTL's omkostningsindeks i posterne benævnt "forsikringer, drift", "forsikringer, andre", "skader og selvrisko" samt "leasing/leje, operationel", jf. afgørelsens pkt. 155. DTL angav endvidere omkostningsprognoser for en række individuelle poster samt angav en forventet samlet årlig procentvis omkostningsstigning for vognmandsvirksomheder, jf. afgørelsens pkt. 162-163. DTL offentliggjorde herudover en elektronisk beregningsmodel, som medlemmerne kunne benytte til at justere deres kørselspriser, når dieselolien steg. Beregningsmodellen var indrettet således, at der blev angivet et højere oliepristillæg, når dieselolieprisen steg, mens modellen angav et uændret oliepristillæg, når olieprisen faldt, jf. afgørelsens pkt. 169. Endelig opfordrede DTL blandt andet på foreningens hjemmeside løbende sine medlemmer til at overvælte dieselolieprisstigningerne samt øgede forsikringsomkostninger på medlemmernes kunder, jf. afgørelsens pkt. 187-201.

DTL stillede de nævnte informationer til rådighed for foreningens medlemmer på foreningens hjemmeside, ligesom DTL løbende opdaterede og fremsendte trykte og elektroniske udgaver af en række af informationerne til medlemmerne. DTL udsendte endvidere nyheder om informationerne på foreningens hjemmeside. Dette forhold er efter Konkurrencerådets opfattelse tilstrækkeligt til at fastslå, at informationerne blev stillet til rådighed med henblik på, at medlemmerne skulle kunne anvende disse. DTL stillede således ikke ligegyldige informationer til rådighed for sine medlemmer, som foreningens medlemmer ikke skulle kunne anvende.

DTL's anbefalinger og opfordringer understøtter da også, at DTL stillede informationerne til rådighed med henblik på, at medlemmerne skulle kunne anvende disse. DTL anbefalede således gentagne gange medlemmerne at anvende foreningens olieoplysningsskema, jf. blandt andet afgørelsens pkt. 195 og 198; ligesom DTL løbende "på det kraftigste" opfordrede medlemmerne til at overvælte konkrete omkostninger til blandt andet dieselolie, jf. afgørelsens pkt. 190-191.

Hvis medlemmerne anvendte DTL's informationer, var disse informationer på forskellig vis egnede til at koordinere medlemmernes adfærd, jf. afgørelsens pkt. 351-382 (kalkulationsværk-

tøj), 383-396 (priskalkulationsmodel), 397-419 (omkostningsindeks), 420-444 (omkostningsprognose), 445-459 (olieoplysningsskema) og 460-476 (opfordringer til overvæltning af omkostninger).

Det fremgår således f.eks. af Konkurrencerådets afgørelse, at hvis en vognmand vælger at benytte DTL's forhåndsudfyldte tal i kalkulationsværktøj for vognmænd, vil vognmandens pris kun variere i forhold til to faktorer. For det første vil vognmandens pris variere i forhold til den tid, som det tager at udføre transportopgaven. For det andet vil vognmandens pris variere i forhold til den avance, som vognmanden ønsker på transportopgaven. DTL anfører imidlertid andre steder, blandt andet i 4 eksempler i foreningens vejledning til DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel og i en instruktionsvideo på foreningens hjemmeside, jf. afgørelsens pkt. 147-154, at der kan tages en avance på henholdsvis 10 og 15 pct. Vælger en vognmand at benytte DTL's forhåndsudfyldte tal, og vælger vognmanden at følge DTL's anbefaling om avance, vil vognmandens pris således kun variere i forhold til den tid, som det tager at udføre transportopgaven. Det betyder, at en times transportarbejde udført med f.eks. en 10 pct. avance vil koste det samme hos alle vognmænd, som benytter DTL's forhåndsudfyldte kalkulationsværktøj. Hvis en vognmand således f.eks. skal foretage en kørsel mellem Århus og København på tre timer, vil kørslen som udgangspunkt koste det samme hos alle vognmænd, der anvender det forhåndsudfyldte kalkulationsværktøj, jf. afgørelsens pkt. 375-376.

Konkurrencerådet fastholder på den baggrund, at DTL ved at stille de pågældende informationer til rådighed for medlemmerne tilsigtede, at de pågældende informationer skulle være anvendelige til at koordinere medlemmers adfærd, og at DTL's informationer derfor udgjorde vedtagelser i konkurrencelovens forstand.

Det følger endvidere af praksis, at der foreligger en overtrædelse af forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 3, jf. stk. 1, hvis en brancheforening stiller informationer – f.eks. præudfyldte kalkulationsmodeller m.v. – til rådighed for medlemmerne, og disse informationer er egnede til at koordinere medlemmernes adfærd. Det ligger forudsætningsvist heri, at sådanne informationer udgør en aftale, vedtagelse eller samordnet praksis i konkurrencelovens forstand.

Konkurrencerådet henviser i den forbindelse til dommen i sagen om Danske Busvognmænd (Københavns Byrets dom af 1. april 2009 i sag nr. SS 2-1923/2008), hvor brancheforeningen Danske Busvognmænd fandtes at overtræde konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, ved at have opfordret medlemmerne til at forhøje kundernes pris med et olietillæg. Det fremgår bl.a. af dommen, at "Danske Busvognmænd tilsigtede at påvirke samtlige medlemmers adfærd, og dermed begrænse konkurrencen".

Konkurrencerådet fastholder på den baggrund samlet, at Konkurrencerådet med rette har vurderet, at DTL's informationer omfattet af nærværende sag udgør en aftale, vedtagelse eller samordnet praksis i konkurrencelovens forstand, og at Konkurrencerådet i den forbindelse har foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering af DTL's informationer.

- 5.2 Konkurrencerådet har endvidere anført, at rådet tilstrækkeligt konkret og korrekt har vurderet, at DTL's vedtagelser havde til formål at begrænse konkurrencen.

Vurderingen af, om DTL's informationer havde et konkurrencebegrænsende formål, skal navnlig foretages på grundlag af informationernes indhold og den sammenhæng, hvori de indgår, jf. Rettens dom af 15. september 1998 i sagerne T-374/94, T-375/94, T-384/94 og T-388/94 om European Night Services, p. 136. Vurderingen af formålet kan foretages mere summarisk, hvis de pågældende informationer udgør en åbenlys konkurrencebegrænsning, jf. i denne sammenhæng tillige sag C-209-07, Forslag til afgørelse fra generaladvokat V. Trstenjak, præmis 47, note 26 med henvisning til præmis 136 i dom af 15. september 1998, European Night Services.

En vedtagelse kan have til formål at begrænse konkurrencen, selv om vedtagelsen ikke udelukkende har til formål at begrænse konkurrencen, men tillige forfølger andre (lovlige) formål, jf. Domstolens dom af 6. april 2006 i sag C-551/03 P i sagen om General Motors, punkt 64 med henvisninger og senest Domstolens dom af 20. november 2008 i sag C-209/07 i sagen om Beef Industry Development Society Ltd. (BIDS), pkt. 21.

DTL's informationer er beskrevet i afgørelsens pkt. 102-201. Relevante økonomiske og retlige

forhold er endvidere angivet i forbindelse med Konkurrencerådets konkrete vurdering af det objektive formål med DTL's informationer, jf. afgørelsens pkt. 351-382 (kalkulationsværktøj), 383-396 (priskalkulationsmodel), 397-419 (omkostningsindeks), 420-444 (omkostningsprognose), 445-459 (olieoplysningsskema) og 460-476 (opfordringer til overvæltning af omkostninger).

