

*Aarhus, 8. marts 2018*

**Bilagssamling til Åben dagsorden  
til møde i Bestyrelsen for Midttrafik  
den 15. marts 2018 kl. 14.00  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg**

## Bilag 1

### Forventet regnskab 0. kvartal 2018

Beløb i 1.000 kr.

Alle bestillere		Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
<b>Busdrift</b>				
	Kørselsudgifter	1.386.459	1.403.351	16.892
	Bus IT og øvrige udgifter	18.488	17.822	-666
	Indtægter	-683.000	-684.500	-1.500
	Regionalt tilskud	0	0	0
	I alt	721.947	736.673	14.726
<b>Flextrafik</b>				
	Handicapkørsel	36.140	36.140	0
	Flexure	11.810	12.085	275
	Flexbus	2.343	2.105	-238
	Kommunal kørsel	172.682	173.472	790
	I alt	222.975	223.802	827
<b>Letbane</b>				
	Buserstatningskørsel	3.800	9.910	6.110
	Letbanedrift	142.700	96.580	-46.120
	Letbanesekretariatet	1.016	1.016	0
	I alt	147.516	107.506	-40.010
<b>Togdrift</b>				
	Togdrift	19.852	19.852	0
<b>Rejsekort</b>				
	Rejsekort	57.004	57.103	99
<b>Administration</b>				
	Trafikselskabet	118.694	118.694	0
	Billetkontrol	9.250	9.250	0
	Tjenestemandspensioner	1.722	1.700	-22
<b>Øvrige områder</b>				
	Flexkørsel - Sydtrafik og Fynbus	293.949	293.949	0
<b>Total - netto</b>		<b>1.592.909</b>	<b>1.568.529</b>	<b>-24.380</b>

Regnskab 2016 til afregning i 2018	-35.377.491
------------------------------------	-------------

### Forventet regnskab efter 0. kvartal sammenfattet

Sammenligningsgrundlaget for forventet regnskab 2018 efter 0. kvartal, er det godkendte budget for 2018.

For kørselsudgifter er forventningen øget med 16,9 mio. kr. i forhold til budget 2018. Dette merforbrug skyldes hovedsagligt et stigende indeks samt øget forbrug hos Horsens Kommune (2,3 mio. kr.), Aarhus Kommune (8,1 mio. kr.) og Region Midtjylland (5,7 mio. kr.).

For Aarhus Letbane er udgiftsforventningen reduceret med 46,1 mio. kr. i forhold til budget 2018, hvilket kan tilskrives, at betaling for køb af letbanetrafik hos Aarhus Letbane I/S først begynder den 1. juni 2018.

Grundet Letbanens udskudte opstart på strækninger mellem Aarhus-Odder og Aarhus-Grenaa, så køres der fortsat med buserstatningskørsel. Udgiftsforventningen til buserstatningskørsel er forøget med 6,1 mio. kr. i forhold til budget 2018.

Inklusiv mindre ændringer på de øvrige forretningsområder, så er der samlet set et forventet mindreforbrug på ca. 24,4 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget for 2018.

Bemærk at et eventuelt merforbrug i 2018 vil som udgangspunkt først blive endeligt afregnet i 2020.

Nedenfor er en kort, introducerende gennemgang af økonomien for de forskellige forretningsområder:

## **Busdrift**

### **Kørselsudgifter**

Der forventes et samlet merforbrug i forhold til budgettet for 2018 på 16,9 mio. kr.

I forhold til budget 2018 er der særligt merudgifter i Aarhus Kommune, Horsens Kommune og Region Midtjylland. For Aarhus Kommune skyldes merudgiften mere buskørsel, da idriftsættelsen af den fulde interne strækning af Aarhus Letbane er udsat (strækningen fra Skejby til Lystrup), og derudover er der stigende chaufføromkostninger efter indførelse af den nye trafikplan, hvilket skyldes øget tillægstidsbetaling som følge af mere robuste køreplaner i forbindelse med den løbende introduktion af letbanen. For Horsens Kommune er der merudgifter som følge af ny trafikplan, hvor bybus- og lokalkørslen bliver udvidet. For Region Midtjylland skyldes merudgifterne blandt andet behov for større busser og flere dublinger, da kapaciteten visse steder har været udfordret. Derudover medfører stigende indeks merudgifter for bestillerne på ca. 3,7 mio. kr.

Det forventede regnskab efter 0. kvartal 2018 er baseret på en budgetberegning af køreplanen fra sommeren 2017. Budgetberegningen foretages i Midttrafiks køreplanssystem for regional-, lokal- og bybusruter, og er opdateret med kørselsændringer for køreplansskiftet 2017 (K17) og de steder, hvor der er foretaget justeringer i løbet af køreplanåret. Rabatruterne er opdateret med aktuelle køreplaner fra køreplansskiftet i sommeren 2017. I det forventede regnskab er indregnet effekter af udbud til og med det 50. udbud vedrørende bybus-, lokal- og rabatruter i Østjylland (Djursland, Randers og Horsens). Der er ikke indregnet konsekvenser af de køreplanændringer fra sommeren 2018, der pt. er i høring.

På kørselsudgiftssiden er der anvendt tre typer indeksregulering. De fleste busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010), reguleres efter et månedligt omkostningsindeks, mens ruter fra tidligere udbud reguleres efter det gamle reguleringsindeks. Derudover er der i de senere udbud indført kørsel med gasbusser, og disse reguleres efter et gasindeks.

Der er anvendt følgende skøn for udviklingen i indeks fra 2017 til 2018 for de tre typer indeks (Trafikselskaberne i Danmarks indeks for februar 2018 er anvendt):

<b>Indeks</b>	<b>År</b>	<b>Budget</b>	<b>FRO</b>
Omkostningsindeks	2017-2018	1,5%	1,8%
Reguleringsindeks	2017-2018	1,5%	1,8%
Gasindeks	2017-2018	1,1%	2,0%

I forhold til budgettet har der været vækst i omkostningsindekset, hvilket skyldes stigende lønindeks og højere dieselpriiser. Dieselpriisen er fortsat med at stige efter opgørelsen af februar-indekset fra Trafikselskaberne i Danmark (februar-indekset benytter december-priser

på diesel), og fortsætter dieselprisen på nuværende høje niveau kan omkostningerne i 2018 tænkes at blive 6-7 mio. kr. højere.

### Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Kørselsudgifter

Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Kørselsudgifter	1.386.459.000	1.403.351.000	16.892.000
<b>I alt</b>	<b>1.386.459.000</b>	<b>1.403.351.000</b>	<b>16.892.000</b>

### Bus-IT og øvrige udgifter

Der forventes et samlet mindreforbrug i forhold til budgettet for 2018 på 0,7 mio. kr.

Dette skyldes blandt andet lavere forventede gebyrer til Midttrafik app, idet en del af klippekortsalget forventes at blive overflyttet fra app til rejsekort i 2018, grundet den nye prisstruktur på enkeltrejser som følge af Takst Vest, der favoriserer rejsekort. Dette forventes til dels modsvaret af højere omsætning på Midttrafik app fra salg af periodekort, således at gebyrudgifterne til Midttrafik app samlet forventes på samme niveau som 2017, svarende til et mindreforbrug på 0,8 mio. kr. i forhold til budgettet for 2018. Estimatet er forbundet med stor usikkerhed, da det afhænger af kundernes valg af salgskanal.

Der forventes ligeledes lavere udgifter på 0,2 mio. kr. til drift af billetautomater i Aarhus, blandt andet grundet nedlæggelsen af de stationære billetautomater i byen.

For bus-IT forventes lavere udgifter til omflytning af udstyr på 0,5 mio. kr., da der ikke er planlagt kontraktskifte i 2018.

Omvendt forventes højere udgifter på drift af Wi-Fi og datatrafik i busser på i alt 0,6 mio. kr. samt på 0,3 mio. kr. til drift af rutebilstationer, hvilket primært skyldes Viborg Rutebilstation. Forventningen til udgifterne til Viborg Rutebilstation er opjusteret på baggrund af de faktiske udgifter i regnskab 2017, men er dog behæftet med en del usikkerhed. Midttrafik afventer prognose for 2018 fra Viborg Kommune.

### Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Bus IT og øvrige udgifter

Alle bestillere (beløb i kr.)	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Bus-IT, herunder Realtidsløsning, Wi-Fi, tælleløsninger	6.578.000	6.658.000	80.000
Billettering, herunder Midttrafik App og billetgebyrer	8.434.000	7.428.000	-1.006.000
Kunde- og holdepladsfaciliteter samt diverse	2.927.000	3.187.000	260.000
<b>Total</b>	<b>18.488.000</b>	<b>17.822.000</b>	<b>-666.000</b>

### Busdrift – indtægter

De forventede indtægter efter 0. kvartal er opskrevet med 1,5 mio. kr., som vedrører passagerindtægter i Regionen.

Indtægtsgrundlaget for busdrift i 2018 er på nuværende tidspunkt særdeles usikkert, da konsekvenser af etablering af Letbane og indførelse af Takst Vest ikke er kendt.

I forbindelse med forventet regnskab efter 2. kvartal 2018 vil der blive indregnet effekter af indførelse af billige pensionistkort i Holstebro og Horsens Kommune, som forventes at medføre mindreindtægter.

### Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Busindtægter

Indtægtsfordeling :	Budget 2018	Forventet regnskab 0. kvartal 2018	Difference
<b>Hovedkategorier:</b>			
Passagerindtægter	467.600.000	469.100.000	1.500.000
Refusion - off peak rabat	12.000.000	12.000.000	-
Erhvervs kort	3.600.000	3.600.000	-
Omsætning Ungdomskort	93.200.000	93.200.000	-
Ungdomskort - kompensation fritidsrejser	9.000.000	9.000.000	-
Omsætning skolekort	32.100.000	32.100.000	-
Kompensation - Fælles børneregler	36.600.000	36.600.000	-
Fribefordring Værnepligtige	1.800.000	1.800.000	-
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	100.000	100.000	-
Kontrolafgifter uden for Aarhus kommune			-
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	67.000.000	67.000.000	-
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	27.000.000	27.000.000	-
<b>Indtægter Busdrift</b>	<b>750.000.000</b>	<b>751.500.000</b>	1.500.000
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-67.000.000	-67.000.000	-
<b>Passagerindtægter total</b>	<b>683.000.000</b>	<b>684.500.000</b>	<b>1.500.000</b>

## Regionalt tilskud

Region Midtjylland giver årligt flere kommuner et tilskud til transport af elever til ungdomsuddannelser. Tilskuddet blev givet første gang i 2011, og har siden været fremskrevet med Danske Regioners pris- og lønskøn for regional udvikling. I forhold til budgettet er det regionale tilskud justeret med seneste skøn for 2018, hvilket er på 2,4 %, mens der i budgettet var antaget fremskrivning på 1 %. Dette medfører en merudgift på ca. 0,1 mio. kr. til Region Midtjylland, som omforderes til de øvrige kommuner.

## Flextrafik

### Handicapørsel

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 36,1 mio. kr. Dette er uændret i det forventede regnskab efter 0. kvartal. Derudover er der samlet budgetteret med administrationsomkostninger på 13,9 mio. kr., som administreres under Trafikselskabets budget. Administrationsomkostningerne på handicap er et fast beløb, som ikke korrigeres henover året, uanset ændringer i antal kørte ture.

## Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Handicapkørsel

Samlet	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
<b>Handicapkørsel</b>			
Udgifter	45.469.000	45.469.000	0
Indtægter	-9.329.000	-9.329.000	0
<b>Netto</b>	<b>36.140.000</b>	<b>36.140.000</b>	<b>0</b>

### Flexiture

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 11,8 mio. kr. hvoraf de 8,7 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 3,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Budgettet for 2018 er i det forventede regnskab efter 0. kvartal opskrevet med 0,3 mio. kr., hvoraf de 0,2 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling og de resterende 0,1 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Årsagen skyldes en opjustering af forventningen om antallet af kørsler i enkelte kommuner. Største delen af kommunerne forventes på nuværende tidspunkt at overholde budgettet.

## Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Flexiture

Samlet	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
<b>Flexiture</b>			
Vognmandsbetaling	15.459.500	15.630.500	171.000
Indtægter	-6.772.000	-6.759.000	13.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>8.687.500</b>	<b>8.871.500</b>	<b>184.000</b>
Administrationsomkostninger	3.122.000	3.213.000	91.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>11.809.500</b>	<b>12.084.500</b>	<b>275.000</b>

### Flexbus

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 2,3 mio. kr., hvoraf de 1,9 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 0,4 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Budgettet for 2018 er i det forventede regnskab efter 0. kvartal nedskrevet med 0,25 mio. kr., hvoraf de 0,2 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling og de resterende 0,05 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Årsagen skyldes en nedjustering af forventningen om antallet af kørsler i enkelte kommuner. Største delen af kommunerne forventes på nuværende tidspunkt at overholde budgettet.

## Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Flexbus

Samlet	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
<b>Flexbus</b>			
Vognmandsbetaling	2.130.000	1.908.000	-222.000
Indtægter	-228.000	-195.000	33.000
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>1.902.000</b>	<b>1.713.000</b>	<b>-189.000</b>
Administrationsomkostninger	441.000	392.000	-49.000
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>2.343.000</b>	<b>2.105.000</b>	<b>-238.000</b>

### Kommunal kørsel

Samlet er der budgetteret med omkostninger på 172,7 mio. kr., hvoraf de 158,1 mio. kr. vedrører vognmandsbetaling, mens de resterende 14,6 mio. kr. vedrører administrationsomkostninger.

Budgettet for 2018 er i det forventede regnskab efter 0. kvartal opskrevet med 0,8 mio. kr., som hovedsagligt vedrører vognmandsbetaling.

Årsagen skyldes en justering af forventningen om antallet af kørsler i enkelte kommuner. Største delen af kommunerne forventes på nuværende tidspunkt at overholde budgettet.

## Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Kommunal kørsel

Samlet	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
<b>Kan-kørsel</b>			
Vognmandsbetaling	158.119.500	158.879.500	760.000
Indtægter	-31.000	-31.000	0
<b>Kommunens vognmandsbetaling</b>	<b>158.088.500</b>	<b>158.848.500</b>	<b>760.000</b>
Administrationsomkostninger	14.593.500	14.623.800	30.300
<b>Kommunens samlede udgift</b>	<b>172.682.000</b>	<b>173.472.300</b>	<b>790.300</b>

### Buserstatningskørsel

På nuværende tidspunkt påregnes et merforbrug på 6,1 mio. kr.

Midttrafik opretholder erstatningskørslen på Odderbanen og Grenaabanen, indtil der er stabil letbanedrift på strækningerne. Det er uvist, hvornår der vil være letbanetrafik på banerne. I regnskabsskønnet for 2018 har administrationen forudsat erstatningskørsel på Odderbanen i 3 måneder af 2018 og på Grenaabanen i 6 måneder.

Der foreligger ikke oplysninger om forventede datoer for letbanedrift på banerne, hvorfor perioden med erstatningskørsel er et skøn, som Midttrafik har foretaget uden baggrund i oplysninger fra Aarhus Letbane I/S.

## Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Buserstatningskørsel

### Buserstatningskørsel på Aarhus Nærbane

Buserstatningskørsel	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
Udgifter Grenåbanen	5.700.000	10.790.000	5.090.000
Udgifter Odderbanen	0	4.580.000	4.580.000
Teletaxaordning	500.000	1.000.000	500.000
Indtægter Grenåbanen	-3.400.000	-6.100.000	-2.700.000
Indtægter Odderbanen	0	-1.360.000	-1.360.000
Informations- og kommunikationskampagne	500.000	500.000	0
Leasingudgift rejsekortudstyr	500.000	500.000	0
<b>I alt buserstatningskørsel, Region Midtjylland</b>	<b>3.800.000</b>	<b>9.910.000</b>	<b>6.110.000</b>

## Drift Aarhus Letbane

Der forventes et mindreforbrug på 46,1 mio. kr. i forhold til budgettet.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har meddelt, at Midttrafiks betalinger for køb af letbanetrafik hos Aarhus Letbane I/S skal starte 1. juni 2018. Dermed vil Midttrafik kun have driftsudgifter til køb af letbanetrafik i 7 måneder i 2018, hvorfor der forventes et stort mindreforbrug på regnskabet. I budgettet var der efter aftale med Aarhus Kommune og Region Midtjylland indregnet betaling til Aarhus Letbane I/S for 11 måneder i 2018.

