Rådsmødet den 17. december 2008

4. december 2008
4/0120-0289-0080
MCR/KHS/AJE

Dansk Transport og Logistiks informationsudveksling

KONKURRENCESTYRELSEN

ØKONOMI- OG ERHVERVSMINISTERIET

1 Resumé

1. Denne sag drejer sig om, hvorvidt dele af Brancheforeningen Dansk Transport og Logistiks (DTL) informationsudveksling med foreningens medlemmer strider mod forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens § 6.

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

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

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

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

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

7. DTL har *for det andet* gjort 4 forhåndsudfyldte eksempler på priskalkulationsmodeller i DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel tilgængelige for foreningens medlemmer. DTL har i den forbindelse angivet en overskudsgrad på henholdsvis 10 og 15 pct., jf. pkt. 147-152. Denne adfærd findes at udgøre en overtrædelse af konkurrenceloven. Det skyldes, at DTL's angivelse af overskudsgrader i overensstemmelse med fast praksis må anses at have til formål at begrænse konkurrencen ved at være egnet til at ensrette medlemsvirksomhedernes fastsættelse af overskud og dermed af priser, jf. pkt. 383-396. Konkurrencestyrelsen har imidlertid tidligere - i 1998 - skrevet til DTL og oplyst, at DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel ikke var i strid med konkurrencelovens bestemmelser og intentioner. Konkurrencerådets afgørelse om DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel vil henset hertil alene være fremadrettet og udformet således, at DTL vedrørende dette forhold inden for en passende frist skal ophøre med at angive en overskudsgrad på 10 henholdsvis 15 pct. i foreningens forhåndsudfyldte eksempler på priskalkulationsmodel for lastbilkørsel, jf. pkt. 20-23.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20. Den 26. februar 1997 besluttede Konkurrencerådet, at Danske Vognmænds[1] priskurant - model til at beregne priser for lastbilkørsel - var i strid med konkurrenceloven. Danske Vognmænd indsendte herefter en priskalkulationsmodel og et omkostningsindeks samt hæfte med vejledning til Konkurrencestyrelsen. Ved brev af 29. juli 1998 meddelte Konkurrencestyrelsen, at DTL's priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning opfyldte konkurrencelovens intentioner og bestemmelser.

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

[1] Nu Dansk Transport og Logistik.

22. Konkurrencestyrelsen er ikke længere i besiddelse af de modeller og indeks mv., som styrelsen forholdt sig til i 1998. Det er derfor ikke muligt at fastlægge forskelle og ligheder mellem det daværende system og det nuværende system. DTL har imidlertid oplyst, at materialet udover løbende redaktionelle ændringer er uændret fra 1998 og frem, jf. pkt. 494-508.

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

2 Afgørelse

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

i) at stille et forhåndsudfyldt kalkulationsværktøj for vognmænd til rådighed for foreningens medlemmer, hvor en række omkostningsposter, som er individuelle for den enkelte vognmandsvirksomhed, er udfyldt med tal og værdier, som DTL har opgjort,

ii) at angive forventede årlige procentvise omkostningsstigninger for vognmandsvirksomheder for en række poster i foreningens omkostningsprognose, og i den forbindelse

iii) at angive en samlet forventet årlig procentvis omkostningsstigning for vognmandsvirksomheder i foreningens omkostningsprognose,

iv) at stille en elektronisk beregningsmodel vedrørende dieselolieprisudviklingen til rådighed for medlemmerne, hvorefter medlemmernes dieselolieprис vil blive angivet som uændret i tilfælde af, at dieselolieprisen er faldet i forhold til medlemmets seneste indtastning i beregningsmodellen, og ved

v) at have opfordret foreningens medlemmer til at overvælte dieselolieprisstigninger og øgede forsikringsomkostninger på medlemmernes kunder.

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

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

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

vi) indsætter foreningens egne bearbejdede tal og værdier i DTL's omkostningsindeks i posterne benævnt ”forsikringer, drift”, ”forsikringer, andre”, ”skader og selvrisiko” samt ”leasing/leje, operationel”,

vii) angiver en overskudsgrad på 10 henholdsvis 15 pct. i forhåndsudfyldte eksempler på foreningens priskalkulationsmodel for lastbilkørsel, og

viii) angiver en overskudsgrad på 15 pct. i en instruktionsvideo til foreningens priskalkulationsmodel for lastbilkørsel.

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

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

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

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

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

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

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

3 Sagsfremstilling

3.1 Indledning

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

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

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

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

a. DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd,

b. DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel,

c. DTL's omkostningsindeks for lastbilkørsel,

d. DTL's omkostningsprognose for lastbilkørsel,

e. DTL's olieoplysningsskema for lastbilkørsel, og

f. DTL's opfordring til overvæltning af oliepristillæg og andre omkostninger.

39. Konkurrencestyrelsen har tidligere skrevet til DTL om dele af de ovenstående informationer. Konkurrencestyrelsen meddelte således i 1998 DTL, at brancheforeningens priskalkulationsmodel (b) og omkostningsindeks (c) ikke var i strid med konkurrencelovens bestemmelser og intentioner. Konkurrencestyrelsen angav i denne forbindelse, at "skulle det imidlertid vise sig, at materialet i praksis anvendes i konkurrencebegrænsende øjemed vil Konkurrencestyrelsen tage sagen op."[2]

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

[2] Konkurrencestyrelsens brev af 29. juli 1998 til Danske Vognmænd (nu DTL).

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

3.2 DTL

42. DTL er med ca. 3.100 medlemsvirksomheder Danmarks største brancheforening for det danske transporterhverv. DTL's 3.100 medlemmer råder samlet over ca. 20.300 lastbiler og 50 lokomotiver og beskæftiger ca. 25.500 medarbejdere.[3]

43. DTL er medlem af erhvervs- og arbejdsgiverorganisationen Dansk Erhverv.[4] DTL har endvidere stiftet en arbejdsgiverforening for den danske transportbranche.

44. DTL's vedtægtsbestemte formål er at varetage det danske transport- og logistikerhvervs erhvervspolitiske og erhvervsøkonomiske interesser samt at skabe kendskab til og forståelse for transport- og logistikerhvervets samfundsmæssige betydning. Således ønsker DTL at sikre det bedst mulige omdømme for erhvervet samt at medvirke til at styrke og fremme sammenholdet mellem vognmands-, transport- og logistikvirksomheder.[5]

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

3.2.1 DTL's medlemmer

[3] DTL's hjemmeside, www.dtl-dk.dk/www/Pub1215.asp, udskrevet den 20. oktober 2008.
[4] www.dtl-dk.dk, "Om DTL".
[5] www.dtl.eu.

46. Det fremgår af DTL's vedtægter, at DTL optager virksomheder i foreningen, der driver vognmandsvirksomhed i henhold til lov om godskørsel, og at DTL optager virksomheder, som har til formål at udbyde transport- og/eller logistikydelser.[6]

47. DTL's medlemmer er hovedsageligt transportvirksomheder, som fragter gods indenfor Danmarks grænser. Transportvirksomheder med internationalt sigte er derimod traditionelt organiseret i brancheforeningen International Transport Danmark (ITD).[7]

48. DTL's medlemmer foretager i et vist omfang både nationale og internationale transporter, jf. tabel 1 nedenfor.[8]

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

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

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

50. DTL's medlemmer transporterer en række forskellige typer af gods. For hovedparten af medlemmerne gælder det, at i hvert fald én varetype udgør over 25 pct. af virksomhedens omsætning.[9] Disse typer af gods kan overordnet inddeles i

- Affaldstransport (inklusive sikkerhedsmakulering og slamsugning),

[6] www.dtl-dk.dk.
[7] DTL har oplyst overfor Konkurrencestyrelsen, at denne opdeling af medlemmer muligvis er under opbrud, men dog stadig er kendetegnende for de to brancheforeningers medlemsskare.
[8] DTL's konjunkturanalyse af vognmandserhvervet i Danmark, 2008, s. 10.
[9] DTL, Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i Danmark 2007, s. 5.

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

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

3.3 Markedsbeskrivelse

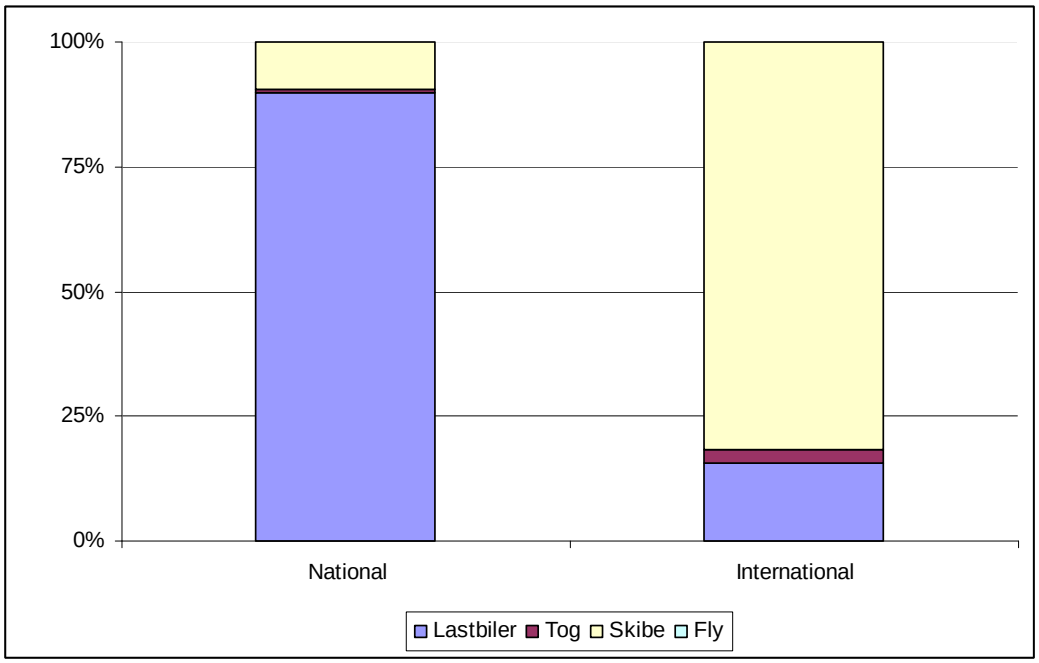
3.3.1 Generelt om markedet for transport af gods

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

53. Transport af gods kan ske ad vej, ad jernbane, som søfart, som luftfart og som lokal distribution. Gods transporteres ofte i en kombination af de forskellige transportformer (intermodalitet). Intermodale transportløsninger anvendes ofte over længere afstande. De mest almindelige kombinationer i Danmark er kombinationen af vej/jernbane og af vej/søfart.[10]

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

Figur 1: godstransport målt i ton for år 2007[11]



[10] Det fremgår f.eks. om intermodalitet af Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet, s. 74, at "Vognmændene modtager derudover leverancer fra skibsfart og jernbaner, hvilket afspejler samspillet mellem de forskellige transportformer."

[11] Data er indhentet fra Danmarks Statistik. National godstransport er indhentet via statistik BANE1 for national godstransport på banenettet i alt, NVG11 for national pålæsset godsmængde, FLYV41for national godstransport og SKIB481for international godstransport til og fra hele landet. International godstransport er indhentet via statistik BANE1 for international gods i alt, SKIB431 for international godsomsætning, indladet og udladet i alt, IVG11for international vejgodstransport, pålæsset mængde for så vidt angår fra Danmark, til Danmark, tredjemandskørsel og cabotagekørsel og FLYV41 for international godstransport. Det er ikke muligt at indhente data i enheden ton/km fra FLYV41, hvorfor figuren er baseret på data opgivet i ton.

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

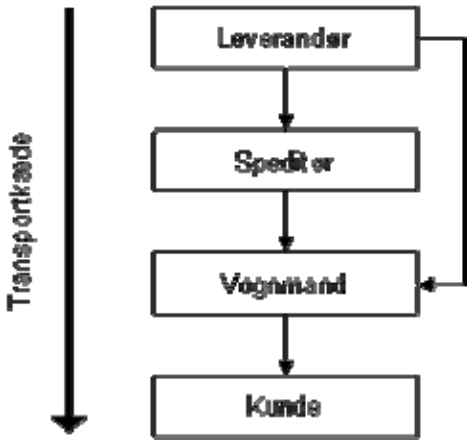
56. Det fremgår endvidere af figur 1, at ca. 82 pct. af den samlede internationale godstransport blev udført med skib, mens ca. 16 pct. af den samlede internationale godstransport blev udført med lastbil.

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

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

59. I dag har transportydelsen bevæget sig mod en totalløsning, hvor en transportør tilbyder en samlet service med transport, spedition, logistik, lagerhold, mv. Det vil sige, at transportøren er med på alle niveauer i transportkæden og koordinerer arbejdsgange for leverandør og kunde.[12]

Figur 2: Transportkæde



[12] TØF-indsigt nr. 5, 2003, Fra 3PL til 4PL.

60. Vejgodstransporterhvervet er præget af mange små virksomheder. Op mod 75 pct. af vognmandsvirksomhederne har mindre end 5 medarbejdere. De små vognmands- og speditørvirksomheder står kun for 12 pct. af omsætningen i branchen. De store vognmands- og speditørvirksomheder med mere end 50 medarbejdere omfatter kun 2 pct. af virksomhederne. Til gengæld står de store virksomheder for 45 pct. af omsætningen.[13]

61. Mindre vognmandsvirksomheder indgår ofte aftaler med større vognmandsvirksomheder. Den store vognmand disponerer typisk over mange lastbiler, hvoraf hovedparten ofte er ejet af andre vognmænd, der således fungerer som underleverandører. Mange af disse underleverandører har kun en enkelt bil. Der er således et betydeligt omfang af leverancer af transportydelser vognmændene imellem.[14]

62. I 2007 udførte danske lastbiler et transportarbejde på 21,0 mia. tonkm.,[15] jf. tabel 2. 56 pct. af transportarbejdet blev udført med på- og aflæsningssted i Danmark, dvs. som national transport

Tabel 2: Godstransport med danske lastbiler i 2007[16]

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

63. I 2005 omsatte ca. 7.000 vognmænd for godt 40 mia. kr. og beskæftigede samlet 34.000 personer (i årsværk)[17]. I 2007 var beskæftigelsen i erhvervet steget til cirka 36.300 fordelt på cirka 6.300 vognmænd.[18]

[13] Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet, s. 8-9 og s. 53.
[14] Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet, s. 72 og 74.
[15] Transportarbejde er et udtryk for transportaktivitet, der tager hensyn til såvel godsmængde som turens længde. Transportarbejdet beregnes som produktet af varepartiets vægt og den afstand, som godset er flyttet. Det måles i ton × kilometer (tonkm.).
[16] Statistikbanken, VG1: Vejgodstransport, sæsonkorrigeret, efter kørselsart og enhed.
[17] Statistikbanken, REGN1: Regnskabsstatistik for private byerhverv i mio. kr. efter branche og regnskabsposter
[18] http://www.dtl.eu/om_dtl/info_om_branchen.aspx

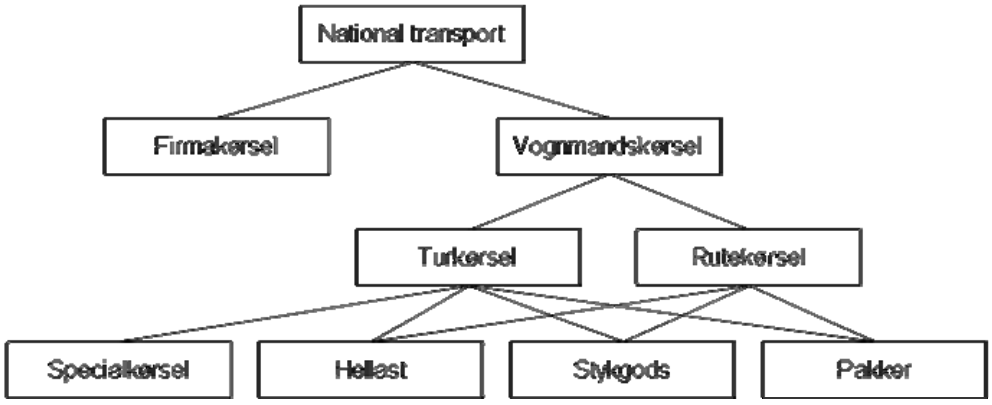
64. Vejgodstransport kan overordnet opdeles i national transport og international transport.

3.3.2 National vejgodstransport

65. National vejgodstransport er kørsel, hvor både af- og pålæsningssted er i Danmark. I 2006 foregik 2 pct. af den nationale vejgodstransport i Danmark med udenlandske lastbiler eller trailere (cabotage).[19]

66. National vejgodstransport kan overordnet deles op i firmakørsel og vognmandskørsel.[20] Firmakørsel er transport af gods for *egen regning*, dvs. af gods som tilhører transportøren selv.[21] Vognmandskørsel er transport af gods for *fremmed regning*, dvs. af gods, der tilhører en anden end vognens indehaver.[22]

Figur 3: National vejgodstransport



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

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

---

[19] Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger om Godstransport med danske lastbiler 2007, s. 8.
[20] Jf. DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, rådsmøde den 8. november 2000.
[21] Jf. lovbekendtgørelse nr. 64 af 25. januar 2000, § 1, stk. 4.
[22] Jf. lovbekendtgørelse nr. 64 af 25. januar 2000, § 1, stk. 3.

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

70. Transporten af hellæs består i at tilbyde såvel totale "dør til dør - løsninger" samt mere afgrænsede transportydelser til især industrielle kunder. National transport af hellæs sker overvejende som vognmandskørsel frem for firmakørsel. For national godstransport af hellæs gælder det 70 pct. af turene. Den resterende del af transporten af hellæs udføres af kunderne selv. Det gælder især inden for dagligvarehandelen, hvor store butikskæder har egne lastbiler, kølevogne, lagre mv.[23]

71. Transporten af stykgods (dvs. transport af flere stykker gods med samme lastbil) kan opdeles i mange forskellige markedssegmenter. Transporten varetages af specialiserede transportfirmaer.[24] Specialtransporter (f.eks. transport af komponenter til vindmøller) har karakter af nicheydelser. Specialtransporter foregår typisk med kran- og blokvogne eller med specialbyggede lastvogne.[25]

3.3.3 International vejgodstransport

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

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

74. Derudover kan international transport deles yderligere op i

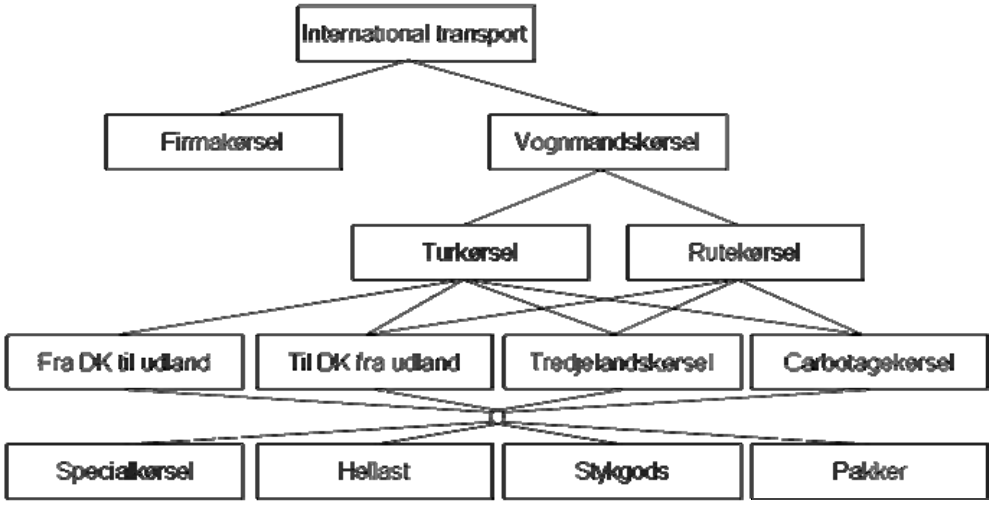
- kørsel fra Danmark til udlandet,
- kørsel til Danmark fra udlandet,
- tredjelandskørsel, hvor på- og aflæsning sker i hver sit udland, og
- cabotagekørsel, hvor på- og aflæsning sker i samme udland

[23] Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet, s. 57.
[24] Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet, s. 58.
[25] Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007 s. 58, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet.