Det følger heraf, at Konkurrencerådet i afgørelsen foretog en tilstrækkelig konkret vurdering af, om DTL's informationer var egnede til at påvirke konkurrencen i lyset af de relevante retlige og økonomiske sammenhænge samt informationernes objektive karakteristika.

Der henvises herudover til det for retsanvendelsen almindeligt gældende princip, som tillige har fundet udtryk i praksis efter Traktaten, at i jo højere grad vurderingen af et forhold ikke efterlader tvivl, i jo mindre grad behøver myndigheden at problematisere, diskutere eller undersøge dette forhold i sin afgørelse.

Det bemærkes desuden, at DTL under Konkurrencerådets behandling af denne sag ikke bestred, at der var foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering af, om DTL's informationer var egnede til at påvirke konkurrencen.

Til det af DTL anførte om, at Konkurrencerådet er forpligtet til at fastslå varigheden af den påståede konkurrencebegrænsende adfærd, bemærkes, at Konkurrencerådet kan træffe afgørelse efter konkurrencelovens § 6, stk. 4, uden nødvendigvis at tage stilling til, på hvilket tidspunkt overtrædelsen kan anses som endelig ophørt, så længe der kan afgrænses et nærmere tidsrum, inden for hvilket overtrædelsen som minimum forelå.

Konkurrencerådet henviser for det første til, at det efter praksis ikke er nødvendigt præcist at fastlægge overtrædelsens omfang og varighed, i det omfang rådet ved afgørelsen konstaterer en overtrædelse af konkurrenceloven. Det følger blandt andet af Elsam-sagen (Konkurrenceankenævnets kendelse af 3. marts 2008, Dong Energy A/S, afsnit 11.3.2), hvor Konkurrenceankenævnet fandt, at der "i et vist omfang" forelå et misbrug uden nærmere at angive omfanget eller varigheden heraf.

Konkurrencerådet henviser for det andet til, at det konkret var uden betydning for indholdet af Konkurrencerådets afgørelse, om adfærden var ophørt på dette eller hint tidspunkt. Konkurrencerådets opgave er i henhold til konkurrencelovens system blandt andet at afgøre, om en given adfærd udgør en overtrædelse af konkurrenceloven, og om fornødent påbyde adfærden ophørt efter konkurrencelovens § 6, stk. 4. Overtrædelsens tidsmæssige udstrækning havde (og har) alene relevans i forhold til en eventuel efterfølgende straffesag. Det er dog selv i en bødesag ikke fundet nødvendigt i fællesskabspraksis endeligt at afgrænse den periode, hvor overtrædelsen har fundet sted, jf. Rettens dom af 7. juli 1994 i sag nr. T-43/92, Dunlop Slazenger mod Kommissionen, p. 79. Det er ikke fra DTL's side bestridt, at foreningen gjorde informationerne tilgængelige fra de tidspunkter, som er angivet i afgørelsen, jf. henholdsvis pkt. 104, 137, 157, 162, 169 og 201. DTL har angivet over for Konkurrencerådet, at en række af informationerne ikke længere stilles til rådighed for medlemmerne, mens andre af informationerne ville blive berigtiget i overensstemmelse med rådets påbud. Heraf kan udledes en periode, hvor DTL - som minimum - har gjort informationerne tilgængelige for foreningens medlemmer.

Konkurrencerådet henviser for det tredje til, at det fremgår af praksis, at påbud kan meddeles for en adfærd, som endnu ikke er fuldbyrdet. Der henvises således til Konkurrenceankenævnets afgørelse af 7. november 2005 (Wewers Belægningssten A/S og A/S Ikast Betonvarefabrik) og Konkurrencerådets afgørelse af 25. august 1999 (Vejledende priser for frø af grøntsager og blomster – havefrø). Af sidstnævnte afgørelse fremgår, at rådet meddelte et påbud om ophævelse af en aftale, uanset at parterne havde meddelt, at aftalen var ophørt. Heraf følger så meget desto mere, at påbud kan meddeles for en adfærd, der realiserer en fuldbyrdet overtrædelse, men hvis tidsmæssige udstrækning ikke er endelig afgrænset.

Konkurrencerådet fastholder derfor samlet, at rådet foretog en tilstrækkelig konkret vurdering af formålet med DTL's informationer.

Til de enkelte forhold bemærkes, at DTL gjorde kalkulationsværktøj for vognmænd tilgængelig for foreningens medlemmer (**forhold i**). Kalkulationsværktøjet havde en indbygget funktion, som tillod en vognmand via et enkelt museklik at forhåndsudfylde kalkulationsværktøjet med

tal og værdier, som DTL havde beregnet, jf. afgørelsens pkt. 112. Disse tal og værdier, som DTL havde beregnet, var ikke historiske på det tidspunkt, da værktøjet første gang blev stillet til rådighed for foreningens medlemmer. Det har imidlertid ikke været muligt for Konkurrencestyrelsen at dokumentere med tilstrækkelig sandsynlighed, at DTL's tal og værdier i det bagvedliggende skema, jf. afgørelsens pkt. 112, senere er blevet løbende opdateret. Konkurrencerådet har derfor ikke lagt til grund, at tallene blev opdateret.

Hvis en vognmand valgte at benytte DTL's forhåndsudfyldte tal, ville vognmandens pris kun variere i forhold til den tid, som det tog at udføre transportopgaven og i forhold til den avance, som vognmanden ønskede på transportopgaven. Vognmænd, der anvendte DTL's anbefaling om avance, og som skulle køre samme distance (fra A til B), ville dermed beregne samme pris.

Til det af DTL anførte om, at kalkulationsværktøjet blev udviklet under Centerkontrakten "Ledelse og styring i mindre virksomheder (LOS), og at hverken Konkurrencestyrelsen eller Konkurrencerådet fandt det påkrævet at spørge nærmere ind hertil, bemærkes, at materialet ikke blev direkte omtalt i afgørelsen. Det skyldes, at sagen angik spørgsmålet, om informationerne objektivt set var egnede til at begrænse konkurrencen. Hverken Konkurrencestyrelsen eller anden myndighed kan med en virksomhed aftale sig ud af konkurrencelovens forbudsbestemmelser (jf. Konkurrenceankenævnets kendelse af 14. november 2006 om Elsams prisadfærd, hvoraf fremgår, at det ikke var muligt for Elsam at aftale sig ud af konkurrencelovens forbud med Konkurrencestyrelsen). I modsat fald ville Videnskabsministeriet reelt kunne meddele DTL en § 9-lignende fritagelse fra forbuddet i konkurrencelovens § 6. Det var derfor uden betydning for afgørelsen, at Kalkulationsværktøj for vognmænd var udviklet som led i et projekt om ledelse og styring af mindre virksomheder i samarbejde med Videnskabsministeriet.

Til det af DTL anførte om, at de enkelte omkostningsposter er individuelle for den enkelte vognmand, og at de af DTL formidlede værktøjer således ikke med nogen grad af sandsynlighed kunne medføre en normering af prisen blandt DTL's medlemmer, bemærkes, at det netop er det forhold, at de enkelte poster i værktøjet som udgangspunkt er individuelle og kan forhåndsudfyldes med tal beregnet af DTL, som indebærer, at informationerne er egnede til at normere vognmændenes prisfastsættelse og dermed begrænse konkurrencen. Det skal i den forbindelse

understreges, at Konkurrencerådets afgørelse ikke vedrører, hvorvidt værktøjerne som sådan (uden forhåndsudfyldte tal) er i overensstemmelse med konkurrenceloven.