Letbanens driftsomkostninger for perioden januar-maj finansieres via Aarhus Letbane I/S' anlægsramme for forberedelsesomkostningerne.

Midttrafik har indgået beredskabsaftale med Busselskabet Aarhus Sporveje. Ifølge aftalen opretholder Busselskabet et fast beredskab, der gør det muligt hurtigt at indsætte erstatningskørsel i tilfælde af længerevarende driftsstop på letbanen. Det er en foreløbig aftale, som gælder til og med april måned. Der skal senere tages stilling til opretholdelse af aftalen bl.a. på baggrund af letbanens regularitet. Udgifter til beredskabet indgår i det forventede regnskab.

Indtægtsgrundlaget for letbanedrift i 2018 er på nuværende tidspunkt særdeles usikkert.

Opstart med letbanetrafik på Odderbanen og Grenåbanen er forsinket. Det er endnu uvist hvornår letbanen kører på disse strækninger. Som følge heraf vil der også være færre passagerindtægter i 2018 end budgetteret. Passagerindtægterne på den indre strækning, der er blevet igangsat 21. december 2017, er på nuværende tidspunkt endnu meget usikkert.

## Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Aarhus Letbane Drift

Letbane drift	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
Trafikkøb og drift Aarhus Letbane	212.500.000	141.380.000	-71.120.000
<i>Heraf letbanekørsel på Grenåbanen</i>	<i>91.800.000</i>	<i>40.900.000</i>	<i>-50.900.000</i>
Drift billetteringsudstyr billetkontrol mm	1.000.000	1.200.000	200.000
Passagerindtægter	-70.800.000	-46.000.000	24.800.000
<b>Driftstilskud</b>	<b>142.700.000</b>	<b>96.580.000</b>	<b>-46.120.000</b>
<b>Netto driftstilskud</b>	<b>142.700.000</b>	<b>96.580.000</b>	<b>-46.120.000</b>



## Letbanesekretariatet

Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser fra budgettet.

### Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Letbanesekretariat

Samlet	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Bestillere	915.000	915.000	0
Midttrafik	101.000	101.000	0
Mer/mindreforbrug			0
<b>Samlet</b>	<b>1.016.000</b>	<b>1.016.000</b>	<b>0</b>

## Togdrift

Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser fra budgettet.

### Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Togdrift i Region Midtjylland

#### Oversigt over udgifter til togdrift

Togdrift	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
<b>Driftstilskud</b>			
Udgifter	19.228.000	19.228.000	0
Indtægter	-2.900.000	-2.900.000	0
<b>I alt driftstilskud</b>	<b>16.328.000</b>	<b>16.328.000</b>	<b>0</b>
<b>Anlæg</b>			
Ordinært investeringstilskud	3.524.000	3.524.000	0
<b>I alt togdrift, Region Midtjylland</b>	<b>19.852.000</b>	<b>19.852.000</b>	<b>0</b>

## Rejsekort – busser

Samlet set forventes der et merforbrug på 0,1 mio. kr. i forhold til budgettet for 2018, som udelukkende vedrører Aarhus Kommune.

Der forventes højere omsætning på rejsekort, blandt andet som følge af den nye prisstruktur ved indførelsen af Takst Vest, der favoriserer rejsekort frem for fx klippekort på Midttrafik app. Dette medfører forventede højere kunderelaterede driftsudgifter til betalingsgebyrer og distribution af rejsekort på 1,3 mio. kr. Estimatet er forbundet med stor usikkerhed, da det afhænger af kundernes valg af salgskanal.

Merforbruget på de kunderelaterede driftsudgifter modsvares af lavere abonnementsbetaling til Rejsekort A/S på 1,3 mio. kr.

Endelig forventes en ikke-budgetteret udgift på 0,1 mio. kr. til udvikling af gruppe-check-ind-funktionalitet til brug i Aarhus Kommunes bybusser. Udstyret forventes leveret og installeret i begyndelsen af 2019.

Der er lavet en justering af fordelingsnøglen for Kommunekreditlånene, så den afspejler det faktiske forbrug af lånene, hvilket medfører mindre ændringer i ydelsesbetalingerne for enkelte bestillere. Dette er beskrevet i de bestillerspecifikke afsnit.

### Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Rejsekort

Alle tal i årets priser

Alle bestillere (beløb i kr.)	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
<b>Investering</b>	<b>8.367.000</b>	<b>8.501.000</b>	<b>134.000</b>
Kontantbetaling af investering i alt	-	100.000	100.000
Ydelse på KK-lån i alt	13.527.000	13.561.000	34.000
Tilbagebetaling af ansvarligt lån fra Rejsekort A/S	-5.160.000	-5.160.000	-
		-	
<b>Drift</b>	<b>48.637.000</b>	<b>48.602.000</b>	<b>-35.000</b>
Abonnementsbetaling til Rejsekort A/S	32.206.000	30.891.000	-1.315.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr i busser	11.437.000	11.434.000	-3.000
Drift og vedligeholdelse af udstyr Letbanen	2.450.000	2.446.000	-4.000
Kunderrelaterede og øvrige driftsudgifter i alt	2.544.000	3.831.000	1.287.000
		-	
<b>I alt</b>	<b>57.004.000</b>	<b>57.103.000</b>	<b>99.000</b>

## Rejsekort – letbane

Der forventes ingen afvigelse i forhold til budgettet. Der forventes højere udgifter til kunderelaterede udgifter som følge af højere omsætning på rejsekort end budgetteret. Estimatet er forbundet med stor usikkerhed, da det afhænger af kundernes valg af salgskanal. Dette modsvarer dog af lavere abonnementsbetaling til Rejsekort A/S.

## Rejsekort Letbane – anlæg

Udgiften til køb og installation af rejsekortudstyr på Aarhus Letbane indgår ikke længere i Midttrafiks budget eller regnskab, idet Aarhus Kommune og Region Midtjylland, interessenterne i Aarhus Letbane I/S, har ønsket, at udgifterne afholdes af Aarhus Letbane I/S og finansieres af selskabet via anlægsøkonomien på Letbanen.

## Trafikselskabet

Trafikselskabet har i 2018 et samlet budget på 118,7 mio. kr. Det er opdelt i to dele, hvor 104,8 mio. kr. vedrører bus- og letbane-administration og 13,9 mio. kr. vedrører handicap administration.

Det forventes, at Trafikselskabet overholder budgettet i 2018.

**Tabel 8: Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Trafikselskabet**

Samlet	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
Bus administration	104.753.000	104.753.000	0
Heraf Letbane administration*	3.645.947	3.645.947	0
Handicap administration	13.941.000	13.941.000	0
<b>Samlet</b>	<b>118.694.000</b>	<b>118.694.000</b>	<b>0</b>

\* Bemærk at Letbane administration medtages under bus administration.

## Billetkontrol

I 2018 opsplittes Billetkontrollen i tre dele: (1) Aarhus bybusser, (2) Letbanen og (3) regionale ruter samt øvrige kommunale ruter, og det er fortsat kontrollen i Aarhus bybusser og Letbanen, som udgør størstedelen af kontrollen, eftersom der i disse køretøjer er selvbillettering og derfor øget behov for kontrol.

Budgettet for 2018 er samlet på 9,3 mio. kr., og det består af administrationsudgifter på 14,2 mio. kr., udstedte kontrolafgifter på 13,1 mio. kr. og en overførsel af ubetalte kontrolafgifter til Aarhus Kommune på 8,2 mio. kr.

Sammenholdt med budget 2018 forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelse fra budgettet.

**Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Kontrolafgifter**

Samlet	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
<b>Kontrolafgifter</b>	-13.106.000	-13.106.000	0
<b>Billetkontrol administration</b>	14.197.000	14.197.000	0
<b>Overførsel af kontrolafgifter*</b>	8.159.000	8.159.000	0
<b>I alt</b>	<b>9.250.000</b>	<b>9.250.000</b>	<b>0</b>

\*Ubetalte afgifter i Aarhus bybusser overføres til Aarhus til inddrivelse via SKAT. Øvrige ubetalte afgifter forbliver i Midttrafik.

## Tjenestemandspensioner

I 2018 er budgettet for tjenestemandspensioner på 1,7 mio. kr. Der forventes et marginalt mindreforbrug på tjenestemandspensioner i 2018 i forhold til budgettet.

**Forventet regnskab 0. kvartal 2018 - Tjenestemandspensioner (rejsekortfinansiering)**

Samlet	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Tjenestemandspensioner	1.722.000	1.700.000	-22.000
Forudbetalt af Region Midtjylland	708.000	698.955	-9.045
<b>I alt</b>	<b>1.722.000</b>	<b>1.700.000</b>	<b>-22.000</b>

## Bilag 2

### Forventet regnskab 0. kvartal 2018

#### Bestillerfordelte fordelinger per driftsområde

#### Indholdsfortegnelse

Samlet oversigt .....	2
Kørselsudgifter .....	2
Bus-IT og øvrige udgifter .....	3
Busindtægter .....	3
Handicapkørsel .....	4
Flexture .....	4
Flexbus .....	5
Kommunal kørsel .....	5
Trafikselskabet .....	6
Kontrolafgifter .....	6
Letbanesekretariat .....	7
Rejsekort .....	7
Tjenestemandspensioner .....	8
Letbanedrift .....	8
Togdrift .....	9
Regionalt tilskud .....	9

## Samlet oversigt

Nedenstående tabel angiver en samlet oversigt over budget og forventet regnskab 2018 for bestillerne:

### Samlet oversigt - bestillerniveau

Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	21.625.000	21.812.113	187.113
Hedensted	4.658.000	4.549.202	-108.798
Herning	40.677.000	40.469.877	-207.123
Holstebro	26.926.000	27.578.961	652.961
Horsens	37.058.000	39.389.142	2.331.142
Ikast-Brande	15.460.000	15.438.459	-21.541
Lemvig	9.469.000	9.419.447	-49.553
Norddjurs	24.002.000	23.757.739	-244.261
Odder	6.895.000	6.901.495	6.495
Randers	74.980.000	75.466.863	486.863
Ringkøbing-Skjern	24.643.000	24.879.379	236.379
Samsø	54.000	54.000	0
Silkeborg	42.819.000	43.274.896	455.896
Skanderborg	24.554.000	24.630.145	76.145
Skive	32.757.000	33.232.649	475.649
Struer	6.945.000	6.845.421	-99.579
Syddjurs	18.514.000	17.694.277	-819.723
Viborg	37.307.000	37.114.954	-192.046
Aarhus	318.658.000	309.003.622	-9.654.378
Regionen	529.881.000	511.988.069	-17.892.931
<b>I alt vedr. Midttrafiks bestillere</b>	<b>1.297.882.000</b>	<b>1.273.500.710</b>	<b>-24.381.290</b>
Sydtrafik	235.246.000	235.246.000	0
NT	340.000	340.000	0
Fynbus	59.341.000	59.341.000	0
Midttrafik	101.000	101.000	0
<b>I alt vedr. øvrige</b>	<b>295.028.000</b>	<b>295.028.000</b>	<b>0</b>
<b>Total Midttrafik</b>	<b>1.592.910.000</b>	<b>1.568.528.710</b>	<b>-24.381.290</b>

## Kørselsudgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af kørselsudgifter mellem bestillerne:

### Oversigt over kørselsudgifter

Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	13.962.000	13.901.000	-61.000
Hedensted	4.216.000	4.257.000	41.000
Herning	47.460.000	47.258.000	-202.000
Holstebro	26.634.000	27.267.000	633.000
Horsens	46.718.000	49.066.000	2.348.000
Ikast-Brande	13.286.000	13.273.000	-13.000
Lemvig	7.778.000	7.733.000	-45.000
Norddjurs	16.910.000	16.677.000	-233.000
Odder	6.218.000	6.225.000	7.000
Randers	90.796.000	91.306.000	510.000
Ringkøbing-Skjern	24.648.000	24.939.000	291.000
Samsø			
Silkeborg	53.581.000	54.064.000	483.000
Skanderborg	25.502.000	25.341.000	-161.000
Skive	26.996.000	27.515.000	519.000
Struer	6.494.000	6.397.000	-97.000
Syddjurs	15.610.000	14.795.000	-815.000
Viborg	46.101.000	45.993.000	-108.000
Aarhus	423.334.000	431.470.000	8.136.000
Region Midtjylland	490.215.000	495.876.000	5.661.000
<b>I alt</b>	<b>1.386.459.000</b>	<b>1.403.353.000</b>	<b>16.894.000</b>

## Bus-IT og øvrige udgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af bus-IT og øvrige udgifter mellem bestillerne:

### Oversigt over bus IT og øvrige udgifter

Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	18.000	16.000	-2.000
Hedensted	47.000	40.000	-7.000
Herning	219.000	207.000	-12.000
Holstebro	97.000	81.000	-16.000
Horsens	373.000	363.000	-10.000
Ikast-Brande	28.000	27.000	-1.000
Lemvig	0	0	0
Norddjurs	30.000	29.000	-1.000
Odder	18.000	17.000	-1.000
Randers	1.138.000	1.124.000	-14.000
Ringkøbing-Skjern	221.000	200.000	-21.000
Samsø			
Silkeborg	412.000	385.000	-27.000
Skanderborg	67.000	59.000	-8.000
Skive	150.000	133.000	-17.000
Struer	40.000	40.000	0
Syddjurs	57.000	58.000	1.000
Viborg	892.000	972.000	80.000
Aarhus	8.949.000	8.525.000	-424.000
Region Midtjylland	5.732.000	5.546.000	-186.000
<b>I alt</b>	<b>18.488.000</b>	<b>17.822.000</b>	<b>-666.000</b>

## Busindtægter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af busindtægter mellem bestillerne:

### Oversigt over Busindtægter

Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	-1.207.000	-1.207.000	0
Hedensted	-1.929.000	-1.929.000	0
Herning	-14.030.000	-14.030.000	0
Holstebro	-5.755.000	-5.755.000	0
Horsens	-20.406.000	-20.406.000	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norddjurs	-1.294.000	-1.294.000	0
Odder	-1.494.000	-1.494.000	0
Randers	-31.258.000	-31.258.000	0
Ringkøbing-Skjern	-3.683.000	-3.683.000	0
Samsø			
Silkeborg	-24.064.000	-24.064.000	0
Skanderborg	-5.571.000	-5.571.000	0
Skive	-8.467.000	-8.467.000	0
Struer	-952.000	-952.000	0
Syddjurs	-3.248.000	-3.248.000	0
Viborg	-15.808.000	-15.808.000	0
Aarhus	-256.931.000	-256.931.000	0
Region Midtjylland	-286.903.000	-288.403.000	-1.500.000
<b>I alt</b>	<b>-683.000.000</b>	<b>-684.500.000</b>	<b>-1.500.000</b>

## Handicapørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til handicapørsel mellem bestillerne:

### Oversigt over Handicapørsel

Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	1.276.000	1.276.000	0
Hedensted	984.000	984.000	0
Herning	2.017.000	2.017.000	0
Holstebro	1.188.000	1.188.000	0
Horsens	2.030.000	2.030.000	0
Ikast-Brande	871.000	871.000	0
Lemvig	565.000	565.000	0
Norddjurs	702.000	702.000	0
Odder	944.000	944.000	0
Randers	2.749.000	2.749.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.300.000	1.300.000	0
Samsø	39.000	39.000	0
Silkeborg	2.461.000	2.461.000	0
Skanderborg	1.067.000	1.067.000	0
Skive	1.114.000	1.114.000	0
Struer	476.000	476.000	0
Syddjurs	605.000	605.000	0
Viborg	2.278.000	2.278.000	0
Aarhus	13.474.000	13.474.000	0
Movia, NT			
<b>I alt</b>	<b>36.140.000</b>	<b>36.140.000</b>	<b>0</b>

## Flexiture

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexiture mellem bestillerne:

### Oversigt over Flexiture

Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	810.000	810.000	0
Hedensted	1.043.000	1.043.000	0
Herning	0	0	0
Holstebro	183.000	218.000	35.000
Horsens	452.000	452.000	0
Ikast-Brande	155.000	155.000	0
Lemvig	512.000	512.000	0
Norddjurs	1.893.000	1.893.000	0
Odder	84.000	84.000	0
Randers	338.000	338.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.542.000	1.542.000	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	518.000	518.000	0
Skanderborg	1.021.000	1.261.000	240.000
Skive	259.000	259.000	0
Struer	68.500	68.500	0
Syddjurs	1.704.000	1.704.000	0
Viborg	244.000	244.000	0
Aarhus	983.000	983.000	0
Region Midtjylland	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>11.809.500</b>	<b>12.084.500</b>	<b>275.000</b>

## Flexbus

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Flexbus mellem bestillerne:

### Oversigt over Flexbus

Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	12.000	12.000	0
Hedensted	516.000	383.000	-133.000
Herning	11.000	11.000	0
Holstebro	210.000	210.000	0
Horsens	40.000	40.000	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norddjurs	0	0	0
Odder	186.000	186.000	0
Randers	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	264.000	264.000	0
Skanderborg	149.000	149.000	0
Skive	87.000	87.000	0
Struer	30.000	30.000	0
Syddjurs	0	0	0
Viborg	638.000	533.000	-105.000
Aarhus	0	0	0
Region Midtjylland	200.000	200.000	0
<b>I alt</b>	<b>2.343.000</b>	<b>2.105.000</b>	<b>-238.000</b>

## Kommunal kørsel

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til Kommunal kørsel mellem bestillerne:

### Oversigt over kommunal kørsel

Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	5.478.500	5.728.400	249.900
Hedensted	18.000	18.000	0
Herning	0	0	0
Holstebro	1.297.900	1.297.900	0
Horsens	2.793.600	2.793.600	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	199.900	199.900	0
Norddjurs	5.085.100	5.085.100	0
Odder	0	0	0
Randers	2.066.300	2.066.300	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	2.952.100	2.952.100	0
Skanderborg	164.900	164.900	0
Skive	10.026.900	10.026.900	0
Struer	0	0	0
Syddjurs	2.495.600	2.495.600	0
Viborg	0	0	0
Aarhus	5.013.200	4.499.600	-513.600
Regionen	134.112.000	135.166.000	1.054.000
NT	340.000	340.000	0
Fynbus	59.341.000	59.341.000	0
Sydtrafik	235.246.000	235.246.000	0
<b>I alt</b>	<b>466.631.000</b>	<b>467.421.300</b>	<b>790.300</b>



## Trafikselskabet

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Trafikselskabet mellem bestillerne:

Oversigt over Trafikselskabet			
Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	1.097.000	1.097.000	0
Hedensted	560.000	560.000	0
Herning	3.706.000	3.706.000	0
Holstebro	2.426.000	2.426.000	0
Horsens	4.152.000	4.152.000	0
Ikast-Brande	1.095.000	1.095.000	0
Lemvig	401.000	401.000	0
Norddjurs	1.010.000	1.010.000	0
Odder	765.000	765.000	0
Randers	6.940.000	6.940.000	0
Ringkøbing-Skjern	1.784.000	1.784.000	0
Samsø	15.000	15.000	0
Silkeborg	5.191.000	5.191.000	0
Skanderborg	1.608.000	1.608.000	0
Skive	2.362.000	2.362.000	0
Struer	660.000	660.000	0
Syddjurs	982.000	982.000	0
Viborg	4.383.000	4.383.000	0
Aarhus	36.599.000	36.599.000	0
Regionen	42.958.000	42.958.000	0
Mer/mindreforbrug			
<b>I alt</b>	<b>118.694.000</b>	<b>118.694.000</b>	<b>0</b>

## Kontrolafgifter

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til kontrolafgifter mellem bestillerne:

Oversigt over kontrolafgifter			
Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
Favrskov	9.000	9.000	0
Hedensted	9.000	9.000	0
Herning	42.000	42.000	0
Holstebro	14.000	14.000	0
Horsens	50.000	50.000	0
Ikast-Brande	-	-	0
Lemvig	-	-	0
Norddjurs	9.000	9.000	0
Odder	9.000	9.000	0
Randers	96.000	96.000	0
Ringkøbing-Skjern	9.000	9.000	0
Samsø	-	-	0
Silkeborg	63.000	63.000	0
Skanderborg	13.000	13.000	0
Skive	29.000	29.000	0
Struer	9.000	9.000	0
Syddjurs	11.000	11.000	0
Viborg	56.000	56.000	0
Aarhus	8.189.000	8.189.000	0
Region Midtjylland	633.000	633.000	0
<b>I alt</b>	<b>9.250.000</b>	<b>9.250.000</b>	<b>0</b>

## Letbanesekretariat

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til Letbanesekretariatet mellem bestillerne:

### Oversigt over Letbanesekretariatet

Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	41.000	41.000	0
Hedensted	0	0	0
Herning	0	0	0
Holstebro	0	0	0
Horsens	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norddjurs	41.000	41.000	0
Odder	41.000	41.000	0
Randers	41.000	41.000	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	41.000	41.000	0
Skanderborg	41.000	41.000	0
Skive	0	0	0
Struer	0	0	0
Syddjurs	41.000	41.000	0
Viborg	0	0	0
Aarhus	223.000	223.000	0
Regionen	405.000	405.000	0
	0	0	
Midttrafik	101.000	101.000	0
Mer/mindreforbrug			0
<b>I alt</b>	<b>1.016.000</b>	<b>1.016.000</b>	<b>0</b>

## Rejsekort

Nedenstående tabel angiver fordelingen af nettoudgifter til rejsekort mellem bestillerne:

### Oversigt over Rejsekort

Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	122.000	123.000	1.000
Hedensted	189.000	193.000	4.000
Herning	1.207.000	1.215.000	8.000
Holstebro	600.000	601.000	1.000
Horsens	1.141.000	1.140.000	-1.000
Ikast-Brande	16.000	9.000	-7.000
Lemvig	9.000	5.000	-4.000
Norddjurs	123.000	120.000	-3.000
Odder	123.000	124.000	1.000
Randers	2.723.000	2.725.000	2.000
Ringkøbing-Skjern	514.000	505.000	-9.000
Samsø			
Silkeborg	1.326.000	1.327.000	1.000
Skanderborg	478.000	483.000	5.000
Skive	852.000	836.000	-16.000
Struer	110.000	108.000	-2.000
Syddjurs	244.000	239.000	-5.000
Viborg	1.518.000	1.502.000	-16.000
Aarhus	20.417.000	20.460.000	43.000
Region Midtjylland	25.292.000	25.388.000	96.000
<b>I alt</b>	<b>57.004.000</b>	<b>57.103.000</b>	<b>99.000</b>

## Tjenestemandspensioner

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til tjenestemandspensioner mellem bestillerne:

### Oversigt over tjenestemandspensioner

Bestilleroversigt			
Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	6.000	5.923	-77
Hedensted	5.000	4.936	-64
Herning	50.000	49.361	-639
Holstebro	31.000	30.604	-396
Horsens	55.000	54.297	-703
Ikast-Brande	9.000	8.885	-115
Lemvig	4.000	3.949	-51
Norddjurs	5.000	4.936	-64
Odder	1.000	987	-13
Randers	98.000	96.748	-1.252
Ringkøbing-Skjern	23.000	22.706	-294
Samsø			
Silkeborg	74.000	73.055	-945
Skanderborg	14.000	13.821	-179
Skive	40.000	39.489	-511
Struer	9.000	8.885	-115
Syddjurs	12.000	11.847	-153
Viborg	70.000	69.106	-894
Aarhus	508.000	501.510	-6.490
Regionen	708.000	698.955	-9.045
<b>I alt</b>	<b>1.722.000</b>	<b>1.700.000</b>	<b>-22.000</b>

## Letbanedrift

Nedenstående tabel angiver fordelingen af udgifter til letbanedrift mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland:

### Oversigt over Aarhus Letbane Drift

Letbane drift	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	212.500.000	141.380.000	-71.120.000
<i>Heraf letbanekørsel på Grenaabanen</i>	91.800.000	40.900.000	-50.900.000
Drift billetteringsudstyr billetkontrol mm	1.000.000	1.200.000	200.000
Passagerindtægter	-70.800.000	-46.000.000	24.800.000
<b>Driftstilskud</b>	<b>142.700.000</b>	<b>96.580.000</b>	<b>-46.120.000</b>
<b>Netto driftstilskud</b>	<b>142.700.000</b>	<b>96.580.000</b>	<b>-46.120.000</b>
<b>Finansiering Region Midtjylland</b>			
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	28.000.000	16.333.000	-11.667.000
Statsligt bidrag for trafikdrift Grenaabanen	42.800.000	24.967.000	-17.833.000
Ekstra Bestillerbidrag driftsunderskud	14.000.000	14.269.000	269.000
<b>I alt Region Midtjylland</b>	<b>84.800.000</b>	<b>55.569.000</b>	<b>-29.231.000</b>
<b>Finansiering Aarhus Kommune</b>			
Bestillerbidrag jf. Principaftalen	41.300.000	24.092.000	-17.208.000
Ekstra Bestillerbidrag driftsunderskud	16.600.000	16.919.000	319.000
<b>I alt Aarhus Kommune</b>	<b>57.900.000</b>	<b>41.011.000</b>	<b>-16.889.000</b>

## Togdrift

Nedenstående tabel angiver en oversigt over udgifter til togdrift:

### Oversigt over togdrift i Region Midtjylland

Togdrift	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal, 2018	Difference
<b>Driftstilskud</b>			
Udgifter	19.228.000	19.228.000	0
Indtægter	-2.900.000	-2.900.000	0
<b>I alt driftstilskud</b>	<b>16.328.000</b>	<b>16.328.000</b>	<b>0</b>
<b>Anlæg</b>			
Ordinært investeringstilskud	3.524.000	3.524.000	0
<b>I alt anlæg</b>	<b>3.524.000</b>	<b>3.524.000</b>	<b>0</b>
<b>I alt togdrift, Region Midtjylland</b>	<b>19.852.000</b>	<b>19.852.000</b>	<b>0</b>

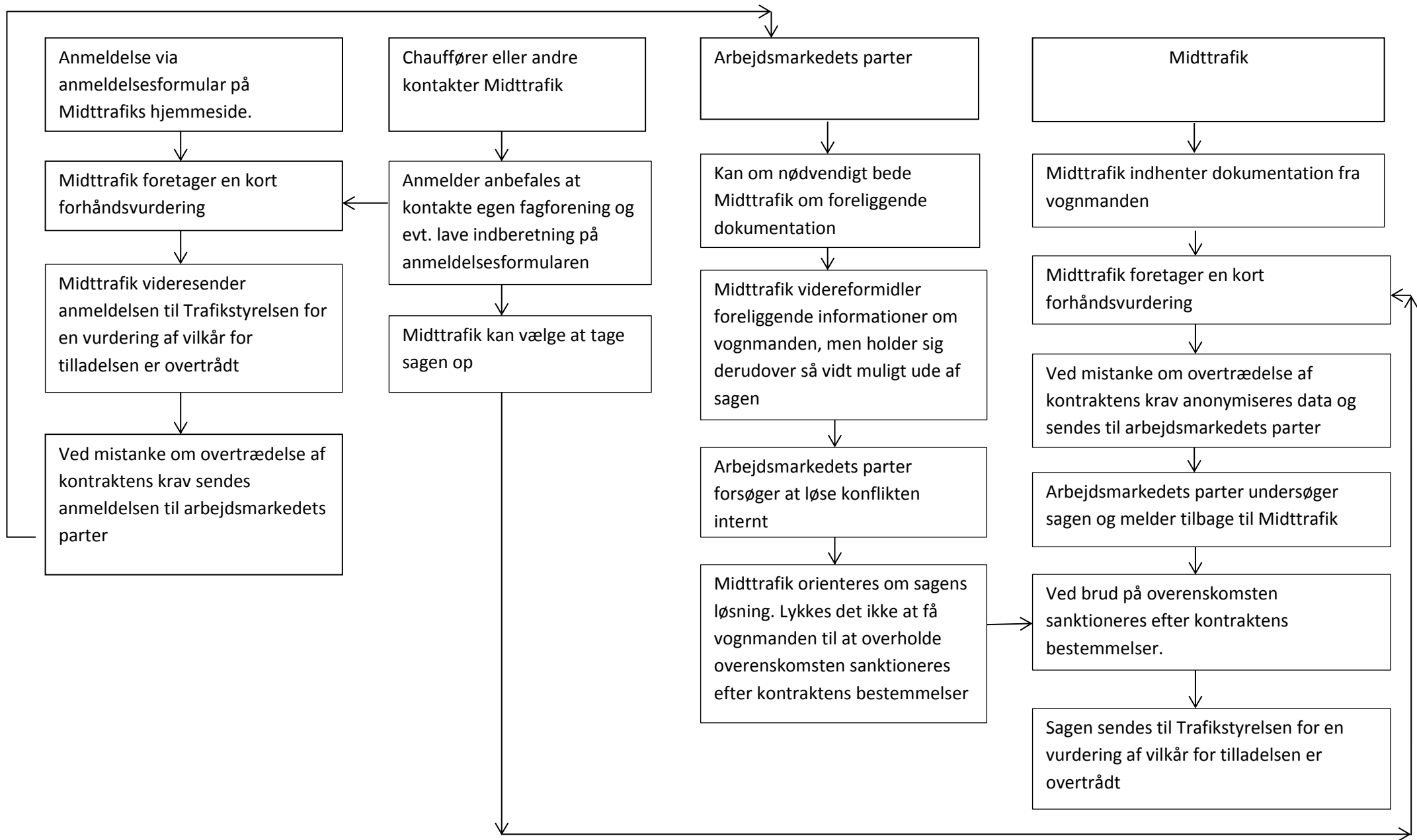
## Regionalt tilskud

Nedenstående tabel angiver en oversigt over fordeling af Regionalt tilskud:

### Forventet regnskab 0. kvartal - Regionalt tilskud

Bestillere	Budget 2018	Forventet regnskab, 0. kvartal 2018	Difference
Favrskov	0	0	0
Hedensted	-1.000.000	-1.014.000	-14.000
Herning	-5.000	-5.000	0
Holstebro	0	0	0
Horsens	-341.000	-346.000	-5.000
Ikast-Brande	0	0	0
Lemvig	0	0	0
Norddjurs	-512.000	-519.000	-7.000
Odder	0	0	0
Randers	-747.000	-757.000	-10.000
Ringkøbing-Skjern	-1.715.000	-1.739.000	-24.000
Samsø	0	0	0
Silkeborg	0	0	0
Skanderborg	0	0	0
Skive	-692.000	-702.000	-10.000
Struer	0	0	0
Syddjurs	0	0	0
Viborg	-3.065.000	-3.107.000	-42.000
Aarhus	0	0	0
Regionen	8.077.000	8.189.000	112.000
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Indgang for sager om løn- og arbejdsvilkår:**



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
		Henning Nielsen	hni@midttrafik.dk	

## Takster på Letbanen

Takst Vest indebærer store takststigninger på længere rejser vedr. klippekort og periodekort.

Det betyder, at i den periode hvor en række kunder på den gamle Grenaabane og den gamle Oddebane skal vindes tilbage til den kollektive trafik, så vil en række takster stige. Det vil være klippekorttakster og periodekorttakster.

Sådanne takststigninger kan gøre det vanskeligere at få kunderne til at bruge Letbanen.

Der kan gøres flere forskellige takstmæssige tiltag for at gøre det attraktivt at benytte Letbanen. Dette notat indeholder forslag til sådanne tiltag, vurderinger af effekt samt vurderinger af forventet provenutab i forbindelse med tilbuddene.

### Gratis kørsel

En mulighed for at vinde kunderne tilbage kunne være at tilbyde gratis kørsel i en periode. Da Svendborg-banen tilbage i 2003 var lukket på grund af en større renovering af banen, tilbød man i januar 2004 gratis kørsel på banen for alle.

Trafikministeriet og DSB har i juni 2004 evalueret tilbuddet. Det fremgår bl.a. af evalueringen at:

- Der i løbet af januar 2004 var 275.000 påstigere, hvilket var mere end det dobbelte af hvad man normalt kunne have forventet. Det antages at 150.000 af påstigerne kun var med fordi det var gratis.
- Måneden efter gratis tilbuddet var der 25 % flere kunder end samme måned året før – men det skal også ses i lyset af bedre udbud.
- På længere sigt viste den passagermæssige effekt sig at være begrænset.
- Blandt de loyale kunder var der kritik af at pladsforholdene var forringede under gratis måneden.
- Provenutabet ved tilbuddet blev af DSB vurderet til ca. 1 mio. kr.