75. 44 pct. af transportarbejdet med danske lastbiler er international kørsel. Langt den overvejende del af den internationale kørsel med danske lastbiler består af transporter til og fra Danmark. Kun 5 pct. af den internationale transport med danske lastbiler starter og slutter i udlandet (cabotagekørsel og tredjelandskørsel).[26]

76. Omfanget af cabotagekørsel er desuden meget begrænset inden for EU – i forhold til de samlede indenlandske og internationale transporter i EU udgør cabotagekørsel omkring 0,8 pct.[27]

Figur 4: International vejgodstransport



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

3.3.4 Lovgivning

78. *National vejgodstransport* for fremmed regning kræver en vognmandstilladelse fra Færdselsstyrelsen. En vognmandstilladelse udstedes for en 5-årig periode, hvorefter den skal fornyes.[28]

[26] Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007 s. 24, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet.
[27] Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007 s. 99, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet.
[28] ITD-Håndbogen maj 2008, afsnit 7 – eksportkørselstilladelser.

79. *International vejgodstransport* med dansk indregistreret lastbil eller vogntog over 3,5 tons kræver udover vognmandstilladelsen som regel også en international tilladelse. Der findes en række internationale vognmandstilladelser, f.eks. en Fællesskabstilladelse,[29] en CEMT-tilladelse, en Turtilladelse/Transittilladelse/Tredjelandstilladelse og en 40-tons tilladelse.

80. Den hyppigst anvendte internationale tilladelse er Fællesskabstilladelsen, der giver ret til ubegrænset godskørsel i og mellem EØS-landene (EU, Norge og Liechtenstein) og Schweiz.[30] Fællesskabstilladelsen anvendes på strækninger inden for EU's område ved transporter mellem Danmark og et land uden for EØS/Schweiz.[31]

81. Derudover kræves en CEMT-tilladelse for transporter til, fra eller gennem alle CEMT-lande.[32] CEMT-tilladelser er faste helårstilladelser, med den begrænsning, at CEMT-indehaveren kun har tilladelse til at udføre 3 vejgodstransporter indenfor CEMT-regionen, hvorefter indehaveren skal returnere til sit registreringsland.[33]

82. Cabotagekørsel er reguleret i cabotageforordningen.[34] Det følger af cabotageforordningen, at enhver transportvirksomhed, som har en fællesskabstilladelse, har adgang til *midlertidigt* og uden kvantitative begrænsninger at udføre intern vejgodstransport i en anden medlemsstat uden at have hjemsted eller andet forretningssted dér.[35]

---

[29] Jf. Rådsforordning 881/92 med senere ændringer.
[30] ITD-Håndbogen, april 2008, afsnit 7 – eksportkørselstilladelser.
[31] På strækningen uden for EØS kræves som regel en særlig tilladelse. Ved transport mellem et andet EØS-land inklusive Schweiz end Danmark og et land uden for EU (tredjelandstransporter) kan der kræves en særlig tilladelse afhængig af de aftaler, der er truffet mellem Danmark og de pågældende lande.
[32] CEMT lande inkluderer EU-landene, Albanien, Aserbajdsjan, Bosnien-Hercegovina, Georgien, Hviderusland, Kroatien, Liechtenstein, Makedonien (FYROM), Moldova, Norge, Rusland, Schweiz, Serbien og Montenegro, Tyrkiet samt Ukraine.
[33] ITD-Håndbogen, april 2008, afsnit 7 – eksportkørselstilladelser.
[34] Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25. oktober 1993 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, som ændret ved Forordning nr. 484/2002 af 1. marts 2002.
[35] Artikel 1, stk. 1, jf. forordning 484/2002 af 1. marts 2002.

83. Kommissionen fremsatte den 23. maj 2007 et forslag om en revision af en række bestemmelser om bl.a. cabotagekørsel.[36] Kommissionen angav i denne forbindelse om de gældende regler for cabotagekørsel, at reglerne hidtil har været administreret forskelligt i medlemslandene til gene for branchen og konkurrencemulighederne. Kommissionen angav endvidere, at de nuværende bestemmelsers manglende klarhed og ufuldstændighed giver anledning til uoverensstemmelser, problemer i forbindelse med håndhævelsen og unødvendige administrative byrder.

84. I forbindelse med EU-udvidelsen i 2004 blev der for visse af de nye medlemslande aftalt en overgangsordning vedr. cabotagekørsel. Overgangsordningen indebærer, at det i en periode ikke vil være tilladt for vognmandsvirksomheder fra en række nye EU-lande at udføre cabotagekørsel i de "gamle" EU-lande og vice versa.

85. Tidligst fra 2010 vil cabotagekørsel således kunne være fuldstændig liberaliseret i alle 27 EU lande.[37]

86. I Danmark er vejgodstransport endvidere reguleret i bl.a. godskørselsloven. I Godskørselsloven er fastsat regler på området for vejgodstransport for fremmed regning med køretøjer over 3,5 tons.[38] Godskørselslovens bestemmelser er udarbejdet på baggrund af en række rådsforordninger[39] og minimumsdirektiver.[40]

3.3.4 Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse

87. Konkurrencestyrelsen har udsendt et spørgeskema til 25 af DTL's medlemsvirksomheder.

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

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

---

[36] KOM(200/265, 2007/0099(COD), Forslag til Europa-parlamentet og rådets forordning om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.
[37] Analyserapport om vejtransportbranchen, april 2007 s. 99, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet.
[38] Lovbekendtgørelse 2003-02-19 nr. 108 om godskørsel, som er ændret ved L 2004-06-09 nr. 474 og L 2007-06-06 nr. 553.
[39] Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992, Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25. oktober 1993 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 484/2002 af 1. marts 2002.
[40] Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996, Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996, Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003.

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

Tabel 3: Nationale og internationale transporter[41]

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 4 – Virksomhedernes regulering af priser

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

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

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

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

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

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

99. Virksomhederne blev endvidere bedt om at beskrive, i hvilket omfang virksomheden samarbejder med en speditør i forhold til aftaleindgåelse med kunder. Virksomhederne blev i den forbindelse bedt om at beskrive, i hvilket omfang en speditør typisk har indflydelse på den aftalte pris og/eller andre forretningsbetingelser. Virksomhedernes svar er sammenstillet nedenfor i tabel 5.

Tabel 5 – Virksomhedernes anvendelse af speditører [42]

Samarbejder med speditør
Altid/næsten altid: 6,25 pct.

[42] En række af de adspurgte virksomheder angiver at være speditører, og derfor ikke samarbejde med andre speditører. Disse svar er rubriceret under ”Sjældent/aldrig”.

Under 50 pct. af transporter: 18,75 pct.
Sjældent/aldrig: 75 pct.

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

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

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

3.4. DTL's adfærd

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

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

a. DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd,

b. DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel,

c. DTL's omkostningsindeks for lastbilkørsel,

d. DTL's omkostningsprognose for lastbilkørsel,

e. DTL's olieoplysningsskema for lastbilkørsel, og

f. DTL's opfordring til overvæltning af oliepristillæg og andre omkostninger.

3.4.1. ad a) – Kalkulationsværktøj for vognmænd

104. DTL har i 2001 i samarbejde med Teknologisk Institut, Emballage og Transport udarbejdet et program kaldet "Kalkulationsværktøj til vognmænd."[43]

105. Kalkulationsværktøjet er tilgængeligt på den del af DTL's hjemmeside www.dtl-dk.dk, hvor der kun er adgang for medlemmer. Adgang hertil kræver et brugernavn og et kodeord.

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

- "At blive i stand til at kalkulere sig frem til at kunne afgive et tilbud der hænger økonomisk sammen
- At for- og efterkalkulere en transport og rute
- At bestemme nøgletal for virksomheden for derigennem at kunne arbejde hen imod en økonomisk bæredygtig fremtid."[44]

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

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

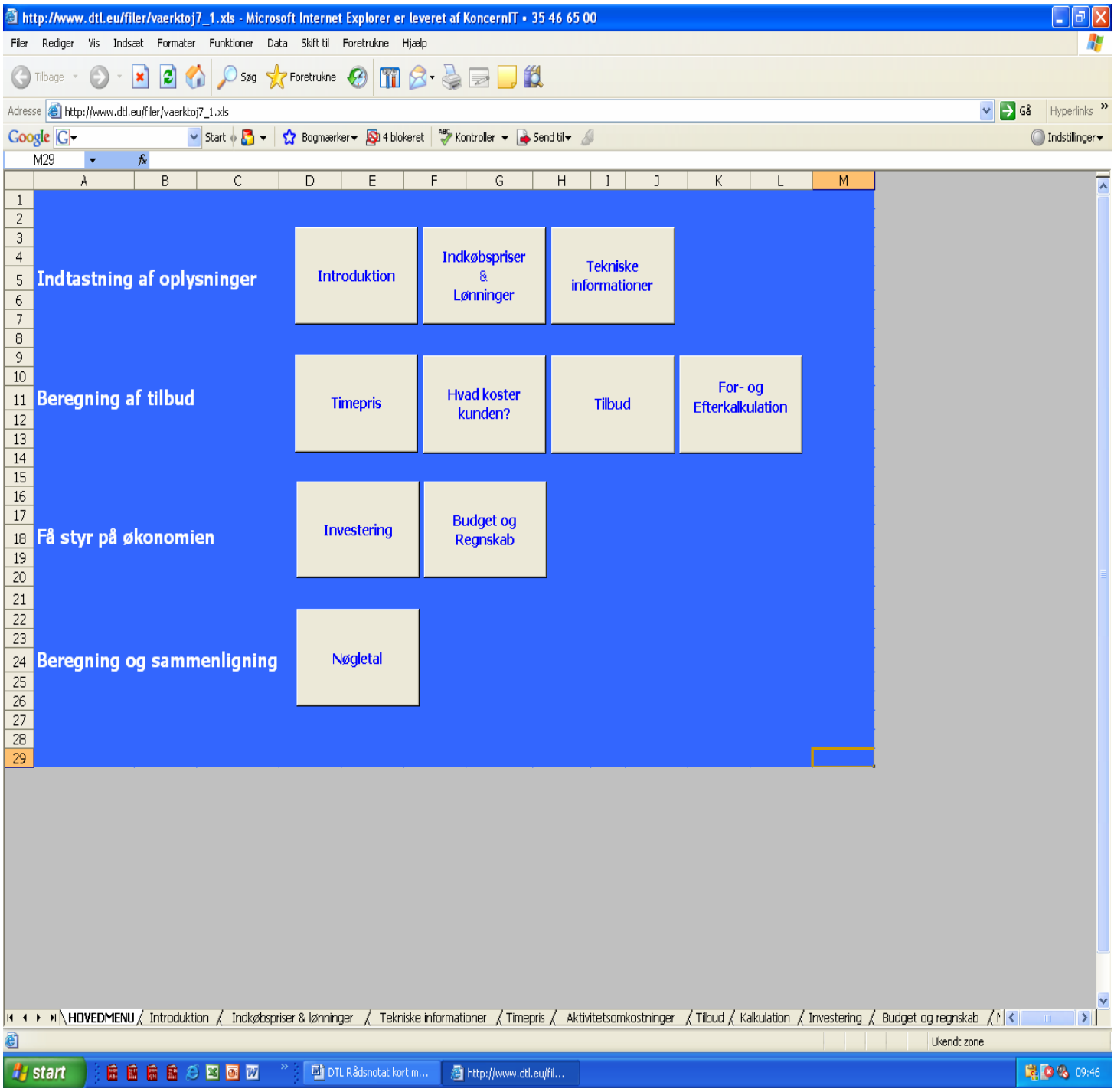
[43] DTL angiver i værktøjet under punktet "Introduktion", at værktøjet er udarbejdet i 2001.
[44] Brugervejledning til kalkulationsværktøj, s. 3.

108. Nedenfor er som figur 5 gengivet et skærmbillede fra DTL's kalkulationsværktøj af modellens hovedmenu, hvoraf alle værktøjets beregningsmodeller fremgår.[45]

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

[45] Skærmbillede fra www.dtl-dk.dk af kalkulationsværktøj for vognmænd, som kopieret den 12. september 2008.

Figur 5: Kalkulationsværktøjets hovedmenu



3.4.1.1 Indtastning af oplysninger om vognmandens virksomhed i værktøjet

110. For at benytte værktøjets modeller, skal vognmanden som det første indtaste en række oplysninger om virksomhedens faste og variable omkostninger, herunder bl.a. kapacitetsomkostninger, omkostninger til vogne (dæk, olie, skader, forsikring) andre interne oplysninger (herunder oplysninger om virksomhedens interne rentesats, hvor mange kilometer en vognmands bil kører årligt, hvor mange timer i døgnet bilen kører, bilens brændstofforbrug) og lønninger.

111. Disse oplysninger om udgifter i den pågældende vognmandvirksomhed kan indtastes manuelt i værktøjet. Vognmanden kan imidlertid alternativt afkrydse et felt benævnt "Regnearket DTL-kalk benyttes som input til beregningerne". Afkrydses dette felt udfyldes regnearkene "Indkøbspriser og Lønninger", "Tekniske informationer", og modellerne "Timepris" og "Kalkulation" automatisk med tal udarbejdet af DTL.[46]

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

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

114. Nedenfor er gengivet et skærmbillede af modellen Indkøbspris og Lønninger, samt et skærmbillede af Tekniske informationer hvoraf de forhåndsudfyldte værdier fremgår.[47] Det fremgår heraf, at hvis en vognmand vælger at benytte DTL's tal og værdier, da forhåndsudfyldes nærved samtlige tal i Indkøbspris og Lønninger og samtlige tal i Tekniske informationer.

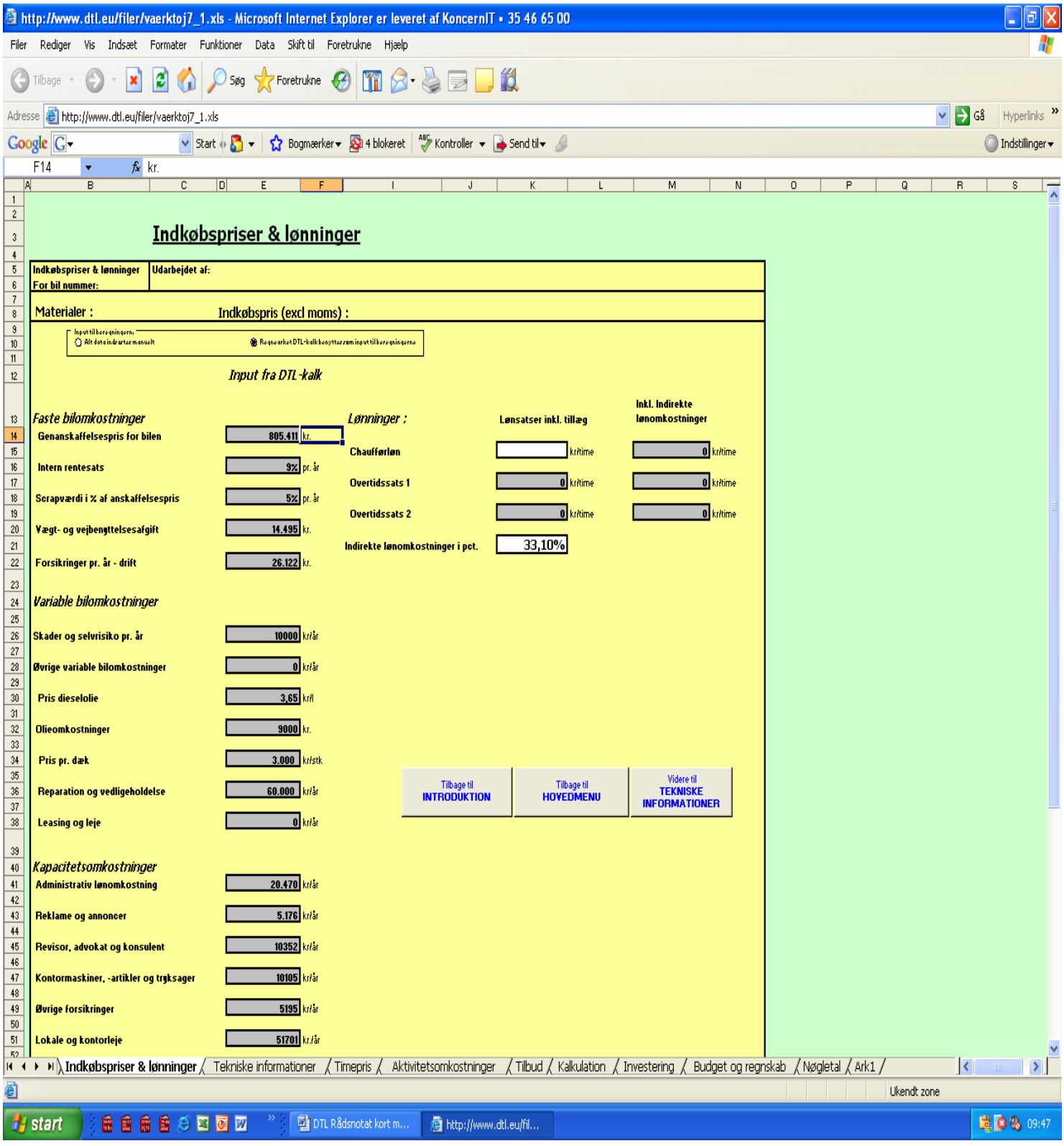
115. Tallene fra Indkøbspris og Lønninger samt Tekniske informationer benyttes i de efterfølgende modeller – Timepris, Aktivitetsomkostninger, Tilbud og Kalkulation, jf. nedenfor.

