

Københavns Byret

Att: Jørn Thastrup



Adv. SØK 91250-00003-06

Udskrift af dombogen

D O M

afsagt den 1. april 2009 i sag

SS 2-1923/2008

Anklagemyndigheden

mod

Danske Busvognmænd v/adm. direktør [REDACTED]

Sundkrogsgade 13

2100 København Ø

og

Administrerende direktør [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

og

Vicedirektør [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Sagens baggrund og parternes påstande.

Denne sag er behandlet med domsmænd.

Anklageskrift er modtaget den 21. januar 2008.

Danske Busvognmænd, administrerende direktør [REDACTED] og vicedirektør [REDACTED] er tiltalt for

1.

tiltalte 1. Danske Busvognmændovertrædelse af konkurrencelovens § 23, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 3, jf. § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

ved i perioden fra juni 2005 til oktober samme år og frem at have haft til formål eller følge at begrænse konkurrencen mellem de medlemmer af foreningen, der var beskæftiget med turistbus- og bestillingsbuskørsel, idet tiltalte i nyhedsbreve udsendt den 24. juni, 8. og 28. september samt i medlemsbladet Danske Busvognmænd nr. 10, der blev udsendt i begyndelsen af oktober 2005 opfordrede til, vejledte og anbefalede, at foreningens medlemmer stod sammen, og ikke kørte turistbus- og bestillingsbuskørsel uden, at den enkelte busvognmands kunder var blevet opkrævet et særligt oliepristillæg på 4 %, alt hvorved der opstod risiko for, at priskonkurrencen mellem de berørte

busvognmænd ville blive formindsket.

2.

tiltalte 2, administrerende direktør [redacted] og tiltalte 3, vicedirektør [redacted]

overtrædelse af konkurrencelovens § 23, stk. 1, nr. 1, jf. § 6, stk. 1, jf. stk. 3, ved i den i forhold 1) angivne periode i deres egenskab af henholdsvis direktør og vicedirektør for tiltalte 1, Danske Busvognmænd, i forening at have ladet den tiltalte forening begå det i forhold 1) beskrevne forhold, idet de tiltalte under de i forhold 1) beskrevne omstændigheder i gensidig forståelse med hinanden forfattede, udarbejdede og lod den tiltalte forening udsende den angivne medlemsinformation, ligesom de tiltalte på hovedbestyrelsesmøde den 20. september 2005 over for den tiltalte forenings hovedbestyrelse redegjorde for og orienterede om, hvordan de agtede at få foreningens medlemmer til i fællesskab at anvende det omhandlede oliepristillæg.

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om, at tiltalte 1, Danske Busvognmænd, idømmes en bøde på ikke under 1 mio. kr., og at tiltalte 2, [redacted] og tiltalte 3, [redacted] begge idømmes en bøde svarende til en måneds bruttoløn.

De tiltalte har nægtet sig skyldige og nedlagt påstand om frifindelse.

Sagsfremstilling.

Det fremgår af sagens bilag, at der af Danske Busvognmænd den 24. juni 2005 blev udsendt medlemscirkulære "Nyt fra Danske Busvognmænd" af 24. juni 2005, mappe 2, fane 1, bilag 03-001-007, hvoraf blandt andet fremgår:

" ...

Olietillæg

Siden nytår er prisen for en liter dieselolie - inkl. afgifter, ekskl. moms - steget med cirka en krone til knap syv kroner. Oliebranchens umiddelbare forventninger er, at dette prisniveau vil være gældende resten af året. Det vil sige, at der ikke er udsigt til faldende oliepriser, hvilket kan være anledningen til, at busvognmændene beregner et olietillæg til transportprisen. På den baggrund har vi i Danske Busvognmænd udarbejdet vedlagte oversigt med tilhørende forudsætninger over prisudviklingen for miljødiesel 2004 og 2005 med samtidig beregning af olietillægget størrelse i forhold til de samlede transportomkostninger

..."

Medlemscirkulæret var vedlagt den nævnte oversigt over prisudviklingen måned for måned for miljødiesel i perioden 1. januar 2004 til 17. juni 2005 samt angivelse af olietillæggets størrelse i forhold til de samlede omkostnin-

ger i samme periode. Vedrørende kolonnen "Olietillæg i forhold til samlede omkostninger" fremgår følgende af en note til oversigten:

"...

Kolonne 4: Viser hvor meget du procentuelt skal forhøje dine samlede transportomkostninger med på en given dato (olietillægget) i forhold til stigningerne i dieselloleprisen, såfremt du ikke har reguleret prisen siden 1. januar. Olietillægget er angivet afhængig af, hvor meget brændstofandelen udgør af dine totale transportomkostninger.

..."

I medlemscirkulære "Nyt fra Danske Busvognmænd" af 8. september 2005, mappe 2, fane 1, bilag 03-001-003, fremgår blandt andet:

"...

Olietillæg fra 1. januar 2005 og til nu

I kølvandet på orkanen Katrinas hærgen i Den Mexicanske Golf og USA er udsigten til stabilitet på oliemarkedet yderligere blevet forringet. For at afbøde de værste konsekvenser har Det internationale Energi Agentur (IEA) senest besluttet, at der skal åbnes for de enkelte landes beredskabslagre, således også de danske lagre. Formålet hermed er først og fremmest at dæmpe prisudviklingen, men der er stor usikkerhed omkring hvor længe effekten på prisdannelsen vil kunne holde.

År 2005 har indtil nu på olieområdet været karakteriseret ved mange og hyppige prisændringer. Siden januar har olieselskaberne således udmeldt ikke færre end ca. 130 prisreguleringer, hvoraf de fleste desværre har været i opadgående retning.

I Danske Busvognmænd følger vi løbende oliepriserne, og med den seneste udvikling vil vi nu på det kraftigste anbefale alle medlemsvirksomhederne at forhøje kunderne pris med et tillæg henførbart til olieprisernes voldsomme stigning. Vi er naturligvis opmærksomme på, at konkurrencen virksomhederne imellem er meget hård, og at det derfor kan være problematisk at forhøje priserne, hvis ikke alle gør det. Vi kan imidlertid også konstatere, at erhvervets afkastningsgrad som gennemsnit er den laveste i mange år og fortsat for nedadgående, en tendens som for virksomhedernes egen skyld gerne skulle brydes.

Ud fra en psykologisk synsvinkel er vi også overbeviste om, at kunderne vil have forståelse for en prisstigning begrundet med et olietillæg, alene af den grund, at kunderne ikke har kunnet og ikke kan undgå at have lagt mærke til olieprisstigningerne.

Vi tror derfor, at tiden er inde til at beregne et olietillæg. Vi har derfor i Danske Busvognmænd udarbejdet vedlagte oversigt med tilhørende forudsætninger over prisudviklingen for miljødiesel for 2005 med samtidig bereg-

ning af olietillæggets størrelse i forhold til de samlede transportomkostninger. For prisstigninger i 2004 henvises til cirkulære Nr. 17/05 af 24. juni 2005.

..."

Medlemscirkulæret var i lighed med medlemscirkulæret af 24. juni 2005 vedlagt en tilsvarende oversigt over prisudviklingen for miljødiesel med angivelse af olietillæggets størrelse for perioden fra den 1. januar til den 1. september 2005.

Den 20. september 2005 blev der afholdt møde i Danske Busvognmænds hovedbestyrelse. Af referat af 28. september 2005 fra mødet, mappe 2, fane 1, bilag 03-001-031, fremgår blandt andet:

"...

Dagsordenens pkt. 12. Meddelelser fra sekretariatet

Det blev oplyst, at medlemmerne snarest vil modtage et standardbrev om beregning af et olietillæg. Det er meningen, at medlemmerne skal anvende standardbrevet som en orienteringsskrivelse overfor kunderne.

..."

I medlemscirkulære "Nyt fra Danske Busvognmænd" af 28. september 2005, mappe 2, fane 1, bilag 03-001-063, fremgår blandt andet:

"...

Olietillæg

På seneste hovedbestyrelsesmøde blev det besluttet at opfordre samtlige medlemmer, der udfører turist- og bestillingskørsel til at forhøje kundernes pris med et olietillæg på 4 procent med virkning fra 1. oktober 2005. Vi vedlægger et brev, som vi opfordrer medlemmer til på eget brevpapir at anvende som begrundelse overfor kunderne.

Medlemscirkulæret var vedlagt det nævnte brev med følgende indhold:

"...

Kære Kunde

Siden 1. januar 2005 og frem til dato er oliepriserne inklusiv afgifter, men eksklusiv moms, steget fra kr. 5,85 til kr. 7,12, svarende til en stigning på knap 22 procent. I tilknytning hertil kan vi supplerende oplyse, at olieprisen i 2004 steg med ca. 17 procent.

Brændstof er en meget væsentlig omkostning i forbindelse med udførelse af turistikørsel i såvel ind- som udland, idet brændstofandelen udgør mellem 15 og 20 procent af totalomkostningerne.

Henset til foranstående bliver vi desværre nødt til at meddele, at vi for kør-

sel fra 1. oktober 2005 vil tillægge Deres faktura et tillæg for moms på 4 procent til dækning af de forøgede brændstofomkostninger.

Vi håber og tror på Deres forståelse for dette for os nødvendige tiltag.

Med venlig hilsen

..."

I Danske Busvognmænds medlemsblad nr. 10 for oktober måned 2005 har lederen i bladets side 3, mappe 1, bilag 02-001-015, følgende indhold:

"...

SAMMENHOLD NU!

Danmark har det godt. Økonomien er i top. Forbrugsfesten fortsætter med uformindsket kraft, bl.a. på grund af befolkningens store friværdier i fast ejendom. Beskæftigelsen er ligeledes rekordhøj. Så høj, at man nu på flere områder er på vej til at importere udenlandsk arbejdskraft.

Men på trods af alle disse positive meldinger, så skrænter busbranchen lidt. Vi dør stadig med efterveerne af de to alvorlige ulykker i 2004 og de efterfølgende indgreb over for sovebusser. Vi dør faktisk med det i en grad, vi ikke har gjort i mange år. Nøgletallene for branchen er ikke for gode, og den kommende vintersæson vil måske blot gøre tingene endnu værre.

Det udgangspunkt indebærer en åbenlys risiko for endnu lavere priser, og dermed endnu dårligere økonomi. Men det er vigtigt nu at stå sammen. Orkaner i USA presser både forsikringspræmier og oliepriser i vejret. I den øvrige del af transportmarkedet er det efterhånden blevet almindeligt, og accepteret, at kunderne betaler et særligt olietillæg.

Det skal også indføres på busområdet. I dette nummer af bladet har vi givet spalteplads til, at et olieselskab selv kan forklare, hvorfor oliepriserne er, som de er. Vi har også lavet vores egen vurdering af prisernes betydning for branchen. Desuden har vi i et medlemscirkulære beskrevet, hvor store prisstigningerne på olie har været. Endelig har vi til samtlige medlemmer udsendt breve, der kan kopieres og videresendes til alle kunder. Indholdet er, at medlemmer af Danske Busvognmænd pr. 1. oktober 2005 indfører et olietillæg på 4 % til dækning af de forøgede brændstofomkostninger. Tillægget gælder ikke for kontraktreguleret rutekørsel.

Med de små marginaler, vi arbejder med i busbranchen kan et olietillæg på 4% betyde både 40 og 50 % mere på bundlinien, når året er omme. Tænk så på, at det er nu, kunderne har forståelse for et olietillæg. Alle er opmærksomme på olieprisernes himmelflugt.

Derfor er det vigtigt at stå sammen og sikre, at fra 1. oktober køres der ikke buskørsel uden, at der betales et olietillæg på 4 %. Stå nu sammen!!!

..."

I medlemsbladets side 5 under "Nyheder" fremgår en artikel af tiltalte [redacted] med overskriften "Oliepriser: Det sorte guld koster mere", mappe 1, bilag 02-001-017. I artiklen er der blandt andet et afsnit med overskriften "Opfordring til prisjustering på turist- og bestillingskørsel", hvoraf blandt andet fremgår følgende:

"...