Der er flere overvejelser at gøre inden man indfører et tilbud om gratis kørsel på Letbanen.

- For det første etableres Letbanen driftsmæssigt i flere etaper. Vælger man at indføre gratis kørsel når sidste etape sættes i drift – nemlig kørsel til Grenaa – så har andre dele af Letbanen fungeret i lang tid til den tid. Så vil det måske virke lidt malplaceret, hvis der pludselig er gratis kørsel.
- For det andet må det på baggrund af erfaringerne fra Svendborg vurderes, at tilbud om gratis kørsel vil medføre massive kapacitetsproblemer på Letbanen. Det kan betyde at faste kunder presses ud af Letbanen for at betjene gratis lejlighedskunder, der i øvrigt bagefter ikke anvender den.

- For det tredje adresserer tilbuddet ikke problemstillingen med de forhøjede periodekortpriser i forbindelse med Takst Vest.

Fordelene ved at indføre gratis kørsel i en måned er at det vil være et meget synligt tilbud og at det vil medføre at nuværende ikke-brugere af kollektiv trafik prøver at bruge det. Samtidig vil det være ret enkelt at kommunikere.

Provenutabet ved at tilbyde gratis kørsel i en måned på hele Letbanen vurderes til at være i omegnen **af 5 mio. kr.** Et sådant provenutab skal i henhold til den aftalte indtægtsdeling deles ligeligt mellem Aarhus Kommune og Region Midtjylland. I indtægtstab er ikke indregnet mistede indtægter på øvrige busser som følge af at nogle kunder vil vælge gratis letbane i stedet for normal bus.

Man kan også vælge at tilbyde gratis kørsel som et weekend-tilbud. I så fald har det mere karakter af tilbud om at prøve letbanen, end det kan bruges til bolig-arbejdsrejser. Udgiften til noget sådant vurderes til ca. 200.000 kr. pr. weekend. Alle weekender i en måned må således antage at medføre et provenutab **på 0,8 mio. kr.**

*Anbefaling: Det anbefales at der ikke etableres gratis kørsel på Letbanen, da den langvarige effekt vurderes ikke at stå mål med provenutabet. Vælger man at gøre det, anbefales det at begrænse det til nogle weekends, hvor der er bedst plads, og hvor daglige pendlere ikke vil blive generet af det.*

## Billige periodekort

I forbindelse med aftale om Takst Vest, så stiger taksterne på periodekort generelt. Jo længere rejse – desto større stigning. Det vil bl.a. ramme rejser fra Djursland og ind til Aarhus. Periodekorttaksterne før og efter Takst Vest, ser således ud.

Til Aarhus H	Stationer	Takster i dag	Takst Vest	Stigning	%-vis stigning
1-2 Zoner		375	375	-	0%
3 Zoner	Lystrup, Hovmarken, Hjortshøj	475	500	25	5%
4 Zoner	Løgten, Skødstrup	605	650	45	7%
5 Zoner	Hornslet, Mørke	765	800	35	5%
6 Zoner	(Thorsager)	890	950	60	7%
7 Zoner	Ryomgaard	990	1.075	85	9%
8 Zoner	Kolind	1.110	1.200	90	8%
9 Zoner	Trustrup	1.205	1.325	120	10%
10 Zoner	-	1.300	1.450	150	12%
11 Zoner	(Hessel), Grenå	1.375	1.575	200	15%

I forbindelse med Takst Vest er der mulighed for at lancere såkaldte "kommercielle produkter" der takstmæssigt adskiller sig fra Takst Vest. Et letbanekort vil være omfattet af reglerne for "kommercielle produkter" og skal derfor accepteres af DSB og ARRIVA. En sådan accept er indhentet.

Der er regnet på 2 forskellige modeller for "billige" periodekort.

**Model 1** indebærer en sænkning af de generelle periodekorttakster ved salg af periodekort på rejser fra 6 zoner og opad. Der er konkret regnet på følgende takster.

Til Aarhus H	Stationer	Takst Vest	Forslag	Rabat ift TV
1-2 Zoner		375	375	-
3 Zoner	Lystrup, Hovmarkend, Hjortshøj	500	500	-
4 Zoner	Løgten, Skødstrup	650	650	-
5 Zoner	Hornslet, Mørke	800	800	-
6 Zoner	(Thorsager)	950	849	101
7 Zoner	Ryomgaard	1.075	899	176
8 Zoner	Kolind	1.200	949	251
9 Zoner	Trustrup	1.325	999	326
10 Zoner	-	1.450	999	451
11 Zoner	(Hessel), Grenå	1.575	999	576

De 6 zoner er valgt ud fra en vurdering af, at det er her man bliver hårdest ramt af effekten af Takst Vest, ligesom det vurderes at være de kunder der har været hårdest ramt af at skulle bruge den midlertidige erstatningskørsel, og hvor det derfor vurderes at den største andel er begyndt at køre bil.

Valget af 6 zoner betyder også at rabatten ikke er relevant på Odder-delen, hvor man maksimalt kan rejse 5 zoner.

**Model 2** er anderledes i sin form, idet der foreslås etableret et periodekort gældende til alle rejser på Letbanen – uanset zonelængde – til en pris på 800 kr. pr. måned. Det svarer til prisen for et 5 zoners periodekort i Takst Vest. Man kan selvfølgelig fortsat købe et periodekort til 2-4 zoner til Takst Vest takster, hvis det er det man har brug for.

Taksterne i Model 2 ser således ud:

Til Aarhus H	Stationer	Takst Vest	Forslag	Rabat ift TV
1-2 Zoner		375	375	-
3 Zoner	Lystrup, Hovmarken, Hjortshøj	500	500	-
4 Zoner	Løgten, Skødstrup	650	650	-
5 Zoner	Hornslet, Mørke	800	800	-
6 Zoner	(Thorsager)	950	800	150
7 Zoner	Ryomgaard	1.075	800	275
8 Zoner	Kolind	1.200	800	400
9 Zoner	Trustrup	1.325	800	525
10 Zoner	-	1.450	800	650
11 Zoner	(Hessel), Grenå	1.575	800	775

Model 2 er således en mere simpel model end Model 1, da det gør op med at alle takster på letbanen er afhængig af zonelængde. I princippet vil det kunne lanceres som et "rejs-lige-så-tosset-du-vil-på-letbanen-for-800krpr måned-kort".

Ligegyldigt om man måtte vælge Model 1 eller Model 2 anbefales at vælge en lang periode med de billige kort, da et tilbud der varer 2-3 måneder ikke vurderes at have nogen virkning. Konkret foreslås minimum 1 år.

### Indtægtstab

Vurdering af indtægtstab er baseret på påstigertællinger som DSB har leveret til Midttrafik i 2014. Midttrafik ved ikke præcis hvor stor en andel af påstigerne der anvender periodekort, og derfor får gavn af tilbuddet. I vurderingen af indtægtstab er det forudsat at det er 20 %.



Vælges model 1 anslås provenutabet til **0,5 mio.** kr. Model 2 er lidt dyrere – anslået **0,7 mio.** kr.

Det meget lave indtægtstab skyldes primært at passagertallene på strækningen Ryomgaard til Grenaa ikke er imponerende. Størstedelen af de rejsende på den gamle Grenaabane var korte rejser fra Hornslet og ind mod Aarhus.

Der er i beregningerne af provenutab ikke indregnet positive effekter af at der kommer flere kunder. Det er sandsynligt at det billigere periodekort vil kunne tiltrække flere pendlere fra Djursland til Aarhus.

*Anbefaling: Det anbefales at arbejde videre med Model 2 for et billigt periodekort til Letbanen, som kan købes fra den dag Letbanen starter til Grenaa – og et år frem – mindst.*

## **Detaljer**

Det foreslås at Letbanekortet – til 800 kr. pr. måned – udelukkende sælges via Midttrafik mobilapp. Dette er teknisk muligt.

Det foreslås at Letbanekortet er gyldigt på alle rejser på Letbanen – uanset hvor man rejser til og fra.

Det foreslås at Letbanekortet også er gyldigt i parallelle busruter på strækningen, så kunderne kan vælge Letbane den ene vej – og bus den anden vej. Det vil dreje sig om busruterne 100, 121, 122 og 302.

Det foreslås at Letbanekortet giver gratis omstigning til alle bybusser i Aarhus, alle bybusser i Grenaa samt "føderuter" ved stationen i Ryomgaard.

Letbanekortet vil også være gyldigt i tog på strækningen Aarhus H – Viby J, og det foreslås at Letbanekortet i øvrigt ikke er gyldigt i regionalbusser. Man kan således ikke stå af i Skejby og bruge Letbanekortet i bussen mod Randers.

Det foreslås at der sælges Letbanekort til børn til 400 kr., og Letbanekort til pensionister til 600 kr. pr. måned. Det er de normale rabatsatser for Takst Vest.

Det foreslås at der i løbet af perioden gennemføres en interview-undersøgelse hvor antal rejser på periodekort bl.a. gøres op og hvor periodekort-kunder spørges hvordan de transporterede sig før. Desværre kan vi ikke direkte sammenligne periodekortsalg før og nu – da "før" ikke er kendt, men blot antaget i forbindelse med økonomiberegninger.

## **Finansiering**

Tilbuddet om et Letbanekort vil alt andet lige medføre at der tilføres lidt færre indtægter til Letbanen. På grund af "musketereden" i forhold til finansiering medfører det mindreindtægter for begge ejere – Aarhus Kommune og Regionen – på trods af, at det kun er regionale buskort der bliver billigere.

En lille del af mindreindtægten vil vedrøre lokale ruter i Norddjurs Kommune – i form af bybusserne i Grenaa og føderuter i Ryomgaard. Det foreslås derfor at Norddjurs' kommunes indtægter nedskrives med 50.000 kr. årligt, mens resten af mindreindtægten henføres til Letbanen.

## **Fordele – ulemper – indstilling**

Fordele:

- Forslaget er billigt.
- Forslaget er et tilbud til de faste kunder.

- Forslaget er ret simpelt og det er gennemskueligt for kunderne om de kan have gavn af det.

Ulemper:

- Forslaget har en ret lille målgruppe, nemlig faste pendlere mellem Norddjurs og Aarhus.
- Forslaget kan udløse kritik fra kunder på tilsvarende relationer andre steder, som skal betale en højere pris for et periodekort.
- Forslaget kan udløse kritik fra kunder på Letbanen, da der ikke er direkte sammenhæng mellem hvor langt man rejser og hvad man betaler.



## Bestyrelsesmøde fredag d. 3. marts 2018

Der indkaldes hermed til bestyrelsesmøde fredag d. 3. marts 2018 kl. 9.00-11.00  
Mødet afholdes i mødelokalet på Lemvig Station, Banegårdsvej 2, 7620 Lemvig

### Dagsorden:

- 1. Godkendelse af referat fra sidste bestyrelsesmøde samt fra ekstraordinær bestyrelsesmøde**
- 2. Regnskab 2017, foreløbig udkast – der er ikke foretaget dispositioner ifbm. årsafslutning.**  
Vedlagt
- 3. Udvidelse af driften Holstebro – Skjern**  
*Siden vi indledte dialog med ministeriet i maj 2017 har vi af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet fået oplyst, at vi kunne vælge mellem Desiro og Lint tog. Vi har derfor i det seneste år arbejdet under den forudsætning, at vi kunne få stillet Lint til disposition.  
Med udgangspunkt i de økonomiske beregninger samt de mulige synergieffekter der ligger for Midtjyske Jernbaner ved at overtage driften på strækningen indstiller direktøren til Midtjyske Jernbaners bestyrelse, at de anbefaler Region Midtjylland at takke ja til tilbuddet om blive trafikfører på strækningen Holstebro – Skjern under forudsætning af, at driften udføres med Lint tog.*
- 4. Indkøb af nyt materiel til Lemvigbanen**
- 5. Godsekspeditionen**
- 6. Opfølgning og orientering v/direktør Martha Vrist**
- 7. Evt.**

Evt. afbud bedes meddelt direktør Martha Vrist på [mv@mjba.dk](mailto:mv@mjba.dk) eller tlf. 21 67 55 08

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg



Dato 23-01-2018

Sagsbehandler Per Tankred Holm

Per.Holm@RU.RM.DK

Tel. +4578411818

Sagsnr. 1-30-75-3-09

## **Region Midtjyllands mulighed for at overtage ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern**

Folketinget har indgået politisk aftale om genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland. Med aftalen får Region Midtjylland mulighed for at overtage ansvaret for togstrækningen Holstebro-Vemb-Skjern med virkning fra køreplansskiftet i december 2020.

I praksis vil Midtjyske Jernbaner skulle udføre trafikbetjeningen, som Region Midtjylland bestiller hos Midttrafik. Midttrafik får ansvaret for koordinering, takster, indtægter m.m. og indgår aftale med Midtjyske Jernbaner om at udføre togdriften.

Transport-, bygnings- og boligministeriet har fremsendt vedlagte aftaleudkast om overdragelse af trafikkøberansvaret og om tilrådighedsstillelse af tre Desirotogsæt til Region Midtjylland.

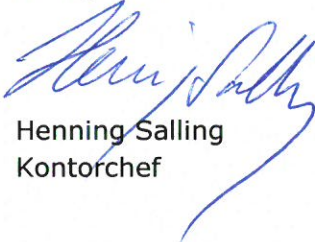
Regionsrådet forventes den 28. februar 2018 at træffe beslutning om overtagelse af togstrækningen. Med henblik på at få det bedste grundlag for beslutning skal Region Midtjylland anmode om Midttrafiks vurdering af de økonomiske, organisatoriske og trafikale fordele og ulemper, der vil være ved en eventuel regional overtagelse af togstrækningen.

Det er udgangspunktet, at opgaven ikke må medføre meromkostninger for regionen. Det vil derfor være afgørende, om nettoomkostningerne til varetagelse af togdriften vil kunne dækkes af det statslige tilskud på i alt 30 mio. kr. incl. reservemateriel.

Region Midtjylland har tilsvarende bedt Midtjyske Jernbaner om en udtalelse.

Regionens udvalg for regional udvikling holder møde den 7. februar 2018, og hvis muligt vil regionen gerne modtage Midttrafiks bemærkninger inden dette møde.

Venlig hilsen



Henning Salling  
Kontorchef

**midt**  
regionmidtjylland

Side 2

Bilag: Aftaleudkast

## Bybussystem i Grenaa, gratis bybus i sommerperioden

13.05.00G00

15/9872

Åben sag

### Sagsgang:

MTU

### Sagsfremstilling:

Der skal tages stilling til, om der tilbydes gratis sommerkørsel i perioden 1. juli – 15. august i 2018, og om ordningen skal gøres permanent, indtil udvalget tager en ny beslutning.

Kommunen har modtaget forespørgsel fra Grenaa Turistkontor/Destination Djursland om der i sommerperioden 1. juli – 15. august vil blive tilbudt gratis bybuskørsel. Turistkontoret er i gang med at udarbejde turistguiden for 2018 og ønsker heri at beskrive tilbuddet.

Turistkontoret udtaler, at de gratis busser i sommerperioden, er en stor fordel for byens/områdets gæster, turister og Grenaa borgere, de 3 km mellem by og havn "forsvinder" nærmest. Havnens gæster er især glade for tilbuddet og besøger flittigt centrum, hvor også butikker, cafeer m.v. og ikke mindst Museum Østjylland og Baunhøj Mølle er glade for gæsterne. Havnen kan også nås, så gæster, der kommer med bus eller tog, også får oplevet det hyggelige havnemiljø og Kattegatcentret.

Kommunen har haft gratis sommerkørsel i perioden 1. juli – 15. august i årene 2015, 2016 og 2017. Der var gratis kørsel på alle 3 ruter.

Tidligere erfaringer viser, at passagerantallet i den gratis periode steg med 40 – 60%, heraf skønnes fastboende at udgøre ca. halvdelen. Passagerantallet faldt tilsvarende, da den gratis kørsel ophørte.