En vognmand kunne forhåndsudfylde de som udgangspunkt individuelle omkostningsposter med tal beregnet af DTL ved et enkelt tryk på en knap. Hvis en vognmand valgte at benytte DTL's forhåndsudfyldte tal, ville vognmandens pris kun variere i forhold til den tid, som det tog at udføre transportopgaven og i forhold til den avance, som vognmanden ønskede på transportopgaven. Vognmænd, der anvendte DTL's anbefalinger om avancesats, og som skulle køre samme distance (A til B), ville dermed beregne nøjagtigt den samme pris. Informationerne var derfor egnede til at ensrette DTL's medlemmers prisfastsættelse uden yderligere kontakt med medlemmerne.

Til det af DTL anførte om, at DTL's tilgængeliggørelse af kalkulationsprogrammet på sit websted er at sammenligne med at foretage et hyperlink til en artikel på et andet websted, bemærkes, at DTL har deltaget i udarbejdelsen af Kalkulationsværktøj for vognmænd, hvilket fremgår af værktøjets forside. DTL har efterfølgende gjort værktøjet tilgængelig på foreningens hjemmeside med mulighed for at forhåndsudfylde værktøjet med tal og værdier beregnet af DTL. Adgang hertil krævede et brugernavn og et kodeord. Det forhold, at DTL gjorde Kalkulationsværktøj for vognmænd tilgængelig for foreningens medlemmer i en elektronisk udgave, understøtter endelig kun, at værktøjet var egnet til at begrænse konkurrencen.

Konkurrencerådet fastholder med henvisning hertil, at det forhåndsudfyldte Kalkulationsværktøj for vognmænd objektivt set var egnet til at ensrette DTL's medlemmers prisfastsættelse uden yderligere kontakt mellem virksomhederne, og at de forhåndsudfyldte tal i kalkulationsværktøjet derfor havde som formål at begrænse konkurrencen.

DTL angav desuden en overskudsgrad i foreningens vejledning til priskalkulationsmodel for lastbilkørsel (**forhold vii**) og i en video til samme (**forhold viii**). DTL's angivelse af en overskudsgrad fremstod som en vejledning i, hvor stort et (relativt) overskud DTL's medlemmer skulle fastsætte. DTL's angivelse var dermed egnet til at medføre, at vognmændene fastsatte samme overskudsgrad. Såfremt medlemsvirksomhederne anvendte DTL's angivelse

om overskudsgrad, frem for selv at fastsætte en overskudsgrad på baggrund af virksomhedernes underliggende omkostningsstruktur og de aktuelle markedsforhold, var det egnet til at have en normerende virkning på medlemsvirksomhedernes prisfastsættelse. Det følger endvidere som nævnt ovenfor, at hvis to vognmænd anvendte DTL's anbefalinger om overskudsgrad - og samtidig anvendte DTL's præudfyldte kalkulationsværktøj - blev vognmændenes priser ensrettet.

Det af DTL opstillede tilfælde, hvorefter en given omkostningspost har en større indvirkning på en vognmands samlede prisfastsættelse end avancen, indebærer ikke, at DTL's angivelse af en overskudsgrad ikke er egnet til at begrænse konkurrencen ved at være med til at ensrette medlemmernes priser. DTL's eksempel viser blot en konkret beregnet følge i en tænkt situation. To vognmænd, som kører samme type transporter i samme type vogne – f.eks. vognmænd, der transporterer vindmøller – vil sandsynligvis have et relativt ens omkostningsbillede. Når to sådanne konkurrerende vognmænd forhandler pris med en kunde, forhandles der således i et ikke uvæsentligt omfang om, hvilken avance (positiv eller negativ) vognmanden kan opnå. DTL's angivelse af en overskudsgrad var derfor egnet til at mindske usikkerheden mellem vognmændene og ensrette vognmændenes prisfastsættelse.

Konkurrencerådet fastholder med henvisning hertil, at DTL's adfærd i forbindelse med angivelsen af overskudsgrader objektivt set var egnet til at ensrette medlemmernes prisfastsættelse, og at DTL's angivelse af overskudsgrader derfor havde til formål at begrænse konkurrencen. Dette understreges af, at DTL's angivelse af overskudsgrad kunne anvendes i sammenhæng med det præudfyldte kalkulationsværktøj for vognmænd (forhold i).

DTL gjorde endvidere et omkostningsindeks tilgængeligt for foreningens medlemmer. DTL angav i indekset den gennemsnitlige omkostningsudvikling for branchen på baggrund af tal og værdier fra officielle kilder (blandt andre Danmarks Statistik). DTL bearbejdede imidlertid i 4 indeks en række oplysninger fra foreningens forsikringsaftale m.v. (**forhold vi**). DTL's egne procentsatser kom derved til at fremstå som et objektivt udtryk for en rimelig omkostningsstigning for de enkelte omkostningsposter, jf. afgørelsens pkt. 412, og som et objektivt udtryk for, hvad vognmændenes pris skulle stige med som følge af udviklingen i disse omkostningsposter.

Konkurrencerådet fastholder med henvisning hertil, at DTL's egne indekstal var egnede til at have en vis ensrettende virkning på medlemsvirksomhedernes prisfastsættelse, og at DTL's egne indekstal derfor havde til formål at begrænse konkurrencen.

DTL angav i omkostningsprognosen (**forhold ii og iii**) foreningens forventning til den samlede omkostningsudvikling for lastbilkørsel for det kommende år. Denne forventning opdelte DTL på omkostningstyper og som en samlet procentsats markeret med fed skrift og understreget som et "facit". DTL angav endvidere i en parallel opsætning den faktiske omkostningsudvikling for branchen sammenholdt med foreningens skøn for det pågældende år. DTL's angivelse var – på samme måde som en angivelse af en vejledende pris er egnet til at give indtrykket af, hvad et medlem kan tage i pris – umiddelbart egnet til at give vognmændene indtrykket af, hvor meget en typisk vognmand med rimelighed kunne hæve priserne med, jf. afgørelsens pkt. 437-441. DTL's angivelse af en procentvis gennemsnitlig stigning i foreningens omkostningsprognose var således på samme måde som en brancheforenings udsendelse af en vejledende pris, umiddelbart egnet til uden yderligere kontakt mellem virksomhederne at samordne medlemsvirksomhedernes prisfastsættelse.

Konkurrencerådet fastholder med henvisning hertil, at DTL's omkostningsprognose umiddelbart var egnet til at samordne medlemsvirksomhedernes fastsættelse af priser uden yderligere kontakt mellem virksomhederne, og at kalkulationsværktøjet derfor havde som formål at begrænse konkurrencen.

DTL gjorde et olieoplysningsskema tilgængelig for foreningens medlemmer (**forhold iv**), som tillod den beregnede pris at stige, mens modellen ved faktiske prisfald lod den beregnede pris være uforandret, jf. afgørelsens pkt. 173.

De vognmænd, der anvendte DTL's olieoplysningsskema til regulering af virksomhedens priser, ville i overensstemmelse hermed hæve deres transportpris, når olieprisen steg, men ikke sænke deres pris, når olieprisen faldt. Modellen var som følge heraf i sig selv egnet til, at oliepristillægget blev fastsat på et ensartet, kunstigt højt niveau, jf. afgørelsens pkt. 452-456.