Danske Busvognmænd følger løbende oliepriserne, og med den seneste udvikling vil vi nu på det kraftigste anbefale alle vore turistkørende medlemsvirksomheder at forhøje kundernes pris med et tillæg begrundet i oliepriserens voldsomme stigning. Vi er naturligvis opmærksomme på, at konkurrencen virksomhederne imellem er meget hård, og at det derfor kan være problematisk at forhøje priserne, hvis ikke alle gør det... Vi tror derfor, at tiden er inde til at beregne et olietillæg. Vi har derfor i Danske Busvognmænd udarbejdet nedenstående oversigt med tilhørende forudsætninger over prisudviklingen for miljødiesel for 2005 frem til 1. september, som udviser en samlet olieprisstigning på 21,6 procent. Vi har samtidig foretaget en beregning af olietillæggets størrelse i forhold til de samlede transportomkostninger. Vi kan supplerende oplyse, at olieprisen fra januar 2004 til januar 2005 i alt steg med ca. 17 procent.

..."

I starten af november måned 2005 afholdte Danske Busvognmænd årsmøde. I beretningen fra landsformand John Bergholdt, mappe 2, fane 4, bilag 03-004-019, fremgår under punktet "Flytninger" blandt andet følgende:

"...

Den erhvervmæssige situation er ikke alt for gunstig. Turistsektoren er presset af voldsom konkurrence fra fly, og også tog. Handicapsektoren lider voldsomt i ulige konkurrence med taxiselskaber i licitationer, trafikselskaberne holder i den samordnede kørsel. Og endelig har de to markedsdominerende selskaber i rutesektoren, Arriva og Connex, fortsat ikke formået at lave overskud på driften. Det er med til at holde niveauet kunstigt lavt. Vi har i det forgangne år også set nogle oliepriser, som på grund af store naturkatastrofer og politiske spændinger i 2005 har nået højdepunkt, vi ikke hidtil har set. Vi har derfor fra foreningens side nævnt begrebet olietillæg for medlemmerne.

..."

Vedrørende Danske Busvognmænd fremgår det af udskrift fra CVR, mappe 1, bilag 21-001-005, at det er en forening indenfor branchen "arbejdsgiver- og erhvervsorganisation". Ifølge en fordelingsoversigt af 30. maj 2005, mappe 1, bilag 11-001-002, består foreningen af henholdsvis en rute-, en turist og en handicapsektor, der har henholdsvis 1.201, 1.241 og 1.217 busser. Foreningen er opdelt i 3 kredse, og det samlede antal medlemmer udgør 470.

Ifølge tilsvarende fordelingsoversigter for 2006, 2007 og 2008, mappe 1, bilag 12-001-011, 012 og 013, havde turistsektoren i de pågældende år 1.224, 1.173 og 1.101 busser. Ifølge Danske Busvognmænds årsrapport for 2007/2008, der ikke er bilageret, udgjorde foreningens samlede bruttofortjeneste i 2007/2008 7.687.150 kr., hvoraf 5.401.148 kr. hidrørte fra kontingenter. Ifølge oversigt over erhvervets økonomi udarbejdet af Danske Busvognmænd, der ikke er bilageret, fremgår det, at der for årene 2002, 2003 og 2004 for turistikørsel var en afkastningsgrad på henholdsvis 7,7 procent, 6,4 procent og 6,2 procent og en overskudsgrad på henholdsvis 4,1 procent, 4,8 procent og 1,3 procent. Af indberetning af ligningsresultat for indkomstår 2006 fra Danske Busvognmænd, mappe, bilag 12-002-001, fremgår det blandt andet, at nettoomsætningen udgør ca. 7,7 mio. kr. Endeligt fremgår det af notat vedrørende regnskabsdata fra busselskaber 2000 - 2006 fra november måned 2007 fra Danske Busvognmænd, mappe 1, bilag 12-001-001, under punkt 1.3, at den samlede omsætning indenfor turistsektoren, hvilket omfatter kørsel med turistbusser i ind- og udland, anslås til årligt mellem 3 og 4 mia. kr.

I relation til oplysningerne i det sidsnævnte notat vedrørende omsætningen for turistsektoren har tiltalte [REDACTED] under sagens behandling i retten udarbejdet først et notat benævnt "Busnyt november 2006", og senere et notat benævnt "Busnyt". Af det sidstnævnte notat fremgår følgende:

"....

Omsætningstal turistikørsel 3-4 mia. kr..
Omsætningstal rutekørsel 4,3 mia. kr..
Omsætningstal handicapkørsel 3,5 mia. kr..

Rute og handicap er kørsel på kontrakt for offentlige myndigheder, så de faktiske omsætningstal kendes. På turistområdet har vi ikke tallet, men har alene set på tallene for vores egne medlemmer som i oktober 2006 viste følgende busantal: Rute 1180, turist 1224, handicap 1212.

Antagelsen har derfor (fejlagtigt) været, at da der var ca. 1/3 busser i hver sektor, måtte omsætningstallene forholde sig på samme måde indbyrdes. Det er ikke en korrekt antagelse.

Lønomsætningen udgør stort set samme procent af de samlede omkostninger i hver af kategorierne turist, rute og handicap. De totale lønsummer kan vi hente fra D.I., hvor vognmændene har deres overenskomster. Disse tal viser, at rutekørsel har en lønsum på 2971 mio. kr., mens turist- og handicapkørsel har en lønsum på 1059 mio. kr.. På rutekørsel er alle organiserede i arbejdsgiverforeningen mens en mindre del står uden for på turist- og handicapområdet. De uorganiserede vognmænds samlede lønsum på turist- og handicapområdet er ca. 200 mio. kr.. Altså samlet 1259 mio. kr.. Dette fordeles sig med ca. 40 % på turistikørsel og ca. 60 % på handicapkørsel. Den samlede lønsum for turistikørsel er således 503 mio. kr..

Side 8/34

Lønsum på 2971 mio. kr. (Rutekørsel) svarer til omsætning på 4,3 mio. kr. betyder, at lønsum på 503 mio. kr. (Turistkørsel) svarer til omsætning på 728 mio. kr..

Med andre ord er årsomsætning for turistkørsel på ca. 0,7 mia. kr. og ikke som fejlagtigt angivet 3-4 mia. kr..

Endelig skal det bemærkes, at efter Danske Busvognmænds opgørelser pr. 1. oktober forud for den årlige generalforsamling, er antallet af turistbusser registreret i foreningen faldet således

(hvorefter nævnes de samme tal, som er anført ovenfor fra fordelingsoversigterne)

..."

Der er i øvrigt under sagen dokumenteret mail af 7. juli 2005 fra DitoBus A/S til Danske Busvognmænd, mappe 2, fane 1, bilag 03-001-065. I mailen hedder det:

"...

Tak for Jeres opfordring til at beregne olietillæg - et tillæg, som godsbranchen har beregnet i årevis.

Har I nogen erfaring for, hvordan man beregner olietillæg på udenlandsture ?? Skal der moms på og skal der beregnes tysk moms af olietillægget på kørslen i Tyskland??

..."

Der er endvidere dokumenteret mail af 2. november 2005 fra Jørgen Nielsen, Bus 86, til tiltalte [redacted] mappe 2, fane 1, bilag 03-001-067, hvor der under fremsendelse af en mail fra Charlotte Vibe Leonhardt, udbudskonsulent i Gentofte Kommune, til Jørgen Nielsen, anføres følgende:

"...

Kære [redacted] jeg har på baggrund af de, af foreningens fremsendte procent-satser for de generelle omkostninger 2,8% pr. 01/09-05 og olietillæg d. 01/10-05 på 4%, anmodet min kunde Gentofte Kommune om en samlet stigning på i 6,8%. Nedenstående svar for Gentofte Komm. bringer mig i nogen forvirring

..."

I mailen fra Charlotte Vibe Leonhardt hedder det blandt andet:

"...

I forbindelse med forlængelse af kontrakten fremsendte Bus'86 et brev angivende, at der udover den almindelige prisregulering i henhold til omkostningskalkulen fra Danske Busvognmænd ville ske en prisstigning på 4%

grundet øgede udgifter til brændstof.

I kontraktens § 3 er angivet, at prisen kan reguleres halvårligt i henhold til Danske Busvognmænds omkostningskalkulation. Prisstigningen på 4% må derfor findes at ligge udenfor den aftalte hjemmel til prisregulering.

Dernæst har jeg efter telefonisk samtale d.d. med [REDACTED] Danske Busvognmænd, forstået at udgifter til brændstof er indregnet i den almindelige prisstigning. Da den almindelige halvårige prisstigning, gældende fra 1. september 2005, er baseret på omkostninger for det foregående halve år, står jeg uforstående overfor, hvorfor der skal ske en yderligere prisregulering.

Jeg ser derfor frem til at få en forklaring på den yderligere prisstigning på 4%, der ikke er hjemlet i kontrakten.

..."

Der er endvidere dokumenteret fra forskellige notater udarbejdet af Konkurrencestyrelsen, efter at styrelsen den 21. november 2005 foretog kontrolbesøg hos 5 busselskaber, der var blandt de største af medlemmerne i Dansk Busvognmænd, der kører turistikørsel, og derefter rettede henvendelse til busselskabernes kunder. Det fremgår af disse notater, mappe 3, fane 1, bilag 03-006-031, samme mappe, fane 2, bilag 03-007-038, samme mappe, fane 3, bilag 03-008-040, og samme mappe, fane 4, bilag 03-009-037, at der ikke er nogle af de kunder, der har besvaret henvendelsen, der har modtaget forvarsel om prisstigning i form af ojetillæg, ligesom de heller ikke er blevet opkrævet ojetillæg på 4 procent. Det fremgår endvidere, at der hos busselskabet Bjert Busser er fundet et eksemplar af brevet vedhæftet medlemscirkulæret af 28. september 2005 i underskreven stand, men uden modtageradresse, mappe 2, fane 3, bilag 03-003-007. Desuden er der fremlagt en faktura af 8. december 2005 fra Svends Busser A/S til KIF Kolding Elitehåndbold A/S, mappe 3, fane 4, bilag 03-009-027, hvorpå er anført et brændstoffillæg på 4 procent. I brev af 19. december 2005 til Konkurrencestyrelsen, mappe 3, fane 4, bilag 03-009-025, har Kif Kolding oplyst, at de har modtaget skrivelse omkring dette tillæg, men har ikke gemt den.

Endelig fremgår det at Konkurrencestyrelsen ved brev af 26. oktober 2006 til Statsadvokaten for Særlig Økonomisk Kriminalitet, mappe 1, bilag 02-001-002, anmeldte Konkurrencestyrelsen blandt andre Danske Busvognmænd, [REDACTED] og [REDACTED] samt Danske Busvognmænds hovedbestyrelse for overtrædelse af konkurrenceloven. Tiltalen mod hovedbestyrelsen blev efterfølgende frafaldet.

Forklaringer.

Der er afgivet forklaring af de tiltalte og vidnet John Bergholdt.

Tiltalte [REDACTED] har til retsbogen afgivet følgende forklaring:

".....

at han er administrerende direktør i Danske Busvognmænds sekretariat, og det har han været siden 1999. Han var tidligere, siden 1992, ansat i Turistvognmændenes Landsforening. Tiltaltes primære arbejdsopgaver er af politisk karakter. Foreningen har i alt 438 medlemmer med i alt 3.500 busser. Langt de fleste vognmænd er medlemmer af foreningen, bortset fra Arriva og de fleste vognmænd, der alene har én bus, hvilket samlet udgør et sted mellem 150-200 vognmænd. Foreningen har ca. 90 % af markedsandelen ved turistkørsel. Foreningen er opdelt i 3 sektorer. Der er en sektor for henholdsvis turistkørsel, rutekørsel og handicapkørsel. De to sidstnævnte er typisk kontraktkørsel for offentlige myndigheder, hvorimod turistkørsel er af privat karakter.