---

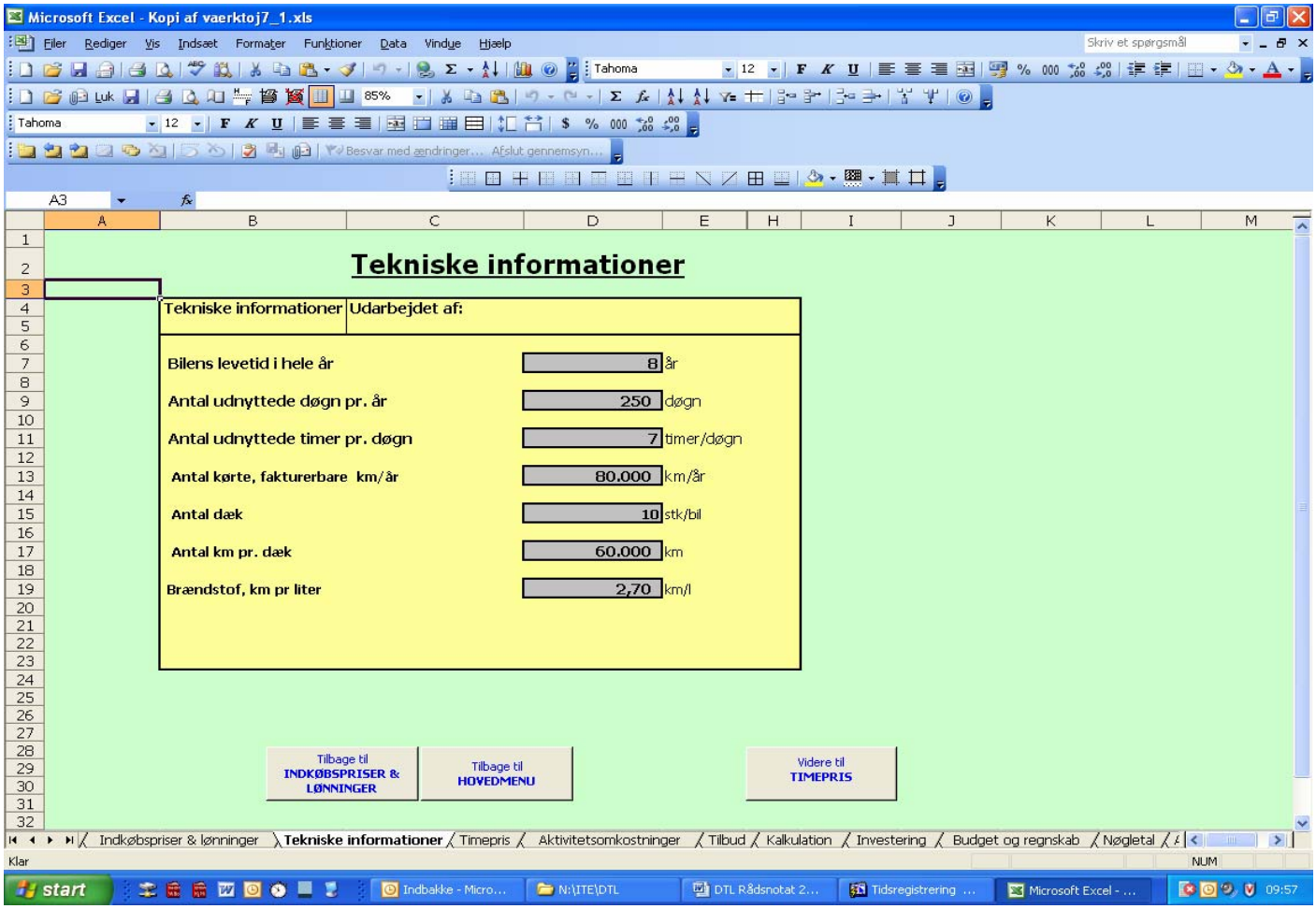
[46] Tallene overføres da automatisk fra et bagvedliggende og ikke umiddelbart tilgængeligt regneark benævnt "DTL Kalk 97". DTL angiver i værktøjet under punktet "introduktion", at værktøjet er udarbejdet i 2001. Det fremgår imidlertid ikke, om/hvordan de pågældende tal og værdier ajourføres.

[47] Skærmbillede fra www.dtl-dk.dk af kalkulationsværktøj for vognmænd, som kopieret den 12. september 2008 med DTL's indsatte værdier.

Figur 6a: Indkøbspriser og lønninger



Figur 6b: Tekniske informationer



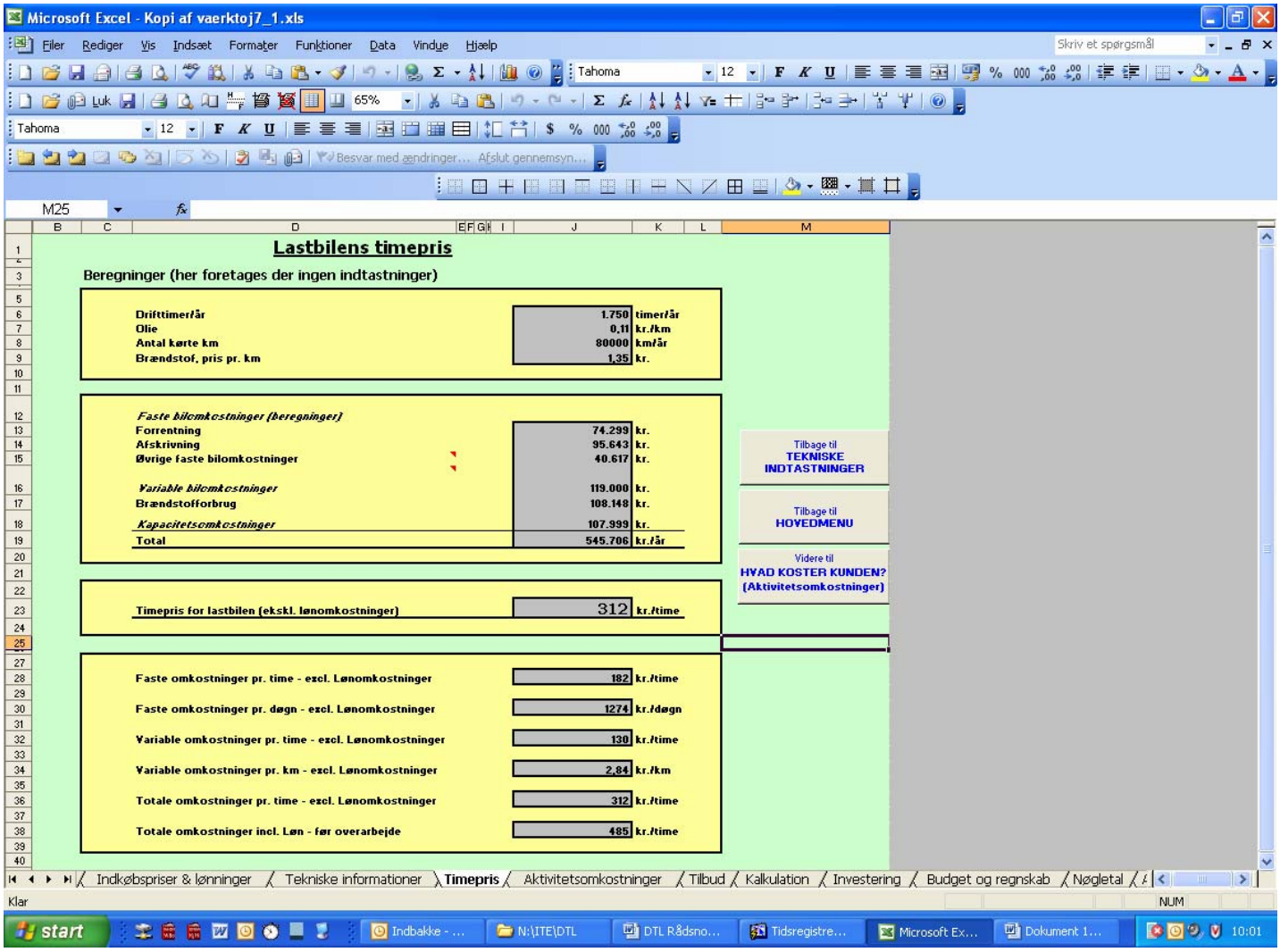
3.4.1.2 De enkelte modeller – i) Timepris

116. Det fremgår af brugervejledningen til denne del af kalkulationsværktøjet, at "Timepris-modulet er kalkulerede omkostninger primært baseret på kr. pr. time. Formålet med dette modul er at vise, hvor meget vognmanden SKAL have hjem på bilen hvad enten det gælder kr. pr time eller kr. pr. km."[48]

[48] Kalkulationssystem for vognmænd, s. 8.

117. Nedenfor er gengivet et skærmbillede af modellen timepris og aktivitetsomkostninger fra DTL's kalkulationsværktøj, hvoraf de forhåndsudfyldte værdier fremgår.[49] Det fremgår af figur 7, at hvis en vognmand vælger at benytte DTL's tal og værdier, da forhåndsudfyldes samtlige tal i modellen Timepris.

Figur 7: Modellen timepris



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

[49] Skærmbillede fra www.dtl-dk.dk af kalkulationsværktøj for vognmænd, som kopieret den 12. september 2008 med DTL's indsatte værdier.

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

3.4.1.3 De enkelte modeller – ii) Aktivitetsomkostninger

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

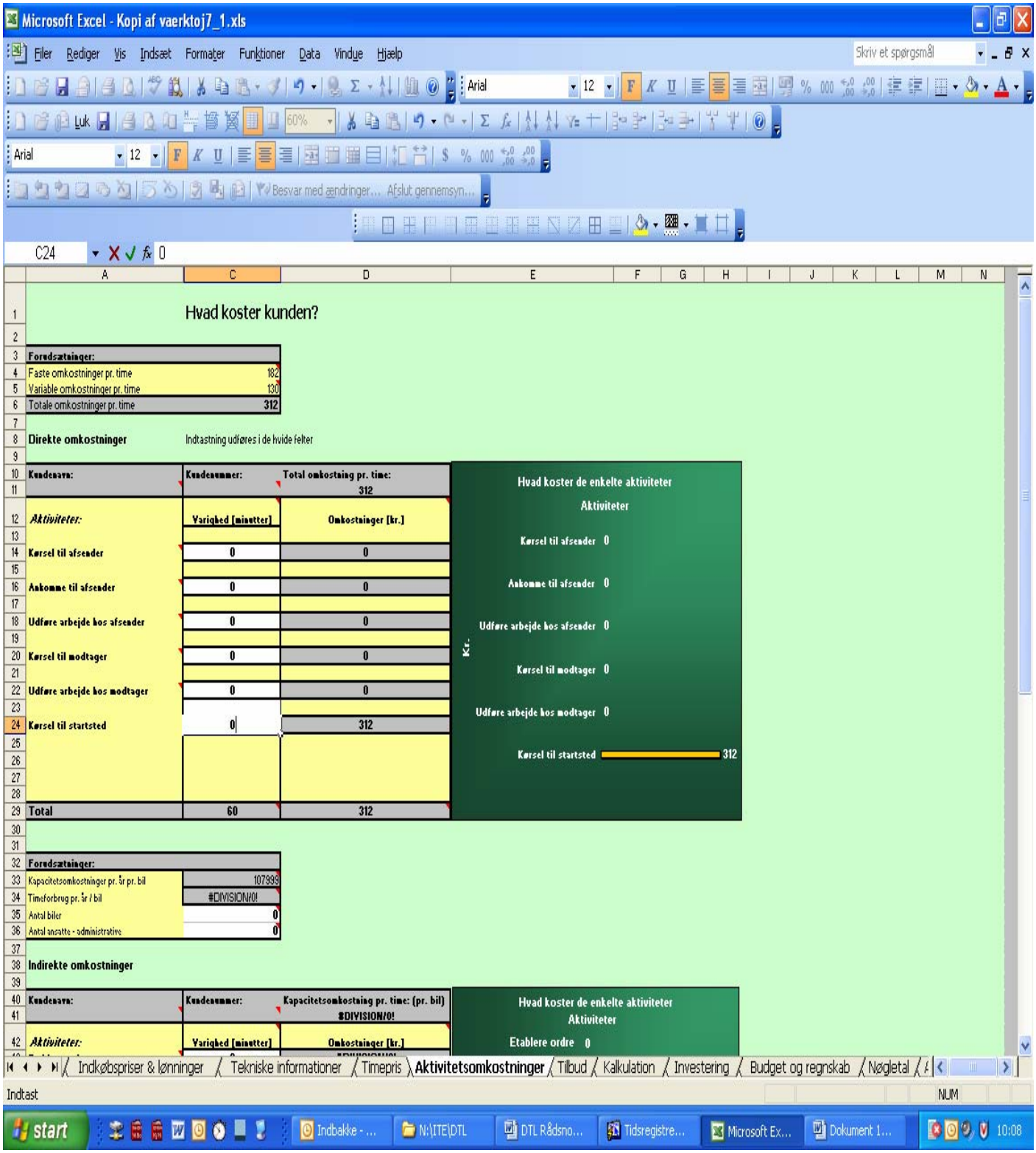
121. Nedenfor i figur 8 er gengivet et skærmbillede af modellen Aktivitetsomkostninger fra DTL's kalkulationsværktøj, hvoraf de forhåndsudfyldte værdier fremgår.[50]

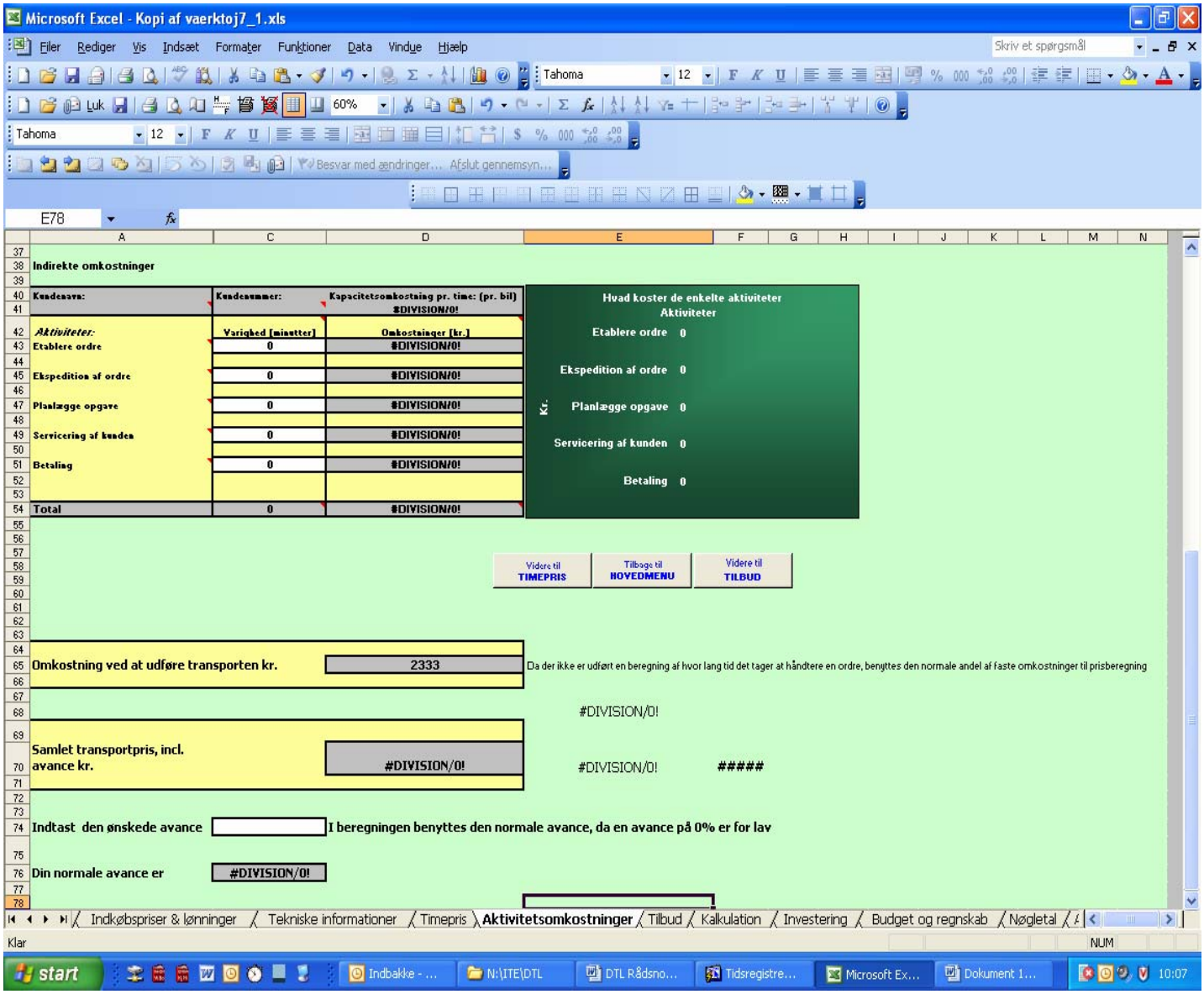
122. Det fremgår heraf, at hvis en vognmand vælger at benytte DTL's tal og værdier, da forhåndsudfyldes samtlige tal i modellen Aktivitetsomkostninger. Det fremgår endvidere, at modellen Aktivitetsomkostninger automatisk benytter sig af forprogrammerede standardforudsætninger, hvis vognmanden ikke indtaster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

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

Figur 8: Modellen aktivitetsomkostninger (skærmprintet fylder 2 sider)

[50] Skærmbillede fra www.dtl-dk.dk af kalkulationsværktøj for vognmænd, som kopieret den 12. september 2008 med DTL's indsatte værdier.


Microsoft Excel - Kopi af vaerktoj7_1.xls
Filer Rediger Vis Indsæt Formater Funktioner Data Vindue Hjælp
Skriv et spørgsmål
Arial 12
Luk
Besvar med ændringer... Afslut gennemsyn...
C24
Hvad koster kunden?
Forudsætninger:
Faste omkostninger pr. time 182
Variable omkostninger pr. time 130
Totale omkostninger pr. time 312
Direkte omkostninger
Indtastning udføres i de hvide felter
Kundenavn:
Kundenummer:
Total omkostning pr. time:
312
Aktiviteter:
Varighed [minutter]
Omkostninger [kr.]
Kørsel til afsender 0 0
Ankomme til afsender 0 0
Udføre arbejde hos afsender 0 0
Kørsel til modtager 0 0
Udføre arbejde hos modtager 0 0
Kørsel til startsted 0 312
Total 60 312
Hvad koster de enkelte aktiviteter
Aktiviteter
Kørsel til afsender 0
Ankomme til afsender 0
Udføre arbejde hos afsender 0
Kørsel til modtager 0
Udføre arbejde hos modtager 0
Kørsel til startsted 312
Kr.
Forudsætninger:
Kapacitetsomkostninger pr. år pr. bil 107999
Timeforbrug pr. år i bil #DIVISION/0!
Antal biler 0
Antal ansatte - administrative 0
Indirekte omkostninger
Kundenavn:
Kundenummer:
Kapacitetsomkostning pr. time: (pr. bil)
#DIVISION/0!
Aktiviteter:
Varighed [minutter]
Omkostninger [kr.]
Hvad koster de enkelte aktiviteter
Aktiviteter
Etablere ordre 0
Indkøbspriser & lønninger
Tekniske informationer
Timepris
Aktivitetsomkostninger
Tilbud
Kalkulation
Investering
Budget og regnskab
Nøgletal
Indtast
NUM
start
Indbakke - ...
N:\ITE\DTL
DTL Rådsno...
Tidsregistre...
Microsoft Ex...
Dokument 1...
10:08



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

3.4.1.4 Kalkulationsværktøjets "Tilbud"

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

126. Tilbudet udfyldes således automatisk på baggrund af de oplysninger, som vognmanden enten selv har indtastet i de foregående skærmbilleder, eller har fået forhåndsudfyldt med DTL's tal og værdier.