Forvaltningen foreslår at perioden med gratis kørsel tilpasses sommerkøreplanen for bybusserne, hvilket er 6 uger. I 2018 er gælder sommerkøreplanen fra søndag, den 1. juli – søndag, den 12. august, begge dage inkl. Til forskel fra normal-køreplanen, tilbydes der i sommer-køreplanen kørsel på hverdage om aftenen til kl. 22.15, på lørdage til kl. 17.50 og søndage fra kl. 13.50 til kl. 19.44.

Indførelse af gratis bybuskørsel i Grenaa skal godkendes af Midttrafik.

**Økonomiske konsekvenser:**

Indtægtstab skønnes til ca. 0,055 mio. kr. pr. år.

Der er budgetmæssig dækning.

**Indstilling:**

Miljø- og kulturdirektøren indstiller, at der tages stilling til om – under forudsætning af Midttrafiks godkendelse

der skal tilbydes gratis bybus for passagerne i Grenaa i sommerperioden svarende til sommerkøreplanen, som i 2018 gælder fra søndag, den 1. juli – søndag, den 12. august 2018, begge dage inkl., og

tilbuddet skal gøres permanent i sommerperioden med datoer tilpasset sommerkøreplanen for bybusserne, indtil udvalget tager en ny beslutning

**BILAG:**

Til  
Jan Albrecht  
Kontorchef, Center for marked og kollektiv trafik  
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
Telefax 87 40 82 01

[www.middtrafik.dk](http://www.middtrafik.dk)

**Dato**

1. februar 2018

**Journalnummer**

1-16-0-3-17

**Kontaktperson**

Jeppe Færgegaard Sørensen

**Mail**

[jfs@midttrafik.dk](mailto:jfs@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**

87 40 82 15

**Ungdomskort på App og rejsekort**

Kære Jan

Middtrafik ønsker at undersøge muligheden for i fremtiden at tilbyde Ungdomskortet på Rejsekort og App.

Middtrafik er bekendt med, at Movia og DSB tilbyder løsningen på App. På baggrund af takstreformen Takst Sjælland og den forestående Takst Vest-reform, er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ved at undersøge muligheden for at indføre Ungdomskort på rejsekort, så Ungdomskortets nuværende rabatter kan tilpasses til den nye takststruktur.

Inden Middtrafik investerer i udvikling med henblik på at få kortet på App, skal vi sikre os, at vi overholder fremtidige krav fra styrelsen, hvad angår medie. Vi ønsker derfor tilsagn om, at Middtrafik fortsat kan få refusion ved brug af App-mediet på Ungdomskort, og at Ungdomskortet i fremtiden kommer på Rejsekort.

Venlig hilsen  
Middtrafik



Jens Erik Sørensen  
Direktør



Til  
Jens Erik Sørensen  
Direktør, Midttrafik

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
tbst.dk

Sagsnr.: TS50604-00067  
Dato: 23-02-2018

## Ungdomskort på App og rejsekort

Midttrafik har d. 1. februar 2018 henvendt sig til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST), vedr. ønske om at få tilsagn om, at Midttrafik fortsat kan få refusion ved brug af app-mediet på Ungdomskort, samt at Ungdomskort i fremtiden kommer på rejsekort. Baggrunden for henvendelsen er, at Midttrafik er ved at undersøge muligheden for at tilbyde Ungdomskort på rejsekort samt på app.

TBST kan orientere om, at der er påbegyndt et arbejde om at undersøge muligheden for, at indføre Ungdomskort på rejsekort pendler kombi og dermed ændre Ungdomskortets fritidsområde så det ikke længere knyttes op på de lokale takstområder. Det er en politisk beslutning om Ungdomskort skal indføres på rejsekort pendler kombi.

Bliver det politisk besluttet at indføre Ungdomskort på rejsekort pendler kombi, er det TBST umiddelbare vurdering, at rejsekortet vil blive anvendt som et generelt medie for Ungdomskort tidligst medio 2019.

TBST forventer endvidere, at der vil være en overgangsfase, hvor selskaberne vil kunne benytte eksisterende løsninger indtil den nye Rejsekort løsning er fuldt implementeret. Uden at kunne udstede en egentlig garanti, så er det TBST's forventning, at Midttrafiks app som minimum vil kunne benyttes frem til sommeren 2020.

Med venlig hilsen

Jan Albrecht  
Kontorchef

Økonomisk Forening for Persontransport  
Ljørringvej 14  
7490 Aulum

Sendt pr. mail til: [tommystaxi@mail.dk](mailto:tommystaxi@mail.dk)

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00

Telefax 87 40 82 01

[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)

**Dato**

24. maj 2016

**Journalnummer**

1-23-4-4-16

**Kontaktperson**

Rikke A. Frøkjær

**Mail**

[rfr@midttrafik.dk](mailto:rfr@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**

87408265

## **Annullation af Midttrafiks 6. udbud af specialkørsel – Ringkøbing-Skjern Kommune**

Midttrafik har truffet afgørelse om at annullere Midttrafiks 6. udbud af specialkørsel – Ringkøbing-Skjern Kommune.

Afgørelsen om annullation træffes på baggrund af den manglende konkurrence i udbuddet.

I alt indkom der sammenlagt 61 tilbud på de 58 pakker;

- 13 af pakkerne var der ingen tilbud på
- 33 af pakkerne var der 1 tilbud på
- 10 af pakkerne var der to tilbud på
- 1 pakke var der 3 tilbud på
- 1 pakke var der 4 tilbud på.

Der blev i udbuddet afgivet tilbud fra to tilbudsgivere, hvoraf den ene formentlig ville skulle udelukkes efter en af de anførte udelukkelsesgrunde, jf. udbudsbetingelserne pkt. 5.1. Dette er dog ikke efterprøvet grundet den manglende konkurrencesituation i udbuddet.

### **Særligt om udbudslovens § 137, stk. 1, nr. 4 – konkurrencefordrejende aftaler**

I udbuddet er der ikke blevet igangsat "selfcleaning"-proces i henhold til udbudslovens § 138, men det er Midttrafiks umiddelbare vurdering, at Økonomisk Forening for Persontransport ville være omfattet af udelukkelsesgrunden i udbudslovens § 137, stk. 1, nr. 4 om konkurrencefordrejende aftaler.

Midttrafik ønsker med denne oplysning at opfordre Økonomisk Forening for Persontransport til fremover at afstå fra at samordne priser i udbud, hvor det ikke er nødvendigt for jeres medlemmer at byde i forening for at kunne løfte opgaven. Desuden vil Midttrafik opfordre Økonomisk Forening for Persontransport til at ændre jeres vedtægtsbestemmelse § 17.3, der reelt medfører et forbud for jeres medlemmer til selvstændigt at afgive tilbud i udbud, og dermed er egnet til at begrænse konkurrencen.

Yderligere oplysninger og vejledninger om, hvornår en forening lovligt kan afgive tilbud i udbud, kan findes på Konkurrence- og Forbruger-

styrelsens hjemmeside [www.kfst.dk](http://www.kfst.dk).

**Bekendtgørelse om annullation**

Midttrafik vil snarest afsende bekendtgørelse om annullation til EU's publikationskontor.

Venlig hilsen  
Midttrafik

Rikke A. Frøkjær

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby

Att.: Center for Efterforskning og Karteller

Sendt via mail til [ju@kfst.dk](mailto:ju@kfst.dk)

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00

Telefax 87 40 82 01

[www.midttrafik.dk](http://www.midttrafik.dk)

**Dato**

20. maj 2016

**Journalnummer**

1-15-1-70-1-16

**Kontaktperson**

Rikke A. Frøkjær

**Mail**

[rfr@midttrafik.dk](mailto:rfr@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**

87408265

### **Formodning for konkurrencefordrejende aktiviteter i Økonomisk Forening for Persontransport**

Midttrafik har i forbindelse med udbud af specialkørsel for Ringkøbing-Skjern Kommune, fået en formodning om at Økonomisk Forening for Persontransport (ØFP) har samordnet priser med sine medlemmer.

Derudover er Midttrafik blevet bekendt med, at ØFP i sine vedtægter har indsat en bestemmelse, hvorefter medlemmer, som ikke deltager i ØFP's tilbudsgivning, ikke må afgive selvstændige tilbud i det konkrete udbud.

### **Formodning for samordning af priser**

Midttrafiks 6. udbud af specialkørsel – Ringkøbing-Skjern Kommune, er et offentligt udbud, som Midttrafik udfører for kommunen.

Udbuddet er sammensat af 58 delaftaler. Hver delaftale udgøres af en kontrakt på kørsel med én bil. Tilbudsgiverne kan afgive tilbud på et valgfrit antal delaftaler, og i sine tilbud angive, hvor mange biler (og dermed delaftaler), han kan vedstå sig.

Tilbudsgiver skal i sit tilbud angive både en timepris samt hvor den vogn, som skal udføre kørslen har hjemsted. Dette angives for at Midttrafik kan udregne tomkørsel, som der ligeledes gives betaling for i kontrakten.

Efter tilbudsfristens udløb den 2. maj 2016 havde kun to tilbudsgivere afgivet tilbud; et busselskab samt ØFP. Priserne var kendetegnet ved at være meget høje.

I udbuddet angav ØFP i ESPD- dokumentet, at de ville benytte 4 underleverandører; Iversen Taxi, Ejstrupholm Taxi- TaxiVest Videbæk, Ringkøbing Taxi og Videbæk Taxi

ØFP afgav tilbud på 16 delaftaler med samme timepris i alle delaftaler. På enkelte delaftaler afgav ØFP flere tilbud, eksempelvis pakke 21, 25, 27, og 28 med to tilbud i hver pakke, samt pakke 34 med tre tilbud. Hvert af tilbuddene er afgivet med vogne med forskelligt hjemsted, men til samme timepris.

Midttrafik undrede sig herover, idet hver af underleverandørerne i forening selvstændigt kunne have budt på de delaftaler/pakker, som de ønskede, med den pris, som de hver især havde mulighed for at udføre opgaven til. I dette udbud er der ikke tale om, at det er nødvendigt for vognmændene at byde i forening for at kunne løfte opgaven.

Der vedlægges kopi af : ESPD-dokumenter, støtteerklæringer, forhåndstilsagn om sikkerhedsstilling, oversigt over tilbud fra ØFP, udbudsmateriale (udbudsbetingelser, kontrakt, pakkebeskrivelser, spørgsmål/svar)

### **Vedtægtsbestemmelse**

ØFP har i deres vedtægter § 17.3 en bestemmelse, der fastslår at: "Såfremt et af foreningens medlemmer afgiver bud på patientbefordring, omfattet af foreningens formål jfr. § 2, kan medlemmet ekskluderes."

Desuden fremgår det af § 17.5:

"Såfremt der er sket eksklusion af et medlem, som følge af overtrædelse af § 17.3, udløses der samtidig en bød på kr. 100.000,00. såfremt det ekskluderede medlem opnår befordringsopgaven, fastsættes boden til samlet 20% af den samlede aftalesum, opgjort for hele aftaleperioden."

Midttrafik er ikke i besiddelse af oplysninger om hvorvidt der i det konkrete udbud er medlemmer af ØFP, som har afholdt sig fra at afgive tilbud, som følge af vedtægtsbestemmelsen.

Kopi af vedtægterne vedlægges.

Midttrafik vil med henvisning til ovenstående anmode om, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen tager stilling til lovligheden af ØFP's tilbudsafgivelse i det konkrete udbud, samt § 17.3 i ØFP's vedtægter.

Midttrafik vil gerne underrette ØFP om, at der er foretaget henvendelse til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, således at ØFP kan nå at ændre fremgangsmåde inden deltagelse i kommende udbud. Vi vil derfor bede styrelsen om hurtigt at vurdere, om styrelsen har brug for at foretage tvangsindgreb, for at sikre yderligere beviser hos ØFP og dennes medlemmer. I så fald vil Midttrafik ikke underrette ØFP, førend styrelsen har foretaget sikring af evt. beviser.

Venlig hilsen  
Midttrafik

Rikke A. Frøkjær

### **Oversigt over vedlagte bilag**

Bilag 1: ESPD-dokument ØFP  
Bilag 2: ESPD-dokument Videbæk  
Bilag 3: ESPD-dokument Iversen

Bilag 4: ESPD-dokument Ringkøbing  
Bilag 5: ESPD-dokument Ejstrupholm  
Bilag 6: Støtteerklæring Videbæk  
Bilag 7: Støtteerklæring Iversen  
Bilag 8: Støtteerklæring Ringkøbing  
Bilag 9: Støtteerklæring Ejstrupholm  
Bilag 10: Forhåndstilsagn om garantistillelse  
Bilag 11: Oversigt over tilbud fra ØFP  
Bilag 12: Udbudsbetingelser  
Bilag 13: Kontrakt  
Bilag 14: Pakkebeskrivelser  
Bilag 15: Spørgsmål/svar vers. 3.2  
Bilag 16: Vedtægter for ØFP

Konkurrencerådets afgørelse den 28. februar 2018

# Økonomisk Forening for Persontransports koordinering af sine medlemmers tilbuds- givning



---

**Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen**

Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
Tlf.: +45 41 71 50 00  
E-mail: [kfst@kfst.dk](mailto:kfst@kfst.dk)

Journal nr. 16/06663 / JMH, MRY, BFJ & YKR

Afgørelsen er udarbejdet af  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

---



# Indholdsfortegnelse

<b>1.</b>	<b>RESUMÉ</b> .....	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>AFGØRELSE</b> .....	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>SAGSFREMSTILLING</b> .....	<b>5</b>
3.1	INDLEDNING .....	5
3.2	DE INVOLVEREDE VIRKSOMHEDER .....	6
3.3	MARKEDSBESKRIVELSE.....	8
3.4	DEN OMHANDLEDE ADFÆRD .....	10
3.5	HØRINGSSVAR.....	16
<b>4.</b>	<b>VURDERING</b> .....	<b>23</b>
4.1	MARKEDSAFGRÆNSNING .....	23
4.1.1	Det relevante produktmarked.....	23
4.1.2	Det relevante geografiske marked.....	25
4.1.3	Konklusion vedrørende markedsafgrænsning.....	26
4.2	SAMHANDELSPÅVIRKNING.....	27
4.3	KONKURRENCELOVENS § 6 .....	28
4.3.1	Virksomhedsbegrebet .....	29
4.3.2	Aftale, vedtagelse eller samordnet praksis.....	30
4.3.2.1	ØFP's koordinering opfylder begrebet om en vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder.....	31
4.3.3	Til formål og/eller til følge at begrænse konkurrencen .....	33
4.3.3.1	Visse former for aftaler m.v. har til formål at begrænse konkurrencen .....	34
4.3.3.2	ØFP's vedtagelse har til formål at begrænse konkurrencen.....	36
4.3.3.3	Konklusion vedrørende det konkurrencebegrænsende formål af ØFP's vedtagelse .....	48
4.3.4	Mærkbar konkurrencebegrænsning .....	48
4.3.5	Konklusion vedrørende Konkurrencelovens § 6 .....	49
4.4	FRITAGELSE .....	49
4.4.1	Vedtagelsen er ikke omfattet af en gruppefritagelse .....	50
4.4.2	Vedtagelsen opfylder ikke betingelserne for en individuel fritagelse efter konkurrencelovens § 8 .....	51
4.5	BEBGRUNDELSE FOR PÅBUD .....	54
4.6	SAMLET KONKLUSION .....	55
<b>5.</b>	<b>BILAG</b> .....	<b>56</b>

# 1. RESUMÉ

1. Denne sag drejer sig om, hvorvidt brancheforeningen Økonomisk Forening for Persontransport (ØFP) har koordineret sine medlemmers tilbudsgivning ved
  - 1) at medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt ved
  - 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP.
2. Sagen startede på baggrund af en henvendelse fra trafikskabet Midttrafik vedrørende et konkret udbud, som ØFP havde afgivet tilbud på, og ØFP's vedtægter. Styrelsen indledte på baggrund af henvendelsen en række undersøgelser af medlemmernes samarbejde i regi af ØFP. Undersøgelserne viste, at der foregik et bredere samarbejde i ØFP end blot ØFP's tilbudsgivning på konkrete udbud. Det er dette bredere samarbejde, som beskrevet i pkt. 1 ovenfor, som er sagens genstand.
3. ØFP's medlemmer er vognmænd, som udfører persontransport, med hjemsted i Region Midtjylland.
4. Det relevante marked kan umiddelbart afgrænses til et marked for persontransport i Region Midtjylland. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har dog ikke foretaget en endelig afgrænsning af det relevante marked, da det ikke er nødvendigt for sagens udfald, og den endelige markedsafgrænsning er derfor holdt åben.
5. Den i sagen omhandlede vedtagelse påvirker ikke samhandelen mellem medlemsstaterne mærkbart. Sagen er derfor alene behandlet efter konkurrenceloven.
6. Som brancheforening varetager ØFP sine medlemmers interesse og kan ikke handle uafhængigt af sine medlemmer. Sagens materiale viser, at ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning er foretaget af foreningens kompetente organ. Der foreligger derfor en horisontal vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder i konkurrencelovens forstand.
7. Det er styrelsens vurdering, at ØFP's medlemmer, herunder også ØFP's bestyrelse og daglige leder, er konkurrenter i det bredere samarbejde, jf. pkt. 1 ovenfor. ØFP's medlemmer har alle minimum én tilladelse til at udføre persontransport. Alle medlemmer har hjemsted relativt tæt på minimum ét andet medlem, og alle medlemmer har dermed mulighed for at køre samme rute som minimum ét andet medlem. ØFP's medlemmer vil derfor i mange tilfælde kunne imødekomme den samme efterspørgsel som andre af medlemmerne.
8. Det er styrelsens vurdering, at ØFP's vedtagelse, som både består af medlemmernes drøftelser af ØFP's tilbudsgivning og af ØFP's vedtægtsbestemmelse både efter sit indhold og målsætning har til formål at begrænse konkurrencen i strid med forbuddet i konkurrencelovens § 6. ØFP's vedtagelse har reduceret den usikkerhed, der normalt er ved udbud samt reduceret antallet af potentielle tilbudsgivere. Dette

kan medføre en risiko for, at de pågældende ydelser er blevet dyrere til skade for ordregiver.