Den af DTL opstillede tredje anvendelsesmåde for modellen er ny, men fører (ligesom anvendelsesmåderne beskrevet i afgørelsens pkt. 176-184) til, at en vognmand som benytter modellen, vil fastsætte et oliepristillæg, som ligger over markedsprisen. Selv hvis DTL's seneste forståelse af modellen lægges til grund, vil der derfor fortsat være tale om en overtrædelse af konkurrenceloven. Konkurrencerådet bemærker i den forbindelse, at det ikke er givet, at DTL's beskrivelse af modellen er den mest retvisende af de nu tre scenarier. Modellen kan således tænkes anvendt på alle tre måder.

Konkurrencerådet forstår DTL's nye oplysninger på den måde, at vognmanden og kunden som led i den samlede transportaftale aftaler en oliepris. Denne oliepris forbliver den samme over hele aftaleperioden. Vognmanden og kunden aftaler samtidig hermed en efterfølgende regulering i form af et variabelt olietillæg. Konkurrencerådet forstår i den forbindelse på DTL's nye oplysninger, at "reguleringstidspunktet", er det tidspunkt, hvor vognmanden indgår den pågældende transportaftale med kunden. Olieprisen eksklusiv olietillægget forbliver således den samme over hele perioden, mens olietillægget reguleres løbende. Det vil sige, når vognmanden skal vælge i olieoplysningsskemaet, hvilken måned han sidst regulerede i, vælger vognmanden den måned, hvori transportaftalen blev indgået. I perioden mellem to reguleringer (indgåelse af transportaftalen) er det udelukkende olietillægget, som reguleres. Et sådant valg af regulerings-tidspunkt vil medføre, at olieoplysningsskemaet skaber et spænd mellem oliepristillægget og den faktiske prisudvikling i de måneder, hvor olieprisen falder til et lavere niveau end, hvad olieprisen var ved indgåelsen af transportaftalen.

Konkurrencerådet bemærker endvidere, at det fremgår af DTL's brev til Konkurrencestyrelsen af 28. november 2006, at "Med den usikkerhed, der er om ændringer i olieprisen, har virksomhederne et stort behov for dagligt at kunne følge med i udviklingen". Det fremgår endvidere af afgørelsens pkt. 98, at Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse indikerede, at olietillæg ofte reguleres løbende, og at olietillægget i mange tilfælde reguleres hver måned eller oftere. Det fremgår endvidere af DTL's konjunkturundersøgelse fra 2008, at "58 pct. af virksomhederne har i enten "Udbredt grad" eller "Fuldstændig" overført de stigende brændstofomkostninger til kunderne. ... De fleste virksomheder måler brændstofforbruget månedligt, og der måles typisk

på hver enkelt lastbil”. Det fremgår endelig af konjunkturundersøgelsen, at ”Hele 86 pct. måler fast på brændstofforbruget. Det sker i langt de fleste virksomheder månedligt, og der måles typisk på hver enkelt lastbil”.

Det fremgår af det ovenstående, at DTL’s medlemmer efter foreningens oplysninger havde et stort behov for dagligt at følge med i dieselpriens udvikling. Det fremgår endvidere af både Konkurrencestyrelsens og DTL’s undersøgelser, at en væsentlig del af DTL’s medlemmer løbende (månedligt eller oftere) regulerede virksomhedens olietillæg og/eller dieseloliepris.

Konkurrencerådet bestrider, at DTL ændrede olieprisskemaet, straks den opadstigende tendens i olieprisen var brudt. At det skulle forholde sig således ses ikke at stemme overens med det faktisk passerede.

Konkurrencerådet fastholder med henvisning hertil, at DTL’s olieoplysningsskema umiddelbart var egnet til at koordinere medlemsvirksomhedernes fastsættelse af priser, således at virksomhedernes olietillæg blev fastsat højere, end den faktiske markedsudvikling tilsagde, og at olieoplysningsskemaet derfor havde som formål at begrænse konkurrencen.

DTL fremsatte opfordringer til at overvælte konkrete omkostningsstigninger på medlemsvirksomhedernes kunder (**forhold v**). Det fremgår således eksempelvis af afgørelsens pkt. 191, at ”omkostningerne for en typisk transportør er dermed blevet øget med 5-7 pct. siden nytår – udover de øvrige omkostningsstigninger. DTL skal fortsat og kraftigt anbefale, at olieprisstigningerne overvæltes til kunderne. Vi skal henvise til DTL’s skema om olietillæg, der kan findes på vores hjemmeside.”

Det fremgår af sagen om Danske Busvognmænd (Københavns Byrets dom af 1. april 2009), at en brancheforeningens opfordring til medlemmerne om at overvælte omkostninger på medlemmernes kunder ved at indføre et olietillæg, kan udgøre en overtrædelse af konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

To vognmænd, som fulgte DTL’s opfordring og overvæltede virksomhedernes omkostninger til

brændstof på deres kunder, ville ikke konkurrere på olieprisen. Vognmændene ville derimod fastsætte olieprisen på samme vis, som hvis vognmændene fulgte vejledende satser for olietillæg. DTL's opfordringer var derfor ligesom vejledende olieprissatser egnede til, at medlemmerne hævdede prisen med den samme sats, sml. afgørelsens pkt. 452-456. DTL's løbende henvisninger til foreningens olieoplysningsskema, jf. ovenfor, tjener i denne sammenhæng til at understrege, at DTL's opfordringer til at overvælte konkrete omkostninger til olie var egnede til at fjerne vognmændenes indbyrdes incitament til at konkurrere på oliepris, jf. afgørelsens pkt. 454 og 460-473.

Konkurrencerådet fastholder med henvisning hertil, at DTL's opfordringer var egnede til at ensrette medlemmernes prisfastsættelse, og at DTL's opfordringer derfor havde til formål at begrænse konkurrencen.

Det skal hertil vedrørende DTL's informationer overordnet bemærkes, at disse **samlet set** udgjorde en "informationspakke", som foreningen stillede til rådighed for foreningens medlemmer. Informationerne var som anført isoleret set hver for sig egnede til at begrænse konkurrencen, og DTL's informationer var samlet set i endnu højere grad egnede til at begrænse konkurrencen. Anvendte medlemsvirksomhederne DTL's informationer, ville medlemsvirksomhedernes fastsættelse af priser for en konkret kørsel kun variere i forhold til den kørte distance/tid. Medlemsvirksomhedernes priser ville således ensrettes. Hertil kommer, at DTL's informationer om blandt andet den forventede omkostningsudvikling i foreningens prognose var egnede til at medføre, at virksomhederne med en rimelig grad af sandsynlighed kunne forudsige, hvordan øvrige medlemsvirksomheder ville lade deres omkostninger og dermed priser udvikle sig på længere sigt.

DTL's informationer var således også samlet set egnede til mindske usikkerheden på det horisontale niveau mellem konkurrenter på en række afgørende konkurrenceparametre. DTL's informationer var således for hvert enkelt forhold, og i endnu højere grad samlet set egnede til at begrænse konkurrencen.

5.3 Konkurrencerådet har desuden anført, at Konkurrencerådet tilstrækkeligt konkret og korrekt har

vurderet, at DTL's vedtagelser var egnede til mærkbart at begrænse konkurrencen.