3.4.1.4 De enkelte modeller – iii) Kalkulation

127. Herefter kan der foretages en for- og efterkalkulation i den følgende model benævnt Kalkulation. Det fremgår af den vedlagte brugsvejledning, at "Før man kan beregne for- og efterkalkulationen, bør man indtaste forventet og realiseret tidsforbrug incl. overarbejde. Her kan der med fordel skeles til lønsedler for chaufføren. Herved fremkommer kalkulation af brutto- og nettofortjeneste samt forventet og realiseret transportpris."[51]

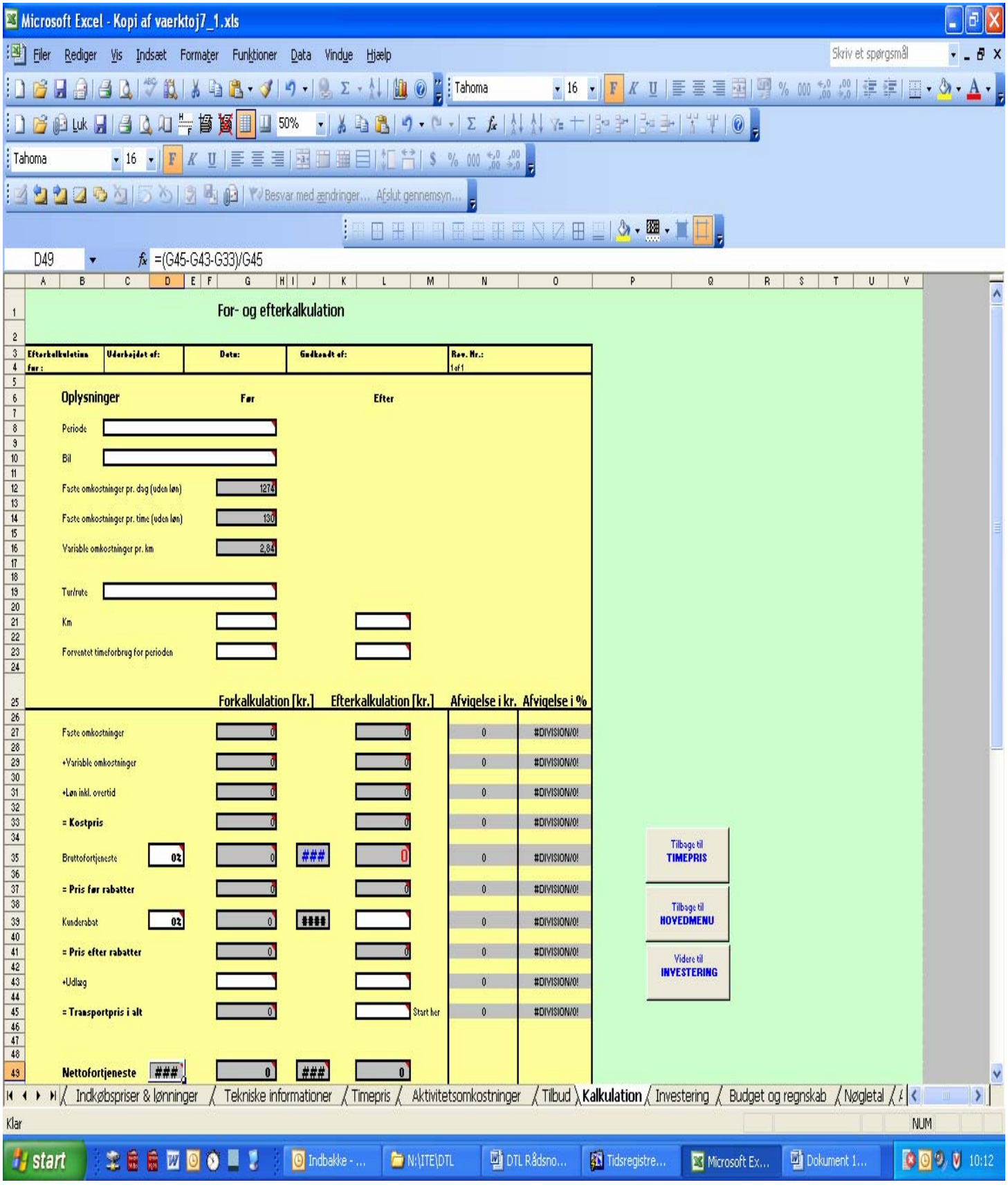
128. Denne del af værktøjet kan vognmanden således anvende til at beregne en forventet og realiseret transportpris samt brutto- og nettofortjeneste på en transport/kunde på baggrund af de tidligere indtastede oplysninger.

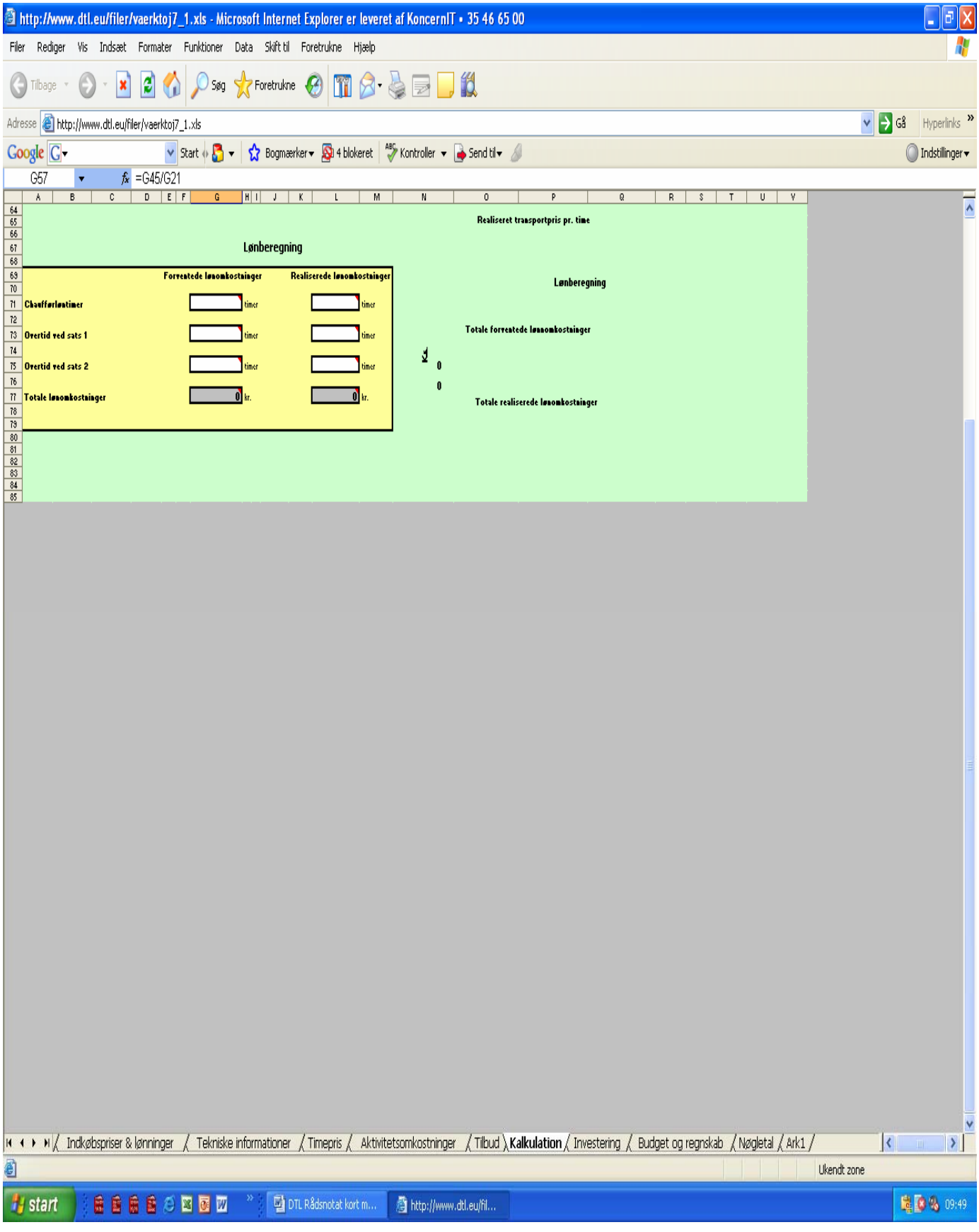
129. Disse kalkulationer kan foretages uafhængigt af et givent tilbud, idet vognmanden i modellen "regner bagud". Dvs., at vognmanden begynder med at indtaste sin forventede pris, og derefter indtaster sine omkostninger med henblik på at afstemme pris og omkostningsniveau. Nedenfor er gengivet to skærmbilleder af kalkulationsmodellen, hvoraf de forhåndsudfyldte tal og værdier fremgår.[52]

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

Figur 9: Modellen kalkulation (skærmprintet fylder 2 sider)

[51] Kalkulationssystem for vognmænd, s. 10.
[52] Skærmbillede fra www.dtl-dk.dk af kalkulationsværktøj for vognmænd, som kopieret den 12. september 2008.


Microsoft Excel - Kopi af vaerktoj7_1.xls
Filer Rediger Vis Indsæt Formater Funktioner Data Vindue Hjælp
Skriv et spørgsmål
Tahoma
16
50%
Besvar med ændringer... Afslut gennemsyn...
D49
=(G45-G43-G33)/G45
For- og efterkalkulation
Efterkalkulation for :
Udarbejdet af:
Dato:
Godkendt af:
Rev. Nr.:
1 af 1
Oplysninger
Før
Efter
Periode
Bil
Faste omkostninger pr. dag (uden løn)
1274
Faste omkostninger pr. time (uden løn)
130
Variable omkostninger pr. km
2,84
Turfrute
Km
Forventet timeforbrug for perioden
Forkalkulation [kr.]
Efterkalkulation [kr.]
Afvigelse i kr.
Afvigelse i %
Faste omkostninger
+Variable omkostninger
+Løn inkl. overtid
= Kostpris
Bruttofortjeneste
0%
###
= Pris før rabatter
Kunderabat
0%
####
= Pris efter rabatter
+Udlæg
= Transportpris i alt
Start her
Nettofortjeneste
###
#DIVISION/0!
Tilbage til TIMEPRIS
Tilbage til HOVEDMENU
Videre til INVESTERING
Indkøbspriser & lønninger
Tekniske informationer
Timepris
Aktivitetsomkostninger
Tilbud
Kalkulation
Investering
Budget og regnskab
Nøgletal
Klar
NUM
start
Indbakke - ...
N:\ITE\DTL
DTL Rådsno...
Tidsregistre...
Microsoft Ex...
Dokument 1...
10:12


http://www.dtl.eu/filer/vaerktoj7_1.xls - Microsoft Internet Explorer er leveret af KoncernIT • 35 46 65 00
Filer Rediger Vis Indsæt Formater Funktioner Data Skift til Foretrukne Hjælp
Tilbage Søg Foretrukne
Adresse http://www.dtl.eu/filer/vaerktoj7_1.xls
Google Start Bogmærker 4 blokeret Kontroller Send til Indstillinger
G57 =G45/G21
Realiseret transportpris pr. time
Lønberegning
Forventede lønomkostninger
Realiserede lønomkostninger
Chaufførløntimer
Overtid ved sats 1
Overtid ved sats 2
Totale lønomkostninger
timer
kr.
Lønberegning
Totale forventede lønomkostninger
Totale realiserede lønomkostninger
Indkøbspriser & lønninger
Tekniske informationer
Timepris
Aktivitetsomkostninger
Tilbud
Kalkulation
Investering
Budget og regnskab
Nøgletal
Ark1
Ukendt zone
start
DTL Rådsnotat kort m...
http://www.dtl.eu/fil...
09:49

3.4.1.5 De enkelte modeller iv) Investering

131. Den følgende model er benævnt Investering. Det fremgår af den vedlagte brugervejledning, at "I investeringsdelen er der mulighed for at bestemme om en investering i en lastbil vil være rentabel. Resultatet opgøres både i hvor lang en periode investeringen tilbagebetales over, (ekskl. renter) lastbilens kapitalværdi (inkl. renter) samt hvor høj en forrentning man får ud af investeringen."[53]

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

3.4.1.6 De enkelte modeller v) Budget og Regnskab

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

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

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

3.4.1.7 De enkelte modeller vi) Nøgletal

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

[53] Kalkulationssystem for vognmænd, s. 5.

3.4.2 ad b) – Priskalkulationsmodel mv. for lastbilkørsel

137. DTL har siden juni 1998 årligt udarbejdet en priskalkulationsmodel for lastbilkørsel benævnt "Kalkulation for vognmandserhvervet" til foreningens medlemmer.

138. Kalkulation for vognmandserhvervet består af en

i) Beregningsmodel (selve priskalkulationsmodellen),

ii) en skriftlig vejledning til beregningsmodellen,

iii) en instruktionsvideo til beregningsmodellen,[54] og

iv) et omkostningsindeks (beskrevet nedenfor under afsnit 3.4.3).

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

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

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

142. På den lukkede del af DTL's hjemmeside har foreningens medlemmer endvidere adgang til 3 øvrige versioner af priskalkulationsmodellen benævnt specialkalkulation for renovation, specialkalkulation for slamsugning og specialkalkulation for krankørsel.

143. Specialkalkulationerne fremstår som specialiserede versioner af priskalkulationsmodellen.

3.4.2.1 i) Beregningsmodel

[54] Instruktionsvideoen er tilgængelig på DTL's hjemmeside, www.dtl.dk.

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

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

146. Indekstallene skalerer vognmandsvirksomhedens individuelle oplysninger per lastvogn med en generel udvikling i omkostninger. Priskalkulationsmodellen summerer herefter ændringen i vognmandens omkostninger, og modellen beregner en procentsats for ændringen i salgspris pr. time og kilometer.

3.4.2.2 ii) Vejledning

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

148. I denne vejledning til priskalkulationsmodellen er der som bilag 1 vedlagt eksempler på stamkalkulationer for en 2-akslet stykgodsbil, en 2-akslet eksporttrækker, en 4-akslet entreprenørbil og en entreprenørkærre.

149. Det anføres i parentes til vejledningen om disse eksempler, at "(Det bemærkes, at de anvendte forudsætninger og beløb i stamkalkulationerne er frit opfundet og altså ikke relaterer sig til konkrete egenskaber eller gennemsnit.)".

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

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

152. Nedenfor er gengivet en kopi af bilag 1 til DTL's vejledning til priskalkulationsmodel og omkostningsindeks.[55]

[55] Kopi af vejledning til DTL's priskalkulationsmodel, bilag 1, 2004, som indsendt til Konkurrencestyrelse af DTL ved brev af 17. juli 2008.

Figur 10: Vejledning til priskalkulationsmodel og omkostningsindeks

Dansk Transport og Logistik Stamkalkulation **Bilag 1**

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

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

3.4.2.3 iii) Instruktionsvideo

153. På DTL's hjemmeside under menupunktet "DTL Film" har DTL offentliggjort en video-instruktion til priskalkulationsmodellen. Video-instruktionen vises i ét vindue. Samtidig hermed vises en fortløbende række af slides (bl.a. skærmbilleder fra priskalkulationsmodellen) i et andet vindue ved siden af videoen.

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

3.4.3 Ad c) - Omkostningsindeks

155. DTL udarbejder hvert kvartal et omkostningsindeks for lastbilkørsel som en del af DTL's Kalkulation for vognmandserhvervet. Omkostningsindekset er endvidere tilgængeligt for alle på foreningens hjemmeside. Indekset er gjort tilgængeligt på samme underside af DTL's hjemmeside som instruksvideoen til Kalkulationsmodel for vognmandserhvervet, jf. afsnit 3.4.2.3.

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

157. Indekset har været udarbejdet hvert kvartal siden 1998. Indekset har indeks 100 i 1. kvartal 1997.

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

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

Tabel 6: DTL's omkostningsindeks

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

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

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

3.4.4 ad d) - Omkostningsprognose

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

163. For eksempel udgav DTL i oktober 2006 dokumentet "Udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel for 2006 samt prognose for 2007". DTL har angivet over for Konkurrencestyrelsen, at DTL ikke har udarbejdet prognoser siden oktober 2006.[56]

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

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

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

[56] E-mail af 17. juli 2008 fra DTL med svar på Konkurrencestyrelsens spørgsmål af 19. juni 2008.

167. På baggrund af prognoserne for de forskellige omkostningsposter fremsætter DTL i dokumentet en samlet prognose for det kommende år. Det fremgår således af "Udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel for 2006 samt prognose for 2007", at DTL forventer en stigning i de samlede omkostninger i 2007 for en vognmand på 3,0 pct. eks. dieselolie. Nedenfor er gengivet et skærmbillede fra side 4 af DTL's omkostningsprognose.[57]

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

[57] Skærmbillede af "Udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel for 2006 samt prognose for 2007" side 3-4, som kopieret fredag den 12. september 2008.

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

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

Generel udvikling i transportprisen:
DTL har foretaget en analyse af de udefrakommende omkostninger, der kan få indflydelse på transportprisen.
Hovedkonklusionen i denne analyse viser, at de store prisstigninger i transporterhvervet koncentreret omkring 1. juli i år har været meget velbegrundede:
Analysen dokumenterer, at omkostningerne er løbet fra indtægterne (salget).

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

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

168. I dokumentet angiver DTL endelig brancheforeningens forventning til prisen for montering af partikelfiltre. Det fremgår således eksempelvis af "Udviklingen i omkostninger for lastbilkørsel for 2006 samt prognose for 2007", at DTL forventer en stigning i prisen på 2,5 pct. ved montering af partikelfiltre, jf. skærmbilledet nedenfor af DTL's omkostningsprognose, s. 5.[58]

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

Bruttoresultat for vognmandserhvervet 2001-2006:

Kilde: Statistikbanken, momsstatistik, branchkode 602410, 3 mdr. løb frem

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

2. Analysen indikerer endvidere, at vognmandserhvervet har ramt kapacitetsgrænsen, og at der ikke længere kan skaffes lastbiler og chauffører nok.
- Analysen viser, at efter en meget kraftig vækst i både salg (op til 15 pct.) og køb (op til 20 pct.) i 2005 er væksten kraftigt aftaget i 2006 til henholdsvis 5 pct. og 10 pct. for salg og køb. Der er altså stadig vækst.

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

Partikelfiltre:

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

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

Side 5

[58] Vejledning til DTL's omkostningsprognose og priskalkulationsmodel 2004, indsendt til Konkurrencestyrelsen af DTL ved brev af 17. juli 2008.