9. Styrelsen vurderer videre, at vedtagelsen ikke er omfattet af en gruppefritagelse, og at ØFP ikke har godtgjort, at vedtagelsen opfylder betingelserne for en individuel fritagelse i konkurrencelovens § 8, stk. 1.
10. Samlet er det derfor styrelsens vurdering, at ØFP i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 2, nr. 1 og 3, jf. stk. 3, har vedtaget at koordinere sine medlemmers tilbudsgivning, hvilket har til formål at begrænse konkurrencen mærkbart, jf. konkurrencelovens § 6.

## 2. Afgørelse

11. Konkurrencerådet træffer følgende afgørelse:
12. Det meddeles Økonomisk Forening for Persontransport, at foreningen har overtrådt forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 2, nr. 1 og 3, jf. stk. 3, ved at koordinere sine medlemmers tilbudsgivning. Dette er sket ved:
  - at medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt ved
  - at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP.
13. I medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, 1. pkt., jf. § 16, stk. 1, påbyder Konkurrencerådet Økonomisk Forening for Persontransport:
  - straks at bringe de i punkt 12 nævnte overtrædelser til ophør, såfremt dette ikke allerede er sket,
  - fremover at afstå fra aftaler, vedtagelser eller samordnet praksis, der har samme eller tilsvarende formål eller følge, som beskrevet i punkt 12 ovenfor.
14. Økonomisk Forening for Persontransport påbydes endvidere i medfør af konkurrencelovens § 6, stk. 4, 1. pkt., jf. § 16, stk. 1:
  - at informere sine medlemmer om Konkurrencerådets afgørelse, og
  - senest 2 uger fra Konkurrencerådets afgørelse at indsende dokumentation til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen for at have underrettet sine medlemmer om indholdet af Konkurrencerådets afgørelse.
15. Dokumentation kan fx bestå af et mødereferat fra et møde, hvor samtlige medlemmer har været indkaldt, eller udsendte e-mails til samtlige medlemmer, hvoraf det fremgår, at Konkurrencerådet har afgjort, at ØFP har overtrådt konkurrenceloven ved at koordinere sine medlemmers tilbudsgivning, gennem medlemmernes løbende drøftelser dels af, hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels af fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP, og ved at udlevere/medsende Konkurrencerådets afgørelse til medlemmerne.

## 3. SAGSFREMSTILLING

### 3.1 INDLEDNING

16. Denne sag drejer sig om, hvorvidt brancheforeningen Økonomisk Forening for Persontransport<sup>1</sup> (ØFP) har overtrådt konkurrenceloven ved at begrænse konkurrencen mellem sine medlemmer.
17. Sagen vedrører ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning, hvor:
  - 1) medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt
  - 2) medlemmerne gennem ØFP's vedtægter<sup>2</sup> har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP.
18. Sagen startede på baggrund af en henvendelse fra trafikskabet Midttrafik den 20. maj 2016,<sup>3</sup> der både vedrørte et konkret udbud, som ØFP havde afgivet tilbud på, samt ØFP's vedtægter.
19. Styrelsen indhentede på baggrund af henvendelsen oplysninger og materiale bestående af bestyrelsesmøde- og generalforsamlingsreferater og vedtægter fra ØFP, samt stillede ØFP en række skriftlige spørgsmål. Styrelsen afholdt herudover et møde med ØFP den 5. januar 2017. Styrelsen har desuden indhentet oplysninger fra Midttrafik, Lemvig kommune og et tidligere medlem af ØFP.
20. Materialet i sagen viste, at der foregik et bredere samarbejde i ØFP end blot ØFP's tilbudsgivning på konkrete udbud, idet der i regi af ØFP løbende blev drøftet, dels hvilke udbud ØFP skulle afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud.
21. Det fremgår endvidere af materialet, at ØFP i tillæg til dette har vedtaget en vedtægtsbestemmelse, som bestemmer, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> ØFP er i CVR (Det Centrale Virksomhedsregister) registreret under navnet "Økonomisk Forening for Persontransport F.M.B.A". Af ØFP's gældende vedtægter (jf. bilag 1) fremgår navnet "Økonomiskforening for persontransport" i overskriften på side 1. Ligeledes står ØFP flere steder forkortet som "ØK" i ØFP's bestyrelsesmøde- og generalforsamlingsreferater, jf. bilag 2. I nærværende sag benyttes betegnelsen ØFP.

<sup>2</sup> ØFP har den 14. november 2016 efter styrelsens henvendelse til foreningen ændret sine vedtægter og har i den forbindelse bl.a. ændret vedtægternes § 3, stk. 3. Når Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen beskriver ØFP's vedtægter, henvises til vedtægterne af 30. marts 2015, som er vedlagt som bilag 3.

<sup>3</sup> Midttrafiks henvendelse til styrelsen af 20. maj 2016 med udvalgte bilag er vedlagt som bilag 4.

22. Materialet og oplysningerne fra ØFP førte til, at styrelsen den 20. marts 2017 sendte en meddelelse om betænkeligheder til ØFP for at orientere om de mulige konkurrencemæssige problemer, som styrelsen foreløbigt havde identificeret i sagen. ØFP har ikke afgivet bemærkninger til eller ønsket at holde et møde med styrelsen på baggrund af meddelelsen om betænkeligheder.

### **3.2 DE INVOLVEREDE VIRKSOMHEDER**

23. ØFP er en brancheforening for vognmænd, der udfører persontransport i Region Midtjylland. Ifølge ØFP's vedtægter er foreningens formål blandt andet at tilbyde personbefordring til større kundegrupper, såsom regioner og kommuner, som den enkelte vognmand af økonomiske eller ressourcemæssige årsager ikke selvstændigt kan varetage.<sup>5</sup>
24. Ifølge ØFP's vedtægter kan vognmænd med bevilling til taxikørsel efter taxiloven<sup>6</sup> samt vognmænd med tilladelse til buskørsel efter busloven<sup>7</sup> optages som medlemmer i ØFP.<sup>8</sup>
25. ØFP varetager desuden medlemmernes politiske og økonomiske interesser.<sup>9</sup>
26. ØFP har som forening ikke tilladelse til at udføre personbefordring, men afgiver tilbud i forbindelse med konkrete udbud i regionen, hvorefter de medlemmer, som har afgivet tilbud gennem ØFP, udfører selve kørslen. Alle ØFP's medlemmer har tilladelse til at udføre persontransport.
27. ØFP har angivet, at baggrunden for at oprette ØFP var kompleksiteten i udbuddene, de krav, der blev stillet i udbudsmaterialet, samt størrelsen og risikoen ved den konkrete opgaveudførelse. ØFP har i forlængelse heraf anført, at ordregiver flere gange har opfordret små vognmænd til at slå sig sammen for dermed at skabe mere konkurrence om de offentlige opgaver.<sup>10</sup>

---

<sup>4</sup> Jf. ØFP's vedtægter af 30. marts 2015, § 3, stk. 3, bilag 3.

<sup>5</sup> Ibid., § 2, stk. 1 og 2, bilag 3.

<sup>6</sup> Jf. Bekendtgørelse af lov om taxikørsel m.v. (taxiloven) LBK nr. 107 af 30. januar 2013.

<sup>7</sup> Jf. Bekendtgørelse af lov om buskørsel, (busloven) LBK nr. 1050 af 12. november 2012.

<sup>8</sup> Jf. ØFP's vedtægter af 30. marts 2015, § 3, stk. 1, bilag 3.

<sup>9</sup> Det fremgår af ØFP's bestyrelsesmødereferater m.v., jf. bilag 2, at ØFP varetager medlemmernes politiske og økonomiske interesser. Fx har ØFP skrevet til Transportministeriet med henblik på at fremsætte foreningens synspunkter angående forhandling om ny taxilov, (jf. referat af 27. marts 2014), ØFP har deltaget på et møde på Christiansborg vedrørende persontransportloven og har i den forbindelse skrevet til Transportministeriet (jf. referat af 28. marts 2014), og ØFP har desuden selv flere gange arrangeret debatmøder med politikere, (senest den 18. januar 2016), hvor både lokale politikere og nationale politikere var inviterede, (jf. Formandens årsberetning 2016).

<sup>10</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 2, bilag 5.

28. ØFP bestod per 28. oktober 2016 af 24 medlemmer med i alt ca. 80 biler. Samtlige af ØFP's medlemmer er placeret i Region Midtjylland,<sup>11</sup> jf. figur 3.1 nedenfor. Alle ØFP's medlemmer har taxibevillinger,<sup>12</sup> i tillæg hertil har seks af vognmændene bustilladelser og/eller tilladelse til offentlig servicetrafik.<sup>13</sup>

Figur 3.1 Oversigtskort over placeringen af ØFP's medlemmer



Note: Kortet er udarbejdet af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ved hjælp af mapkit.io

Kilde: ØFP's medlemsliste vedlagt ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, jf. bilag 5.

<sup>11</sup> Jf. ØFP's medlemsliste vedlagt ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, bilag 5.

<sup>12</sup> Ibid., bilag 5.

<sup>13</sup> Jf. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside: <http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Erhvervstransport.aspx>, undermenuen: "Find transportvirksomhed".

29. ØFP har en bestyrelse på fem medlemmer. Et af bestyrelsesmedlemmerne er samtidig ansat som direktør/daglig leder i ØFP ca. 25 timer om ugen.<sup>14</sup> Samtlige af ØFP's bestyrelsesmedlemmer er selv medlemmer af ØFP og aktive vognmænd.<sup>15</sup>
30. ØFP har oplyst, at ØFP udelukkende afgiver tilbud på opgaver i Region Midtjylland, og kun såfremt opgaverne falder ind under foreningens formål.<sup>16</sup> ØFP har videre oplyst, at ØFP i perioden 2012-2016 har afgivet tilbud på seks udbud til fire forskellige ordregiver:<sup>17</sup>
- Midttrafik Variabel (rammeudbud) udbudt både i 2012, 2013 og 2014
  - Syddjurs Kommune (fast kørsel) udbudt i 2014
  - Ringkøbing-Skjern Kommune (fast kørsel) udbudt (af Midttrafik) i 2016
  - Lemvig Kommune (fast kørsel) udbudt i 2016
31. Ordregiver betaler ØFP for udført kørsel. ØFP betaler herefter de enkelte virksomheder én til én, bortset fra et administrationsgebyr til ØFP på [0-5] pct.<sup>18</sup>
32. Det fremgår af ØFP's årsrapport fra 2015, at ØFP i 2015 havde en nettoomsætning på ca. [...] mio. kr. Omsætningen består hovedsageligt af betaling for de opgaver, som ØFP har vundet ved at afgive fælles tilbud på vegne af sine medlemmer. Dertil kommer en mindre del af omsætningen fra kontingentindtægter fra medlemmer. Af de ca. [...] mio. blev ca. [...] mio. kr., det vil sige [90-100] pct. af omsætningen, udbetalt til ØFP's medlemmer, som afregning for udført kørsel i vundne udbud.<sup>19</sup>

### 3.3 MARKEDSBESKRIVELSE

33. Sagen vedrører overordnet persontransport, som er en tjenesteydelse. Persontransport omfatter mange forskellige typer transport, det kan fx være specialkørsel,<sup>20</sup> handicapkørsel,<sup>21</sup> flexkørsel<sup>22</sup> og patientbefordring,<sup>23</sup> som bliver

---

<sup>14</sup> Jf. ØFP's bestyrelsesmøde af 26. februar 2013 og ØFP's generalforsamling af 3. april 2013, bilag 2.

<sup>15</sup> Jf. ØFP's bestyrelsesmøde af 30. marts 2015 og ØFP's generalforsamling af 22. marts 2016, bilag 2.

<sup>16</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 5, bilag 5.

<sup>17</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 5, bilag 5.

<sup>18</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 25. januar 2017 af styrelsens spørgsmål af 13. januar 2017, side 6 og side 7, bilag 6.

<sup>19</sup> Jf. ØFP's årsrapport 2015, s. 7, bilag 2, til ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, bilag 5.

<sup>20</sup> Specialkørsel er kørsel med børn, ældre og handicappede til skoler, institutioner og lignende, hvor der foreligger et fast kørselsmønster.

<sup>21</sup> Handicapkørsel for kommuner er et supplement til de kollektive trafik for borgere der er handicappede. Kørslen er fra gadedør til gadedør.

<sup>22</sup> Flexkørsel for kommuner er et supplement til den kollektive trafik og kan benyttes af alle borgere i de kommuner, der tilbyder flexkørsel.

<sup>23</sup> Patientbefordring for regioner er kørsel til/fra behandling på hospitaler, samt overførsel mellem hospitaler.



udbudt af kommuner, regioner eller offentligt ejede trafikskaber. Persontransport kan også bestå af mere traditionel taxikørsel eller almindelige rutebusser, som er tilgængelige for alle borgere.

34. Denne sag vedrører persontransport for kommuner og trafikskaber<sup>24</sup> i Region Midtjylland, som er det område, hvor ØFP's medlemmer er aktive.<sup>25</sup>
35. For at få adgang til at udføre persontransport kræves det, at vognmanden har en tilladelse hertil. I forbindelse med udbud, hvor en kommune eller en region er ordregiver, kan en vognmand kun afgive tilbud, såfremt han har en bus- eller taxitilladelse, jf. taxilovens<sup>26</sup> § 1. Hvor et trafikskab fx Midttrafik er ordregiver, vil flere vognmænd kunne afgive tilbud, da det i disse udbud er muligt at afgive tilbud både med en bus- og taxitilladelse og med en tilladelse til at udføre offentlig servicetrafik (OST-tilladelse).<sup>27</sup>
36. En tilladelse til buskørsel og offentlig servicetrafik giver mulighed for at udføre kørsel i hele Danmark og udstedes af Transportministeriet.<sup>28</sup>
37. Tilladelse til taxikørsel udstedes af kommunalbestyrelsen<sup>29</sup> og er for så vidt angår almindelig taxikørsel geografisk begrænset til den kommune, som har udstedt tilladelsen.<sup>30</sup> Såfremt taxitilladelsen anvendes til at udføre kørsel, som er udbudt af et trafikskab eller en kommune, fx specialkørsel, jf. pkt. 33 ovenfor, kan taxitilladelsen anvendes uden geografisk begrænsning.<sup>31</sup>
38. Ved offentlige myndigheders udbud af persontransport kan kravene til vognmandens udførelse af kørselsopgaven variere fra udbud til udbud på baggrund af udbudsbetingelserne. Der kan fx være varierende krav til, hvilken type bil, som skal anvendes til en specifik kørselsopgave, samt til hvor mange biler, der kræves for at kørselsopgaven kan udføres. Der er typisk tale om kørselsopgaver med korte kontraktperioder på 1-2 år eventuelt med mulighed for forlængelse.
39. Udbuddene kan udbydes som en rammeaftale eller som fast kørsel. Ved en rammeaftale bliver alle vognmænd, som byder og opfylder betingelserne i udbuddet, som udgangspunkt tildelt en kontrakt. Vognmanden er dog ikke dermed sikret

---

<sup>24</sup> I region Midtjylland hedder det offentligt ejede trafikskab Midttrafik.