Konkurrencerådet henviser i den forbindelse til de faktiske oplysninger i sagen, herunder at:

- DTL efter anmodning i en e-mail af 16. juli 2008 til Konkurrencestyrelsen har oplyst, at "DTL har ikke oplysninger om medlemsvirksomhedernes omsætning, idet vi dog i den årlige anonyme konjunkturundersøgelse får oplyst omsætningstal. I undersøgelsen for 2008 er det opgjort, at de i alt ca. 800 virksomheder ud af de 2.000 adspurgte ud af de 3.300 medlemsvirksomheder ud af 6.300 vognmandsvirksomheder i Danmark, har en omsætning på 10,8 milliarder kr. I Statistikbanken hos Danmarks Statistik kan findes et samlet momsangivet salg for branchen 602409 Fragtvognmænd og rørtransport på 47,071 mia. kr. i 2007".
- DTL har vurderet, at ca. 40 pct. af medlemmerne i 2007 og ca. 60 pct. af medlemmerne i 2008 kun havde nationale transporter, jf. afgørelsens pkt. 48.
- DTL's informationer over en årrække blev rettet til samtlige af foreningens medlemmer via DTL's hjemmeside, ligesom medlemmerne fik tilsendt DTL's web-nyheder m.v.
- DTL's medlemmer samlet rådede over ca. 20.000 lastbiler, 50 lokomotiver og beskæftigede ca. 25.500 medarbejdere, jf. afgørelsens pkt. 42-51.
- DTL's informationer vedrørte konkurrenceparametre mellem konkurrenter, og DTL's vedtagelserne var således egnede til at begrænse konkurrencen på horisontalt niveau.
- DTL's informationer havde som objektivt formål at begrænse konkurrencen, jf. det tidligere anførte og afgørelsens pkt. 351-382 (kalkulationsværktøj), 383-396 (priskalkulationsmodel), 397-419 (omkostningsindeks), 420-444 (omkostningsprognose), 445-459 (olieoplysningsskema) og 460-476 (opfordringer til overvæltning af omkostninger).

Det følger efter Konkurrencerådets opfattelse allerede af de nævnte forhold, at Konkurrencerå-

det foretog en korrekt og tilstrækkelig konkret vurdering af, om DTL's informationer var egnede til at påvirke konkurrencen mærkbart. Dette understøttes af, at Kommissionen ikke anser det for nødvendigt at afgrænse det relevante marked nærmere i sager, der angår virksomheders adfærd, hvis objektive formål er at begrænse konkurrencen, jf. blandt andre Kommissionens beslutning af 24. juni 2004 i sag COMP/38.549, *Ordre des Architectes.*, punkt 93, hvor det anføres:

”... if the Commission can prove that the Association committed an infringement whose object was to restrict competition within the common market and which was by its nature liable to affect trade between Member States, it is not required to define the market.”

Kommissionen finder med andre ord, at der kan statueres mærkbarhed uden at tage stilling til en virksomheds konkrete markedsandel m.v. Det fremgår af Kommissionens samhandelsmeddelelse af 27. april 2004, C 101/81, p. 48, hvori det hedder:

”Ved anvendelsen af mærkbarhedskriteriet skal der ikke nødvendigvis fastlægges en definition af de relevante markeder og foretages beregninger af markedsandele [note udeladt]. En virksomheds absolutte salg kan være tilstrækkelig begrundelse for at konkludere, at påvirkningen af handelen *er mærkbar*. ”

Konkurrencerådet bemærker endvidere, at det har formodningen for sig, at prisdannelsen på det relevante marked – som det typisk er tilfældet i andre brancher – foregår som en forhandling mellem køber og sælger. Det har omvendt formodningen mod sig, at speditører eller andre aktører egenrådigt kan diktere priserne. Det sidste understøttes da heller ikke af undersøgelsen af markedet som gengivet i afgørelsen. Konkurrencerådet bemærker endvidere, at DTL ved at gøre informationerne tilgængelige under alle omstændigheder mindske usikkerheden mellem konkurrerende vognmænd om, hvordan deres konkurrenter ville fastsætte deres priser. DTL's informationer om blandt andet olier tillægget angav f.eks. et ens startpunkt for forhandlingen, som kunne ”diktere” størrelsen af tillægget.

Det bemærkes, at den sag (*European Night Services*), som DTL henviser til til støtte for det af DTL anførte om, at spørgsmålet om, hvad der udgør en mærkbar påvirkning af handelen mellem medlemsstater er forskellig fra vurderingen af, hvorvidt der foreligger en mærkbar

påvirkning af konkurrencen, netop angår påvirkning af samhandelen.

Til det af DTL anførte om, at Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse må anses for mangelfuld og uegnet til en vurdering af, om de anfægtede forhold har en mærkbar virkning på konkurrencen”, bemærkes, at Konkurrencerådet som nævnt i relation til mærkbarhedsvurderingen foretog en helhedsvurdering af en lang række forhold. Som et af flere forhold blev markedsundersøgelsen inddraget som en indikation i vurderingen af visse af DTL’s informationer, jf. afgørelsens pkt. 455 og pkt. 475. Hvorvidt datagrundlaget for markedsundersøgelsen derfor måtte eller ikke måtte give anledning til tvivl, er derfor i princippet ikke afgørende for Konkurrencerådets vurdering af, om DTL’s informationer er egnede til at begrænse konkurrencen mærkbart.

Konkurrencerådet fastholder derfor samlet, at rådet i afgørelsen har foretaget en tilstrækkelig konkret vurdering af, om DTL’s informationer var egnede til at påvirke konkurrencen mærkbart, og at DTL’s informationer samlet set var egnede til at påvirke konkurrencen mærkbart.

- 5.4 Konkurrencerådet har yderligere anført, at Konkurrencerådet tilstrækkeligt konkret og korrekt har vurderet, at Konkurrencestyrelsens afgørelse fra 1998 om DTL’s kalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning ikke var til hinder for, at Konkurrencerådet traf en bagudrettet afgørelse om DTL’s kalkulationsværktøj for vognmænd, som det er sket i afgørelsen (forhold i), og at DTL’s adfærd omfattet af nærværende sag derfor udgjorde en overtrædelse af konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

DTL kan ikke på baggrund af Konkurrencestyrelsens afgørelse i 1998 have haft en berettiget forventning om, at kalkulationsværktøjet for vognmænd var i overensstemmelse med konkurrenceloven. Genstanden for afgørelsen om DTL’s præudfyldte tal i kalkulationsværktøj for vognmænd i denne sag (jf. afgørelsens pkt. 24, litra i), er en anden end genstanden for Konkurrencestyrelsens afgørelse fra 1998. DTL’s priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning fra 1998 er beskrevet i afgørelsens pkt. 137-152. DTL’s priskalkulationsmodel var ikke forhåndsudfyldt. Vejledningen til modellen omfattede 4 fortrykte eksempler på udfyldte priskalkulationsmodeller. En række af tallene i de fortrykte eksempler fremstod som misvisende

– d.v.s. som ”nonsenstal” – og dermed ikke egnet til at blive anvendt direkte af en vognmand, jf. afgørelsens pkt. 150. Konkurrencestyrelsen meddelte ved brev af 29. juli 1998 DTL, at foreningens daværende beregningsmodel (der bestod af en priskalkulationsmodel, et omkostningsindeks og en vejledning) opfyldte konkurrencelovens intentioner og bestemmelser, jf. afgørelsens pkt. 206 og 495. Det hedder i Konkurrencestyrelsens brev, at:

”Det nye materiale består af et kalkulationsprogram med hæfte, som virksomhederne kan bruge til at beregne priser ud fra egne forudsætninger. Endvidere består det af en indeksfolder for udvalgte omkostninger knyttet til vognmandsvirksomheder. Folderen vil blive opdateret og udsendt hvert kvartal til medlemmerne med angivelse af de anvendte kilder. Materialet indeholder ikke nogen vejledning fra foreningens side om, hvilke beregningsforudsætninger den enkelte vognmand skal anvende ved beregninger af sine priser.