3.4.5 ad e) - Olieoplysningsskema

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

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

171. Virkningen på transportprisen beregnes for lastbiler, hvor dieselomkostningens andel af transportprisen udgør henholdsvis 10, 15, 20, 25 og 30 pct. Konkurrencestyrelsen har anmodet DTL om at oplyse, hvorledes de 10, 15, 20, 25 og 30 pct. er fastsat. DTL har i denne forbindelse bl.a. oplyst, at "En tommelfingerregel har i flere år været, at 20 pct. af omkostningerne hidrører fra brændstof. … Spændet fra 10-30 pct. er udtryk for en mulig variation omkring 20 pct. I lyset af den fortsatte stigning i olieprisen, er der for nylig tilføjet 35 pct. som en mulig andel."[59]

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

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

174. Det fremgår af olieoplysningsskemaet, at "Hvis olieprisen falder til en pris mindre end prisen på reguleringstidspunktet, nulstilles procenten".[60]

175. Det fremgår således eksempelvis af olieoplysningsskemaet for den 14. august 2008, at prisen for diesel denne dag var 8,37 kr. ekskl. moms. Hvis en vognmand eksempelvis senest den 1. juli 2008 har benyttet DTL's olieoplysningsskema, hvor dieselprisen var 9,20 kr., angiver DTL i olieoplysningsskemaet, at faldet i olieprisen ikke har indvirket på transportprisen.

---

[59] E-mail af 17. juli 2008 fra DTL med svar på Konkurrencestyrelsens spørgsmål af 19. juni 2008.
[60] Olieoplysningsskema, 21. januar 2008.

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

Scenario 1:

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

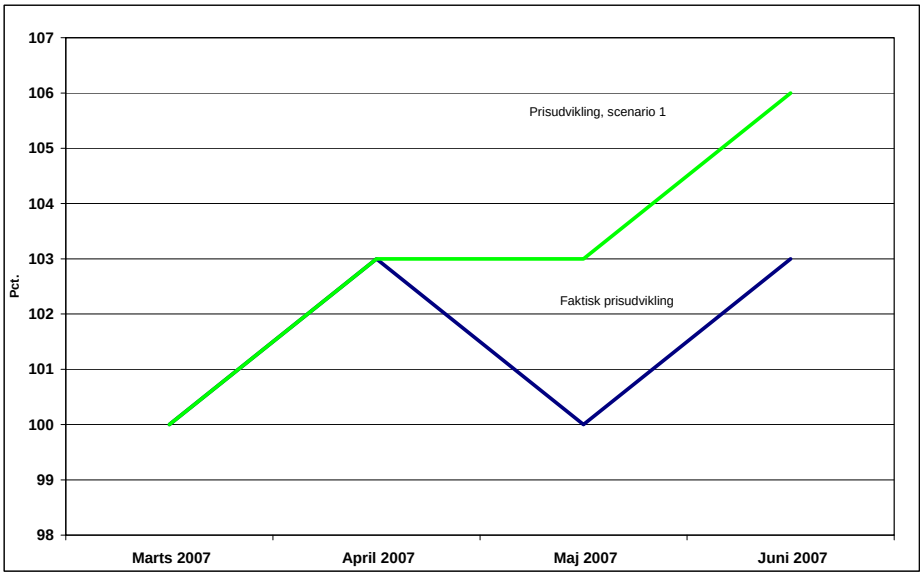
178. I juni, når vognmanden igen skal regulere, kan vognmanden i olieoplysningsskemaet se, at prisen nu er steget. Vognmanden skal nu vælge, hvilken måned han sidst regulerede i for at aflæse den procentsats, hvormed hans oliepris overfor kunderne skal reguleres. Vognmanden vælger maj måned som seneste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

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

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

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

Figur 13: Olieoplysningsskemaet, scenario 1



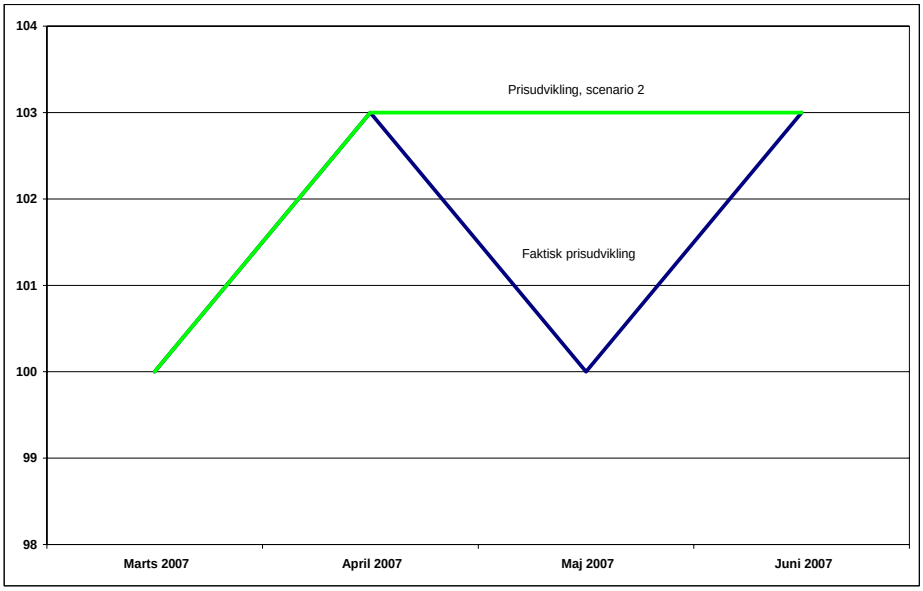
Scenario 2:

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

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

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

Figur 14: Olieoplysningsskemaet, scenario 2



3.4.6 ad f) – Adfærd vedrørende overvæltning af omkostninger

185. DTL angiver i "Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet 2008", at "Brændstofomkostningens andel udgør i gennemsnit 14 pct. af de største virksomheder og 28 pct. for de mindste virksomheder, hvis hovedaktivitet er at transportere gods med lastbil. 58 pct. af virksomhederne har i enten "Udbredt grad" eller "Fuldstændig" overført de øgede brændstofomkostninger til kunderne. Omvendt har 12 pct. kun i "Lille grad" eller "Slet ikke" kunnet sende øgede brændstofomkostninger videre. 30 pct. har i "Nogen grad" kunnet overføre de øgede brændstofomkostninger til kunderne."[61]

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

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

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

[61] Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet 2008, s. 4.

189. I DTL Web-nyheder 17. juli 2006 angiver DTL, at: ”DTL’s olietillægsskema reguleres løbende efter listepriserne. Skemaet kan ses her på hjemmesiden under Meddelelser. DTL opfordrer atter til, at transportvirksomhederne indgår aftaler med deres kunder om dækning af den store ekstraomkostning.”

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

191. I DTL Web-nyheder 6. september 2005 angiver DTL, at ”Omkostningerne for en typisk transportør er dermed blevet øget med 5-7 pct. siden nytår – ud over øvrige omkostningsstigninger. DTL skal fortsat og kraftigt anbefale, at olieprisstigningerne overvæltes til kunderne. Vi skal henvise til DTLs skema om olietillæg, der kan findes på vores hjemmeside.”

192. I DTL-NYT 24. september 2004 angiver DTL, at: ”Derfor skal der igen mindes om at få denne ekstraomkostning indlagt i transportpriserne. Aktuelt olietillægsskema kan ses på DTLs hjemmeside.”

193. I DTL Web-nyheder 5. august 2004 angiver DTL, at: ”Siden 1. januar 2004 vil der pr. 6. august 2004 skulle et olietillæg på 2,3 procent til at holde en vognmand, der har en dieselomkostning på 20 procent af transportprisen, skadesløs. Heraf skyldes 1,6 procent alene stigningen i den sidste måneds tid.” I samme nyhed angiver DTL, at ”Derfor er der god mening i at få sendt olieregningen videre til kunderne.”

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

195. I DTL Web-nyheder 9. april 2002 angiver DTL, at: ”De høje dieselpriser sætter yderligere transporterhvervets konkurrenceevne under pres. Derfor anbefaler DTL kraftigt medlemmerne at sikre sig aftaler med transportkøberne om olietillæg. DTL og ITD beregner løbende olietillæg til transportprisen. Beregninger kan ses på DTLs hjemmeside.”

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

197. I DTL Web-nyheder 23. december 2002 angiver DTL, at: ”Med udsigten til rekordstore prisstigninger på råolien – også ind i det nye år – skal DTL gentage opfordringen til, at medlemmerne gør brug af olietillæg eller på anden vis sikrer sig, at de stigende energipriser bliver betalt af transportkøberne.”

198. I DTL-Nyt 19. september 2000 angiver DTL, at: ”Som nævnt i DTL-Nyt nr. 15 af 8. september 2000 og som nævnt på DTLs stormøde i Fredericia den 16. september 2000 opfordres medlemmerne kraftigt til at indføre et olietillæg på fakturaen.” Desuden angiver DTL, at ”Fremover vil skemaet for olietillæg blive udsendt med DTL-Nyt baseret på den aktuelle dieseloliepris.”

199. I DTL-Nyt 8. september 2000 angiver DTL, at: ”På grund af den meget kritiske situation vedrørende den fortsatte stigning af prisen på dieselolie skal DTL kraftigt opfordre medlemmerne til at indføre et olietillæg på fakturaerne.”

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

201. I DTL Web-nyhed af 3. september 2002 angiver DTL, at: ”DTL anbefaler, at transportørerne indfører et forsikringstillæg på 1,3 procent som følge af de lovbestemte forhøjelser af personerstatninger. DTL angiver endvidere, ”at forsikringsomkostningerne stiger fra indeks 117,5 pr. 2. kvartal 2002 til 141,0 pr. 1. juli 2002.”

3.5. Tidligere sag - DTL’s priskurant og priskalkulationsmodel

202. Den 26. februar 1997 besluttede Konkurrencerådet, at Danske Vognmænds (DV)[62] priskurant - model til at beregne priser for lastbilkørsel - var i strid med konkurrenceloven. Det fremgår af Konkurrencerådets brev til DV, at:

> "Konkurrencerådet har på sit møde den 26. februar 1997 behandlet, hvorvidt bestemmelserne i foreningens vedtægt § 10, stk. 1, udgør en konkurrencebegrænsning, der medfører eller vil kunne medføre de i konkurrencelovens § 11 nævnte skadelige virkninger.
>
> Rådet besluttede, at det meddeles Danske Vognmænd, at § 10, stk. 1, i foreningens vedtægt og den i medfør heraf udarbejdede priskurant udgør en konkurrencebegrænsning, der medfører eller vil kunne medføre de i konkurrencelovens § 11 nævnte skadelige virkninger for konkurrencen, og at sekretariatet bemyndiges til i medfør af konkurrencelovens § 11 at bringe de skadelige virkninger til ophør ved forhandling.
>
> Konkurrencerådets sekretariat anmoder i denne forbindelse foreningen om at komme med forslag til mødedato."

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

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

> "Selv om det af Konkurrencerådet anførte i væsentlig grad angår de skadelige virkninger, som i almindelighed må antages at være forbundet med en branchemæssig prisvejledning som Danske Vognmænds priskurant, og ikke har konkret dækning i en aktuel undersøgelse af priskurantens faktiske virkninger på markedet, og selv om konkurrencen på markedet for vejgodstransport i almindelighed må antages at være betydelig, foreligger der dog sådanne oplysninger om priskurantens virkninger, navnlig som reguleringsfaktor og i relation til specialkørsel, at der har været fornødent grundlag for Konkurrencerådet til at træffe bestemmelse som sket om at indlede forhandling efter konkurrencelovens § 11."

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

[62] Nu Dansk Transport og Logistik.

206. Ved brev af 29. juli 1998 meddelte Konkurrencestyrelsen DV, at DV's priskalkulation og omkostningsindeks ikke strider mod konkurrenceloven. Det fremgår af Konkurrencestyrelsens brev, at:

> "Det nye materiale består af et kalkulationsprogram med hæfte, som virksomhederne kan bruge til at beregne priser ud fra egne forudsætninger. Endvidere består det af en indeksfolder for udvalgte omkostninger knyttet til vognmandsvirksomheder. Folderen vil blive opdateret og udsendt hvert kvartal til medlemmerne med angivelse af de anvendte kilder. Materialet indeholder ikke nogen vejledning fra foreningens side om, hvilke beregningsforudsætninger den enkelte vognmand skal anvende ved beregninger af sine priser.
>
> Konkurrencestyrelsen finder ud fra de foreliggende oplysninger, at det nye materiale opfylder konkurrencelovens intentioner og bestemmelser.
>
> Skulle det imidlertid vise sig, at materialet i praksis anvendes i konkurrencebegrænsende øjemed vil Konkurrencestyrelsen tage sagen op."

3.6. Høringssvar

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

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

209. DTL har herudover bemærkninger til markedsafgrænsningen. Disse bemærkninger er indarbejdet i selve notatet.

4. Vurdering

4.1. Markedsafgrænsning

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

211. Det følger af konkurrencelovens § 5 a og af Kommissionens meddelelse om afgræsningen af det relevante marked, at det relevante marked skal afgrænses på baggrund af undersøgelser af efterspørgsels- og udbudssubstitutionen, suppleret med undersøgelser af den potentielle konkurrence.[63]

4.2.1. Det relevante produktmarked

212. Ved det relevante produktmarked forstås markedet for de produkter eller tjenesteydelser, som forbrugerne betragter som indbyrdes substituerbare på grund af produkternes eller tjenesteydelsernes egenskaber, pris eller anvendelsesformål.[64]

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

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

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

---

[63] Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked i forbindelse med Fællesskabets konkurrenceret, EF-Tidende nr. C 372 af 9. december 1997, s. 5 - 13..

[64] Jf. Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked i forbindelse med Fællesskabets konkurrenceret, EF-Tidende nr. C 372 af 9. december 1997, pkt. 7.

National transport af gods ad vej

216. Det skal undersøges ved afgrænsningen af det relevante produktmarked, om vejgodstransport kan afgrænses fra transport med henholdsvis jernbane og fly. Det skal herefter undersøges, om produktmarkedet skal segmenteres yderligere efter typer af gods eller typer af læs. Det skal endvidere undersøges om produktmarkedet skal afgrænses i henhold til, om kørslen sker som firmakørsel eller for fremmed regning. Det skal endelig undersøges, om produktmarkedet kan afgrænses i henhold til, om kørslen sker nationalt eller internationalt.

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

218. Det fremgår af Konkurrencerådets afgørelse i sagen om DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, at der kan afgrænses et marked for landtransport, der omfatter transport på lastbil af hellæs, stykgods, pakker og specialkørsler.[65]

219. Konkurrencerådet har endvidere i sagen om DTL's klage over taksterne på Storebæltsbroen behandlet spørgsmålet om, hvorvidt andre former for godstransport er i konkurrence med godstransport ad landevej. Det fremgår af afgørelsen, at der kan skelnes mellem transport af gods ad vej og transport af gods med jernbane og fly.[66]

220. Det fremgår endvidere af Konkurrenceankenævnets afgørelse i sagen om Danske Vognmænds udsendelse af en priskurant til foreningens medlemmer, at der kan afgrænses et marked for vejgodstransport.[67]

221. Det fremgår endelig af Kommissionens afgørelse i sagen om DFDS/FLS Industries/Dan Transport, at Kommissionens markedsundersøgelse indikerede, at der kan afgrænses et marked for vejgodstransport.[68]

---

[65] Rådsmøde den 8. november 2000, DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, punkt 3, markedet.

[66] Rådsmøde den 27. februar 2002, DTL's klage over taksterne på Storebæltsbroen, punkt 61-62.

[67] Konkurrenceankenævnets kendelse af 7. november 1997 om § 11-forhandlinger med Danske Vognmænd (nu DTL).

[68] Kommissionens afgørelse af 14. juli 1999 i sag IV/M.1585, DFDS/FLS Industries/Dan Transport, punkt 9-11, med henvisning til tidligere praksis.

222. Konkurrencemyndighederne har i en række sager afgrænset et nationalt *produkt*marked for vejgodstransport. Det fremgår således af Kommissionens praksis, at nationale og internationale vejtransportydelser udgør separate produktmarkeder.[69] Konkurrencerådet har tilsvarende i en sag om DSV's overtagelse af Dan Transport Group angivet, at der grundlæggende kan sondres mellem national transport og international transport.[70]

Vejgodstransport over for jernbanegodstransport

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

224. Det fremgår af Konkurrencerådets afgørelse om konkurrencen imellem lastbiler og godstog, at "en lang række indikatorer peger i retning af, at der ikke er konkurrence mellem de to transportformer". Det fremgår i denne forbindelse af afgørelsen, at "lastbilerne foretrækkes til transport over relativt korte afstande af … varer som kræver hurtig levering, mens godstogene er specialiserede i transport over relativt lange afstande af tunge råvarer med lavt værdiindhold, hvor tidsfaktoren spiller en ringe rolle."[71]

225. Det fremgår i denne forbindelse endvidere af afgørelsen, at "Valget af transportform for gods er i høj grad efterspørgselsbetinget. Godstransport købes typisk som en ydelse, hvor der ønskes transportkapacitet mellem to destinationer. Den enkelte kunde definerer selv sine krav til transporttid, pris og service (fx dør til dør levering). Kundens valgmuligheder begrænses naturligvis af godsets form, vægt, mængde og øvrige beskaffenhed – fx om der er tale om stykgods eller hellast, om særligt værdifulde eller farlige laster osv. Visse særligt farlige laster må fx kun transporteres med jernbane. Tilsvarende er transport over land af stykgods med begrænset holdbarhed – fx levnedsmidler – kun egnet til transport med lastbil. Hver transportform har sine stærke og svage sider. Transport med lastbil er fleksibel både hvad angår afgangs- og ankomsttider og der er mulighed for dør til dør leverancer. Transport af gods med tog er særlig velegnet til transport over længere afstande af hellæs og tungt gods med lavt værdiindhold og gods, der tåler en vis (længere) transporttid."[72]

---

[69] Kommissionens sag nr. IV/M.1549, Deutsche Post/ASG, Kommissionens sag nr. IV/M, DFDS/FLS Industries/Dan Transport af 14. juli 1999, Kommissionens sag IV/M.1056, Stinnes, BTL af 4. februar 1998, Kommissionens sag nr. IV/M.1170, Dan Transport/InterForward af 25. maj 1998.

[70] Rådsmøde den 8. november 2000, DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group.

[71] Rådsmøde den 27. februar 2002, DTL's klage over taksterne på Storebæltsbroen, punkt 9 og 11.

[72] Rådsmøde den 27. februar 2002, DTL's klage over taksterne på Storebæltsbroen, punkt 60 og 61.

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

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

228. Kommissionen har i en sag om Deutsche Post/ASG, angivet at “As regards freight forwarding and in particular land transport the Commission had found in previous decisions that international and domestic forwarding (transport) services by land were separate relevant product markets, but did not find it necessary to decide upon any further segmentation (e.g. between road and rail transport). The market investigation in the present case suggested an even further segmentation according to the mode of transport (i.e. rail, road)”.[73] Det fremgår heraf, at Kommissionens markedsundersøgelse indikerede, at markedet for transport af gods ad vej i den konkrete sag kunne afgrænses i forhold til transport af gods med jernbane.

229. Det fremgår endvidere af Kommissionens sag om bl.a. Dan Transport, at ”The market investigation in the present case as well as in the recent case Deutsche Post/ASG suggested an even further segmentation according to mode of transport (i.e. rail road)”.[74]

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

[73] Kommissionens sag nr. IV/M. 1549, Deutsche Post/ASG.
[74] Kommissionens sag nr. IV/M.1585 DFDS/FLS Industries/ Dan Transport af 14. juli 1999, punkt 9.