Foreholdt mappe 1, bilag 12-001-001 og 002, notat, forklarede tiltalte, at tallene hidrører fra JB Business. Tallene inkluderer alene vognmænd, der driver deres virksomhed i selskabsform, og således ikke personligt drevne virksomheder. Den anførte omsætning på 3-4 milliarder kr. er derfor nok for lavt sat. Tiltalte husker imidlertid ikke det præcise omsætningstal for 2005. Omsætningen er faldet siden 2005. Sekretariatets vigtigste arbejdsopgave er at udøve lobbyvirksomhed og dernæst at give information til medlemmerne. Informationsvirksomheden udgør ca. 1/3 af sekretariatets arbejde. Information gives i form af daglig kontortid, hvor medlemmer kan rette henvendelse til sekretariatet, samt i udsendelse af medlemscirkulærer og medlemsblade og afholdelse af møder for medlemmerne. Nyheder til medlemmerne udsendes også via mail, men da ikke samtlige medlemmer er i besiddelse af en mail, udsendes alle nyheder også pr. brev. De af anklageren dokumenterede nyhedsbreve er alle sendt ud til medlemmerne. Sekretariatet beskæftiger i alt 5 medarbejdere, herunder 3 AC'ere. Tiltalte er ansvarlig for turistkørsel, tiltalte [REDACTED] er ansvarlig for rutekørsel, og Lasse Repsholt er ansvarlig for handicapkørsel. Tiltalte, der er uddannet jurist, dækker dog juridiske forhold vedrørende alle 3 ansvarsområder, ligesom tiltalte [REDACTED] der er uddannet økonom, dækker økonomiske forhold i alle 3 ansvarsområder. Ansvarsområderne er opdelt i lighed med de 3 sektorer. Tiltalte er som administrerende direktør ansvarlig for al den information, der sendes ud af huset, men han har ikke nødvendigvis et indgående kendskab til denne information. Det er således almindeligt, at han ikke kontrollerer medlemscirkulærer, inden de udsendes, såfremt de henhører under nogle af de andre ansvarsområder. Han har imidlertid et overordnet kendskab til, hvad der sker på alle områder. Der afholdes koordinationsmøder hver mandag, hvor man blandt andet drøfter, hvilken information, der skal udsendes til medlemmerne.

Foreholdt medlemscirkulære af 24. juni 2005, mappe 2, fane 3, bilag 03-001-007 forklarede tiltalte, at dette cirkulære blev udsendt, mens han var på sommerferie, og han var således ikke bekendt med indholdet af cirkulæret,

inden det blev udsendt. Man havde imidlertid på mandagsmøder drøftet den politiske situation, der lå til grund for udsendelsen af cirkulæret. Desuden havde DTL, Dansk Transport og Logistik, allerede udsendt en lignende information til deres medlemmer. Danske Busvognmænd var pr. 1. december 2004 flyttet ind på samme adresse som DTL og man havde en forventning om, at Danske Busvognmænd og DTL skulle slås sammen. Det viste sig imidlertid i foråret 2005, at man ikke kunne blive enige og det kom derfor til et brud, men man havde fortsat fælles lokaler indtil 1. august 2005. Medlemscirkulæret er skrevet af tiltalte [redacted] og det er identisk med et bilag, der lå på DTL's hjemmeside. Selvom man på mandagsmøder havde drøftet den politiske situation og problemstillingen vedrørende et olietillæg, husker tiltalte ikke, om det på møderne konkret blev drøftet, at oplysningerne om et olietillæg skulle stå i et medlemscirkulære. Tiltalte mener, han først blev bekendt med det pågældende cirkulære i forbindelse med ransagningen af Danske Busvognmænds lokaler den 22. november 2005.

Foreholdt medlemscirkulære af 8. september 2005, mappe 2, fane 3, bilag 03-01-003 forklarede tiltalte, at dette cirkulære ligeledes er udarbejdet af tiltalte [redacted]. Tiltalte så ikke cirkulæret, inden det blev udsendt til medlemmerne, men i lighed med cirkulæret af 24. juni 2005 havde man drøftet problemstillingen på flere mandagsmøder. Cirkulæret blev sendt til alle medlemmer og samarbejdspartnere. Ordvalget i cirkulæret "skal man på det kraftigste anbefale alle medlemsvirksomheder at forhøje kundernes pris med et tillæg henførbart til olieprisernes voldsomme stigning", skyldtes problemet med "sovebussagen". Sovebussagen udsprang af en dødsulykke, der fandt sted i januar måned 2004 i Tyskland med en dansk sovebus. Dette medførte et pres på trafikministeren, der blev forøget, da der i juni måned 2004 skete endnu en dødsulykke med en sovebus. Dette medførte, at man vedtog forskellige indgreb overfor sovebusser. Disse indgreb skulle træde i kraft 1. januar 2005, hvilket senere blev udskudt til 15. april 2005. Samtidig indførte de tyske myndigheder forbud mod at køre gennem Tyskland med sovebus. Disse forhold medførte, at overskuddet for vognmænd faldt til 1,3 % i 2004 mod tidligere 4,1 % i 2002. Danske Busvognmænd ønskede, at man fra politisk side gav økonomisk støtte, en slags ophugningsstøtte, til de vognmænd, der ejede sovebusser, men dette ønske blev ikke imødekommet fra politisk side, der i stedet foreslog, at vognmændene måtte lære at tage højere priser for deres ydelser. Det var disse forhold, som tiltalte havde drøftet med sine kollegaer på mandagsmøderne, samtidig med, at der var voldsomme prisstigninger på olie og diesel. Tiltalte havde på intet tidspunkt til hensigt at påvirke konkurrencen på vognmandsområdet. Han havde derimod til hensigt at påvise, at det ikke var muligt at påvirke prisfastsættelsen i vognmandsbranchen.

Foreholdt mappe 2, fane 1, bilag 03-001-034, referat af møde i hovedbestyrelsen den 20. september 2005, hvoraf blandt andet fremgår på side 034 "det blev oplyst at medlemmerne snarest ville modtage standardbrev om beregning af olietillæg. Det er meningen, at medlemmerne skal anvende standard-

brevet som en orientingsskrivelse overfor kunderne" forklarede tiltalte, at han husker, at der blev givet denne oplysning på mødet, men han husker ikke, om det var ham selv eller tiltalte [REDACTED], der gav denne oplysning. Det var sekretariatet i Danske Busvognmænd, der udarbejdede dagsordenen for møderne i hovedbestyrelsen, sekretariatet deltog i møderne og de udarbejdede referaterne af møderne. Da mødet blev afholdt var der endnu ikke udarbejdet et standardbrev, men det blev udarbejdet efterfølgende og udsendt til alle medlemmer den 28. september 2005. Det blev ikke drøftet på mødet, at der var tale om en politisk proces. Orienteringen tog højst 1-1½ minut. Tiltalte husker ikke, hvorfor han valgte at oplyse om det på denne måde.

Foreholdt medlemscirkulære af 28. september 2005 samt udkast til brev, mappe 2, fane 1, bilag 03-001-063 og 064 forklarede tiltalte, at cirkulæret er skrevet af tiltalte [REDACTED]. Ifølge tiltaltes kalender var han selv i Vejle den pågældende uge for at undervise. Han havde således ikke set cirkulæret, inden det blev udsendt til medlemmerne. Tiltalte havde imidlertid den 23. september 2005 dikteret lederen til oktober nummeret af medlemsbladet Danske Busvognmænd, der indeholdt diverse beregninger, som dannede grundlag for fastsættelsen af forhøjelsen til 4%. Det er derfor tiltaltes opfattelse, at tiltalte [REDACTED] havde læst lederen, inden han udarbejdede cirkulæret til medlemmerne, og det således var på baggrund af lederen, at tiltalte [REDACTED] anførte en forhøjelse på 4%. Tiltalte havde ligeledes på bestyrelsesmødet den 20. september 2005 meddelt, at man ville udsende en cirkulæremeddelelse til medlemmerne om dette spørgsmål. Cirkulæremeddelelsen blev udsendt på mail og i papirformat. Med hensyn til udkastet til brev, samme bilag side 064, forklarede tiltalte, at han ikke havde nogle forventning om, at medlemmerne rent faktisk ville bruge brevet, men det var alene et udtryk for, at man "gik hele vejen" i relation til at vise politikerne, at det ikke var muligt for foreningen at påvirke medlemmerne til at forhøje prisen, altså at det ikke var muligt at påvirke prisdannelsen. Tiltalte ved ikke om medlemmerne rent faktisk brugte brevet som paradigma, men han er ret sikker på, at der ikke var mange medlemmer, der brugte det. Dette støtter han på de drøftelser, der efterfølgende var i bestyrelsen. Tiltalte modtog ikke henvendelser fra kunder, der rent faktisk var blevet pålagt et olietillæg på 4%.

Foreholdt mappe 1, bilag 02-001-015, leder, andet afsnit, de to sidste linier, og tredje afsnit, de fire sidste linier, forklarede tiltalte, at årsagen til, at han specifikt nævner et olietillæg på 4% til dækning af de forøgede brændstofomkostninger, er politiske hensyn, idet medlemsbladet ikke blot udsendes til medlemmer, men også til foreningens samarbejdspartnere, herunder politikere og Konkurrencestyrelsen. Lederen er således et politisk redskab, der i den konkrete situation blev anvendt til håndtering af problemerne opstået i forlængelse af "sovebuskrisen". Han udarbejdede den pågældende leder under tidspres, idet han samme morgen havde fået oplyst, at deadline var samme dag, og da han samtidig skulle til et møde kl. 10, havde han kun kort tid

til at indtale indholdet af lederen på en diktafon. Ordvalget i lederen er udtryk for overdrivelse, så det blev åbenlyst, at der var tale om en politisk provokation. Ordvalget til slut i lederen "stå nu sammen!!!" er således udtryk herfor. Tiltalte er sikker på, at medlemmerne i branchen også opfattede lederen som en politisk provokation.

Foreholdt mappe 1, bilag 02-001-017, artikel, forklarede tiltalte, at han ikke har skrevet den pågældende artikel, men han har læst den som et led i den politiske provokation. Det er tiltaltes opfattelse, at medlemmerne også har forstået den på denne måde. Tiltalte har hverken godkendt eller læst artiklen, inden den blev trykt. Tiltalte tror at medtagelsen af oversigten i artiklen skyldes, at DTL ligeledes anvendte en sådan oversigt. Desuden er omkostningsberegning relevant indenfor branchen. Danske Busvognmænd gennemfører således lovpligtigt kurser med blandt andet dette indhold.

Forevist mappe 2, fane 4, bilag 03-004-019, formandens beretning ved Danske Busvognmænds årsmøde 2005, forklarede tiltalte, at han har skrevet den pågældende beretning, bortset fra de specifikke bemærkninger vedrørende rutesektoren og handicapsektoren, som dog er godkendt af tiltalte, inden beretningen blev lagt til formanden. Samme bilag side 020, femte afsnit, tre sidste linier, har tiltalte skrevet. Tiltalte forklarede supplerende, at flere medlemmer fra trafikudvalget deltog i årsmødet. Tiltalte havde store overvejelser vedrørende formuleringen i det pågældende afsnit, men valgte til sidst at gøre det kort. Tiltalte vidste, at formanden ønskede, at man i en sådan beregning fremhæver det positive, og ikke det negative. Tiltalte anførte ikke, at der var tale om et led i den politiske proces. Tiltalte har eksempelvis skrevet en leder i medlemsbladet med overskriften "Oliepriser" der blot indeholdt en blank side, hvorpå var anført, at indholdet af lederen var tilbageholdt af redaktionelle årsager, underskrevet af redaktionen.

På spørgsmål fra forsvareren forklarede tiltalte, at han siden 1. januar 1999 har været anmeldt som direktør for Dansk Busvognmænd i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Han er den eneste, der står registreret. Danske Busvognmænd er opdelt i 3 sektorer. Det er rutekørsel, som medtiltalte [REDACTED] har ansvaret for, turistikørsel, som tiltalte har ansvaret for, og handicapkørsel, som Lasse Repsholt har ansvaret for. Tiltalte er som administrerende direktør ansvarlig for samtlige områder, men uddelegerer meget af arbejdet og ansvaret til sine medarbejdere. En stor del af tiltaltes arbejde består i at udøve lobbyisme i samarbejde med bestyrelsesformanden. På rutebilsområdet er der ikke så meget kontakt til politikerne på Christiansborg, men derimod kontakt til de regionale politikere. Denne kontakt varetages navnlig af medtiltalte [REDACTED]. Tiltalte har navnlig kontakten til politikerne på Christiansborg, herunder Folketingets Trafikudvalg, hvor han sammen med bestyrelsesformanden har foretræde 2 gange om året i gennemsnit. Forud for disse møder i trafikudvalget foregår der drøftelser med de forskellige trafikpolitiske ordfører. Disse drøftelser varetager tiltalte alene. Danske Busvognmænd er høringspart på sit område. Det er tiltal-

tes opfattelse, at Danske Busvognmænds renommé er højt blandt politikerne på Christianborg, og at foreningen betragtes som en seriøs samarbejdspartner. På foreningens årsmøder deltager ofte flere trafikpolitiske medlemmer fra Folketinget. Tiltalte har altid samarbejdet med myndighederne, herunder navnlig Trafikministeriet, men også konkurrencemyndighederne. Der har på tiltaltes initiativ været afholdt 8-10 møder med Konkurrencestyrelsen med henblik på drøftelse af forskellige tiltag, herunder de forskellige ændringer i konkurrenceloven.