Konkurrencestyrelsen finder ud fra de foreliggende oplysninger, at det nye materiale opfylder konkurrencelovens intentioner og bestemmelser.

Skulle det imidlertid vise sig, at materialet i praksis anvendes i konkurrencebegrænsende øjemed vil Konkurrencestyrelsen tage sagen op.”

Konkurrencestyrelsen traf sin 1998-afgørelse kort tid efter, at den nye forbuds-konkurrencelov var trådt i kraft. Afgørelsen blev truffet på et tidspunkt, hvor virksomhederne kunne have et behov for at få afklaret, om ikke-forhåndsudfyldte kalkulationsmodeller som sådan var i strid med den nye konkurrencelov. Konkurrencestyrelsens afgørelse vedrørte netop lovligheden af en sådan ikke-forhåndsudfyldt kalkulationsmodel. Konkurrencestyrelsen fremhævede således i afgørelsen, at materialet ikke indeholdt nogen vejledning fra foreningens side om, hvilke beregningsforudsætninger den enkelte vognmand skulle anvende ved beregninger af sine priser. Til forskel herfra indeholdt DTL’s kalkulationsværktøj for vognmænd (som afgørelsen i denne sag blandt andet vedrører) – både i sig selv samt ud fra den kontekst, som modellen kunne anvendes i – en klar vejledning fra DTL’s side om, hvilke beregningsforudsætninger den enkelte vognmand skulle anvende ved beregningen af sine priser. DTL’s kalkulationsværktøj for vognmænd er beskrevet i afgørelsens pkt. 104-136. En vognmand, der benyttede DTL’s kalkulationsværktøj for vognmænd, kunne udfylde værktøjet med relevante tal ved tryk på en enkelt knap. De tal, som modellen kunne forhåndsudfyldes med, var beregnet af DTL, jf. afgørelsens pkt. 107-112. Tallene var egnede til at blive anvendt af medlemmerne, da tallene

fremstod regulære og ikke som "nonsenstal".

Det hedder i brugervejledningen til DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd blandt andet (jf. afgørelsens pkt. 112):

"Når man befinder sig i hovedmenuen og eksempelvis vil beregne en timepris er det nødvendigt at indtaste de oplysninger, der er nødvendige for at beregningerne kan foretages. Dette behøver ikke nødvendigvis at være besværligt, idet der er mulighed for at hente oplysninger direkte i DTL's regneark; DTL Kalk97.xls. ... Under fanebladet Indkøbspriser og lønninger vælges om man vil indtaste alle oplysningerne manuelt, eller om man vil hente oplysningerne direkte i DTL's regneark. Hvis man ikke benytter DTL's regneark, kan man blot udfylde de samme oplysninger manuelt. Tryk på knappen ved manuel indtastning".

DTL gjorde således opmærksom på, at vognmændene kunne forhåndsudfylde kalkulationsværktøj for vognmænd med tal fra DTL for at undgå besvær. Og en sådan forhåndsudfyldning af kalkulationsværktøjet fra medlemmernes side medførte netop, at vognmændenes beregningsforudsætninger ensrettedes med den følge, at medlemmernes prisfastsættelse tilsvarende ensrettedes.

Det er konkurrencelovens §§ 8-9, der som udgangspunkt danner rammen for, under hvilke omstændigheder en virksomhed kan modtage en bindende afgørelse fra konkurrencemyndighederne om, at virksomhedens adfærd er i overensstemmelse med konkurrenceloven. Det fremgår i overensstemmelse hermed af Elsam-sagen (Konkurrenceankenævnets kendelse af 14. november 2006), at Konkurrencestyrelsens tilsagnsaftale med virksomheden ikke var til hinder for, at Konkurrenceankenævnet traf afgørelse om, at Elsams prisfastsætning udgjorde et misbrug, selv om virksomhedens adfærd lå inden for rammerne af tilsagnsaftalen. Det har derfor som udgangspunkt formodningen mod sig inden for denne særlige lovgivningsmæssige ramme, at DTL kan have en berettiget forventning om, at forhold, som ikke er meddelt en fritagelse i medfør af de ovennævnte bestemmelser, var i overensstemmelse med konkurrenceloven.

Konkurrencerådet fastholder på denne baggrund samlet, at der foreligger så væsentlige og relevante forskelle af indholdsmæssig karakter mellem henholdsvis de forhold, som Konkurrencestyrelsens afgørelse fra 1998 om DTL's priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og

vejledning rettede sig mod og den del af afgørelsen, der vedrørte de forhåndsudfyldte tal i DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd, at Konkurrencerådet ikke var afskåret fra at træffe en bagudrettet afgørelse om de forhåndsudfyldte tal i DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd som sket afgørelsen (forhold i).

6.0 Konkurrenceankenævnets begrundelse og resultat

6.1 Sagen angår brancheforeningen Dansk Transport og Logistik's medlemsinformation. Spørgsmålet er, om dele af denne har været i strid med forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler, vedtagelser og samordnet praksis i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

6.2 Konkurrencelovens § 6, stk. 1, forbyder virksomheder m.v. "at indgå aftaler, der direkte eller indirekte har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen". Dette forbud gælder efter stk. 3 også for "vedtagelser inden for en sammenslutning af virksomheder og samordnet praksis mellem virksomheder". En organisationsvedtagelse om til brug for medlemsvirksomhederne at udsende hjælpemidler til, herunder information af betydning for, deres prisfastsættelse er således omfattet af forbuddet i stk. 1 i samme omfang, som en aftale med det samme indhold mellem de samme virksomheder ville være det. Det er altså i henseende til anvendeligheden af § 6, stk. 1, ikke en betingelse for at ligestille en organisationsvedtagelse med en aftale mellem virksomheder om udsendelse af information m.v. til de berørte virksomheder, at virksomhederne skal være forpligtede til at anvende den udsendte information til ensartet prisfastsættelse, eller at sådan prisfastsættelse som følge af den udsendte information skal være dokumenteret.

Det er derfor med rette, at Konkurrencerådet har anset DTL's medlemsvendte informationsvirksomhed for baseret på sådanne vedtagelser inden for en sammenslutning af virksomheder, som konkurrencelovens § 6, stk. 3, sigter til. DTL's informationsvirksomhed skal være i overensstemmelse med § 6, stk. 1.

6.3 Spørgsmålet er herefter, om DTL's vedtagelse af hvert af de påtalte informationstiltag direkte eller indirekte har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen. Det er i den påklagede

afgørelse ikke søgt dokumenteret, at DTL's adfærd har til følge at begrænse konkurrencen, jf. herved bl.a. afgørelsens pkt. 342. Afgørelsen er baseret på, at hvert af de påtalte forhold må anses at have til formål at begrænse konkurrencen ved at være egnet til at ensrette DTL's medlemsvirksomheders prissætning, og at kravet til mærkbarhed er opfyldt for hvert af de påtalte forhold.

Det må medgives Konkurrencerådet, at en erhvervsorganisation – således som der nærmere er redegjort for i Konkurrenceredegørelsen 2007 i kapitel 5 s. 127 ff: Brancheforeningers informationsudveksling – kan have vedtaget og iværksat medlemsvendte informationstiltag med et sådant indhold, at tiltaget i sig selv – i den givne markedsmæssige sammenhæng – må anses at have konkurrencebegrænsning som formål. Det vil være tilfældet, når tiltaget efter sin karakter i den givne markedsmæssige sammenhæng objektivt bedømt rummer et sådant potentiale af konkurrenceskadelige virkninger, at det til imødegåelse heraf ikke er fornødent at påvise faktisk indtrådte skadevirkninger.

