

S0971006- IDJ

UDSKRIFT
AF
ØSTRE LANDSRETS DOMBOG

DOM

Afsagt den 3. september 2009 af Østre Landsrets 10. afdeling
(landsdommerne [redacted] [redacted] og [redacted]kst.)
med domsmænd).

10. afd. a.s. nr. S-971-09:

Anklagemyndigheden

mod

1) Danske Busvognmænd v/

adm. direktør [redacted]

(advokat [redacted] besk.)

2) Vicedirektør

[redacted]
[redacted]
(advokat [redacted] besk.)

3) Administrerende direktør

[redacted]
[redacted]
(advokat [redacted] besk.)

Påstande

Københavns Byrets dom af 1. april 2009 (SS 2-1923/2008) er anket af Danske Busvognmænd v/administrerende direktør [redacted] vicedirektør [redacted] og administrerende direktør [redacted] med påstand om frifindelse, subsidiært formildelse.

Anklagemyndigheden har påstået skærkelse.

Forklaringer

Der er for landsretten afgivet supplerende forklaringer af administrerende direktør [REDACTED] [REDACTED] og vicedirektør [REDACTED] samt af vidnet [REDACTED]

Der er endvidere afgivet vidneforklaringer af direktør [REDACTED] direktør [REDACTED] [REDACTED] og direktør [REDACTED]

[REDACTED] har forklaret supplerende blandt andet, at oliepristillægget var ment som en politisk provokation, og beslutningen om og ansvaret for denne er hans. Som tidligere forklaret skal den politiske provokation ses i sammenhæng med "sovebusproblematikken". Fra foreningens side ønskede man en politisk indgriben og løsning. Der havde været et møde med ministeren i maj 2005, men ministeren gav udtryk for, at vognmændene bare måtte forhøje prisen, og han ville ikke hjælpe dem.

Han kan ikke huske, om han talte med [REDACTED] om oliepristillægget forud for udsendelse af cirkulæret af 24. juni 2005, men det er sandsynligt, at de har talt sammen om det. Der havde været flere telefoniske henvendelser fra medlemmer om de stigende oliepriser, og de har i hvert fald talt sammen om betydningen af oliepriserne. De har ikke talt om cirkulæret, efter det blev udsendt.

Den politiske provokation skulle være så gennemført som mulig. Det var derfor, de skrev, som de gjorde, og de udsendte standardbrevet. Det var med henblik på at overbevise ministeren om, at medlemmerne ikke bare kunne hæve priserne. Han forventede ikke, at medlemmer ville reagere på oplysningerne om oliepristillægget, og han regnede heller ikke med, at medlemmer ville benytte standardbrevet. Der var ikke anledning til at foretage en nærmere omtale af oliepristillægget på årsmødet, idet der på det tidspunkt stadig var tale om en verserende sag. Han var i tvivl om, hvordan man skulle håndtere sagen, og han ville afvente medlemmernes reaktion.

Han mener, at den af ham foretagne beregning af omsætningen for turistikørsel er realistisk. Det er således realistisk, at lønsummen udgør ca. 70 pct. af omsætningen. Det viser, hvor galt det stod til i branchen. Ca. 1/3 af busserne var sovebusser, og det pressede derfor priserne, at sovebusserne pludselig blev overflødige.

- 3 -

Foreningen udarbejder de prisreguleringer, der skal anvendes af medlemmerne på rutekørsel og handicapkørsel, hvor der er indgået kontrakter med vilkår om pristalsregulering. Foreningen beregner prisreguleringer to gange om året og sender oplysningerne til alle medlemmer. Der er stor forskel på den konkurrencemæssige situation for turistikørsel og rutekørsel. På turistområdet er konkurrencen meget hård på grund af overkapacitet og sæsonudsving. Foreningen er ikke involveret i fastsættelse af priser for turistikørsel.

Foreningen giver ikke meddelelse til medlemmer om lønstigninger og overenskomstresultater. Medlemmerne får sådanne oplysninger fra arbejdsgiverforeningen.