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

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

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

Vejgodstransport over for flygodstransport

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

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

236. Det fremgår endvidere, at "Som følge af de relativt korte afstande i Danmark og den begrænsede dækning mht. lufthavne vil godstransport med fly mellem indenlandske destinationer i langt de fleste tilfælde ikke udgøre et realistisk alternativ til godstransport med lastbil. … Godstransport med fly har primært betydning ved international transport mellem Danmark og destinationer i udlandet. På dette marked har flytransporten en markedsandel på omkring 5 pct. målt i værdi."[75]

237. Det fremgår endvidere af Kommissionens afgørelse i sagen DFDS/FLS Industries/Dan Transport (med henvisning til Kommissionens tidligere praksis), at Kommissionens markedsundersøgelse indikerede at, der kunne afgrænses et marked for vejgodstransport fra området for transport med f.eks. fly.[76]

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

239. Det fremgår endvidere af Økonomi- og takstanalyse af danske havne, at "Flyet vil som hovedregel være rettet mod højværdivarer med krav til endog meget hurtig transport, og i de fleste tilfælde vil der være tale om en konsolidering af enkeltforsendelser i en relativt beskeden størrelse."[77] Det fremgår heraf, at transportkøbere typisk efterspørger transport med fly til transport af værdifuldt gods, som skal leveres meget hurtigt.

[75] Rådsmøde den 27. februar 2002, DTL's klage over taksterne på Storebæltsbroen, punkt 64 og 74.
[76] Kommissionens sag nr. IV/M.1585 DFDS/FLS Industries/ Dan Transport af 14. juli 1999, punkt 9.
[77] Økonomi- og takstanalyse af danske havne, TetraPlan og Institut for Transportstudier, august 2005, s. 2.

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

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

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

Vejgodstransport over for skibsgodstransport

243. Om konkurrencen mellem transport af gods med lastbil og med skib, fremgår det af Økonomi- og takstanalyse af danske havne, at "Lidt forsimplet kan man sige, at havnen bryder den horisontale transportkæde gennem en række vertikale manøvrer (losninger og lastninger). Disse vertikale manøvrer er omkostningstunge, tager tid og udsætter per definition godset for en risiko for beskadigelse og forsinkelse. … Skibet derimod udmærker sig ved sin evne til at transportere store volumener af ganske forskelligartede varetyper over lange afstande til rimelige priser, men med transporttider der på en rejse fra Fjernøsten til Europa skal tælles i uger …"[78]

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

245. Det fremgår endvidere af Kommissionens afgørelse i sagen DFDS/FLS Industries/Dan Transport (med henvisning til Kommissionens tidligere praksis), at Kommissionens markedsundersøgelse indikerede, at der kunne afgrænses et marked for vejgodstransport fra området for transport med f.eks. skib.[79]

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

[78] Økonomi- og takstanalyse af danske havne, TetraPlan og Institut for Transportstudier, august 2005, s. 4.

[79] Kommissionens sag nr. IV/M.1585 DFDS/FLS Industries/ Dan Transport af 14. juli 1999, punkt 9.

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

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

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

Transport af gods ad vej – typer af gods

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

251. Det fremgår af Konkurrenceankenævnets afgørelse i sagen om Danske Vognmænd, at konkurrencen på markedet varierer i styrke alt efter kørslens specialiseringsgrad. Det fremgår endvidere af afgørelsen, at der er andre konkurrencevilkår for godstransport ad landevej end for specialkørsler, der i afgørelsen nævnes som eksempelvis slamsugning, dagrenovation og højtryksspuling.[80]

252. Det fremgår endvidere af Konkurrencerådets afgørelse om DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, at specialtransporter ifølge deres natur er meget specialiserede og får karakter af nicheydelser, der ikke er i indbydes konkurrence.[81]

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

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

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

[80] Konkurrenceankenævnets kendelse af 7. november 1997 om § 11-forhandlinger med Danske Vognmænd, s. 4.
[81] Rådsmøde den 8. november 2000, DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, punktet "specialtransporter".

Transport af gods ad vej – typer af læs

256. Kommissionen har i en sag om Deutsche Post om bl.a. spedition og godstransport ad vej angivet, at "The market investigation in the present case suggested an even further segmentation according to the mode of transport (i.e. rail, road) and, within road transport, according to the categories such as "less than truck load or groupage (LTL)", "semi truck load or part truck load (STL)" and "full truck load (FTL)" .. The transportation of LTL requires another infrastructure as the consignment is not transported directly from sender to recipient as in the case of FTL, but needs a more sophisticated handling. The freight has to be collected, transported to collection hubs, consolidated into full truck loads, transported to delivery hubs, broken up into smaller consignments and delivered to the recipient. The different handling requirements suggest separate product markets as the infrastructure and market participants are different."[82]

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

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

259. Kommissionen angav endvidere i en sag om Dantransport, at "The market investigation in the present case as well as in [the] recent case Deutsche Post/ASG suggested an even further segmentation according to mode of transport (i.e. rail, road) and, within road transport, according to categories such as "less than truck load or groupage (LTL)", "semi truck load or part load (STL)" and "full-truck-load (FTL)".[83]

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

[82] Kommissionens sag nr. IV/M.1549, Deutsche Post/ASG, af 8. juli 1999, punkt 11.
[83] Kommissionens sag IV/M.1585 - DFDS/FLS Industries/Dan Transport, punkt 9.

261. Det fremgår endelig af Analyserapport om vejbranchen, at markederne for hellæs og stykgods/pakker ikke konkurrerer med hinanden, idet transport af stykgods varetages af specialiserede transportfirmaer.[84]

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

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

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

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

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

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

267. Konkurrencerådet har i en sag om DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group angivet, at "Der skelnes mellem to kørselsformer. Vognmandskørsel, der er transport af gods for fremmed regning, dvs. af gods, der tilhører en anden end bilens indehaver. Firmakørsel, der er transport af gods for egen regning, dvs. transport af gods, som tilhører transportøren selv."[85]

268. Det fremgår heraf, at Konkurrencerådet i den konkrete sag afgrænsede produktmarkedet for transport af vej i henholdsvis et marked for firmakørsel og et marked for kørsel for fremmed regning.

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

---

[84] Analyserapport, Økonomi- og Erhvervsministeriet samt Transport- og Energiministeriet i samarbejde med Justitsministeriet og Skatteministeriet, 30. marts 2007, s. 57-58.

[85] Rådsmøde den 8. november 2000, DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, 3. afsnit, "Markedet".

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

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

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

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

Transport af gods ad vej – national eller international kørsel

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

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

276. Kommissionen har i en fusionssag om Stinnes/BTL, angivet om produktmarkedet for transport ad vej, at "as far as land transport is concerned a distinction has to be made between domestic and international transport".[86]

[86] Kommissionens sag IV/M.1056, Stinnes, BTL af 4. februar 1998, punkt 9.

277. Kommissionen har endvidere i en fusionssag om bl.a. Dantransport på området for spedition ad vej (road forwarding services) henvist til ovennævnte sag om Stinne/BTL og angivet, at "In that case it was found that international and domestic forwarding (transport) services by land are separate product markets". Om den konkrete sag angav Kommissionen, at "overall the Commission investigation confirmed that domestic and international road forwarding services are separate relevant product markets".[87]

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

279. Kommissionen har foretaget en tilsvarende afgrænsning i en fusionssag om Deutsche Post/AG, hvor Kommissionen med henvisning til tidligere praksis angiver, at "As regards freight forwarding and in particular land transport the Commission had found in previous decisions that international and domestic forwarding (transport) services by land were separate relevant product markets …".[88]

280. Kommissionen har ligeledes i en fusionssag om bl.a. DFDS, angivet at "As regards land transport the Commission had found in previous decisions that international and domestic freight forwarding services by land were separate relevant product markets, but did not find it necessary to decide upon any further segmentation (e.g. between road and rail transport). The market investigation in the present case as well as in recent case Deutsche Post /ASG suggested an even further segmentation according to the mode of transport (i.e. rail, road) and, within road transport, according to categories such as "less than truck load or groupage (LTL)", "semi truck load or part load (STL)" and "full-truck-load (FTL)"."[89]

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

282. Konkurrencerådet har i en sag om DSV's overtagelse af Dan Transport Group angivet, at "der grundlæggende kan sondres mellem national transport og international transport".[90]

---

[87] Kommissionens sag nr. IV/M.1170, Dan Transport/InterForward af 25. maj 1998, punkt 6.

[88] Kommissionens sag nr. IV/M.1549, Deutsche Post/ASG, punkt 11.

[89] Kommissionens sag nr. IV/M, DFDS/FLS Industries/Dan Transport af 14. juli 1999, punkt 9.

[90] Rådsmøde af 8. november 2000, DSV's overtagelse af DFDS Dan Transport Group, afsnit 3, "markedet".

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

284. Der foreligger en række forskelle i afgifter for benyttelse af veje mellem Danmark og andre medlemslande, forskelle i brændstofpriser, forskelle i vægtgrænser, forskelle i køre- og hviletidsregler og forskelle i regulering af byområder (kørselsforbud, grønne zoner, etc.). Disse forskelle medfører, at man i branchen skelner mellem indenrigskørsel og international kørsel, fordi vilkårene for de to typer kørsel er forskellige.[91]

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

286. Færdselsstyrelsen oplyser, at implementeringen af minimumsdirektiver om adgangen til vognmandserhvervet ikke er sket ens i medlemslandene. For eksempel stilles der efter de danske regler strengere krav til vognmænds økonomi og uddannelse.[92]

287. Rigspolitiet oplyser, at det følger af cabotagereglerne, at en vognmand fra ét medlemsland ikke på systematisk vis må tage ture i et andet medlemsland.[93] Cabotagereglerne medfører således, at vognmænd fra forskellige medlemsstater ikke umiddelbart kan konkurrere om nationale transporter på samme vilkår.

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

[91] DTL afholdt den 24. april 2008 et møde Konkurrencestyrelsen bl.a. med henblik på at drøfte transporterhvervets generelle rammebetingelser. DTL oplyste på dette møde om foreningens opfattelse af erhvervets betingelser i nationalt og internationalt perspektiv.
[92] Ved Peter Maltesen og Lis Caspersen.
[93] Ved Henrik Groth.

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

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

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

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

International transport af gods af vej

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

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

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

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

297. Under hensyntagen hertil, og under hensyn til det forventede ressourceforbrug på at skulle afgrænse eventuelle internationale markeder for transport af gods af vej, er vurdering af DTL's adfærd i forhold til international transport af gods af vej ikke behandlet, jf. konkurrencelovens § 14, stk.1, 4. pkt.[94]

Produktmarkedet for transport af gods ad vej – konklusion

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

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

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

[94] Denne afgrænsning ses at være i overensstemmelse med Konkurrenceankenævnets kendelse af 1. august 2003 i sagen Carlsberg Breweries A/S mod Konkurrencerådet, hvor markedet afgrænsedes nationalt på trods af en betydelig import (i alt 17-19 pct.), jf. pkt. 65-69.

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

4.2.2. Det relevante geografiske marked

302. Ved det relevante geografiske marked forstås det område, hvor de involverede virksomheder udbyder eller efterspørger produkter eller tjenesteydelser, som har tilstrækkeligt ensartede konkurrencevilkår, og som kan skelnes fra de tilstødende områder, fordi konkurrencevilkårene dér er meget anderledes.[95]

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

304. Kommissionen har i en afgørelse om DFDS/FLS Industries/Dan Transport angivet, at "In domestic land based freight forwarding there is no basis for distinguishing separate markets in respect of routes." Kommissionen angav endvidere om international fragt, at "International land based freight forwarding services can be appropriately examined by considering routes or bundles of routes that are substitutable, e.g. routes between Sweden and Germany or even narrower areas such as Benelux ports and Southern Sweden."[96]

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

306. Det fremgår endvidere af Konkurrencerådets sag om DV's (nu DTL) vedtægter, at "Det relevante marked udgør i nærværende sag, markedet for godsbefordring med lastbil for fremmed regning i Danmark, benævnt vejgodstransport."[97]

---

[95] Jf. Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked i forbindelse med Fællesskabets konkurrenceret (97/C 372/03), pkt. 8.

[96] Kommissionens sag nr. IV/M.1585, DFDS/FLS Industries/Dan Transport af 14. juli 1999, punkt 13.

[97] Konkurrencerådets beslutning af 13. februar 1997, sag nr. 2:20-1233, De konkurrenceregulerende bestemmelser i DV's vedtægter sammenholdt med konkurrenceloven.

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

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

4.2.3. Konklusion vedr. markedsafgrænsning

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

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

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

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

4.3. Samhandelspåvirkning

313. Efter forordning nr. 1/2003 af 16. december 2002, som trådte i kraft den 1. maj 2004, skal det undersøges, om en evt. konkurrencebegrænsende aftale mærkbart kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater. Såfremt dette er tilfældet, er Konkurrencerådet forpligtet til at anvende EF-traktatens konkurrenceregler.[98]

314. Udtrykket "samhandelen mellem medlemsstater" omfatter ikke kun, at handelen mellem medlemsstater skal begrænses eller mindskes. Samhandelen kan også blive påvirket, når en evt. konkurrencebegrænsende aftale fører til en stigning i handelen. Det er dog i begge tilfælde en betingelse, at samhandelen påvirkes mærkbart. EU's konkurrenceregler finder således ikke anvendelse på aftaler og adfærd, der ikke er egnet til at påvirke samhandelen mærkbart.[99]

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

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

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

---

[98] Jf. Rådets forordning nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 81og 82.

[99] Jf. Kommissionens meddelelse om retningslinjer vedrørende begrebet påvirkning af samhandelen i traktatens artikel 81og 82, 2004/C 101/07.

318. *Produktmarkedet* har i nærværende sag en "geografisk dimension", idet produktmarkedet er nationalt frem for internationalt. National transport kan derfor som *produkt* afgrænses fra international transport. DTL's adfærd på det nationale marked angår således et marked, der også på produktsiden definitorisk er adskilt fra f.eks. kørsler over landegrænserne. DTL's adfærd retter sig endvidere ikke mod import- eller eksportforanstaltninger på det nationale marked. DTL's adfærd opstiller endelig ikke barrierer for adgangen til det danske marked.[100]

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

4.4. Konkurrencelovens § 6

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

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

322. Der er som udgangspunkt 4 betingelser, der skal være opfyldt for, at forbuddet i konkurrencelovens § 6 finder anvendelse. Der skal være tale om (i) erhvervsvirksomheder, der (ii) indgår en aftale/indgår en vedtagelse inden for en sammenslutning af virksomheder/udøver samordnet praksis, som (iii) har til formål eller følge at begrænse konkurrencen (iv) mærkbart.

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

4.4.1. Virksomhedsbegrebet

324. Forbuddet i konkurrencelovens § 6 omfatter "virksomheder". Dette begreb fortolkes meget bredt. Konkurrenceloven omfatter således enhver form for erhvervsvirksomhed, jf. § 2, stk. 1. Begrebet erhvervsvirksomhed i konkurrenceloven dækker således over brancheforeninger af enhver slags samt enhver anden form for organiseret samarbejde mellem virksomheder.[101]

---

[100] Jf. Kommissionens meddelelse om retningslinjer vedrørende begrebet påvirkning af samhandelen i traktatens artikel 81og 82, 2004/C 101/07, punkt 29, 77 og 83-85.
[101] Jf. Folketingstidende 1996/97, tillæg A, spalte 3656ff.

325. Det er desuden præciseret i forarbejderne, at virksomhedsbegrebet omfatter "enhver økonomisk aktivitet, der foregår i et marked for varer og tjenester".[102] Det følger endvidere af EF-Domstolens praksis, at virksomhedsbegrebet omfatter "enhver enhed, som udøver økonomisk virksomhed, uanset denne enheds retlige status og dens finansieringsmåde".[103] Det er således ikke afgørende, om virksomheden opnår en økonomisk gevinst. Et non-profit foretagende er også omfattet af loven.

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

4.4.2. Aftale, vedtagelse eller samordnet praksis

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

328. Det afgørende er, om de involverede virksomheder har udtrykt en samstemmende vilje til at indrette deres adfærd på markedet på en bestemt måde. Der stilles indenfor konkurrenceretten ikke krav om, at en aftale antager en juridisk bindende form, at der er fastsat sanktioner mellem aftaleparterne, eller at aftalen kan tvangsfuldbyrdes. Det er endvidere ikke afgørende, om virksomhederne har følt sig forpligtet - juridisk, faktisk eller moralsk - til at udvise den aftalte adfærd.[104]

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

330. Begrebet vedtagelse, der heller ikke behøver at være juridisk bindende for sammenslutningens medlemmer, kan efter forarbejderne til konkurrenceloven omfatte vedtægter, beslutninger og henstillinger.[105] Begrebet vedtagelse kan i henhold til praksis endvidere omfatte cirkulæreskrivelser[106], tilkendegivelser[107] og anbefalinger[108] fra f.eks. en brancheorganisation til dens medlemmer.

---

[102] Jf. forarbejderne til lov nr. 384 af 6. oktober 1997, FT 1996/97, tillæg A, side 3653.
[103] Jf. EF-Domstolens dom af 23. april 1991 i sag C-41/90 Höffner & Elser, præmis 21.
[104] Jf. eksempelvis Retten i Første Instans' dom af 20. marts 2002 i sag T-9/99, Rørkartel, præmis 199-200.
[105] Folketingstidende 1996/97, tillæg A, spalte 3656ff.
[106] Rådsmødet den 27. oktober 1999, Ekko's klage over diskriminerende fragttillæg, samt Rådsmødet den 30. september 1998, Danmarks Automobilforhandler Forenings cirkulære. I sag 70/93, Bayerische Motorenwerke mod ALD Autoleasing, blev opfordringer i en rund-

331. Efter seneste domstolspraksis kan en fremsendt e-mail til en brancheforenings medlemmer med et udfyldt priskalkulationseksempel endvidere udgøre en vedtagelse inden for en sammenslutning af virksomheder. Dette selv om at det udtrykkeligt var oplyst over for medlemmerne, at materialet var fremsendt til inspiration og ikke var hverken bindende eller vejledende for medlemmerne.[109]

332. Endelig er 4 nyhedsbreve fra en brancheorganisation til medlemmerne blevet anset for at udgøre en *aftale*, selv om nyhedsbrevene blev udsendt *ensidigt* fra organisationen til medlemmerne.[110]

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

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

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

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

---

skrivelse til et selektivt distributionsnet ligeledes anset for omfattet af aftalebegrebet og i strid med traktatens artikel 81, stk. 1.

[107] Rådsmøde den 26. maj 2004, Fællesindkøb mod Landsforeningen af Kliniske Tandteknikere, samt Rådsmødet den 30. august 2000, prissamarbejdet blandt kørelærere i Århus.

[108] Rådsmøde den 25. november 1998, Konkurrencebegrænsninger i kørelærebranchen.

[109] Jf. dom af 28. februar 2005 i sag nr. 38.13554/04, Anklagemyndigheden mod DAG Dansk Autogenbrug.

[110] Rådsmødet den 26. januar 2000, Apoteam A/S - "Apoteam-nyt".