Ransagningen hos Danske Busvognmænd blev foretaget i november måned 2005, og den virkede på tiltaltes medarbejdere, som et voldsomt indgreb. Tiltalte selv befandt sig i Bruxelles på studietur, men umiddelbart efter hjemkomsten kontaktede tiltalte Konkurrencestyrelsen vedrørende sagen. Tiltalte talte dels med en fuldmægtig, der var sagsbehandler på sagen, og dels kontorchefen. Tiltalte fik oplyst, at det navnlig drejede sig om hans leder i medlemsbladet. Tiltalte tilkendegav, at han ønskede at forklare den politiske sammenhæng, som lederen skulle ses i, og at han kunne skrive en redegørelse herom, men han fik oplyst, at det ikke var nødvendigt, da han senere ville blive indkaldt til partshøring. Tiltalte kontaktede med jævne mellemrum Konkurrencestyrelsen, men der skete ikke yderligere, indtil tiltalte i november 2006 fik oplyst, at Konkurrencestyrelsen havde oversendt sagen til Statsadvokaten for særlig økonomisk kriminalitet. Tiltalte skrev et brev til Konkurrencestyrelsen, der svarede, at tiltalte senere ville blive indkaldt til at afgive forklaring hos Statsadvokaturen. Først den 23. marts 2007 blev tiltalte afhørt. Tiltalte fandt det meget frustrerende, at han ikke havde haft mulighed for at forklare sig overfor Konkurrencestyrelsen, og endnu mere frustrerende, da bestyrelsen efterfølgende også blev sigtet i sagen.

Hovedbestyrelsen, herunder formanden for hovedbestyrelsen, var ikke involveret i udarbejdelsen af lederen i medlemsbladet for oktober måned 2005. Det er normalt tiltaltes opgave som administrerende direktør, og hans ansvar at udarbejde lederen. Bestyrelsen får normalt først kendskab til indholdet af lederen, når de modtager medlemsbladet. Medlemsbladet sendes også til personer, der ikke er medlemmer af foreningen, blandt andet modtager Konkurrencestyrelsen 5 eksemplarer. Bestyrelsen er heller ikke involveret i udarbejdelsen af medlemscirkulærene, der består af oplysninger af mere hastende karakterer, som ikke kan vente med at blive udsendt til næste medlemsblad. Normalt udsendes medlemscirkulærene til alle medlemmerne. De udsendes cirka hver 14. dag. Derudover kan de enkelte fagudvalg vælge at udsende cirkulærer til visse af medlemmerne.

Danske Budvognmænds årlige driftbudget er på 7 mio. kr. 75-80% af foreningens indtægter hidrører fra medlemskontigenter. Resten hidrører fra forskellige kommercielle samarbejdsaftaler, hvoraf foreningen modtager provision, samt indtægter fra uddannelsesvirksomhed.

Med hensyn til prisfastsættelsen forklarede tiltalte, at prisen på rutekørsel

fastsættes ved kontrakter mellem de enkelte vognmænd og de offentlige myndigheder, efter at kørslen har været udbudt i licitation. I kontraktperioden foretages der prisreguleringer hvert halve år på baggrund af nøgletal fra Danmarks Statistik. Reguleringernes størrelse beregnes af tiltalte [REDACTED] og afstemmes med modparten Danske Trafikselskaber. Oplysninger om reguleringerne udsendes til samtlige medlemmer i et medlemscirkulære. Såfremt der sker stigninger i oli priserne, vil priserne for rutekørsel automatisk blive reguleret som følge heraf.

Med hensyn til turistikørsel fastsættes prisen af den enkelte vognmand. Der er tale om et frit marked. Det er tiltaltes opfattelse, at konkurrencen på dette område fungerer optimalt. Dette skyldes blandt andet sovebussagen i 2004/2005. Inden sovebussagen fandtes der 1.000 turistikørsler, hvoraf 400 var indrettet til sovebusser. I 2005 kunne disse sovebusser ikke længere anvendes til sovebusser. Da de enkelte busser havde en værdi på cirka 3 mio kr., gav det store økonomiske problemer for de berørte vognmænd. Danske Busvognmænd forsøgte at få politisk opbakning til en form for ophugningsstøtte, men da det ikke lykkedes, anvendte de pågældende vognmænd sovebusserne til almindelig kørsel, hvilket medførte en overkapacitet på 400 busser på området. Denne overkapacitet havde til følge, at prisen for turistikørsel blev presset i bund, således at konkurrencen på området blev og fortsat er meget hård. Det er tiltaltes opfattelse, at den konkrete pris for turistikørsel fastsættes ved, at den enkelte vognmand "ser hvad naboen tager" og sætter prisen ud for det, afhængig af "hvor sulten man er". Oliepriserne udgør omkring 10 % af driftomkostningerne ved buskørsel, men selv om prisen på olie steg, mener tiltalte ikke, at prisen på turistikørsel steg tilsvarende. Tiltalte understreger, at der også er andre forhold, der påvirker prisen, herunder den omstændighed, at markedet er blevet mere differentieret de seneste år. Tiltalte mener, at de enkelte vognmænd foretager prisreguleringer cirka en gang årligt.

Da han i medlemsbladets leder anførte tallet 4 procent, kunne han ligesåvel have skrevet 3 eller 5 procent. Det var en politisk leder, og der var alene tale om et signal til de politikere, der havde sagt nej til ophugningsstøtte og i stedet anbefalet en forhøjelse af priserne.

Efter ransagningen i Danske Busvognmænd stoppede sagen. Der blev ikke fundet en politisk løsning på sovebussagen, hvilket medførte flere konkurser og faldende medlemstal i foreningen.

Danske Busselskaber udbød tidligere busvognmandskurser. Kurset var udformet i henhold til gældende EU-retlige regler. Det varede 3 uger, og man skulle bestå en afsluttende prøve. Foreningen gennemførte 4 kurser om året. Foreningen var godkendt som kursusudbyder, ligesom kursets indhold var godkendt af Færdselsstyrelsen. På kurserne underviste tiltalte [REDACTED] i omkostningsberegning, herunder i betydningen af olieprisstigninger.

Forsvareren dokumenterede bilag, benævnt Busnyt november 2006. Foreholdt dette bilag, sammenholdt med mappe 1, bilag 12-001-001, notat fra Danske Busvognmænd fra november 2007, forklarede tiltalte, at der er ingen, der kendte eller kender de præcise omsætningstal for turistikørsel. Derimod kendes tallene for rutekørsel og handicapkørsel, idet man kan finde beløbene i de enkelte kontrakter og lægge disse beløb sammen. Tiltalte mener ikke, at beløbet på 3-4 milliarder kroner, der er nævnt i notatet fra Danske Busvognmænd, er korrekt. Notatet er udarbejdet af Lasse Repsholt, der har oplyst over for tiltalte, at han har anført det pågældende beløb ud fra et skøn over antallet af medlemmer i de forskellige kørselssektorer. Han har således skønnet, at et ensartet medlemsantal må give en ensartet omsætning, hvilket ikke er korrekt ifølge tiltaltes opfattelse. Tiltalte har derfor efter retsmødet, afholdt den 4. marts 2009, lavet den beregning, der fremgår af bilaget, benævnt Busnyt november 2006. Beløbet på cirka 1,1 milliard kroner er efter tiltaltes opfattelse højt sat i dag, og han mener, at beløbet godt kan være under 1 milliard kroner.

Tiltalte redegjorde for indholdet af bilag indhentet efter retsmødet den 9. marts 2009, mappe 1, bilag 12-001-008, mail fra Pia Trampedach, DI, bilag 12-001-009, erklæring af 11. marts 2009 fra advokat Allan Jensen fra DI, bilag 12-001-010, busnyt, samt bilag 12-001-011-013, fordelingsoversigter for 2006, 2007 og 2008.

Tiltalte forklarede, at han efter sidste retsmøde kontaktede Dansk Industri, DI, hvor busvognmændene er organiseret i henholdsvis Arbejdsgiverforeningen Kollektiv Trafik og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening. Allan Jensen, der er advokat i DI, har i sit brev bekræftet størrelsen af lønsummen i de to arbejdsgiverforeninger, og tiltalte har på denne baggrund udarbejdet notatet "busnyt" til brug for nærværende sag. På spørgsmål fra anklageren, og foreholdt, at den enkelte vognmand ifølge tiltaltes beregnede tal, har et meget lille beløb til dækning af samtlige andre driftsudgifter end lønudgifter, herunder udgifter til brændstof og forrentning af kapital, fastholdt tiltalte, at tallene efter hans opfattelse er realistiske. Tallene viser hvor dårlige de økonomiske forhold er for branchen og giver en forklaring på, hvorfor så mange vognmænd, der kører turistikørsel, går konkurs. Det var også derfor den tidligere transportminister rådede dem til at hæve priserne. Foreholdt at han i retsmødet den 15. december 2008 forklarede, at omsætningstallene på 3-4 mia. kr. for turistsektoren var for lavt sat, forklarede tiltalte, at han under det første retsmøde ikke hæftede sig ved tallenes størrelse, men alene ønskede at fremhæve, at tallene fra JB Business ikke var præcise. Det var først, da tiltalte [redacted] afgav forklaring om de pågældende tal, at det stod klart for tiltalte, at tallene ikke var korrekte. Beregnet på baggrund af omsætningen er ca. 25-30 procent af de vognmænd, der udfører rutekørsel medlemmer af Danske Busvognmænd, 90 procent af de vognmænd, der udfører turistikørsel, er medlemmer af Danske Vognmænd, og omkring 90 procent af de vognmænd, der udfører handicapkørsel med bus, er

medlemmer af Danske Busvognmænd. Ca. halvdelen af den samlede handicapkørsel, hvilket udgør kørsel for ca. 1,7 mia. kr., sker med taxi, og disse vognmænd er ikke medlemmer af Danske Busvognmænd, og derudover udfører Falck handicapkørsel for ca. 500-600 mio. kr.

Anklageren dokumenterede mappe 1, bilag 12-001-014, udskrift fra Danmarks Statistik, hvor der for branchen "anden landpas. transport fx turistbus-, handicap-, hestevognskørsel" er anført en omsætning på ca. 2,8 mia. kr. i 2006. Tiltalte forklarede hertil, at han ikke var bekendt med tallene, men at der var tale om en recidivgruppe.

..."

Tiltalte [redacted] har til retsbogen afgivet følgende forklaring:

".....

at han siden 1999 har været vicedirektør i Danske Busvognmænd. Han var tidligere ansat i sekretariatet i Landsforeningen Danmarks Bilruiter, først som økonom, og siden 1992 som direktør. I Danske Busvognmænd refererer tiltalte direkte og alene til tiltalte [redacted]. Det er tiltalte [redacted], der fastlægger tiltaltes arbejdsopgaver, der hovedsageligt ligger indenfor rutesektoren. Derudover dækker han og tiltalte [redacted] hinanden ved fravær. I 2005 underviste tiltalte kommende vognmænd. Kursets faglige indhold fremgik af en bekendtgørelse om buskørsel. Det fremgik, at der blandt andet skulle undervises i budget og omkostningsberegning. Der var tale om, at tiltalte underviste i en model, som de enkelte vognmænd derefter selv kunne anvende til beregning af deres egne priser. Det er tiltalte [redacted], der er ansvarlig for, hvilket informationsmateriale, der udsendes fra Danske Busvognmænd. Det hænder, at tiltalte udsender materiale uden, at tiltalte [redacted] har set dette, da dette kan være nødvendigt på grund af meddelelsens hastende karakter.