Foreningen har ikke direkte oplysninger om medlemmernes omsætning på turistikørsel. Foreningen bruger ikke oplysninger herom til noget. Kontingenter fastsættes således i forhold til antallet af busser og ikke omsætning.

Medlemsbladet fra oktober 2005 var et temanummer om oliepriser og betydningen heraf for branchen. Han skrev lederen som led i den politiske provokation. Der var ikke aftalt et møde med ministeren, men han regnede med, at der skulle være et møde i januar eller februar 2006.

[REDACTED] har forklaret supplerende blandt andet, at oplysningerne i cirkulæret af 24. juni 2005 om oliepristillæg er kopieret direkte fra DTL's hjemmeside. Han forventede ikke, at medlemmerne ville følge oplysningerne, der var ment som et hint til medlemmerne, så den enkelte vognmand selv kunne finde sine egne forudsætninger og fastsætte sine priser. Så vidt han husker, var det på hans eget initiativ, at oplysningerne om oliepristillægget blev sendt til medlemmerne. På det tidspunkt var det ikke ment som en politisk provokation. Den enkelte vognmand kunne ikke uden videre anvende skemaet, men måtte indlægge egne forudsætninger. Han regnede ikke med, at medlemmerne ville bruge skemaet.

Han havde ikke nærmere overvejet, hvordan de ville dokumentere over for politikerne, at foreningen ikke havde været i stand til at påvirke prisfastsættelsen med oplysningen om oliepristillægget. Cirkulære af 28. september 2005 og de anvendte formuleringer er en del af den politiske provokation og skal ses i den kontekst. Foreningen kender ikke medlemmernes priser og kalkulationer.

Han mener, at en årlig omsætning på ca. 0,7 mia. kr. for turistikørsel alene er realistisk. I beregningen af en omsætning på 3-4 mia. kr. er der ikke taget højde for de forskellige typer kørsel. Et medlem kan have både turistikørsel og rutekørsel, og i så fald er man nødt til at sondre mellem omsætningen på de forskellige typer af kørsel. Han mener ikke, at det er realistisk at antage, at lønsum udgør ca. 70 pct. af omsætningen på turistikørsel.

Han er underdirektør i foreningen og er ikke anmeldt til offentlige registre som ansvarlig for foreningen. I det daglige arbejde er han underordnet [redacted] Inden noget bliver meldt ud af huset, bliver det drøftet med [redacted]

Foreningen udarbejder prisregulering og sender oplysningerne til medlemmerne, og oplysningerne bliver også offentliggjort i foreningens blad og lagt ud på nettet.

Tiltalte underviser vognmænd i blandt andet omkostninger og budgetlægning, herunder hvordan brændstofpriser indregnes i budgettet. Undervisningen er et krav i henhold til lovgivningen.

[redacted] har forklaret supplerende blandt andet, at man i hans vognmandsfirma fastsætter prisen for turistikørsler på baggrund af timepriser og afstande. Der foretages en vurdering fra sag til sag. Der tages også hensyn til konkurrenternes priser. Han vil formode, at kollegerne foretager beregninger på tilsvarende måde.

De stigende oliepriser i 2005 fik ikke indflydelse på priserne i hans firma. Han har således ikke beregnet højere priser på grund af stigningen i olieprisen. Det skyldes konkurrencen. Det skyldtes også, at prisen i nogle tilfælde var aftalt med kunden på forhånd for en længere periode.

Vidnet fik som formand for foreningen i 2005 ingen henvendelser fra medlemmerne om cirkulæreskrivelserne og oliepristillægget. Der blev heller ikke talt om oliepristillægget, men der blev talt generelt om stigningen i oliepriserne. I 2005 var der en stigning i antallet af vognmandsfirmaer, der gik konkurs. Branchen var presset, og for flere vognmænd var det et problem, at det var nødvendigt at foretage nedskrivning af sovebusserne. I 2005 var konkurrencen effektiv, og det er den efter hans opfattelse fortsat. Vidnet har hverken før

- 5 -

eller siden stødt på oliepristillæg i branchen. Der er medlemmer, der har nævnt muligheden for et oliepristillæg, når de er stødt på et sådant inden for andre brancher.