<sup>25</sup> Jf. ØFP's vedtægter af 30. marts 2015, § 2, stk. 1, bilag 3, samt ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 5, bilag 5.

<sup>26</sup> Jf. Bekendtgørelse af lov om taxikørsel m.v. nr. 107, af 30. januar 2013.

<sup>27</sup> En OST-tilladelse er en tilladelse til at køre offentlig servicetrafik. Tilladelsen giver adgang til at udføre kørsel for trafikskaber. Tilladelsen udstedes af Transportministeriet, jf. Bekendtgørelse af lov om taxikørsel m.v. (Taxiloven) LBK nr. 107 af 30. januar 2013.

<sup>28</sup> Jf. Taxilovens § 2 stk. 1.

<sup>29</sup> Jf. Taxilovens, § 2, stk. 1.

<sup>30</sup> Taxiloven er pr. 1. januar 2018 ændret, således at en taxibevisning udstedes af Transportministeriet, og at bevisningen ikke er geografisk begrænset. På tidspunktet for den i denne sag omhandlede adfærd var det den tidligere taxilov, bekendtgørelse af lov om taxikørsel m.v. nr. 107, af 30. januar 2013, som var gældende.

<sup>31</sup> Jf. Udtalelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af 20. februar 2018, bilag 7.

kørsel. For at en vognmand bliver tildelt kørsel, skal vognmanden være den billigste på tidspunktet for kørsels udførelse. Et computersystem hos ordregiver udregner, hvilken vognmand som er billigst på tidspunktet for kørslen. Vognmanden bestemmer selv, hvornår han vil være til rådighed for at udføre kørsel ved at logge af og på ordregivers computersystem.

40. Udbydes kørslen som fast kørsel, byder vognmanden ind på specifikke ruter eller pakker, som angiver hvor og hvornår kørslen skal foretages. Såfremt vognmanden vinder en rute eller en pakke, er vognmanden sikret kørslen i denne rute/pakke i hele kontraktperioden.

### **3.4 DEN OMHANDLEDE ADFÆRD**

41. Det, der undersøges i nærværende sag, er, om ØFP har begrænset konkurrencen mellem sine medlemmer ved at koordinere sine medlemmers tilbudsgivning.
42. Materialet i sagen viser:
  - 1) at medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt
  - 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP.
43. Materialet stammer hovedsageligt fra ØFP's bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, og såfremt der ikke er angivet andet, kan de nedenstående citater genfindes under deres dato i ØFP's samlede bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, som er vedlagt som bilag 2.
44. Det har ikke været muligt at skaffe materiale fra før 2013, da dette ifølge ØFP er forsvundet i forbindelse med en brand.
45. Forkortelsen "ØK" fremgår flere steder i de nedenstående citater. "ØK" er ØFP's forkortelse for ØFP.

#### ***Ad 1) ØFP's drøftelser dels om fælles tilbud, og dels om fastsættelse af priser og fordeling af ydelser i ØFP's tilbud***

46. Nedenfor følger ØFP's bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, som viser medlemmernes overordnede drøftelse af en række udbud i ØFP:
47. Bestyrelsesmøde af 22. oktober 2013, pkt. 1:

*"Frustration over ØK's medlemmers manglende interesse for udbud. [...] forslåes som konsulent ved Midttrafik udbud."*
48. Bestyrelsesmøde af 16. december 2013:

*"ØK ønsker ikke at byde på lægevagtskørsel, ikke biler nok."*
49. Bestyrelsesmøde af 22. maj 2014:

*"Udbuddet i Syddjurs kommune vundet og der arbejdes på at få lægekørslen tilbage.*

50. Bestyrelsesmøde af 24. juni 2014:

*"Medlemsmøde for medlemmerne i ØK øst ang. skolekørsel. Alle i bestyrelsen var tilstede. Der blev fremlagt af [...] hvordan kørslen skal foregå i det nye udbud og medlemmer kunne tilmelde vogne."*

51. Bestyrelsesmøde af 27. august 2014, pkt. 3 og 4:

*"3. [...] Nyt udbud i oktober 2014 garanti og variabel.*

*4. [...] orienterer om skolekørsel på Djursland efterfølgende medlemsmøde med øk øst."*

52. Bestyrelsesmøde af 7. oktober 2014, pkt. 4:

*"Vi har gennemgået Midttrafiks udbud omkring garantibiler, vi har besluttet at vi sender en mail ud til samtlige vognmænd og forhører om de har lyst til en sådan bil. Samtidig har vi forespurgt om der har nogen som påtænker at melde sig ud inden det variable udbud kommer."*

53. Formandens beretning 2015, som præsenteret på ØFP's generalforsamling den 30. marts 2015:

*"Vi vil gerne at vores samarbejde vognmændene i mellem skal styrkes og at vi som små landvognmænd skal gøre alt for at styrke det i stedet for at vi modarbejder hinanden."*

54. Bestyrelsesmøde af 22. marts 2016, pkt. 1:

*"Midttrafik*

*Forslag fra ØK om at bruge flere af egne biler til julekørsel ved at åbne for alle taxi der kan indreg. til persontransport fra næste udbud. Natpriser ved næste udbud.*

*Ringkøbing/Skjern udbud: ØK er nødt til at byde. Alle medlemmer indkaldes til møde ang. udbud. Bytning mellem to vognmænd af vognløb er muligt hvis frivilligt og med slutseddel. ØK skal godkende."*

55. I forbindelse med ØFP's afgivelse af tilbud på et udbud af specialkørsel i Lemvig kommune, har ØFP som svar på en henvendelse fra Lemvig Kommune af 29. april 2016 angivet, at:

*"Vi vil gerne gøre opmærksom på, at man frivillig indbetaler sin kontingent og derved er medlem af en forening, som har nogle regler. Der er ingen der er tvunget med. Der er både regler for udmeldelse og regler for hvordan vi hænger sammen rent økonomisk i vores vedtægter. Endvidere er der altid et informationsmøde, hvor man kan høre hvad forventninger vi har til et udbud og hvilke forventninger vores medlemmer har, der bliver udstedt mails, når bestyrelsen har truffet afgørelse om, hvorvidt det er en opgave*

*vi kan påtage os. Herefter er det helt op til vores medlemmer om de ønsker at være med ellers har de mulighed for at melde sig ud, som er beskrevet i vores vedtægter.”<sup>32</sup>*

56. Samt at:

*”Vi sammen ligner os med alle de andre økonomiske foreninger der er i vores branche, det er netop for ikke at blive dømt for et kartel, vi har foreningen, fordi vi er en sammenslutning af mange små vognmænd, som ikke kan byde på de store opgaver vi ser ude i disse år, der er rigtig mange også i håndværkerbranchen, de har underleverandører, de må bestemt ej heller byde selv. Så er du jo upålidelig, eksempelvis hvis vi har budt i ØK og jeg derefter går hjem og byder bagefter, så kan jeg jo bare gå 1,- under og derved snyde alle mine samarbejdspartnere.”<sup>33</sup>*

57. Bestyrelsesmøde af 24. maj 2016, pkt. 3:

*”Ikast/Brande, forespørgsel fra Frydensbjerg ang. udbud. ØK byder ikke”*

58. Nedenfor følger et uddrag af bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, som viser medlemmernes drøftelser af priser og fordeling af ruter i ØFP’s tilbud:

59. Bestyrelsesmøde af 3. oktober 2013, pkt. 4:

*”Midttrafik udbud, medlemmer spurgt om prisniveau, kun 3 svar. Ikast Taxa indbydes til ØK.”*

60. Bestyrelsesmøde af 29. oktober 2013:

*”[...]: Bestyrelsen foreslår at byde med 2 priser A: den laveste B: ca. [10-30]% over. Senest 8/11 skal den ønskede pris mailes til [...]. Fra hvert enkelt medlem. [...] alle medlemmer skal ind til [...] med deres papirer til udbuddet, hver for sig.”<sup>34</sup>*

61. Formandens beretning 2014 som præsenteret på ØFP’s generalforsamling den 27. marts 2014:

*”Vi havde i Oktober et mægtig godt medlemsmøde, hvor vores dygtige Konsulent med hensyn til Midttrafik [...] var her med sin computer, så vi kunne skrives vores biler ind, som noget nyt har vi jo indført, at vi kan vælge en pris og en [20-30]% dyrepris. Valget er vognmandens. Vi var næsten fuldtallige, så vi var stolte der var noget vi kunne samles om.”*

62. Medlemsmøde af 30. oktober 2014:

---

<sup>32</sup> Jf. ØFP’s besvarelse vedrørende ØFP’s pålidelighed til Lemvig Kommune af 2. maj 2016, bilag 8.

<sup>33</sup> Ibid., bilag 8

<sup>34</sup> Der er sandsynligvis tale om, at bestyrelsen drøfter prisfastsættelsen i forhold til et konkret udbud, muligvis et variabelt udbud udbudt af Midttrafik med opstart i 2014, jf. referat af bestyrelsesmøde af 22. oktober 2013, bilag 2, sammenholdt med ØFP’s besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 5, bilag 5.

*"Der var et stort fremmøde. Vi var 30 personer [...].[...] havde et rigtig godt indlæg, han var omkring mange ting som rører os i hverdagen. Vi fortsætter med 2 priser."*

63. Bestyrelsesmøde af 24. maj 2016, pkt. 5:

*"Siger man nej til en tildelt rute, kan man ikke forvente at få en anden. Ruterne skal kunne tildeles efter hvem der er bedst egnet til den specifikke rute."*

**ØFP's generelle bemærkninger vedrørende drøftelser dels om fælles tilbud, dels om fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud**

64. ØFP har angivet, at ØFP ikke afgiver tilbud på vegne af sine medlemmer som en brancheforening, men derimod har anvendt sine medlemmer som underleverandører, hvorved der er tale om en lovlig underleveranceaftale.<sup>35</sup> Dette vil blive adresseret nedenfor i afsnit 4.3.2.1, samt i afsnit 3.5 vedrørende ØFP's høringsvar.
65. ØFP har videre angivet, at såfremt der ikke er tale om en underleveranceaftale, så er der tale om en lovlig konsortieaftale, idet foreningen i henhold til sine vedtægter kun kan afgive tilbud, når medlemmerne ikke selvstændigt kan byde. Det er ØFP's opfattelse, at medlemmerne derfor ikke er konkurrenter i det pågældende udbud, når ØFP byder.<sup>36</sup> Dette er adresseret nedenfor i pkt. 207ff., samt i afsnit 3.5 vedrørende ØFP's høringsvar.

**Ad 2) ØFP's vedtægter**

66. Det fremgår af ØFP's vedtægters § 3, stk. 3, at *"Medlemmet skal respektere foreningens forretningsområder og afstå fra at byde på kørselsopgaver, som foreningen byder på."*
67. I tillæg hertil fremgår det af bestyrelsesmøde af 22. maj 2014, at:
- "Nye medlemmer: kan ikke komme ind og samtidig køre selv for Flex. kan melde sig ind 1. nov. og køre næste udbud"*
68. Det fremgår af ØFP's bestyrelsesmøde af 7. oktober 2014, at ØFP har forespurgt sine medlemmer, om de ønsker at deltage i et tilbud på et konkret udbud, samt om der er nogen af ØFP's medlemmer, som har tænkt sig at melde sig ud inden udbuddet, jf. pkt. 52 ovenfor.
69. ØFP har angivet,<sup>37</sup> at såfremt et medlem ikke ønsker at afgive tilbud på et udbud gennem ØFP, så kan medlemmet melde sig ud af ØFP, som beskrevet i ØFP's vedtægter, jf. pkt. 55 ovenfor.

---

<sup>35</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 3, bilag 5.

<sup>36</sup> Ibid., side 3, bilag 5.

<sup>37</sup> Jf. ØFP's besvarelse vedrørende ØFP's pålidelighed til Lemvig Kommune af 2. maj 2016, bilag 8.

70. I forbindelse med et udbud af specialkørsel i Lemvig kommune fremgår det af et brev af 19. april 2016 fra ØFP til et daværende medlem forud for afgivelse af tilbud, at:

*"Eftersom vi har afholdt møde i Lemvig i dag med dine kollegaer i Økonomisk forening, hvor du ikke mødte op, så går vi ud fra, at du ikke ønsker at være en del af budet, fordi det er forbudt iflg. ØK's vedtægter at indgive et bud uden om ØK, hvis nogle andre medlemmer ønsker at byde, det er der, så derfor går vi ud fra, at du ikke ønsker at byde. Du står stadig i restance til foreningen, men vi har ingen udmeldelse modtaget fra dig, og den skal indgives 3. mdr. før, du ønsker at udtræde af foreningen..."<sup>38</sup>*

71. Medlemmet sendte den 25. april 2016 sin udmeldelse af foreningen til ØFP.<sup>39</sup> ØFP besvarede udmeldelsen med følgende:

*"Vi er selvfølgelig kede af, at du ikke ønsker at være medlem længere, men det er selvfølgelig din egen beslutning. [...] Eftersom der har været licitation i Lemvig kommune, håber vi selvfølgelig på, at du har været meget opmærksom på § 3.3 i vores vedtægter, da du ikke har ønsket at være sammen med andre af vores medlemmer."<sup>40</sup>*

72. På baggrund af ØFP's oplysninger til styrelsen, har vedtægternes § 3, stk. 3, i hvert fald været gældende fra marts 2012. Det er dog muligt, at vedtægternes § 3, stk. 3, har været gældende siden ØFP's oprettelse den 28. september 2004.

73. Efter at styrelsen begyndte at undersøge, hvorvidt ØFP har overtrådt konkurrencereglerne, ophævede ØFP ved en vedtægtsændring den 14. november 2016 bl.a. den del af § 3, stk. 3, som er beskrevet i pkt. 66. De nye vedtægter, samt følgebrev hvoraf det fremgår, at vedtægterne er vedtaget, er vedlagt som bilag 1.

#### **ØFP's bemærkninger til sine vedtægter**

74. ØFP har angivet, at vedtægternes § 3, stk. 3, er blevet misforstået. Ifølge ØFP finder § 3, stk. 3, alene anvendelse i de situationer, hvor medlemmerne ikke er i stand til at byde selvstændigt, da ØFP kun kan afgive tilbud på vegne af sine medlemmer, når medlemmerne ikke kan byde selv, jf. vedtægternes § 2, stk. 1. ØFP har videre angivet, at når ØFP's medlemmer ikke kan byde selvstændigt, er medlemmerne ikke konkurrenter. ØFP finder på den baggrund, at § 3, stk. 3, ikke anvendes til at begrænse konkurrencen mellem ØFP's medlemmer.

75. ØFP har videre angivet, at hvis et medlem ønsker at afgive tilbud og kan byde selvstændigt, så skal medlemmet gøre det i stedet for at afgive tilbud gennem ØFP. De øvrige medlemmer og ØFP vurderer samtidig, om det er interessant for de øvrige medlemmer at afgive tilbud på opgaven gennem ØFP.<sup>41</sup>

---

<sup>38</sup> Jf. Materiale vedrørende et udbud i Lemvig fremsendt til styrelsen den 14. december 2016, bilag 9.

<sup>39</sup> Ibid., bilag 9.

<sup>40</sup> Ibid., bilag 9.

<sup>41</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 3, bilag 5.