Foreholdt mappe 1, bilag 12-001-001, notat fra Danske Busvognmænd fra november 2007, side 2, 5. afsnit, forklarede tiltalte, at notatet er udarbejdet af Lasse Repsholt. Foreholdt at den årlige omsætning i turistsektoren ifølge notatet udgør mellem 3 og 4 mia kr. forklarede tiltalte, at han ikke kan udelukke, at beløbet er korrekt. Beløbet er formentlig trukket fra JB Business. Tallet virker troværdigt, men der er alene medregnet de virksomheder, der er registreret i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. I turistsektoren er over 90 procent af vognmændene medlemmer i Danske Busvognmænd.

Foreholdt mappe 2, fane 1, bilag 03-001-007, medlemscirkulære af 24. juni 2005, 1. afsnit, samt side 10, oversigt over prisudviklingen, forklarede tiltalte, at han mener, at han har i hvert fald har skrevet afsnittet om olietillæg. Såfremt cirkulæret blev udsendt, mens tiltalte [redacted] var på ferie, hvilket tiltalte ikke ved i dag, er det udsendt, uden at tiltalte [redacted]

[redacted] har set det. Begrebet "olietillæg" stammede fra nogle drøftelser, som tiltalte havde haft med organisationen DTL cirka en uge tidligere. Tiltalte havde derved fået ideen til et olietillæg. Tiltalte tvivler på, at han havde drøftet denne ide med tiltalte [redacted]. Årsagen til, at tiltalte nævnte det i cirkulæret var, at det var svært for mange vognmænd at få økonomien til at hænge sammen. Tiltalte henviser til oversigten i bilaget på side 10 og understreger, at han ingen viden havde om den enkelte vognmands priser, og at det var derfor, at han udarbejdede den sidste kolone i oversigten, således at det blev muligt for den enkelte vognmand selv at se, hvor i oversigten han befandt sig.

Tiltalte blev foreholdt samme mappe og fane, bilag side 065, mail af 7. juli 2005 fra Ditobus A/S til Danske Busvognmænds hovedmail og derefter videresendt til tiltalte. Tiltalte forklarede, at han har modtaget den pågældende mail og også besvaret den, men han husker ikke den præcise besvarelse. Han har formentlig svaret, at han ikke har lavet differentieret beregninger afhængigt af, om kørslen foregik i udlandet eller her i landet.

Direkte forespurgt hvorfor oversigten blev udarbejdet som en beregningsmodel, forklarede tiltalte, at det derved blev op til den enkelte vognmand at foretage eventuelle beregninger, men efter tiltaltes opfattelse krævede en sådan beregning "en ret god vognmand".

Foreholdt sammen mappe og fane, bilag side 003, medlemscirkulære af 8. september 2005, forklarede tiltalte, at han har skrevet dette. Sætningen i 3. afsnit, hvorefter Danske Busvognmænd "på det kraftigste (vil) anbefale alle medlemsvirksomhederne at forhøje kundernes pris med et tillæg henførbart til olieprisernes voldsomme stigning..." skal ses i den rette tidsmæssige sammenhæng. Efter sommerferien drøftede man i Danske Busvognmænds sekretariat de fremtidige problemer, herunder sovebussagen, der ikke var løst. Tiltalte [redacted] tilkendegav i den forbindelse, at man kunne gøre brug af olietillægget, og på baggrund af denne tilkendegivelse udarbejdede tiltalte medlemscirkulæreskrivelsen af 8. september 2005. Han skærpede således tonen i overensstemmelse med den politiske linie, som tiltalte [redacted] havde fastlagt. Tiltalte ved ikke, om tiltalte [redacted] så cirkulæret, inden det blev udsendt. Tiltalte regnede ikke med, at medlemmerne ville forstå indholdet som en politisk provokation eller som et økonomisk tiltag, idet foreningen under ingen omstændigheder kunne påvirke medlemmernes prisfastsættelse. Foreholdt at han på dette tidspunkt havde modtaget en mail fra Ditobus A/S, forklarede tiltalte, at der alene var tale om en reaktion fra et enkelt medlem. Tiltalte havde ikke gjort sig nærmere tanker om, hvorvidt medlemscirkulæret kunne misforstås.

Foreholdt samme mappe og fane, bilag side 34, referat af møde i hovedbestyrelsen den 20. september 2005, ad punkt 12, 1. afsnit, forklarede tiltalte, at han ikke ved, om det er tiltalte eller medtiltalt [redacted], der gav denne meddelelse. Beslutningen om hvilke meddelelser, der skulle gives

under dette punkt, blev normalt aftalt kort tid før mødets start. Det er tiltalte, der har udarbejdet referatet. Formuleringen "skal anvende standardbrevet" kunne lige så vel have været "kan anvende standardbrevet".

Foreholdt samme mappe og fane, bilag side 63, medlemscirkulære af 28. september 2005, ad punktet olietillæg, samt samme side 64, udkast til brev, forklarede tiltalte, at han har skrevet medlemscirkulæret og brevet på baggrund af sekretariatets udmelding på mødet i hovedbestyrelsen. Det er ikke korrekt, når der stå anført, at det "(P)å seneste hovedbestyrelsesmøde blev (det) besluttet at opfordre samtlige medlemmer, der udfører turist- og bestillingskørsel til at forhøje kundernes pris med et olietillæg på 4 procent med virkning fra 1. oktober 2005..." idet en sådan beslutning ikke blev truffet. Det var første gang, at tiltalte nævnte at olietillægget skulle være på 4 procent. Procentsatsen havde tiltalte formentlig fra lederen i medlemsbladet for oktober måned 2005, som tiltalte havde læst korrektur på. Tiltalte ved ikke, om det var medtiltalte [redacted] eller tiltalte selv, der havde besluttet at udsende medlemscirkulæret. Tiltalte husker ikke, om medtiltalte [redacted] havde set det inden udsendelsen, men han mener ikke, at dette er tilfældet, da tiltalte [redacted] var i Vejle og undervise på det pågældende tidspunkt. Det er tiltaltes opfattelse, at ingen af medlemmerne har anvendt standardbrevet. Det var heller ikke meningen. Meningen var derimod at udsende noget groft provokerende til medlemmerne, for derefter at meddele politikerne, at det ikke var muligt for foreningen at påvirke prisfastsættelsen. Tiltalte har ikke kendskab til fakturaer, hvorpå olietillægget fremgår, og tiltalte har heller ikke modtaget henvendelser fra buskunder, der har beklaget sig over, at de er blevet pålagt et olietillæg.

Forevist mappe 1, bilag 02-001-015, leder, forklarede tiltalte, at han ikke deltog i udformningen af lederen, og han havde ingen indflydelse på indholdet. Han så artiklen, inden den blev udsendt, i forbindelse med korrekturlæsning, og det var i den forbindelse, at han blev bekendt med olietillæggets størrelse på 4 procent, som han skrev i medlemscirkulæret af 28. september 2005. Foreholdt samme bilag, side 17, artikel, forklarede tiltalte, at han skrev artiklen ud fra den politiske udmelding tiltalte [redacted] var kommet med på kontormødet efter sommerferien. Artiklen svarer indholdsmæssigt til medlemscirkulæret af 8. september 2005. Foreholdt, at det i artiklen er anført: "...vil vi nu på det kraftigste anbefale alle vore turistkørende medlemsvirksomheder at forhøje kundernes pris med et tillæg, begrundet i olieprisernes voldsomme stigning.", forklarede tiltalte, at olieprisen løbende offentliggøres på internettet på oliebranchens hjemmeside. Det var utopi at tro, at han kunne påvirke prisudviklingen på området, da konkurrencen er utrolig hård, og opfordringen i artiklen var alene ment som en ren politisk provokation. Det var hans ordvalg, men han havde valgt det på baggrund af tiltalte [redacted] udmelding. Det var hans generelle opfattelse, at såfremt ikke alle vognmænd forhøjede prisen, ville nogle vognmænd miste noget kørsel på bekostning af andre. Foreholdt, at artiklens indhold efter anklagerens opfattelse lyder som en opfordring til medlemmer-

ne, forklarede tiltalte, at udmeldingen skal ses i den rette politiske kontekst. Oversigten, der er medtaget i artiklen, kunne lige så vel have været en oversigt over andre udgifter, f.eks. lønudgifter. Der var tale om en løftestang for medlemmerne, men der var ikke tale om, at han ville vise medlemmerne, hvorledes det var muligt at løfte prisen.

Foreholdt mappe 2, fane 1, bilag 03-001-067, mail af 2. november 2005 til tiltalte [redacted] fra Jørgen Nielsen fra Bus86, forklarede tiltalte, at den pågældende vognmand havde misforstået udmeldingen fra Danske Busvognmænd. Vognmanden udførte rutekørsel for kommunen. Kørslen blev udført på baggrund af en kontrakt med halvårlige prisreguleringer, hvori olieprisstigningerne indgik, og der skulle således ikke pålægges yderligere 4 procent i olietillæg.

Foreholdt mappe 2, fane 4, bilag 03-004-019, årsberetning, forklarede tiltalte, at han deltog i årsmødet. Årsberetningens udarbejdelse er tiltalte [redacted] ansvar, men de enkelte sektorsekretærer beskriver normalt, hvad der er sket indenfor deres egen sektor. Materialet går derefter til godkendelse hos tiltalte [redacted]. Foreholdt samme bilag, side 20, 5. afsnit, forklarede tiltalte, at han ikke er bekendt med udformningen af dette afsnit.

På spørgsmål fra forsvareren forklarede tiltalte, at det var på mødet efter sommerferien 2005, at det gik op for tiltalte, at det "svingede over til at blive en politisk sag". Det var første gang, at tiltalte hørte tiltalte [redacted] give udtryk for, hvad de skulle gøre i det følgende efterår som følge af sovebussagen. Tiltalte forklarede videre, at han er uddannet driftsøkonom. Hans arbejdsopgave i Danske Busvognmænd var navnlig talbehandling, som han også underviste i. Han underviste potentielle vognmænd. Kurset var et obligatorisk kursus, der byggede på EU-retlige krav. Tiltalte underviste i driftsøkonomi, og han gennemgik i den forbindelse en omkostningsmodel, indeholdende forskellige omkostningsarter, herunder omkostning til brændstof. Tiltalte forklarede i forbindelse med sin undervisning, at eventuelle prisstigninger på olie kunne reguleres, men det var op til den enkelte vognmand at beslutte, hvorvidt der skulle ske en prisregulering. Tiltalte forklarede videre, at han i Danske Busvognmænd står for de interne beregninger af kontraktreguleringernes størrelse. Disse bliver beregnet i samarbejde med Trafikselskaberne i Danmark. De bygger på indeks fra Danmarks Statistik. Reguleringernes størrelse udsendes til samtlige medlemmer, og det bliver pointeret, at reguleringerne alene gælder rutekørslen. Danske Busvognmænd modtager henvendelse fra kommuner angående forventede prisstigninger, som kommunerne skal bruge i forbindelse med budgetplanlægningen. Danske Busvognmænd modtager ligeledes henvendelser fra blandt andet Trafikministeriet. Der er tale om høringer vedrørende de økonomiske konsekvenser af forskellige tiltag.

Foreholdt mappe 1, bilag 02-001-017, artiklen i medlemsbladet, forklarede

tiltalte, at oversigten, der er medtaget i artiklen, alene kan anvendes af de medlemmer, der får henvendelser fra kunder og på baggrund heraf skal beregne en pris. Det er ikke sikkert, at medlemmerne forstår at bruge oversigten. Det er tiltaltes opfattelse, at medlemmernes normale prisberegning foretages ud fra, hvad de tilfældigt hører i medierne.

....."

Vidnet John Bergholdt har til retsbogen afgivet følgende forklaring:

"...

at han har været formand for Dansk Busvognmænd i 7 år. Foreningen har cirka 450 medlemmer. Vidnet driver også selv virksomhed med både tursist-, rute- og handicapkørsel. Der afholdes løbende bestyrelsesmøder, hvor man drøfter punkter, der fremgår af en i forvejen udsendt dagsorden. Dagsordenen udarbejdes af foreningens sekretariat efter "indspark fra medlemmer" og sekretariatet. Bestyrelsens kompetence inkluderer beslutninger vedrørende beløb på over 100.000 kr. samt beslutninger af politisk karakter. Normalt deltager vidnet sammen med tiltalte [REDACTED] i de forskellige medlemsmøder. Det er vidnets opfattelse, at det er tiltalte [REDACTED] som er foreningens ansvarlige leder.