Foreningen forsøger at udnytte kontakter til politikere, herunder til medlemmer af Folketingets Trafikudvalg. Man kan ikke uden videre anvende oplysninger om priser for rutekørsel og handicapkørsel på turistikørsel. Foreningen følger ikke med i priserne for turistikørsel, men foreningen giver medlemmerne generelle oplysninger som afgiftsændringer m.v., der kan have betydning for priserne. Foreningen giver ikke meddelelse om lønstigninger og overenskomstresultater. Medlemmerne får sådanne oplysninger fra arbejdsgiverforeningen. Lønstigninger vil ikke nødvendigvis afspejle sig i prisen til kunden.

Vidnet husker ikke at have hørt om oliepristillægget inden mødet i hovedbestyrelsen den 20. september 2005. Han vidste, at oliepristillægget ikke ville fungere, men der blev ikke talt om, hvordan man ville dokumentere, at det ikke virkede. Han mener, at lønsummen udgør ca. 50 pct. af omsætningen for turistikørsel.

[redacted] har forklaret blandt andet, at han er [redacted] [redacted] der foretager turist-, bestillings- og rutekørsler. I de 11 år han har haft virksomheden, har konkurrencen i branchen altid været hård på grund af de mange udbydere, og kunder indhenter ofte flere tilbud. Vidnet benytter en prisliste, der reguleres én gang om året. Hvis f.eks. oliepriserne stiger, fører det ikke til en løbende justering af priserne, men sådanne forhold indregnes ved den årlige prisregulering. Vidnet kan ikke huske at have modtaget og læst cirkulære af 24. juni 2005, 8. september 2005, 28. september 2005 og medlemsbladet fra oktober 2005, og der blev ikke talt om disse. Der blev talt om, at lastbilchaufførerne var begyndt at benytte et oliepristillæg. Vidnet læser altid det materiale, han modtager fra Danske Busvognmænd. På grund af en stigning i miljøudgifter har hans virksomhed i 2008 som et forsøg beregnet et særligt miljøtillæg i fakturaer. Vidnet er også [redacted] Han husker ikke, om der var specielt mange konkurser i 2005, men der er altid nogen, der går konkurs. Vidnet vurderer, at lønudgifterne udgør ca. 40-50 pct. af omsætningen for turistikørsler.

[redacted] har forklaret blandt andet, at han er [redacted] der er en blandet vognmandsforretning, der har alle typer af kørsler, bortset fra taxakørsel. Firmaet ejer ca. 80 busser af forskellig størrelse og kører blandt andet turistikørsel, handicapkørsel og rutekørsel. Konkurrencen mellem vognmændene har altid været hård. Det var

den også i 2005. Vognmænd fokuserer ofte mere på at få en opgave end på prisen. Det skyldes, at der er overkapacitet. I 2005 havde firmaet 9 sovebusser, og firmaet blev hårdt ramt af sovebussituationen. Firmaet blev nødt til at omlægge busser og satte penge til i 2005 og 2006. Vidnet oplever, at brancheforeningen, revisorer, banker og andre fortæller vognmændene, at de skal tjene penge, men det er svært på grund af den hårde konkurrence. Vidnet benytter en timepris, der reguleres to gange om året. Stigning i løn, oliepriser, forsikringer m.v. indregnes i de halvårslige prisreguleringer. I 2005 forsøgte vidnet at hæve sine priser så meget, som han kunne på grund af den generelle stigning i olieprisen, men på grund af konkurrencen kunne han ikke få fuld dækning for de stigende oliepriser. Vidnet kan ikke huske at have modtaget og læst cirkulærerne af 24. juni 2005, 8. september 2005, 28. september 2005 og medlemsbladet fra oktober 2005. I hans firma blev der talt om de stigende dieselpriiser. Der blev også talt om, at man inden for andre brancher, herunder færgedrift, var begyndt at beregne et oliepristillæg. Han har ikke selv beregnet et oliepristillæg på sine fakturer. Vidnet læser generelt det materiale, der kommer fra Danske Busvognmænd. Der er mange generelle oplysninger af betydning for virksomheden. Vidnet vurderer, at lønomkostningerne udgør ca. 40 procent af den samlede omsætning. Vidnet har i mange år været suppleant for revisor i Danske Busvognmænd.