4.4.3. Til formål eller følge at begrænse konkurrencen mærkbart

337. Konkurrencestyrelsens vurdering af, om aftalen har til formål eller følge at begrænse konkurrencen, skal ske på grundlag af en objektiv vurdering af aftalens indhold i lyset af den retlige og økonomiske sammenhæng, hvori aftalen indgår.[111]

338. En brancheforenings initiativer eller opfordringer til at koordinere medlemmernes adfærd er omfattet af eksemplet på et forbud i § 6, stk. 2, nr. 1,[112] der også omfatter brancheforeningers udsendelse af vejledende priser.[113]

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

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

341. Det kvantitative mærkbarhedskrav afhænger af virksomhedernes omsætning og/eller markedsandele, jf. konkurrencelovens § 7, og Kommissionens bagatelmeddelelse, jf. nedenfor i afsnit 4.5.[114] Det kvalitative mærkbarhedskrav supplerer det kvantitative mærkbarhedskrav, og beror på en helhedsvurdering af den omtvistede aftale eller adfærds betydning for konkurrencen - set i den retlige og økonomiske kontekst, hvori aftalen indgår.[115] Den kvalitative mærkbarhed vil bl.a. afhænge af konkurrencebegrænsningens art, herunder om samarbejdet efter sin karakter har til formål at begrænse konkurrencen, det pågældende markeds særlige kendetegn, om samarbejdet har en særlig stilling på en del af markedet, adgangsbarrierer til markedet, mv.[116]

---

[111] Jf. f.eks. Domstolens afgørelse i sag 45/85, Verband der Sachversicherer.
[112] Rådsmødet den 30. september 1998, Danmarks Automobilforhandler Forenings cirkulære.
[113] Folketingstidende 1996/97, tillæg A, spalte 3656ff. Jf. endvidere f.eks. Rådsmødet den 25. november 1998, Konkurrencebegrænsninger i kørelærerbranchen.
[114] Kommissionens meddelelse om aftaler om ringe betydning, der ikke indebærer en mærkbar begrænsning af konkurrencen i henhold til traktatens artikel 81, stk. 1, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (bagatelaftaler), 2001/C, 368/07.
[115] Jf. f.eks. Retten i Første Instans' dom af 15. september 1998 i forenede sager T-374/94 m.fl., European Night Services m.fl. mod Kommissionen, præmis 136.
[116] Konkurrenceankenævnets kendelse af 2. oktober 2007, Møns Bank m.fl.

342. Det er ikke dokumenteret i nærværende sag, om DTL's adfærd har til følge at begrænse konkurrencen. Det er imidlertid ikke en betingelse for at konstatere en overtrædelse af konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, at DTL's adfærd har haft til følge at begrænse konkurrencen. Det er tilstrækkeligt, at DTL's adfærd har haft til formål at begrænse konkurrencen.[117]

343. Det vurderes herefter i det følgende, om DTL's adfærd som beskrevet i afsnit 3.4 under pkt. a)-f) udgør en aftale eller en samordnet praksis, som har til formål at begrænse konkurrencen. Det vurderes i den forbindelse under hvert punkt a)-f), om DTL's adfærd er egnet til at begrænse konkurrencen *mærkbart*, jf. nedenfor.

4.4.3.1 DTL's information til brancheforeningens medlemmer

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

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

a). DTL's kalkulationsværktøj for vognmænd,

b). DTL's priskalkulationsmodel for lastbilkørsel,

c). DTL's omkostningsindeks for lastbilkørsel,

d). DTL's omkostningsprognose for lastbilkørsel,

e). DTL's olieoplysningsskema for lastbilkørsel, og

f). DTL's opfordring til overvæltning af oliepristillæg og andre omkostninger.

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

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

---

[117] Jf. f.eks. Københavns Byrets dom af 28. februar 2005 i sag nr. 38.13554/04, Anklagemyndigheden mod DAG Dansk Autogenbrug, s. 21.

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

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

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

4.4.3.2 ad a) – Kalkulationsværktøj for vognmænd

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

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

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

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

355. Forholdet uddybes nærmere i det følgende.

4.4.3.2.1 Relevant praksis

356. I Kommissionens sag om stål fra forhandlerlagre havde en sammenslutning af stålvirksomheder, BDS, bl.a. udsendt prislister og et forhåndsudfyldt kalkulationssystem til foreningens medlemmer. Sagen vedrørte området for salg af valseværksprodukter af stål fra forhandlerlagre på det tyske marked.[118]

357. Det fremgår af Kommissionens beslutning i sagen, at BDS kalkulationsmodeller overskrider "for så vidt grænserne for det kartelretligt tilladelige, som der for de enkelte beregningsfaktorer er anført konkrete værdiangivelser… Sådanne kalkulationsregler har samme virkninger som henstillinger. De tilskynder de virksomheder, som benytter dem, til at overtage de i modellen indeholdte kalkulationssatser ved beregningen af deres omkostninger og dermed indirekte ved fastsættelsen af deres priser, eller tilskynder dem i det mindste til at tilnærme sig disse værdier." Kommissionen fandt på denne baggrund, at virksomhedssammenslutningen BDS havde overtrådt forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i artikel 65 i Traktaten om det Europæiske Kul og Stålfællesskab.[119]

358. Det fremgår af Kommissionens afgørelse i sagen, at et forhåndsudfyldt kalkulationssystem kan udgøre en overtrædelse af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler. Et sådant kalkulationssystem tilskynder de virksomheder, som benytter dem, til at overtage modellens forhåndsudfyldte satser ved beregningen af deres omkostninger.

359. Kommissionens sag om Ordre des Architectes vedrørte sammenslutningen af arkitekter i Belgien, der siden 1967 havde udsendt en tabel til brug for beregningen af priser på forskellige ydelser. Denne tabel indeholdt bl.a. en procentvis skala for fastsættelsen af medlemmernes salær i henhold til værdien og typen af den pågældende bygning samt medlemmets omkostninger. Sammenslutningen af arkitekter angav i den forbindelse bl.a., at der kun var tale om at skalaen var en guideline, og at skalaen ikke var bindende for medlemmerne.[120]

[118] Kommissionens beslutning af 8. februar 1980, sag nr. 80/257/ECSC, Stål fra forhandlerlagre.
[119] Kommissionens beslutning af 8. februar 1980, sag nr. 80/257/ECSC, Stål fra forhandlerlagre, punkt 24-25. Artikel 65, stk. 1 i EKSF's ordlyd svarer til den gældende artikel 81 i EF-traktaten.
[120] Kommissionens beslutning af 24. juni 2004 i sag COMP/38.549, Ordre des Architectes.

360. Det fremgår af Kommissionens beslutning i sagen, at en vejledning der afleder virksomhedens fokus fra egne omkostninger, når den fastsætter sin pris, kan udgøre en overtrædelse af forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler. En sådan vejledning kan være egnet til at have samme virkning som en brancheforenings udsendelse af vejledende priser.[121] Det fremgår endvidere, at selv hvis en forening eller sammenslutning af virksomheders anbefalede priser ikke bliver overholdt i praksis, så er formålet med beslutningen om at fastsætte disse, at begrænse konkurrencen.[122]

361. I BYG-sagen havde brancheforeningen Byggeriets Arbejdsgivere anmeldt foreningens vedtagelse af vejledende regler for regningsarbejde.[123] Til dækning af avance og generelle omkostninger, såsom afskrivninger og drift af maskiner, udgifter til kontorhold og drift af værksted, var der i reglerne anført specifikke procentvise tillæg til arbejdsløn, materialeudgift og regninger for underentreprenører. Ved indregning af disse tillæg kunne den enkelte håndværksmester/entreprenør beregne sin samlede mestertimepris ved udførsel af regningsarbejde.[124]

362. Rådet fandt, at vedtagelsen stred mod konkurrencelovens § 6, idet "De anførte omkostnings- og avancetillæg medfører incitament til, at medlemmerne uniformerer deres kalkulationsadfærd, idet den enkelte virksomhed - i stedet for at fastsætte regningsprisen udfra [sic] egne omkostningsstrukturer og egen vurdering af avance i forhold til konkurrencesituationen - vil være tilbøjelig til at følge den branchekutyme, som opstår af, at reglerne for regningsarbejde indebærer, at alle medlemmer med en vis grad af sikkerhed kan forudsige, hvilken prispolitik deres konkurrenter vil følge."[125]

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

---

[121] Kommissionens beslutning af 24. juni 2004 i sag COMP/38.549, Ordre des Architectes med henvisning til Domstolens dom i sag 45/85, Verband der Sachversicherer, domstolens dom i de forenede sager nr. 209, 215 og 218/78, Van Landewyck og sag nr. 8/72, Cementhandelaren.

[122] Kommissionens beslutning af 24. juni 2008 i sag nr. COMP/38.549, Ordre des Architectes, punkt 78 med henvisning til sag nr. 246/86, Belasco, pkt. 15.

[123] Konkurrencerådets afgørelse af 29. marts 2000, BYG's vejledende bruttoavancetillæg til brug for regningsarbejde.

[124] Konkurrencerådets afgørelse af 29. marts 2000, BYG's vejledende bruttoavancetillæg til brug for regningsarbejde, punkt 48-49.

[125] Konkurrencerådets afgørelse af 29. marts 2000, BYG's vejledende bruttoavancetillæg til brug for regningsarbejde, punkt 51.

364. I BYG DATA A/S-sagen havde den pågældende virksomhed solgt et malerkalkulationsprogram til bl.a. malermestre og malerberegningskontorer. Kalkulationsprogrammet kunne udregne tilbud på grundlag af de overenskomstfastsatte akkordsatser for bygningsmalerarbejde (svendeprislisten). For at lette forståelsen af, hvorledes kalkulationsprogrammet anvendtes, havde BYG Data A/S indlagt nogle taleksempler i edb-programmet for disse virksomhedsrelaterede poster. BYG Data A/S oplyste, at man pointerede over for nye brugere af systemet, at der var tale om eksempler, som skulle tilrettes brugerens egne tal. Ikke desto mindre beregnede programmet priser på baggrund af de af BYG Data A/S indlagte eksempler, såfremt brugeren ikke ændrede disse grundlæggende satser.[126]

365. Det fremgår af afgørelsen i sagen, at "de i kalkulationseksemplet indlagte hjælpeeksempler, kan opfattes som vejledende satser, hvorved programmet indirekte kan føre til, at der sker en ulovlig horisontal samordnet praksis i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, når programmet anvendes."[127]

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

367. I DAG-sagen havde brancheforeningen for danske autogenbrugere/ophuggere udsendt en e-mail til foreningens medlemmer, hvormed fulgte et udfyldt skema om omkostningsberegning for miljøbehandling af biler. Det var i forbindelse med fremsendelsen af det udfyldte skema til omkostningsberegning anført, at skemaet var sendt til inspiration, og ikke som vejledende pris. Retten fandt, at "Skemaet fremtræder som en detaljeret vejledning for beregning af omkostningerne ved eller fastsættelse af prisen for miljøbehandling af biler. Efter rettens opfattelse er skemaet efter sit indhold klart egnet til at begrænse konkurrencen ved at ensrette prisen for miljøbehandling af biler blandt DAG's medlemmer."[128]

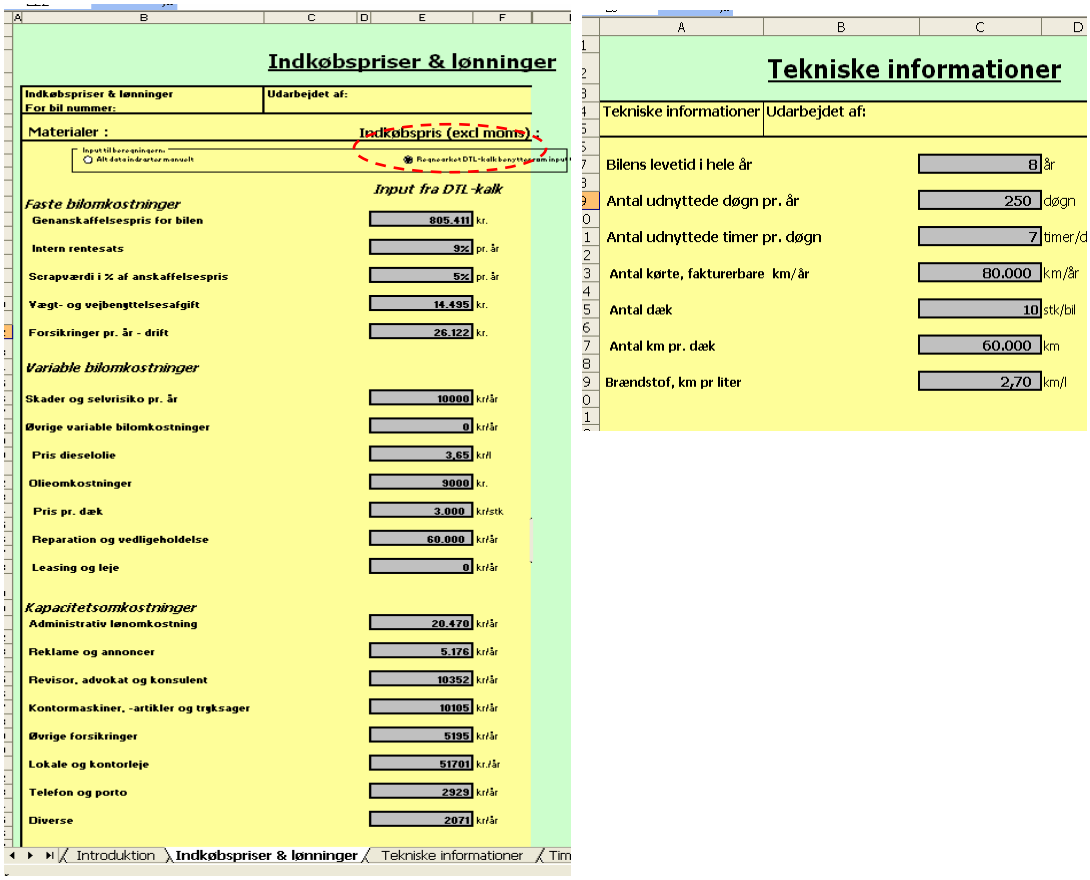
[126] Rådsmødet den 19. december 2001, BYG Data A/S' Malerkalkulationsprogram, 3:1120-0204-52.
[127] Rådsmødet den 19. december 2001, BYG Data A/S' Malerkalkulationsprogram, 3:1120-0204-52, afsnit nr. 6.
[128] Københavns Byrets dom af 28. februar 2005 i sag nr. 38.13554/04, Anklagemyndigheden mod DAG Dansk Autogenbrug, s. 19-21.

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

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

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

Figur 15: DTL's fortrykte omkostningsposter



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

380. Det vurderes i forlængelse heraf, at DTL's adfærd er egnet til at begrænse konkurrencen *mærkbart*. Det skyldes allerede det forhold, at DTL som Danmarks største brancheforening for det danske transporterhverv organiserer ca. 3.100 medlemsvirksomheder ud af i alt ca. 7.500 virksomheder i transporterhvervet.[129]

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

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

4.4.3.3 ad b) - Priskalkulationsmodel for lastbilkørsel

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

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

i) beregningsmodel,

ii) en skriftlig vejledning til beregningsmodellen,

iii) en instruktionsvideo til beregningsmodellen, og

iv) et omkostningsindeks (beskrevet nedenfor under pkt. 397-418).

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

[129] DTL's hjemmeside, www.dtl-dk.dk/www/Pub1215.asp, udskrevet den 20. oktober 2008.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4.3.4 ad c) – Omkostningsindeks

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

398. DTL udarbejder hvert kvartal et omkostningsindeks for lastbilkørsel som en del af DTL's Kalkulation for vognmandserhvervet. Omkostningsindekset er endvidere tilgængeligt for alle på foreningens hjemmeside.

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

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

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

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

403. I Håndværksråds-sagen anmeldte foreningen på vegne af sine medlemsorganisationer en ordning vedrørende udsendelse til autoværkstederne af en procentsats, der antoges at afspejle omkostningsudviklingen for et typisk autoværksted. Det fremgår af Konkurrencerådets afgørelse at "der ikke vil være noget til hinder for, at Håndværksrådet hjælper sine medlemmer ved f.eks. at udsende officielle statistikker, f.eks. lønstatistikker fra Danmarks Statistik i ubehandlet form, således at medlemmerne selv kan opgøre deres individuelle omkostningsstigninger eller kan benchmarke deres egne omkostninger med branchens."[130]

[130] Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006, punkt 55 og i det hele punkt. 47-56.

404. Det fremgår heraf, at Konkurrencerådet i den konkrete sag ikke fandt, at det udgør en overtrædelse af konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler, at en brancheforening udsender ubehandlede indekstal fra Danmarks Statistik.[131]

405. Sagen angik imidlertid en ordning, hvorefter Håndværksrådet udsendte en procentsats til autoværksteder, der afspejlede den typiske omkostningsudvikling for et typisk værksted. Procentsatsen var beregnet ved bearbejdning af en række officielle indeks. Det fremgår i den forbindelse af afgørelsen, at Håndværksrådet havde foretaget en sådan bearbejdning af en række officielle indeks, at "den fremkomne procentsats kommer til at fremstå som en objektiv beregning af en rimelig prisstigning, og at ordningen uden yderligere kontakt mellem værkstederne er umiddelbart egnet til at medføre samordning af værkstedernes prisforhandlinger. Ordningen har dermed en begrænsning af konkurrencen mellem værkstederne som sit objektive formål og kan have stor skadevirkning på konkurrencen til følge."[132] Konkurrencerådet fandt bl.a. på denne baggrund, at Håndværksrådets adfærd udgjorde en overtrædelse af konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler.

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

407. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det fremgår af praksis, jf. pkt. 356-368 ovenfor, at selv hvis en forening eller sammenslutning af virksomheders anbefalede priser ikke bliver overholdt i praksis, så er formålet med beslutningen om at fastsætte disse, at begrænse konkurrencen.[133]

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

---

[131] Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006, punkt 55.

[132] Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006, punkt 55 og punkt 61.

[133] Kommissionens beslutning af 24. juni 2008 i sag nr. COMP/38.549, Ordre des Architectes, punkt 78 med henvisning til sag nr. 246/86, Belasco, pkt. 15.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4.3.5 ad d) – Omkostningsprognose

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

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

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

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

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

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

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

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

428. Det fremgår af sagen om Dansk Skovforenings prisprognoser, at Dansk Skovforening hver måned udarbejdede et konjunkturbarometer for foreningens medlemmer. Konjunkturbarometeret angav foreningens forventninger til, hvorvidt udviklingen i udbud, efterspørgsel og priser for 11 kvaliteter af råtræ ville være stærk stigende, stigende, uændret, faldende eller stærkt faldende på 3 måneders sigt. Barometeret blev udarbejdet på baggrund af en månedlig spørgeskemaundersøgelse hos 13 ledende medlemmer af Dansk Skovforening.[134] Foreningen udarbejdede endvidere en prisstatistik over faktisk indgåede handler. Konkurrencerådet fandt, at "Konjunkturbarometret sammenholdt med prisstatistikken vil kunne tjene som prisvejledning for foreningens medlemmer om salgspriser for deres råtræ."[135]

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

430. I sagen om Dansk Frisørmesterforening standsede Konkurrencestyrelsen i 2005 en praksis, hvorefter lokale foreninger af Dansk Frisørmesterforening indrykkede annoncer om, at kunder i frisørsaloner kunne forvente prisstigninger grundet den almindelige prisudvikling.[136]

431. I Håndværksråds-sagen anmeldte foreningen på vegne af sine medlemsorganisationer en ordning vedrørende udsendelse til autoværkstederne af en procentsats, der antoges at afspejle omkostningsudviklingen for et typisk autoværksted. Procentsatsen var beregnet ved bearbejdning af en række officielle indeks. Det fremgår i den forbindelse af afgørelsen, at Håndværksrådet havde foretaget en sådan bearbejdning af en række officielle indeks, at "den fremkomne procentsats kommer til at fremstå som en objektiv beregning af en rimelig prisstigning, og at ordningen uden yderligere kontakt mellem værkstederne er umiddelbart egnet til at medføre samordning af værkstedernes prisforhandlinger. Ordningen har dermed en begrænsning af konkurrencen mellem værkstederne som sit objektive formål og kan have stor skadevirkning på konkurrencen til følge."[137]

---

[134] Konkurrencerådets afgørelse af 30. januar 2002, Dansk Skovforenings prisprognoser, pkt. 1.
[135] Konkurrencerådets afgørelse af 30. januar 2002, Dansk Skovforenings prisprognoser, pkt. 3.
[136] Konkurrencestyrelsens afgørelse af 24. oktober 2005 i sag nr. 3/1120-0289-0088.
[137] Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006, punkt 55 og punkt 61.