Vidnet forklarede videre, at sovebussagen medførte, at en stor del af foreningens medlemmer, der havde sovebusser, pludseligt måtte foretage store afskrivninger på disse. Medlemmerne krævede, at man fra foreningens side rettede henvendelse til trafikminister Flemming Hansen, og at man med ham drøftede mulighederne for blandt andet gennemførelse af ophugningsstøtte til de berørte vognmænd. Vidnet deltog sammen med [REDACTED] i et møde med ministeren. Det viste sig, at det ikke var muligt at gennemføre de forskellige støtteordninger. Ministeren sagde på mødet, at der ikke var andet at gøre, end at hæve prisen. Vidnet orienterede efterfølgende bestyrelsen om mødet med ministeren. Bestyrelsen pressede ikke på for at foretage yderligere over for ministeren.

Bestyrelsen var ikke på forhånd bekendt med indholdet af lederen i medlemsbladet for oktober måned 2005. Lederen har normalt et politisk indhold, idet man fra foreningens side håber, at foreningens politiske samarbejdspartnere i det mindste vil læse denne. Det er tiltalte [REDACTED] der har kompetancen til at udarbejde lederen, og han har også udarbejdet den pågældende leder.

Vidnet blev forevist medlemscirkulære af 24. juni 2005, mappe 2, fane 1, bilag 03-001-007, medlemscirkulære af 8. september 2005, samme mappe og fane, bilag side 003, samt medlemscirkulære af 28. september 2005, samme mappe og fane, bilag side 063.

Vidnet forklarede, at bestyrelsen ikke var involveret i udarbejdelsen af disse medlemscirkulærer, og de var ikke orienteret om indholdet af disse, inden

udsendelsen. Det er foreningens direktion, der har lavet cirkulærene.

Vidnet blev forevist referat af hovedbestyrelsemøde afholdt den 20. september 2005, mappe 2, fane 1, bilag 03-001-034, og forklarede, at det normalt er tiltalte [REDACTED], der udarbejder referat fra hovedbestyrelsesmøderne. Punktet "meddelelser fra sekretariatet" foretages normalt til sidst i mødet, og varer normalt under 5 minutter. Under dette punkt bliver der alene givet meddelelser. Der bliver ikke truffet beslutninger.

Foreholdt at det af medlemscirkulæret af 28. september 2005 fremgår, at det "på seneste hovedbestyrelsesmøde blev (det) besluttet at opfordre samtlige medlemmer, der udfører turist- og bestillingskørsel til at forhøje kundernes pris med et olietillæg på 4 procent med virkning fra 1. oktober 2005." forklarede vidnet, at det er en fejlformulering, idet der på hovedbestyrelsesmødet ikke blev truffet en sådan beslutning. Vidnet bekræftede, at tiltalte [REDACTED] arbejde i særdeleshed er af politisk karakter. Der er en forventning om, at tiltalte [REDACTED] udviser kreativitet og skaber resultater for foreningen.

Foreholdt tiltalte [REDACTED] forklaring om, at ideen med olietillægget alene var "et politisk stunt", som man efterfølgende kunne sige til politikere ikke virkede, forklarede vidnet, at det er korrekt. Bestyrelsen var orienteret herom og havde accepteret fremgangsmåden. Der var efter mødet i hovedbestyrelsen enighed om, at tiltalte [REDACTED] skulle fortsætte sagen, og han kunne selv bestemme, hvordan han ville gøre det. Vidnet husker ikke, om man på årsmødet, der blev afholdt i november måned 2005, drøftede spørgsmålet om olietillæg, men vidnet er sikker på, at man på mødet drøftede turistkørsels problemer, navnlig som følge af sovebussagen.

Vidnet har drevet vognmandsvirksomhed i 15 ½ år. Det er vidnets opfattelse, at konkurrencen inden for turistkørsel er meget anderledes, end konkurrencen inden for rutekørsel med kontraktkørsel. Turistkørsel er et åbent marked, og kørslen er af meget forskelligartet karakter. Området er særdeles prisfølsomt, blandt andet som følge af, at kunderne ofte retter henvendelse til flere udbydere. Branchen yder normalt god kvalitet og færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig kørsel, og der er normalt kun en lille avance på kørslen, medmindre der kræves noget ekstra i forbindelse med kørslen. Det er vidnets opfattelse, at brancen er meget påvirkelig overfor udefra kommende faktorer, og flere af medlemmerne, der driver turistkørsel, ligger rent faktisk på grænsen af at have overskud i virksomheden. Betydningen af udgifterne til brændstof er afhængig af, hvor lange distancer man kører.olieprisstigningerne i 2005 talte man meget om i branchen, blandt andet fordi flere kunder var og er meget prisfølsomme. De takster for prisregulering, der gælder for rutekørsel, og som fremgår af medlemscirkulærene, kan ikke anvendes for turistkørsel. Der er tale om to meget forskellige strukturer i relation til prisfastsættelsen. Det er vidnets opfattelse, at indenfor turistkørsel råder "konkurrencen hårdt". Omkring 2005 var der flere konkurser i branchen. Det

er svært isoleret at finde årsagen hertil, men det er vidnets opfattelse, at flere af disse konkurser var en følge af sovebussagen. Vidnet personligt ejede også sovebusser, og det var økonomisk hårdt for vidnet, hvilket det stadig er, da vidnet valgte at foretage afskrivninger over flere år. Det er vidnets opfattelse, at det i 2005 nærmest var umuligt at drive virksomhed med turistikørsel med overskud.

Vidnet har ikke gjort brug af olietillægget, ej heller i 2005. Han reagerede ikke, da han modtog de forskellige medlemscirkulærer, herunder skrivelsen, der kunne sendes ud til virksomhedens kunder. Vidnets holdning var, at det var noget, man hørte om i andre brancher, men det kunne ikke anvendes indenfor busvognmandsbranchen.

På spørgsmål fra anklageren, forklarede vidnet, at det er korrekt, at der er tæt på 400 medlemmer i Danske Busvognmænd. Det udgør ca 90 procent af den erhvervsmæssige turistikørsel i Danmark. Det er vidnets opfattelse, at materiale, der udsendes fra Danske Busvognmænd, normalt går gennem tiltalte [redacted], men vidnet ved det rent faktisk ikke. Vidnet havde ikke drøftet spørgsmålet om brug af olietillæg med tiltalte [redacted] inden udsendelsen af medlemscirkulæret af 24. juni 2005. Han var ikke bekendt med dette, inden udsendelsen. Han kontaktede ikke tiltalte [redacted] efter, at han havde modtaget medlemscirkulæret. Det var først, da Konkurrencestyrelsen kom ind i sagen, at han drøftede spørgsmålet med tiltalte [redacted]. Årsagen hertil var, at vidnet ikke tillagde det betydning, ligesom han vidste, at medlemmerne ej heller tillagde det betydning. På tidspunktet for udsendelsen var vidnet ikke bekendt med, at den dybere mening var et signal til politikerne om hjælp.

Anklageren henviste til mappe 2, fane 1, bilag 03-001-034, referat fra møde i hovedbestyrelsen den 20. september 2005. I relation til første afsnit ad punkt 12, forklarede vidnet, at han ikke husker, hvem der på mødet gav denne meddelelse om standardbrevet. Det var ikke vidnet selv. Vidnet var ikke på forhånd klar over, at der ville blive givet denne meddelelse. Vidnet drøftede ikke spørgsmålet om brug af standardbrevet med tiltalte [redacted] efter mødet. Dette skyldtes, at vidnet opfattede informationen som værende uproblematisk. Han mente, at det "ville gå hen over hovedet på medlemmerne". Vidnet har ikke selv set det pågældende brev. Da vidnet læste referatet, var han næsten klar over, at dette afsnit ikke ville give konkurrencemæssige problemer, idet olieprisens betydning inden for turistikørslen er meget forskellige fra virksomhed til virksomhed.

Foreholdt mappe 1, bilag 36-003-001, afhøringsrapport af 9. maj 2007 af vidnet, side 6, 1. afsnit, forklarede vidnet, at det er korrekt, at han har forklaret sådan til politiet. Årsagen til at han har forklaret, at han var klar over, at det kunne være problematisk var, at han jo netop afgav forklaring hos politiet, hvorfor det var blevet problematisk.

Foreholdt mappe 2, fane 4, side 03-004-019, årsberetning fra årsmøde i Danske Busvognmænd 2005, side 2, 5. afsnit, forklarede vidnet, at årsberetningen er udarbejdet på baggrund af bidrag fra de enkelte sektorer. Vidnet er sikker på, at han ikke har læst det op, der står vedrørende begrebet olietillæg. Vidnet har i forbindelse med, at han afgiver årsberetningen papiret liggende foran sig, men han tillemper ordvalget og bruger sine egne ord, blandt andet af hensyn til de politiske tilhørere, der er til stede på årsmødet. Det er vidnets opfattelse, at årsagen til, at olietillægget blev nævnt i årsberetning var, at vise omverdenen, at branchen var presset. Vidnet kan ikke næmere forklare, hvorfor der specifikt er nævnt olietillæg. Vidnet tror, at det pågældende afsnit er skrevet af tiltalte [REDACTED], da det står under afsnittet om turistikørsel. Vidnet havde på dette tidspunkt ikke hørt om baggrunden for brug af olietillægget, men han havde talt med tiltalte [REDACTED] om, at denne kunne gøre brug af alle mulige senarier overfor politikere for at gøre opmærksom på, de problemer som branchen havde. Det var ikke kun problemerne i relation til oliepriserne.
..."

Personlige oplysninger.

[REDACTED]

Det fremgår, at tiltalte [REDACTED] i indkomstårene 2005, 2006 og 2007 havde en A-indkomst på henholdsvis 874.468 kr., 887.639 kr. og 923.189 kr.

Tiltalte er ikke tidligere straffet.

[REDACTED]

Det fremgår, at tiltalte [REDACTED] i indkomstårene 2005, 2006 og 2007 havde en A-indkomst på henholdsvis 759.197 kr., 703.735 kr. og 653.425 kr.

Tiltalte er ikke tidligere straffet.

Procedure

Anklageren har til støtte for sin påstand navnlig gjort gældende:

at det ifølge konkurrencelovens § 6, stk. 1, er forbudt for virksomheder mv. at indgå aftaler, der direkte eller indirekte har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen, og sådanne aftaler kan efter lovens § 6, stk. 2, nr. 1, f.eks. bestå i at fastsætte salgspriser,

at dette forbud også gælder vedtagelser inden for en sammenslutning af virksomheder, jf. lovens § 6, stk. 3. Det fremgår udtrykkeligt af

forarbejderne til bestemmelsen, at brancheorganisationer som Danske Busvognmænd er omfattet af § 6, stk. 3. Det fremgår ligeledes af forarbejderne, at en vedtagelse blandt andet kan være en ikke bindende juridisk henstilling til medlemmerne fra foreningens kompetente organer. Det gøres i den forbindelse gældende, at det udsendte materiale i form af de udsendte nyhedsbreve og medlemsbladet for oktober måned 2005 er en sådan henstilling til medlemmerne om opkrævning af en olieafgift, som tiltalte [redacted] og tiltalte [redacted] i deres egenskab af henholdsvis direktør og vicedirektør i Danske Busvognmænd udsendte til medlemmerne, og at henstillingen havde til formål eller følge at påvirke prisen for turistbus- og bestillingsbuskørsel i opadgående retning, og dermed begrænse konkurrencen, hvorfor udsendelsen af materialet er i strid med lovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3,

at de kvantitative bagatelgrænser i lovens § 7, stk. 1, ikke har betydning i nærværende sag, idet vedtagelsen vedrører priser, avancer mv. vedrørende salg af varer og tjenesteydelser, der er omtalt i lovens § 7, stk. 2, nr. 1, er undtaget for bagatelgrænserne,

at der ikke – i hvert tilfælde ikke udelukkende – er tale om en politisk provokation som følge af de trængte tider for bushvervet. Henvisningen til den politiske provokation er noget efterfølgende, der først blev nævnt, da konkurrencemyndighederne trådte ind i sagen,

at det ifølge lovens § 6, stk. 1, også er forbudt at indgå aftaler, der indirekte har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen, så selvom det lægges til grund, at det umiddelbare formål med olietillægget var en politisk provokation, som anført af de tiltalte, så er det alligevel en overtrædelse af konkurrenceloven, når det udsendte materiale også har det formål eller følge at begrænse konkurrencen,

at både tiltalte [redacted] og tiltalte [redacted] må have vidst, at deres handlinger kunne og ville få betydning ved fastsættelse af prisen for turistkørsel. Tiltalte [redacted] har som administrerende direktør været aktiv i forbindelse med udsendelse af materialet til medlemmerne, herunder navnlig den markante leder om olietillægget. Tiltalte [redacted] har som vicedirektør haft en særdeles selvstændig stilling i Danske Busvognmænd, og han har været særdeles aktiv i forbindelse med udfærdigelse og udsendelse af materialet, og det var ham, der først omtalte olietillægget i nyhedsbrevet fra juni måned 2005, uden han forinden havde drøftet det med tiltalte [redacted]. Under disse omstændigheder gøres det gældende, at begge de tiltalte har handlet forsætligt, og i hvert tilfælde udvist grov uagtsomhed, og

at tiltalte Danske Busvognmænd ligeledes har handlet med den fornødne tilregnelser, da overtrædelserne kan tilregnes overordnede ansatte, der kan tegne foreningen udadtil, og som led i disse ansattes sædvanlige funktioner i foreningen.