- 6.4 For at anse et forhold for i sig selv at have konkurrencebegrænsning som formål, skal der være fornøden sikkerhed for at anse det beskrevne krav for opfyldt, også selv om der er tale om tiltag af en karakter, hvor der ikke kan stilles store krav til beviset for, at tiltaget har konkurrencebegrænsende følger, jf. herved Ankenævnets kendelse af 7. november 1997 i sagen Danske Vognmænd mod Konkurrencerådet.
- 6.5 Efter Konkurrencerådets afgørelse er der tale om i alt 8 forhold, i) – viii), som hvert for sig har haft til formål at begrænse konkurrencen i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

Udsendelse af forhåndsudfyldt kalkulationsværktøj – forhold i)

Der er tale om et kalkulationsværktøj udarbejdet i 2001 af Teknologisk Institut i samarbejde med DTL for midler bevilget af Erhvervs- og Boligstyrelsen under projektet "Ledelse og styring i mindre virksomheder (LoS)". Det er udformet på en sådan måde, at det ved klik er muligt at fremkalde tal på de enkelte positioner. Overtrædelsen af forbuddet i § 6, stk. 1, består ifølge den påklagede afgørelse i, at kalkulationsværktøjet på denne måde er "forhånds-

udfyldt” – ”en række omkostningsposter, som er individuelle for den enkelte vognmandsvirksomhed, er udfyldt med tal og værdier, som DTL har opgjort”.

Der er ikke i afgørelsen nogen nærmere redegørelse for, hvilke omkostningsposter der med udtrykket ”en række omkostningsposter” sigtes til, eller hvad de bagvedliggende tal dækker over. Afgørelsen indeholder intet til belysning af, om de pågældende tal – et for et – må anses for en værdi, som DTL anbefaler brugerne at anvende, eller blot er medtaget som eksempel til illustration af teknikken. Tallene er ikke løbende opdateret, og f.eks. dieselolieprisen indgår med 3,65 kr./l, selv om den efter det under sagen oplyste ikke siden 2000 har været under 5 kr./l.

Der er ikke holdepunkter for uden videre at anse medtagelse af eksempler i et kalkulationsværktøj for så egnet til at uniformere prisdannelsen eller på anden måde begrænse konkurrencen, at det foran under 6.3. opstillede krav for at anse noget sådant for i sig selv at have konkurrencebegrænsning som formål er opfyldt. Der er herefter ikke – som sagen foreligger oplyst – grundlag for at anse forhold i), som det er beskrevet, for en overtrædelse af konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3. Den påklagede afgørelse ophæves derfor for så vidt angår forhold i).

Angivelse af forventede omkostningsstigninger – forhold ii) og iii)

Forhold ii) – ”at angive forventede årlige procentvise omkostningsstigninger for vognmandsvirksomhed for en række poster i foreningens omkostningsprognose” – og forhold iii) – ”at angive en samlet forventet årlig procentvis omkostningsstigning i foreningens omkostningsprognose” – angår DTL’s udsendelse af omkostningsprognoser som den i oktober 2006 udsendte ”Udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel for 2006 samt prognose for 2007”, der er nærmere beskrevet i den påklagede afgørelse pkt. 162-168 og 420-425. Det fremgår heraf, at der for hver enkelt af de medtagne omkostningsposter (lastbilanskaffelsespris, rentesats, forsikringer, vægt- og vejbenyttelsesafgift, administrative omkostninger osv.) er en angivelse i procent af, hvad DTL forventer af ændring i 2007, og en samlet angivelse af den forventede stigning for 2007 i procent. I pkt. 426 ”vurderes samlet, at DTL har overtrådt konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, ved at udsende en omkostningsprognose, der på

samme måde som en brancheforenings udsendelse af en vejledende prisforhøjelse er egnet til at samordne medlemsvirksomhedernes fastsættelse af priser”. Begrundelsen herfor er givet i pkt. 438-444.

Ankenævnet tiltræder, at udsendelse af en sådan specifik udmelding til DTL’s medlemmer i sig selv må anses at have konkurrencebegrænsning som formål, idet den må antages udsendt, fordi den bliver efterspurgt, så dens udsendelse indebærer en risiko for konkurrencebegrænsende virkninger af en sådan karakter, at det foran under 6.3. opstillede krav i den givne markedsmæssige sammenhæng er opfyldt.

Ankenævnet stadfæster derfor den påklagede afgørelse for så vidt angår forhold ii) og iii).

Beregningsmodel for olieprisstigninger – forhold iv)

Det påtalte forhold består i, at beregningsmodellen er udformet, så ”medlemmernes dieseloliepris vil blive angivet som uændret i tilfælde af, at dieselolieprisen er faldet i forhold til medlemmets seneste indtastning i beregningsmodellen”. Forholdet er nærmere beskrevet i afgørelsens pkt. 169-184, jf. pkt. 446-447. Det fremgår heraf bl.a., at transportprisen forbliver uændret trods fald i dieselolieprisen.

Det fremgår videre, at der ifølge Konkurrencerådet, jf. pkt. 176, er tale om et kalkulationsværktøj, som ”kan tænkes anvendt på 2 forskellige måder alt efter, hvordan vognmanden forstår modellens ”reguleringstidspunkt””. Dette er imidlertid ifølge DTL ren spekulation uden forbindelse med, hvordan modellen ifølge instruktionen og individuel, skriftlig medlemsvejledning skal anvendes og må antages faktisk at blive anvendt.

Ankenævnet kan ikke på grundlag af beskrivelsen i afgørelsen afvise DTL’s fremstilling af det faktuelle, hverken på det nævnte punkt eller for så vidt angår det forhold, at en oprindelig manglende hensyntagen i modellen til en faldende oliepris blev rettet, da olieprisen faktisk faldt.

Det faktiske grundlag for Konkurrencerådets bedømmelse i pkt. 453, hvorefter modellen er

egnet til at have en normerende virkning på det relevante marked ved at hæve/fastholde medlemsvirksomhedernes olietillæg til/på et kunstigt højt niveau fremstår herefter som så usikkert, at afgørelsen for så vidt angår dette forhold – af den grund – må ophæves.

Opfordring til at overvælde olieprisstigninger og øgede forsikringsomkostninger på kunderne – forhold v)

Hvad olieprisstigninger angår, er der i afgørelsens pkt. 188-200 en gengivelse af de opfordringer, som er anset for stridende mod konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

Udviklingen i prisen på dieselolie er uden betydning for prissætningen af dag-til-dag aftalte og udførte transportopgaver. I aftaler om vedvarende transportopdrag er forholdet selvsagt et andet, idet udviklingen i prisen på dieselolie her er en væsentlig risikofaktor og dermed også en konkurrencemæssig udfordring for virksomhederne, som hver enkelt må søge at håndtere optimalt ud fra sine forudsætninger. En ordning, hvorefter der på nærmere aftalte vilkår sker en prisregulering afhængig af dieselolieprisudviklingen, byder sig imidlertid til som en så nærliggende mulighed set med transportør-øjne, at en simpel, ikke nærmere konkretiseret udmelding fra DTL til medlemmerne om at ”indføre olietillæg” ikke kan antages i sig selv at have til formål at begrænse konkurrencen – det foran under 6.3. nævnte krav kan ikke anses for opfyldt.