432. Konkurrencerådet fandt bl.a. på denne baggrund, at "Når et værksted modtager den af Håndværksrådet udsendte gennemsnitlige omkostningsstigning, kan værkstedet bl.a. derfor med en rimelig grad af sandsynlighed lægge til grund, at de øvrige værksteder vil øge deres timepriser med ca. den gennemsnitlige omkostningsstigning, hvorved konkurrencen påvirkes (Ordre des Architectes-afgørelsen punkt 78). Et værksted, der i kraft af større effektivitet har holdt sine omkostninger i ro eller endda sænket disse, har dermed ikke incitament til at lade dette komme dets kunder til gode i form af uændrede eller lavere timepriser. (Ordre des Architectes-afgørelsen punk 88) … Ordningen er dermed, på samme måde som en brancheforenings udsendelse af en vejledende prisforhøjelse, umiddelbart egnet til uden yderligere kontakt mellem værkstederne at samordne deres adfærd …"[138]

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

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

435. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det fremgår af praksis, jf. pkt. 356-368 ovenfor, at selv hvis en forening eller sammenslutning af virksomheders anbefalede priser ikke bliver overholdt i praksis, så er formålet med beslutningen om at fastsætte disse, at begrænse konkurrencen.[139]

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

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

---

[138] Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006, punkt 41-42.

[139] Kommissionens beslutning af 24. juni 2008 i sag nr. COMP/38.549, Ordre des Architectes, punkt 78 med henvisning til sag nr. 246/86, Belasco, pkt. 15.

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

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

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

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

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

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

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

4.4.3.6 ad e) Olieoplysningsskema

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

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

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

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

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

450. I Håndværksråds-sagen anmeldte foreningen på vegne af sine medlemsorganisationer en ordning vedrørende udsendelse til autoværkstederne af en procentsats, der antoges at afspejle omkostningsudviklingen for et typisk autoværksted. Procentsatsen var beregnet ved bearbejdning af en række officielle indeks. Det fremgår af sagen, at Konkurrencerådet i den konkrete sag fandt, at der ikke er noget til hinder for, at en forening udsender officielle statistikker til sine medlemmer i ubehandlet form. Det fremgår imidlertid endvidere, at Konkurrencerådet fandt, at det er i strid med konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler, hvis en brancheforening udsender en procentsats bearbejdet på baggrund af officielle indeks, der afspejler omkostningsudviklingen hos et typisk medlem af foreningen.[140]

[140] Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006.

451. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det fremgår af praksis, jf. ovenfor, at selv hvis en forening eller sammenslutning af virksomheders anbefalede priser ikke bliver overholdt i praksis, så er formålet med beslutningen om at fastsætte disse, at begrænse konkurrencen.[141]

452. Det vurderes, at DTL's adfærd i forbindelse med at DTL har gjort olieoplysningsskema tilgængeligt på foreningens hjemmeside, objektivt har haft til formål at begrænse konkurrencen på det relevante marked.

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

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

[141] Kommissionens beslutning af 24. juni 2008 i sag nr. COMP/38.549, Ordre des Architectes, punkt 78 med henvisning til sag nr. 246/86, Belasco, pkt. 15.

455. Det bemærkes endvidere, at Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse indikerer, at en betydelig andel af DTL's medlemsvirksomheder anvender et særskilt variabelt olietillæg. Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse indikerer endvidere, at de vognmandsvirksomheder, der ikke over for deres kunder anvender et særskilt olietillæg, i stedet overvælter eventuelle olieprisstigninger ved at justere i virksomhedens samlede pris. Det fremgår således af Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse, jf. pkt. 87-101 samt tabel 4 ovenfor, at nærved samtlige af de adspurgte virksomheder løbende overvælter olieomkostninger på virksomhedens kunder.[142] DTL angiver endvidere i foreningens konjunkturundersøgelse, at hovedparten af DTL's medlemmer oplyser i hvert fald til en vis grad at overvælte brændstofomkostninger på vognmandsvirksomhedernes kunder, jf. pkt. 185.

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

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

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

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

[142] Det fremgår således af tabel 4 ovenfor, at 66,67 pct. af de adspurgte virksomheder har angivet at overvælte olieomkostninger. Det fremgår endvidere, at yderligere 20 pct. af de adspurgte virksomheder angiver at overvælte samtlige omkostninger. Det fremgår endelig, at de resterende 13,33 pct. af de adspurgte virksomheder herudover har angivet at overvælte visse omkostninger, som også kan dække over olieomkostninger.

4.4.3.7 ad f) Opfordring til overvæltning af omkostninger

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

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

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

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

464. Det vurderes samlet, at DTL har overtrådt konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, ved at anbefale foreningens medlemmer at overvælte stigende omkostninger på foreningens medlemmers kunder, jf. pkt. 461 - 466 nedenfor.

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

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

467. Det fremgår af afgørelsen om De Samvirkende Købmænds koordinerende adfærd, at "DSK's tilkendegivelser ses endvidere ikke at være oplysninger til medlemmerne om, hvordan DSK vil forholde sig i den fremtidige debat om eventuelle ændringer til dankortgebyret, men udgør derimod klare opfordringer til medlemmerne om at koordinere deres prisadfærd."[143] Det vurderedes derfor samlet, at DSK' adfærd objektivt havde haft til formål at begrænse konkurrencen. Det fremgår i den forbindelse af afgørelsen, "at de omtalte tilkendegivelser om at opkræve et dankortgebyr på 50 øre samt udsendelsen af mærkaten på 50 øre til organisationens medlemmer, er omfattet af forbuddet mod konkurrencebegrænsninger i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3."[144]

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

469. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det fremgår af praksis, at selv hvis en forening eller sammenslutning af virksomheders anbefalede priser ikke bliver overholdt i praksis, så er formålet med beslutningen om at fastsætte disse, at begrænse konkurrencen.[145]

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

---

[143] Konkurrencerådets afgørelse af 25. maj 2005 i sagen om DSK's koordinerende adfærd – undersøgelse af dankortgebyret, punkt 73.
[144] Konkurrencerådets afgørelse af 25. maj 2005 i sagen om DSK's koordinerende adfærd – undersøgelse af dankortgebyret, punkt 90.
[145] Kommissionens beslutning af 24. juni 2008 i sag nr. COMP/38.549, Ordre des Architectes, punkt 78 med henvisning til sag nr. 246/86, Belasco, pkt. 15.

471. Det vurderes, at DTL's adfærd objektivt har haft til formål at begrænse konkurrencen. Det skyldes, at DTL har opfordret sine medlemmer til at overvælte omkostninger til brændstof og forsikringer på virksomhedernes kunder. To vognmænd, som følger DTL's opfordring og overvælter virksomhedernes omkostninger til brændstof på deres kunder, vil således ikke konkurrere på olieprisen. DTL's opfordringer er derfor egnede til at fjerne vognmændenes indbyrdes incitament til at konkurrere på (olie)pris. Det følger heraf, at DTL's opfordringer er egnede til at have en normerende virkning på medlemsvirksomhedernes prisfastsættelse.

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

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

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

475. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse indikerer, at en høj andel af DTL's medlemsvirksomheder anvender et særskilt variabelt olietillæg. Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse indikerer endvidere, at de vognmandsvirksomheder, der ikke over for deres kunder anvender et særskilt olietillæg, i stedet overvælter eventuelle olieprisstigninger ved at justere i virksomhedens samlede pris. Det fremgår således af Konkurrencestyrelsens markedsundersøgelse, jf. pkt. 81-95 samt tabel 4 ovenfor, at nærved samtlige af de adspurgte virksomheder løbende overvælter olieomkostninger på virksomhedens kunder.[146]

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

[146] Det fremgår således af tabel 4 ovenfor, at 66,67 pct. af de adspurgte virksomheder har angivet at overvælte olieomkostninger. Det fremgår endvidere, at yderligere 20 pct. af de adspurgte virksomheder angiver at overvælte samtlige omkostninger. Det fremgår endelig, at de resterende 13,33 pct. af de adspurgte virksomheder herudover har angivet at overvælte visse omkostninger, som også kan dække over olieomkostninger.

4.4.5. Konklusion vedrørende konkurrencelovens § 6

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

478. DTL's adfærd har således til formål at ensrette medlemsvirksomhedernes prisfastsætning i strid med forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, jf. stk. 2, nr. 1.[147] Det vurderes i denne forbindelse, at DTL's konkurrencebegrænsende adfærd er egnet til mærkbart at kunne begrænse konkurrencen på det relevante marked.

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

4.5. Bagatelgrænsen i konkurrencelovens § 7

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

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

482. Den samlede årlige omsætning i konkurrencelovens § 7, stk. 1, skal ifølge § 1, stk. 1-3 i bekendtgørelse nr. 895 om beregning af omsætning i konkurrenceloven beregnes som summen af *de deltagende virksomheders* nettoomsætning i sidste regnskabsår i forbindelse med den ordinære drift med fradrag af merværdiafgift og andre afgifter eller skatter, der er direkte forbundet med salget.[148]

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

---

[147] Sml. Kommissionens beslutning af 11. juni 2002 i sag COMP/36.571/D-1, Østrigske banker - "Lombard Club", samt Kommissionens beslutning af 11. december 2001 i sag COMP/E-1/37.919, Bankgebyrer for veksling af eurozonevalutaer.

[148] Bekendtgørelse 895 af 21. september 2000 om beregning af omsætning i konkurrenceloven.

484. Det fremgår af Danmarks Statistiks opgørelse over transporterhvervet i 2007, at vejtransporterhvervet i 2007 omsatte for i alt ca. 47 milliarder kroner. DTL er Danmarks største brancheforening for det danske transporterhverv med ca. 3.100 medlemsvirksomheder ud af ca. 7.500 virksomheder i hele transporterhvervet. DTL har endvidere angivet over for Konkurrencestyrelsen, at ca. 800 af DTL's medlemsvirksomheder har en omsætning på ca. 10,8 milliarder kroner.[149]

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

4.6. Fritagelse i medfør af konkurrencelovens § 8

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

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

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

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

[149] Brev af 17. juli 2008 fra DTL med svar på Konkurrencestyrelsens spørgsmål af 19. juni 2008.

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

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

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

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

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

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

494. Den 26. februar 1997 besluttede Konkurrencerådet, at Danske Vognmænds[150] priskurant - model til at beregne priser for lastbilkørsel - var i strid med konkurrenceloven. Herefter indsendte Danske Vognmænd en priskalkulationsmodel og et omkostningsindeks samt hæfte med vejledning til Konkurrencestyrelsen.

495. Ved brev af 29. juli 1998 meddelte Konkurrencestyrelsen, at DTL's priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning opfyldte konkurrencelovens intentioner og bestemmelser.[151]

[150] Nu Dansk Transport og Logistik.
[151] Konkurrencestyrelsens brev af 29. juli 1998 til Danske Vognmænd (nu DTL).

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

497. Den tidligere sag fra 1998 ikke længere er gemt ud over offentliggørelsen på Konkurrencestyrelsens hjemmeside.[152] Konkurrencestyrelsen har derfor ikke kunnet dokumentere, at DTL's priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning udover løbende redaktionelle justeringer er blevet ændret siden Konkurrencestyrelsens afgørelse af 29. juli 1998.

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

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

500. Adgangen til tilbagekaldelse beror på en afvejning af den konkrete tilbagekaldelsesårsag overfor adressatens berettigede forventninger. Proportionalitetsprincippet indebærer i den forbindelse, at jo mere intensivt et indgreb, der er tale om, des stærkere tilbagekaldelsesgrundlag kræves der. Det kan i overensstemmelse hermed tillægges betydning, om der gives parten en rimelig frist før tilbagekaldelsen får virkning. Ved at fastsætte en frist for tilbagekaldelse tages der således i et vist omfang hensyn til adressatens berettigede forventninger, idet denne kan indrette sig på den kommende ændring i sine forhold.

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

[152] Samtlige dokumenter arkiveret på sagen er blevet kasseret i overensstemmelse med rigsarkivets kassationsplan, jf. bekendtgørelse 591 af 23. juni 2003 om offentlige arkivalier og offentlige arkivers virksomhed (arkivbekendtgørelsen).

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

503. For det første er der gået 10 år siden Konkurrencerådet sidst traf afgørelse om de nævnte forhold. Siden da er der truffet en række nye afgørelser, jf. bl.a. DAG-sagen,[153] Håndværksrådssagen[154] og BYG-sagen.[155] Der er derfor et naturligt behov for, at Konkurrencerådet kan anlægge en fornyet juridisk vurdering af det foreliggende materiale med henblik på at opnå konsekvens og ligebehandling i administrationen af konkurrencelovens forbudsbestemmelser.

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

505. For det tredje modtog Konkurrencestyrelsen ikke en anmeldelse ved brug af det i medfør af loven foreskrevne anmeldelsesskema. Konkurrencestyrelsens svarbrev af 29. juli 1998 er i forlængelse heraf udformet i generelle vendinger uden henvisning til bestemmelserne i konkurrencelovens § 8 eller 9 med et forbehold om, at "skulle det imidlertid vise sig, at materialet i praksis anvendes i konkurrencebegrænsende øjemed vil Konkurrencestyrelsen tage sagen op."[156]

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

507. For det femte følger det af praksis vedrørende adgangen til at undersøge forhold, som Konkurrencestyren tidligere har haft lejlighed til at vurdere, at styrelsen har mulighed for at revurdere en sag, jf. bl.a. Konkurrenceankenævnets kendelser i TDC-sagen[157] og Elsam-sagen.[158]

---

[153] Københavns Byrets dom af 28. februar 2005 i sag nr. 38.13554/04, Anklagemyndigheden mod DAG Dansk Autogenbrug.
[154] Konkurrencerådets afgørelse om Håndværksrådets orientering om autoværkstedernes procentvise omkostningsstigning af 29. marts 2006.
[155] Rådsmødet den 19. december 2001, BYG Data A/S' Malerkalkulationsprogram, 3:1120-0204-52.
[156] Konkurrencestyrelsens brev af 29. juli 1998 til Danske Vognmænd (nu DTL).
[157] Konkurrenceankenævnets kendelse af 13. september 2006, TDC Totalløsninger A/S mod Konkurrencerådet/IT-Telestyrelsen, under punktet "Konkurrencestyrelsens vurdering".
[158] Konkurrenceankenævnets kendelse af 14. november 2006, Elsams prisadfærd.

508. Det vurderes på den baggrund samlet, at Konkurrencerådet ikke er afskåret fra på ny at vurdere DTL's priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning. Vurderingen vil imidlertid ud fra hensynet til DTL's berettigede forventninger blive foretaget *fremadrettet*.[159] Der vil således alene blive udstedt et påbud med passende varsel for fremtiden i forhold til DTL's udsendelse af priskalkulationsmodel, omkostningsindeks og vejledning. Der vil endvidere blive foretaget en *fremadrettet* vurdering af DTL's instruktionsvideo. Det skyldes, at DTL i forlængelse af Konkurrencestyrelsens brev af 29. juli 1998 har haft en berettiget forventning om, at DTL i videoen kunne angive et eksempel på en avancesats.

4.8. Konklusion

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

510. DTL's adfærd har således til formål at ensrette medlemsvirksomhedernes prisfastsætning i strid med forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, jf., stk. 2, nr. 1.[160] Det vurderes i denne forbindelse, at DTL's konkurrencebegrænsende adfærd er egnet til mærkbart at kunne begrænse konkurrencen på det relevante marked.

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

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

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

---

[159] For så vidt angår praksis om tilbagekaldelse henvises til U 2001.1941 Ø, Konkurrenceankenævnets kendelse af 13. september 2006, TDC Totalløsninger A/S mod Konkurrencerådet/IT-Telestyrelsen (pkt. "Konkurrencestyrelsen vurdering"), Konkurrenceankenævnets kendelse af 14. november 2006, Elsams prisadfærd, pkt. 90 og s. 300 - pkt. 11" Konkurrenceankenævnets bemærkninger", samt Konkurrenceankenævnets kendelse af 3. marts 2008, DONG Energy A/S mod Konkurrencerådet.

[160] Sml. Kommissionens beslutning af 11. juni 2002 i sag COMP/36.571/D-1, Østrigske banker - "Lombard Club", samt Kommissionens beslutning af 11. december 2001 i sag COMP/E-1/37.919, Bankgebyrer for veksling af eurozonevalutaer.

5. Afgørelse

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

i) at stille et forhåndsudfyldt kalkulationsværktøj for vognmænd til rådighed for foreningens medlemmer, hvor en række omkostningsposter, som er individuelle for den enkelte vognmandsvirksomhed, er udfyldt med tal og værdier, som DTL har opgjort,

ii) at angive forventede årlige procentvise omkostningsstigninger for vognmandsvirksomheder for en række poster i foreningens omkostningsprognose, og i den forbindelse

iii) at angive en samlet forventet årlig procentvis omkostningsstigning for vognmandsvirksomheder i foreningens omkostningsprognose,

iv) at stille en elektronisk beregningsmodel vedrørende dieselolieprisudviklingen til rådighed for medlemmerne, hvorefter medlemmernes dieselolieprис vil blive angivet som uændret i tilfælde af, at dieselolieprisen er faldet i forhold til medlemmets seneste indtastning i beregningsmodellen, og ved

v) at have opfordret foreningens medlemmer til at overvælte dieselolieprisstigninger og øgede forsikringsomkostninger på medlemmernes kunder.

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

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

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

vi) indsætter foreningens egne bearbejdede tal og værdier i DTL's omkostningsindeks i posterne benævnt ”forsikringer, drift”, ”forsikringer, andre”, ”skader og selvrisiko” samt ”leasing/leje, operationel”,

vii) angiver en overskudsgrad på 10 henholdsvis 15 pct. i forhåndsudfyldte eksempler på foreningens priskalkulationsmodel for lastbilkørsel, og

viii) angiver en overskudsgrad på 15 pct. i en instruktionsvideo til foreningens priskalkulationsmodel for lastbilkørsel.

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

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

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

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

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

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

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