██████████ har forklaret blandt andet, at han driver en vognmandsforretning med blandet kørsel, herunder turist-, bestillings- og kontraktkørsel. Han har 10 busser. Konkurrencen i branchen er hård. Det var den også i 2005. Han havde nogle sovebusser, der kørte i udlandet, men han valgte at sælge dem og satte penge til. Han fastsætter sine priser fra opgave til opgave på baggrund af afstande og timepriser. Han har udarbejdet en prisliste til eget brug. Han regulerer priserne én gang om året pr. 1. januar. Han benytter ikke nogen former for tillæg, herunder miljøtillæg. Da dieselpriiserne steg i 2005, tog han højde for det i den årlige regulering af prisen. Vidnet modtager materiale fra ██████████ men han kan ikke huske cirkulærerne af 24. juni 2005, 8. september 2005 og 28. september 2005. Han husker ikke, at han har hæftet sig ved indholdet af disse, men han gennemgår altid materialet fra foreningen. De priser han benyttede i 2005, var ikke påvirket af oplysninger fra foreningen. Der blev ikke talt i branchen om et olietillæg. Medlemsbladet fra oktober 2005, herunder lederen, har ikke haft betydning for hans prisfastsættelse i 2005. Han benytter ikke nogen form for tillæg i sine fakturaer. Vidnet vurderer, at lønudgiften udgør ca. 20-25 pct. af hans omsætning. Den nærmer sig ikke 50 pct.

Landsrettens begrundelse og resultat

Vedrørende skyldsspørgsmålet:

Fem voterende udtaler:

Danske Busvognmænds nyhedsbreve af 24. juni 2005 og 8. september 2005 findes efter deres indhold ikke at indeholde en opfordring til medlemmerne om at opkræve et særligt oliepristillæg på 4 pct. som nærmere beskrevet i tiltalen, hvorfor de tiltalte allerede af denne grund bør frifindes for denne del af tiltalen.

Det tiltrædes, at Danske Busvognmænds nyhedsbrev af 28. september 2005 og medlemsblad nr. 10 fra oktober 2005 efter deres ordlyd og indhold sammenholdt med det udsendte standardbrev og de tidligere udsendte nyhedsbreve af 24. juni 2005 og 8. september 2005 findes at indeholde en klar opfordring fra Danske Busvognmænd til medlemmerne om at beregne et særligt oliepristillæg på 4 pct. ved udførelse af turist- og bestillingskørsel som nærmere beskrevet i tiltalen.

Ligeledes tiltrædes det, at opfordringen efter ordlyden og indholdet af nyhedsbrevet af 28. september 2005 og medlemsblad nr. 10 fra oktober 2005 findes at have haft til formål og været egnet til at begrænse konkurrencen med hensyn til prisfastsættelsen.

Opfordringerne i nyhedsbrevet af 28. september 2005 og medlemsblad nr. 10 fra oktober 2005 er udarbejdet af de tiltalte [redacted] og [redacted] i deres egenskab af henholdsvis administrerende direktør og vicedirektør for Danske Busvognmænd.

Disse voterende tiltræder, at forholdet kan tilregnes de tiltalte [redacted] og [redacted] som forsætligt. De tiltaltes forklaring om, at opfordringen alene var ment som en politisk provokation har som anført af byretten ikke støtte i det skriftlige materiale, og disse voterende tiltræder, at forholdet kan tilregnes disse tiltalte som forsætlig, uanset om opfordringen til medlemmerne tillige har været politisk motiveret.