Vedrørende strafudmålingen har anklageren navnlig anført,

at bøderne skal være følelige for de tiltalte, og de skal fastsættes med hensynstagen til den forhøjelse af bødeniveauet, der fremgår af forarbejderne til lov nr. 426 af 6. juni 2002 i relation til bestemmelsen i konkurrencelovens § 23, stk. 3. Loven havde til formål at sikre, at bøder, der pålægges juridiske personer for overtrædelse af konkurrenceloven, har et tilstrækkeligt højt niveau til at virke afskrækkende og at der ved bødefastsættelsen - ud over de almindelige regler i straffelovens kapitel 10 - ifølge forarbejderne til den nævnte bestemmelse skal tages udgangspunkt i overtrædelsens grovhed og varighed, samt den juridiske persons omsætning det seneste år forud for domsafsigelsen.

Særligt vedrørende tiltalte Danske Busvognmænd har anklageren anført,

at det ifølge bemærkningerne til straffelovens § 26 er forudsat, at virksomhedsansvaret er det primære,

at overtrædelsen i nærværende sag må anses for alvorlig, idet der er tale om en konkurrencebegrænsning indenfor et landsdækkende samarbejde mellem konkurrerende virksomheder om priser, samt at overtrædelsen må anses for forsættlig,

at det ved bødefastsættelsen er medlemmernes samlede omsætning for de tre sektorer, rute-, handicap- og turistikørsel, der er mest relevant, og ikke brancheforeningens omsætning,

at den potentielle økonomiske skade dog kun direkte er relateret til omsætningen på turistikørsel og denne omsætning er tidligere opgjort af foreningen til mellem 3 og 4 mia. kr., men under sagen til ca. 0,7 mia. kr., hvilket efter anklagemyndighedens opfattelse udgør et helt urealistisk lavt tal, henset til branchens udgifter, og retten bør derfor lægge til grund, at Danske Busvognmænds omsætning på turistikørsel ikke er under 1,5 mia., hvorfor det kan lægges til grund, at olietillægget havde en stor potentiel skademulighed for konkurrencen på området,

og

at lovovertrædelsen varede ca. 5 måneder, men ophørte alene ophørte som følge af konkurrencemyndighedernes kontrolbesøg.

Særligt vedrørende de tiltalte [redacted] og tiltalte [redacted] har anklageren anført,

at tiltalte [redacted] som foreningens administrerende direktør har et særligt ansvar for, at foreningen til stadighed overholder loven,

at tiltalte [redacted] har haft en overordnet og selvstændig stilling i Danske Busvognmænd, og han har været særdeles aktiv i

forbindelse med udsendelse af det i sagen omhandlede materiale,

at begge de tiltalte bør idømmes en bøde, hvor der ved fastsættelsen tages udgangspunkt i de tiltaltes månedlige bruttoløn, for derved at sikre, at bøden bliver følelig på en proportional måde, idet begge de tiltalte har handlet forsætligt, og idet der ikke foreligger formildende omstændigheder.

Forsvareren har til støtte for sin påstand navnlig gjort gældende,

at de tiltalte ikke har handlet forsætligt eller groft uagtsomt, og de ikke har haft til formål at påvirke eller begrænse konkurrencen indenfor turistikørsel,

at udsendelsen af materialet fra Danske Busvognmænd skal ses i sammenhæng med de store økonomiske problemer, der var i branchen på det pågældende tidspunkt. Det var et politisk skabt problem, der opstod "hen over natten", derved at politikerne forbød kørsel med sovebusser, hvorved der blev skabt en overkapacitet i branchen på 400 busser. Der blev derfor udsendt medlemscirkulærer og medlemsbladet for oktober måned, der var et særligt temanummer, som blandt andet blev udsendt til de politikere, som man fra foreningens side ønskede at påvirke,

at materialet blev udarbejdet og udsendt alene på tiltalte [redacted] og [redacted] initiativ, mens hovedbestyrelsen ikke var bekendt hermed,

at det ikke er dokumenteret, at det udsendte materiale på nogen måde eller på noget tidspunkt har påvirket markedsmekanismerne i branchen. Markedet er i dag, som det altid har været,

at tiltalte [redacted] højst har handlet simpelt uagtsomt, idet hans formål med udsendelse af materialet ikke var at påvirke konkurrencen, men alene en politisk provokation,

og

at tiltalte [redacted] heller ikke har haft den fornødne tilregnelser. Forsvareren har i den forbindelse henvist til, at det netop var en væsentlig del af tiltaltes arbejdsopgave at beregne tal og informere medlemmerne herom, ligesom tiltalte underviste i driftøkonomi og opstilling af budgetter.

Vedrørende strafudmålingen har forsvareren navnlig anført,

at det i en sag som nærværende, hvor motivet har været branchens økonomiske forhold, bør være virksomhedsansvaret, der er det primære,

at det bør tillægges afgørende betydning, at ingen af de tiltalte har haft en fortjeneste ved det skete,

at de i hvert tilfælde ikke har handlet forsætligt,

at der alene er fundet ét eksempel på, at en vognmand rent faktisk har gjort brug af olietillægget, nemlig ved faktura udstedt til KIF Kolding Elitehåndbold.

at foreningens omsætning alene udgør 7,5 mio. kr.

og

at der ved fastsættelsen af en eventuel bøde bør tages hensyn til det hidtidige bødeniveau.

Retten's begrundelse og afgørelse.

De relevante bestemmelser i konkurrenceloven, lovbekendtgørelse nr. 1027 af 21. august 2007, har følgende ordlyd:

"...

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

Stk. 2. Aftaler efter stk. 1 kan f.eks. bestå i

1) at fastsætte ...salgspriser ...

...

Stk. 3. Stk. 1. gælder også for vedtagelser inden for en sammenslutning af virksomheder...

...

§ 23. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der forsætligt eller groft uagtsomt,

1) overtræder § 6, stk. 1,

...

stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5. Ved udmåling af straf efter stk. 1 og 2 skal der ved fastsættelse af bødens størrelse ud over de almindelige regler i straffelovens kapitel 10 tages hensyn til den juridiske persons omsætning det seneste år forud for domsafsigelsen eller udstedelsen af et bøde forlæg.

..."

Af lovens forarbejder fremgår vedrørende bestemmelsen i § 6, stk. 1, at forbuddet både rammer aftaler m.v., der tilsigter begrænsninger, selv om de ikke får denne virkning, og aftaler mv., der har sådanne virkninger, uanset intentionerne. § 6 kræver således ikke, at der faktisk har fundet en påvirkning sted.

Det fremgår videre, at bestemmelsen i § 6, stk. 2, nr. 1, også omfatter tilfælde, hvor prisfastsættelsen sker inden for en brancheorganisation.

Endelig fremgår det vedrørende bestemmelsen i § 6, stk. 3, at begrebet vedtagelse kan omfatte vedtægter, beslutninger og henstillinger. Det er ikke noget krav, at vedtagelsen er juridisk bindende for medlemmerne. Begrebet

sammenslutning af virksomheder omfatter brancheforeninger af enhver slags.

Efter bevisførelsen lægger retten til grund, at der fra Danske Busvognmænd til samtlige medlemmer af foreningen blev udsendt de i anklageskriftet nævnte medlemscirkulærer af 24. juni 2005, 8. september 2005 og 28. september 2005, samt medlemsblad nr. 10 for oktober måned 2005.

Det lægges til grund, at der i medlemscirkulæret af 24. juni 2005 blev udsendt en oversigt, der viste, hvor meget den enkelte vognmand skulle forhøje sine samlede transportomkostninger med på en given dato (olietillægget).

I medlemscirkulæret af 8. september 2005 anbefalede Danske Busvognmænd på det kraftigste alle medlemsvirksomhederne at forhøje kundernes pris med et tillæg. Det fremgår samtidigt, at man i foreningen naturligvis var opmærksomme på, at konkurrencen virksomhederne imellem var meget hård, og at det derfor kunne være problematisk at forhøje priserne, hvis ikke alle gjorde det.

Det lægges endvidere til grund, at der den 20. september 2005 blev afholdt møde i Danske Busvognmænds hovedbestyrelse, hvor en af de tiltalte, [REDACTED] eller [REDACTED], ifølge referatet fra mødet, der er udarbejdet af tiltalte [REDACTED], oplyste, at der snarest ville blive udsendt et standardbrev til medlemmerne, som det var meningen, at medlemmerne skulle anvende som en orienteringsskrivelse overfor kunderne.

I medlemscirkulæret af 28. september 2005 oplyste man medlemmerne om, at man på det seneste møde i hovedbestyrelsen havde besluttet at opfordre samtlige medlemmer, der udførte turist- og bestillingskørsel, til at forhøje kundernes pris med et olietillæg på 4 procent med virkning fra 1. oktober 2005. Medlemscirkulæret var samtidig vedlagt et udkast til brev, som man samtidig i cirkulæret opfordrede medlemmerne til at anvende på eget brevpapir som begrundelse overfor kunderne. I brevet meddelte man, at man for kørsel udført fra den 1. oktober 2005 ville tillægge kundens faktura et tillæg før moms på 4 procent til dækning af de forøgede brændstofomkostninger.

I lederen i medlemsblad nr. 10 for oktober måned 2004 udtalte tiltalte [REDACTED] under henvisning til de tidligere udsendte medlemscirkulærer, at indholdet af det udsendte var, at medlemmer af Danske Busvognmænd pr. 1. oktober 2005 indførte et olietillæg på 4 % til dækning af de forøgede brændstofomkostninger, dog ikke for kontraktreguleret rutekørsel. Tiltalte afsluttede lederen med at understrege, at det var vigtigt at stå sammen og sikre, at fra 1. oktober kørtes der ikke buskørsel uden, at der betaltes et olietillæg på 4 %, samt med ordene "Stå nu Sammen !!!".

Endelig lægger retten til grund, at tiltalte [REDACTED] i samme

blad i en artikel med et ordvalg, der stort set er identisk med det, der var anført i medlemscirkulæret af 8. september 2005, på ny på det kraftigste anbefalede alle de turistikørende medlemsvirksomheder at forhøje kundernes pris med et tillæg begrundet i olieprisernes stigning.

Retten finder, at de pågældende medlemscirkulærer og det pågældende medlemsblad efter deres ordlyd indeholder en særdeles kraftig henstilling fra Danske Busvognmænd til samtlige medlemmer af foreningen til at indføre et olietillæg på 4 procent på turist- og bestillingskørsel fra den 1. oktober 2005, og at denne henstilling klart er egnet til at begrænse konkurrencen mellem de af foreningens medlemmer, der kører turist- og bestillingskørsel, idet opfordringen efter sit indhold tilsigter, at samtlige medlemmer hæver prisen med samme procentsats fra samme tidspunkt.