At en sådan opfordring ledsages af en bemærkning om, at det eventuelt kan gøres med henvisning til DTL's olietillægsskema, kan ikke gøre nogen forskel. De i den påklagede afgørelse under pkt. 188-195 og 199-200 gengivne opfordringer kan herefter ikke i sig selv anses for stridende mod konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3. Det samme gælder opfordringen i pkt. 197 til at ”gøre brug af olietillæg eller på anden vis sikre sig, at de stigende energiomkostninger bliver betalt af transportkøberne”, og opfordringen i det i pkt. 198 nævnte bilag 22 til at beregne tillægget ”ud fra virksomhedens egne meromkostninger”. Der er i samtlige udsagn ikke nogen mere præcis angivelse af, med hvor meget og hvorledes overvæltning skal ske.

På denne baggrund må den påklagede afgørelse ophæves for så vidt angår opfordringer

vedrørende overvæltning af dieselolieprisstigninger i forhold v).

Det fremgår af den påklagede afgørelse pkt. 201, at DTL den 3. september 2002 i en web-nyhed anbefalede transportørerne at indføre "et lovbestemt forsikringstillæg på 1,3 procent som følge af de lovbestemte forhøjelser af personerstigninger". Ankenævnet tiltræder, at en så nøjagtig udmelding om en prisforhøjelse på 1,3 procent må anses for i sig selv at have konkurrencebegrænsning som formål, da de krav der må stilles hertil, jf. foran under 6.3., må anses for opfyldt.

Ankenævnet stadfæster derfor den påklagede afgørelse for så vidt angår opfordring til overvæltning af øgede forsikringsomkostninger i forhold v).

Indsættelse af DTL's tal og værdier i DTL's omkostningsindeks – forhold vi)

Forhold vi) angår indsættelse af DTL's egne bearbejdede tal og værdier i DTL's omkostningsindeks i posterne benævnt "forsikringer, drift", "forsikringer, andre", "skader og selvrisko" samt "leasing/leje, operationel". Under sagen er fremlagt DTL's Omkostningsindeks for lastbilkørsel for perioden 2. kvartal 2007 – 2. kvartal 2008. Det er dateret den 26. september 2008. Det fremgår, at omkostningsindekset "udgives kvartalsvis og indeholder en løbende oversigt over de sidste 5 kvartaler med 1. kvartal 1997 som indeks 100". Under overskriften "Forudsætninger og kilder vedrørende omkostningsindeks" hedder det bl.a.:

"1. Faste køretøjsomkostninger

1.1 Anskaffelsespris lastbil

Indekset for anskaffelsespris for lastbiler er baseret på Danmarks Statistiks indeks for lastbilpriser.

1.2 Rentesats

Markedsrenten reguleres i henhold til Danmarks Nationalbanks finansielle månedsstatistik for erhvervsudlån. Indekset er baseret på foregående kvartals rentesats.

1.3 Forsikringer, drift

Forsikringsindekset under de faste køretøjsomkostninger indeholder en gennemsnitlig ændring i præmiebetalingen i henhold til DTLs forsikringsaftale med Codan og abonnementsaftale med Falck på følgende forsikringer:

...

2. Kapacitetsomkostninger

...

2.6

Forsikringsindekset under kapacitetsomkostninger reguleres i henhold til DTLs forsikringsaftale med Codan og omfatter følgende forsikringer:

...

3. Variable kørselsomkostninger

...

3.5 Skader og selvrisko

Indeksreguleringen foretages i henhold til DTLs forsikringsaftale med Codan for motorkøretøjsforsikringer.

3.6 Leasing/leje, operationel

Indeksreguleringen for operationel leasing og leje af køretøjer foretages som forholdsommæssig ændring i anskaffelsespris for lastbil og rentesats for udlånsrente."

Der foreligger ikke nærmere oplysninger om DTL's forsikringsaftale med Codan og abonnementsaftale med Falck, som danner baggrund for indekstallene under "forsikringer, drift", "forsikringer, andre" og "skader og selvrisko". Der er allerede derfor ikke grundlag for uden videre at anse information om disse indekstal – i modsætning til information om de medtagne offentligt tilgængelige indekstal – for et tiltag, som i sig selv må anses at have til formål at begrænse konkurrencen.

Indekstallet under "leasing/leje, operationel" er baseret på de nævnte offentlige indekstal, og der er ikke holdepunkter for uden videre at anse medtagelse af dette indekstal for et tiltag, som i sig selv har til formål at begrænse konkurrencen.

Som sagen er oplyst, må derfor også afgørelsen vedrørende forhold vi) ophæves.

Angivelse af overskudsgrad i priskalkulationsmodel og instruktionsvideo – forhold vii) og viii)

Det fremgår af beskrivelsen i afgørelsens pkt. 149-150, at der i de medtagne eksempler, som forhold vii) angår, indgår frit opfundne tal og værdier, som er åbenbart misvisende og uegnet til at blive anvendt direkte af en vognmand. Det fremgår videre i pkt. 151-152, at der i regneeksemplerne indgår en overskudsgrad på 10 eller 15 procent. Det er anvendelsen af disse overskudsgrader i regneeksemplerne, som udgør forhold vii), idet Konkurrencerådet

finder, at overskudsgradangivelserne må anses for en anbefaling til medlemsvirksomhederne om, hvilken overskudsgrad de skal fastsætte, jf. nærmere pkt. 392-395.

Efter omstændighederne kan det da også antages, at en brancheorganisations anbefalede overskudsgrad bliver branchenormerende. Det er imidlertid tvivlsomt, om medtagelse af overskudsgrader i regneeksempler som de foreliggende vil blive opfattet som en sådan anbefaling. Når yderligere henses til de oplysninger om faktiske overskudsgrader i branchen, som DTL har fremlagt, er der ikke tilstrækkeligt grundlag for at tillægge medtagelsen af de nævnte overskudsgrader i regneeksemplerne en sådan gennemslagskraft, at det foran under 6.3. opstillede krav for at anse et tiltag for i sig selv at have et konkurrencebegrænsende formål for opfyldt.

På denne baggrund ophæves den påklagede afgørelse for så vidt angår forhold vii).

Efter det anførte – og med henvisning til beskrivelsen af forhold viii) i pkt. 153-154 – ophæves afgørelsen endvidere for så vidt angår forhold viii).

Efter det om de enkelte forhold anførte ophæves Konkurrencerådets afgørelse herefter for så vidt angår forhold i), forhold iv), forhold v) for så vidt angår opfordringer vedrørende dieselolieprisstigninger, forhold vi), forhold vii) og forhold viii).

- 6.6 Der er ikke grundlag for i det påberåbte forventningsprincip at tilsidesætte den påklagede afgørelse af forhold ii) og iii) og forhold v) for så vidt angår opfordringen vedrørende forsikringsomkostninger, allerede fordi der er tale om forhold af en anden karakter end dem, som var omfattet af den afgørelse, synspunktet støttes på.

Herefter bestemmes:

Konkurrencerådets afgørelse af 17. december 2008 ophæves for så vidt angår forhold i), forhold iv), forhold vi), forhold vii) og forhold viii). Afgørelsen ophæves endvidere for så vidt angår den del af forhold v), som angår opfordringer vedrørende dieselolieprisstigninger.

Afgørelsen stadfæstes for så vidt angår forhold ii) og iii). Den stadfæstes endvidere for så vidt angår den del af forhold v), som angår opfordringen vedrørende øgede forsikringsomkostninger.

Klagegebyret tilbagebetales til klager.

Jens Fejø

Ole Jess Olsen

Christian Hjorth-Andersen

Suzanne Helsteen

Børge Dahl

Udskriftens rigtighed bekræftes.
Konkurrenceankenævnet den 30. november 2009

Susanne Winther-Nielsen
Ekspeditionssekretær