Med den begrundelse tiltræder disse voterende, at Danske Busvognmænd er skyldig i den rejste tiltale, idet der dog skal ske frifindelse for den del af tiltalen, der vedrører nyhedsbrevene af 24. juni 2005 og 8. september 2005.

Som anført er nyhedsbrevet af 28. september 2005 og medlemsbladet fra oktober 2005 udarbejdet af de tiltalte [redacted] og [redacted] og disse voterende tiltræder, at det er sket i et tæt samarbejde og efter forudgående drøftelser og gensidig forståelse mellem disse tiltalte. Som anført af byretten blev der endvidere orienteret om oliepristillægget og standardbrevet på mødet den 20. september 2005, hvor begge de tiltalte var til stede. Af de grunde, der er anført af byretten om disse tiltaltes stilling i Danske Busvognmænd, og da overtrædelsen kan tilregnes disse tiltalte som forsætlig, tiltræder disse voterende, at tiltalte [redacted] og [redacted] er skyldige efter tiltalen i forhold 2, idet der dog som anført ovenfor skal ske frifindelse for den del af tiltalen, der vedrører nyhedsbrevene af 24. juni 2005 og 8. september 2005.

En voterende udtaler:

Under hensyn til det oplyste om den konkurrencemæssige situation i 2005 blandt vognmænd med hensyn til turist- og bestillingskørsel og det oplyste om medlemmernes reaktion på opfordringerne finder en voterende ikke, at nyhedsbrevene og medlemsbladet har været egnet til at påvirke konkurrencen, og denne voterende finder heller ikke, at der er udvist en sådan grad af uagtsomhed, at der er grundlag for at straffe de tiltalte. Denne voterende stemmer derfor for at frifinde de tiltalte.

Der afsiges dom efter stemmeflertallet, således at de tiltalte findes skyldige som ovenfor anført.

Straffastsættelse:

Bøderne fastsættes efter de i dommen nævnte bestemmelser.

Ved fastsættelse af bøden for Danske Busvognmænd lægger landsretten vægt på forholdets grovhed, herunder at der er tale om en henstilling fra en brancheforening til sine medlemmer, der omfatter de fleste vognmænd inden for turist- og bestillingskørsel, og at overtrædelsen kan tilregnes direktøren og vicedirektøren som forsætlig.

Der er endvidere lagt vægt på forholdets begrænsede varighed og de usikre oplysninger om foreningens og medlemmernes omsætning.

Der er endvidere lagt vægt på det forhold, at opfordringen efter det oplyste kun i meget begrænset omfang er blevet fulgt af medlemmerne, og at den efter bevisførelsen ikke har haft betydning for konkurrencen.

På den baggrund og henset til den tilsigtede forhøjelse af bødeniveauet ved lov nr. 426 af 6. juni 2002 finder landsretten, at bøden for Danske Busvognmænd passende kan nedsættes til 400.000 kr.

Ved fastsættelse af bøden for de tiltalte [redacted] og [redacted] har landsretten foruden de ovenfor anførte forhold lagt vægt på, at disse tiltalte som anført af byretten ikke har opnået økonomisk vinding, og at virksomhedsansvaret er det primære. Under hensyn til disse tiltaltes stilling og handlinger har landsretten ikke fundet grundlag for at udmåle bøden forskelligt for disse tiltalte. På den baggrund findes bøden for de tiltalte [redacted] og [redacted] passende at kunne nedsættes til 15.000 kr. til hver med forvandlingsstraf som nedenfor bestemt.

Thi kendes for ret:

Danske Busvognmænd straffes med en bøde på 400.000 kr.

[redacted] straffes med en bøde på 15.000 kr.

Forvandlingsstraffen er fængsel i 10 dage.

[redacted] straffes med en bøde på 15.000 kr.

Forvandlingsstraffen er fængsel i 10 dage.

Statskassen skal betale sagens omkostninger for landsretten.

(Sign.)

Udskriftens rigtighed bekræftes. Østre Landsrets kontor, den 7. september 2009

P.i.v.
[redacted]