Retten har herved som anført lagt vægt på ordlyden i det udsendte materiale, herunder at man både i medlemscirkulæret af 8. september 2005, men navnlig i medlemsbladets leder indskærpede vigtigheden af, at medlemmene stod sammen, og understregede, at det ville være problematisk, såfremt ikke alle medlemmer forhøjede prisen med olietillægget. Der synes således ikke at være tale om en fakultativ løsning for medlemmerne. Retten har endvidere lagt vægt på, at man i forbindelse med henstillingen om at indføre det pågældende olietillæg først udsendte en skematisk opstillet oversigt over beregningen af olietillægget, og senere et standardbrev, som de enkelte medlemmer kunne anvende overfor deres kunder. En sådan form for vejledning understreger efter rettens opfattelse ligeledes, at Danske Busvognmænd tilsigtede at påvirke samtlige medlemmers adfærd, og dermed begrænse konkurrencen. Dette understreges ligeledes af, at det ifølge medlemscirkulæret af 28. september 2005 fremstod som en beslutning, der var truffet af foreningens hovedbestyrelse, selvom dette ikke var tilfældet, idet det på baggrund af de afgivne forklaringer må lægges til grund, at hovedbestyrelsen alene var blevet orienteret herom.

Retten finder på denne baggrund, at det udsendte materiale er omfattet af forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.

Det skal for god ordens skyld tilføjes, at det af anklageren er gjort gældende, at nærværende sag ikke er omfattet af konkurrencelovens § 7, stk. 1, og at dette ikke er bestridt af forsvareren.

Med hensyn til tiltalte [redacted] og tiltalte [redacted] lægger retten efter bevisførelsen til grund, at tiltalte [redacted] som administrerende direktør i Danske Busvognmænd er ansvarlig for den information, der udsendes til medlemmerne. Tiltalte [redacted] er vicedirektør i foreningen og refererer direkte og alene til tiltalte [redacted], og han har en særdeles selvstændig funktion i foreningen blandt andet i forbindelse med udsendelse af materiale til medlemmerne. Afsnittet om olietillægget og den tilhørende oversigt med beregninger over olietillæggets størrelse i medlemscirkulæret af 24. juni

2005 er således skrevet af tiltalte [REDACTED] og udsendt til medlemmerne, uden at tiltalte [REDACTED] var bekendt med indholdet. Spørgsmålet om indførelse af olietillægget blev drøftet på flere mandagsmøder afholdt i Danske Busvognmænd efter sommerferien 2005 mellem blandt andre tiltalte [REDACTED] og tiltalte [REDACTED], og det var ifølge tiltalte [REDACTED] forklaring på baggrund af tiltalte [REDACTED] udmeldinger på disse møder, at han efterfølgende skrev om olietillægget i medlemsbladet af 8. og 28. september 2005. Tiltalte [REDACTED] så heller ikke disse to medlemscirkulærer, inden udsendelsen til medlemmerne, men han er enig i, at spørgsmålet om olietillægget løbende blev drøftet på mandagsmøderne. Tiltalte [REDACTED] skrev lederen i Danske Busvognmænds medlemsblad for oktober måned, hvori han for første gang nævnte olietillæggets præcise størrelse på 4 procent, hvilket tiltalte [REDACTED] efterfølgende skrev i medlemscirkulæret af 28. september 2005. Begge de tiltalte var til stede under mødet i foreningens hovedbestyrelse den 20. september 2005, hvor én af de tiltalte orienterede bestyrelsen om olietillægget og standardbrevet, der skulle udsendes til medlemmerne.

Under disse omstændigheder, hvor der således løbende har været drøftelser og samarbejde mellem de tiltalte [REDACTED] og [REDACTED] finder retten, at de som anført i anklageskriftet i forening og efter gensidig forståelse med hinanden forfattede, udarbejdede og lod foreningen udsende de pågældende medlemscirkulærer og det pågældende medlemsblad, ligesom de på hovedbestyrelsesmødet den 20. september 2005 redegjorde for og orienterede om, hvordan de agtede at få foreningens medlemmer til i fællesskab at anvende det omhandlede oliepristillæg.

Retten finder endvidere, at det må have stået klart for de tiltalte, at de pågældende medlemscirkulærer og det pågældende medlemsblad havde et konkurrencebegrænsende formål og/eller følge. Retten har herved lagt vægt på indholdet af medlemscirkulærene og medlemsbladet, navnlig medlemscirkulæret af 8. september 2005 samt lederen og artiklen i medlemsbladet, hvor der udtrykkeligt henvises til, hvorledes olietillægget kan påvirke konkurrencen indenfor branchen. Retten har endvidere lagt vægt på, at DitoBus A/S allerede ved mail af 7. juli 2005 rettede henvendelse til Danske Busvognmænd og gjorde opmærksom på, at der efter selskabets opfattelse var tale om en opfordring til samlet at hæve priserne, og at de tiltalte på trods heraf ikke foretog noget for at synliggøre, at der ikke var tale om en sådan opfordring.

Retten bemærker i den forbindelse, at de tiltaltes forklaring om, at der alene var tale om en ren politisk provokation, som følge af de problemer, der var i branchen efter sovebussagen, ikke kan føre til et andet resultat. Retten har herved navnlig lagt vægt på, at der hverken i det udsendte materiale eller i øvrigt synes at være holdepunkter for at kunne lægge de tiltaltes forklaring herom til grund. Ordvalget i det udsendte materiale og den omstændighed, at

der samtidig blev udsendt udførlig vejledning i form af beregningsoversigter og standardbrev, taler imod, at der alene skulle være tale om en politisk provokation.

Da de tiltalte [redacted] og tiltalte [redacted] således efter rettens opfattelse forsætligt har overtrådt forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, jf. § 23, er de tiltalte skyldige efter anklageskriftets forhold 2.

Med hensyn til tiltalte Danske Busvognmænd bemærkes, at overtrædelsen af forbuddet i konkurrenceloven er begået af foreningens administrerende direktør og vicedirektør, som led i deres arbejde for foreningen, hvorfor også foreningen er skyldig efter anklageskriftets forhold 1, jf. straffelovens § 27.

Med hensyn til strafudmålingen fremgår det af forarbejderne til lov nr. 426 af 6. juni 2002 vedrørende bestemmelsen i § 23, stk. 3, blandt andet, at der med lovforslaget er tilsigtet en forhøjelse af bødeniveauet for overtrædelse af konkurrenceloven, og at formålet med det foreslåede 2. pkt. er at sikre, at bøder, der pålægges juridiske personer for overtrædelse af konkurrenceloven, har et tilstrækkeligt højt niveau til at virke afskrækkende, men at det samtidig understeges, at der ved bødeudmålingen skal tages hensyn til straffelovens almindelige regler og den juridiske persons omsætning. Det fremgår endvidere af lovforslagets bemærkninger, at der ved fastsættelsen af bødestraf for overtrædelse af konkurrenceloven primært skal tages udgangspunkt i lovovertrædelsens grovhed og varighed samt den juridiske persons omsætning.

Ved vurderingen af lovovertrædelsens grovhed skal der i følge lovforslagets bemærkninger i overensstemmelse med den hidtil gældende lov sondres mellem mindre alvorlige overtrædelser, alvorlige overtrædelser og meget alvorlige overtrædelser. Ud fra et ønske om at opnå en vis tilnærmelse til bødeniveauet for overtrædelse af EU-konkurrencereglerne forudsættes det i bemærkningerne, at det vejledende grundbeløb for en mindre alvorlig overtrædelse af konkurrenceloven bør ligge i størrelsesordenen fra 10.000 - 400.000 kr., for en alvorlig overtrædelse fra 400.000 - 15 mio. kr. og for en meget alvorlig overtrædelse fra 15 mio kr. og derover.

Ved vurderingen af varigheden kan der ifølge bemærkningerne sondres mellem en overtrædelse af kortere varighed svarende til mindre end 1 år, af mellemlang varighed svarende til 1-5 år og af lang varighed svarende til over 5 år.

Ved vurderingen af den juridiske persons omsætning fremgår det bl.a. af lovforslagets bemærkninger, at det ikke er koncernomsætningen, men alene omsætningen i den virksomhed, der har begået overtrædelse, der skal tages hensyn til ved bødefastsættelsen. Endelig fremgår der af lovforslagets bemærkninger, at de angivne bemærkninger om bødeniveauet har karakter af et udgangspunkt for straffastsættelsen, som kan fraviges af domstolene i

opad- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

Med hensyn til tiltalte Danske Busvognmænd finder retten, at der i relation til foreningens omsætning alene skal lægges vægt på omsætningen ved turistikørsel, da foreningens lovovertrædelse alene relaterede sig til turistikørsel. Omsætningens størrelse er ifølge notat fra november måned 2007 fra Danske Busvognmænd 3-4 mia. kr. årligt, hvilket ifølge tiltalte [redacted] første forklaring i retten nok var for lavt sat. Tiltalte [redacted] har senere under sagen udarbejdet notater, hvoraf fremgår, at omsætningen for turistikørsel er 0,7 mia. kr. årligt, og han har forklaret, hvorledes han har foretaget denne beregning. Retten finder ikke, at det er muligt at fastslå omsætningens præcise størrelse, men lægger disse oplysninger til grund ved fastsættelsen af bøden.

I relation til lovovertrædelsens grovhed finder retten, at den skete lovovertrædelse må betragtes som en alvorlig overtrædelse. Retten har herved lagt vægt på, at der er tale om en forsætlig lovovertrædelse, og at Danske Busvognmænd er en landsdækkende brancheorganisation, hvor ca. 90 procent af de busvognmænd, der kører turistikørsel, er medlem af foreningen. Den potentielle skade ved udsendelse af konkurrencebegrænsende materiale til medlemmerne er derfor stor.

Retten finder samtidig, at det må anses for formildende omstændigheder, at der under sagen alene er dokumenteret ét tilfælde, hvor en kunde rent faktisk er blevet opkrævet et olietillæg samt et omend misforstået forsøg herpå. Det må på samme måde tillægges betydning, at Danske Busvognmænd ikke har haft nogen økonomisk vinding ved lovovertrædelsen, samt at udsendelsen af materialet skal ses i lyset af den økonomisk betrængte situation, som vognmændene befandt sig i som følge af sovebussagen, hvor der ifølge de foreliggende forklaringer ikke var politisk opbakning til at give vognmændene økonomisk støtte.

I relation til lovovertrædelsens varighed lægger retten vægt på, at Konkurrencestyrelsen allerede den 21. november 2005 gik ind i sagen og foretog kontrolbesøg hos forskellige busvognmænd

På denne baggrund finder retten, at bøden for tiltalte Danske Busvognmænd, der fastsættes efter konkurrencelovens § 23, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 3, jf. § 6, stk. 1, jf. stk. 3, passende kan udmåles til et beløb på 1. mio. kr.

Med hensyn til tiltalte [redacted] og [redacted] har retten ved bødens fastsættelse på den ene side lagt vægt på, at begge de tiltalte i deres stillinger som henholdsvis direktør og vicedirektør for Danske Busvognmænd har stået for udarbejdelsen og udsendelsen af materialet til medlemmerne, og at de forsætligt har overtrådt bestemmelserne i konkurrenceloven. På den anden side har retten lagt vægt på, at ingen af de tiltalte har opnået en økonomisk vinding ved lovovertrædelsen, og at deres handlinger

skal ses i lyset af, at deres medlemmer var økonomisk presset som følge af sovebussagen. Det bør samtidigt tillægges betydning, at den ved lov nr. 425 af 6. juni 2002 indførte strafskærpelse omfattede juridiske personer, og ikke umiddelbart fysiske personer, ligesom det generelt i sådanne sager er virksomhedsansvaret, der er det primære. På denne baggrund, og sammenholdt med det hidtidige bødeniveau i sådanne sager, finder retten, at en bøde svarende til en bruttomånedsløn er for høj, men at bøden, der fastsættes for hver af de tiltalte efter konkurrencelovens § 23, stk. 1, nr. 1, jf. § 6, stk. 1, jf. stk. 3, passende kan udmåles til et beløb svarende til en nettomånedsløn for hver af de tiltalte med en forvandlingsstraf som anført nedenfor.

Thi kendes for ret:

Danske Busvognmænd

Tiltalte Danske Busvognmænd straffes med en bøde på 1 mio. kr.

Tiltalte [redacted] straffes med en bøde på 35.000 kr.

Forvandlingsstraffen er fængsel i 14 dage.

Tiltalte [redacted] straffes med en bøde på 25.000 kr.

Forvandlingsstraffen er fængsel i 14 dage.

De tiltalte skal betale sagens omkostninger, herunder 73.000 kr. + moms i salær til den beskikkede forsvarer, advokat Knud Meden.

Charlotte Bliss Elmquist

**Udskriftens rigtighed bekræftes.
Københavns Byret, den 3. april 2009**

Heidi Jespersen