76. Ifølge ØFP var hensigten med § 3, stk. 3, at sikre, at et medlem, som bød gennem ØFP, ikke samtidig bød som underleverandør til eller konsortiedeltager med andre tilbudsgivere. Det ville ifølge ØFP skabe risiko for, at ØFP kunne påtage sig forpligtelser over for ordregivere, som ØFP efterfølgende ikke vil kunne overholde, eller at fortrolige informationer fra ØFP's tilbudsgivning kunne blive delt med konkurrenter.<sup>42</sup> Styrelsen har behandlet ØFP's kommentarer under afsnit 4.3.3.2 vedrørende vedtagelsens formål i pkt. 275ff., samt i afsnit 3.5 vedrørende ØFP's hørings svar.

#### **Materiale vedrørende ØFP's økonomi**

77. Bestyrelsesmøde af 26. februar 2013, pkt. 2:

*"Ansæt daglig leder [...]"<sup>43</sup>*

*Afregning til vognmænd af alle ØK's aktiviteter, Den daglige drift af ØK's aktiviteter ÷ politik*

*Aflønning [...] kr/mdr."*

78. Bestyrelsesmøde 30. marts 2016, pkt. 1:

*"Salær til bestyrelsen: Formand [...], næstformand [...],- kasserer og sekretær [...],- menig [...],- Dagmøder kompensation [...],- aften ingen."*

79. Bestyrelsesmøde af 22. marts 2016, pkt. 2:

*"Kontingent: som nu*

*Administration: sættes op til [0-5]% for alle medlemmer"*

80. Bestyrelsesmøde af 16. juni 2016, pkt. 4:

*"Der skal være et gebyr pr. bevilling for hjælpe til udbud. [...] kan få brug for hjælp på Djursland ved nedgang i kørsel til håndtering af de andre vognmænd."*

#### **Øvrigt materiale**

81. Øvrigt materiale, som inddrages nedenfor i styrelsens vurdering i nærværende sag:
- Styrelsens referat af 13. januar 2017 af møde med ØFP af 5. januar 2017, bilag 10.
  - ØFP's hørings svar af 27. november 2017, bilag 11.

---

<sup>42</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 3, bilag 5.

<sup>43</sup> [...] driver vognmandsvirksomheden Kalø Taxi, som er medlem af ØFP, herudover sidder [...] i ØFP's bestyrelse.

### 3.5 HØRINGSSVAR

82. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen sendte en klagepunktsmeddelelse i høring hos Økonomisk Forening for Persontransport (ØFP) den 13. oktober 2017. Styrelsen modtog ØFP's bemærkninger til klagepunktsmeddelelsen den 27. november 2017. Høringssvaret er vedlagt som bilag 11. ØFP's bemærkninger og styrelsens kommentarer hertil følger nedenfor.
83. Bemærkninger er grupperet under følgende overskrifter i overensstemmelse med sagens overordnede afsnit:
- i. Samhandelspåvirkning
  - ii. Aftaleforholdet
  - iii. Sagens genstand
  - iv. Konkurrenter
  - v. Drøftelserne i ØFP
  - vi. Vedtægternes § 3, stk. 3
  - vii. Fritagelse/undtagelse
  - viii. Øvrige

#### *i. Samhandelspåvirkning*

84. ØFP angiver i sit høringssvar, at der er samhandelspåvirkning i sagen, da de udbud, som ØFP har afgivet tilbud på, er EU-udbud.<sup>44</sup>
85. Herudover henviser ØFP til Domstolens dom af 14. januar 2015 i sag C-518/13 "Black Cabs" vedrørende statsstøtte, hvoraf det fremgår, at begrebet samhandelspåvirkning ikke afhænger af, om de leverede transportydelser er lokale eller regionale, eller af størrelsen af de omhandlede aktivitetsområder. I forlængelse heraf bemærker ØFP, at konkurrencereglerne og statsstøttereglerne indeholder tæt på enslydende formuleringer af betingelsen om samhandelspåvirkning.<sup>45</sup>
86. Uanset om formuleringen af betingelserne for samhandelspåvirkning er tæt på enslydende efter konkurrencereglerne og statsstøttereglerne, ændrer den ovenfor angivne dom ikke på, at der skal foretages en konkret vurdering af, om betingelserne for samhandelspåvirkning er opfyldt.
87. Styrelsen har allerede behandlet, hvorvidt ØFP's vedtagelse har samhandelspåvirkning i sagens afsnit 4.2. Bemærkningerne har ikke givet anledning til en ændret vurdering af, at vedtagelsen ikke har samhandelspåvirkning.

#### *ii. Aftaleforholdet*

88. ØFP anfører i sit høringssvar, at ØFP's samarbejdsaftale er en lovlig underleveranceaftale. Ifølge ØFP må ØFP dermed gerne indhente priser fra

---

<sup>44</sup> Jf. ØFP's høringssvar af 27. november 2017, side 3 og side 10, bilag 11.

<sup>45</sup> Ibid., side 10, bilag 11.



medlemmerne på udførelse af den udbudte kørsel og på baggrund af den indhente pris fastsætte den pris, som ØFP anvender i sit tilbud til ordregiver.<sup>46</sup>

89. Det er styrelsens vurdering, at det er underordnet, hvorvidt ØFP selv betegner aftaleforholdet mellem ØFP og medlemmerne som en underleveranceaftale, da selve betegnelsen af aftaleforholdet ikke ændrer på, at ØFP's vedtagelse materielt skal anses som en horisontal vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder i konkurrencelovens forstand, jf. sagens afsnit 4.3.2.1. Dette er præciseret i sagens pkt. 199-201. Styrelsen bemærker, at det, at ØFP er en selvstændig virksomhed, som afgiver tilbud og bærer risikoen ved tilbudsgivning, ikke ændrer på, at ØFP også er en sammenslutning af virksomheder, jf. sagens pkt. 178 og 180.
90. ØFP's bemærkninger om aftaleforholdet har ikke givet anledning til en ændring i styrelsens vurdering af, at samarbejdet i ØFP er en horisontal vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder.

### *iii. Sagens genstand*

91. ØFP's bemærkninger i høringsvaret angår hovedsageligt, at ØFP's medlemmer har indgået et lovligt samarbejde om tilbudskoordinering på de enkelte udbud, som ØFP har afgivet tilbud på. Ifølge ØFP ville styrelsen have fundet, at der var tale om et lovligt samarbejde, såfremt styrelsen havde set på hvert af de pågældende udbud. Ifølge ØFP ville de drøftelser, som er foregået i regi af ØFP, dermed også være lovlige.<sup>47</sup>
92. ØFP's vedtagelse vedrører efter styrelsens vurdering et bredere samarbejde end de enkelte udbud, som ØFP har afgivet tilbud på. De drøftelser, som er foregået i regi af ØFP i forbindelse med ØFP's tilbud, samt ØFP's vedtægter, som bestemmer, at medlemmerne ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP, er i sig selv egnet til at begrænse konkurrencen mellem ØFP's medlemmer. Det skyldes, at medlemmer gennem drøftelserne i ØFP får viden om, hvilke udbud ØFP vil afgive tilbud på, samt hvordan priser fastsættes og ruter fordeles, og at ØFP's vedtægter samtidig giver alle medlemmer viden om, at der ikke er nogen andre medlemmer, som vil afgive tilbud i konkurrence med ØFP. Dette er med til at mindske den usikkerhed, der ellers ville have været mellem ØFP's medlemmer ved tilbudsgivning og dermed den konkurrence, som udbud normalt ville medføre. Herudover er vedtagelsen egnet til at begrænse konkurrencen ved, at ØFP's medlemmer ikke vil kunne samarbejde med andre (ikke medlemmer) om at afgive tilbud på udbud, hvor ØFP byder..
93. Det er styrelsens vurdering, at det er de overordnede drøftelser samt vedtægtsbestemmelsen, som er egnet til at begrænse konkurrencen på markedet. Styrelsen har derfor ikke foretaget en selvstændig vurdering af, om hvert enkelt af de tilbud, som ØFP har afgivet, har været i overensstemmelse med konkurrencereglerne.
94. ØFP's bemærkninger om, at styrelsen ikke har vurderet de enkelte udbud i sagen, giver derfor ikke anledning til en ændring af styrelsens vurdering af sagen.

---

<sup>46</sup> Jf. ØFP's høringsvar af 27. november 2017, side 10, bilag 11.

<sup>47</sup> Ibid., fx side 6-7, bilag 11.

#### ***iv. Konkurrenter***

95. ØFP angiver i sit høringssvar, at tilbudssamarbejder som det klare udgangspunkt er lovlige, samt at vurderingen af lovligheden afhænger af, om de virksomheder, der deltager i samarbejdet, hver især vil kunne byde på opgaven. ØFP angiver, at ØFP i henhold til formålet i sine vedtægter, jf. sagens pkt. 23, udelukkende har afgivet tilbud på udbud, som medlemmerne ikke kunne afgive tilbud på hver især, og at ØFP's medlemmer dermed ikke er konkurrenter i de pågældende udbud.<sup>48</sup>
96. Herudover angiver ØFP, at der i vurderingen af om medlemmerne er konkurrenter skal indgå en række særlige forhold, som har betydning for, om medlemmet har kapacitet til at byde, blandt andet geografi, taxibevillingssystemet, medlemmets vogntype og øvrige forpligtelser.<sup>49</sup>
97. Som nævnt omhandler denne sag ikke de enkelte udbud, som ØFP har afgivet tilbud på, men derimod et bredere samarbejde, hvor ØFP løbende koordinerer sine medlemmers tilbudsgivning.
98. Styrelsen har derfor ikke foretaget en selvstændig vurdering af om ØFP på konkrete udbud kun har afgivet tilbud på vegne af medlemmer, som ikke kan byde selv, og dermed om de pågældende medlemmer er konkurrenter i det konkrete udbud.
99. Det skal dog bemærkes, at ØFP efter styrelsens opfattelse selv anser sine medlemmer for at være konkurrenter i de udbud, som ØFP afgiver tilbud på. ØFP har fx oplyst, at medlemmerne ofte byder uden om ØFP på udbud, som ØFP afgiver tilbud på.<sup>50</sup> ØFP's vedtægters § 3, stk. 3, som bestemmer at ØFP's medlemmer ikke må byde i konkurrence med ØFP, ville herudover være overflødig, såfremt ØFP udelukkende havde til hensigt at afgive tilbud på udbud, hvor ØFP's medlemmer ikke var konkurrenter.
100. Det kan også bemærkes, at det fx i et udbud<sup>51</sup> fra Midttrafik<sup>52</sup> har været muligt for vognmænd at afgive tilbud på enkelte ruter og med kun én bil. Da alle ØFP's medlemmer som minimum har én bil, taler det for, at flere af ØFP's medlemmer ville kunne afgive et selvstændigt tilbud på et sådan udbud.
101. Styrelsen har allerede behandlet, hvorvidt ØFP's medlemmer er konkurrenter i det bredere samarbejde, som foregår i regi af ØFP i sagens pkt. 208-211. Styrelsen har i den forbindelse undersøgt, hvorvidt vedtægternes § 2, stk. 1, og de af ØFP angivne særlige forhold er afgørende for denne vurdering, jf. sagens pkt. 265-272 og 302-304.
102. Styrelsen har fundet, at i forhold til vurderingen af det bredere samarbejde, som består af drøftelserne i ØFP af dels af hvilke udbud, som ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt ØFP's vedtægter,

---

<sup>48</sup> Jf. ØFP's høringssvar af 27. november 2017, fx side 4-8, bilag 11.

<sup>49</sup> Ibid., side 3 og side 8-9, bilag 11.

<sup>50</sup> Jf. Styrelsens referat af 13. januar 2017 af møde med ØFP af 5. januar 2017, side 1, bilag 10.

<sup>51</sup> Midttrafiks udbud fra 2016 af specialkørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune udbudt.

<sup>52</sup> Jf. Midttrafiks henvendelse til styrelsen af 20. maj 2016, side 1, bilag 4.

som bestemmer, at medlemmerne ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP, er disse forhold ikke afgørende.

103. Styrelsen vil i pkt. 268-269 vedrørende formålet med vedtagelsen præcisere, at det er styrelsens vurdering, at vedtagelsen vedrører et bredere samarbejde end de enkelte udbud, som ØFP har afgivet tilbud på.
104. Præciseringerne har ikke givet anledning til en ændring af styrelsens vurdering af, at ØFP's medlemmer er konkurrenter i den vedtagelse, som vedrører det bredere samarbejde i ØFP.

**v. Drøftelserne i ØFP**

105. ØFP anfører i sit høringssvar, at det ikke ud fra ØFP's bestyrelses- og generalforsamlingsreferater fremgår, at ØFP har drøftet specifikke priser, at ØFP internt har fordelt ruter, at der er sket en udveksling af konkurrencefølsomme oplysninger, eller at der er sket ulovlig tilbudskoordinerings. ØFP angiver derfor, at styrelsen ikke har løftet bevisbyrden for, at de konkrete drøftelser i regi af ØFP medfører, at der foreligger en overtrædelse af konkurrencereglerne.<sup>53</sup>
106. Herudover angiver ØFP, at de drøftelser, der er sket i ØFP, er lovlige, fordi de er nødvendige for, at ØFP kan afgive (lovlige) tilbud på vegne af sine medlemmer.<sup>54</sup> Styrelsens udlægning af drøftelserne i sagsfremstilling er derfor ifølge ØFP i strid med uskyldsformodningen i menneskerettighedskonventionen artikel 6.<sup>55</sup>
107. Styrelsen er enig med ØFP i, at det som udgangspunkt er lovligt at drøfte den pris, der skal indgå i tilbuddet, fordeling af ruter m.v. i forbindelse med et konkret tilbud, hvis man indgår som samarbejdsparter i et lovligt konsortium.
108. Styrelsen skal imidlertid også her bemærke, at ØFP's vedtagelse efter styrelsens vurdering vedrører et bredere samarbejde end blot de enkelte udbud, som ØFP afgiver tilbud på. De drøftelser, som er foregået i regi af ØFP giver sammen med vedtægtsbestemmelsen medlemmerne en viden, som er med til at mindske den usikkerhed, der ellers ville have været mellem medlemmerne i de udbud, som ØFP afgiver tilbud på, og dermed den konkurrence, som et udbud normalt ville medføre, jf. sagens pkt. 92.
109. I tillæg hertil er drøftelser i en bredere kreds end dem, som skal byde, ikke nødvendige for at kunne afgive et lovligt tilbud. Det gør sig både gældende for drøftelser på medlemsmøder med deltagelse af en række medlemmer, hvor der endnu ikke er taget stilling til, hvilke medlemmer som vil byde, samt for drøftelser i bestyrelsen, som består af konkurrenter til andre af medlemmerne.
110. Det er derfor styrelsens vurdering, at styrelsen har løftet bevisbyrden for, at der foreligger en overtrædelse af konkurrencereglerne, og at styrelsens udlægning af

---

<sup>53</sup> Jf. ØFP's høringssvar af 27. november 2017., side 2-3 og side 6-9, bilag 11.

<sup>54</sup> Ibid., side 7-9, bilag 11.

<sup>55</sup> Ibid., side 2 og side 7, bilag 11.

drøftelserne dermed ikke er i strid med uskyldsformodningen i menneskerettighedskonventionen artikel 6.

111. Dette er allerede behandlet i sagens pkt. 229-261 og giver ikke styrelsens anledning til en ændret vurdering af, at drøftelserne i ØFP sammen med ØFP's vedtægtsbestemmelse er egnet til at begrænse konkurrencen.

**vi. Vedtægternes § 3, stk. 3**

112. Ifølge ØFP var hensigten med vedtægternes § 3, stk. 3, ikke at begrænse konkurrencen mellem medlemmerne, men derimod at sikre, at et medlem ikke både afgav tilbud gennem ØFP og som underleverandør til eller konsortiedeltager med andre virksomheder uden for ØFP.<sup>56</sup>
113. Dette ville ifølge ØFP skabe en risiko for, at ØFP påtog sig forpligtelser, som ØFP ikke kunne overholde, eller at fortrolige oplysninger fra ØFP's tilbudsgivning kunne blive delt med konkurrerende virksomheder.<sup>57</sup>
114. Styrelsen har allerede behandlet ØFP's bemærkninger i sagens pkt. 274-288, og ØFP's bemærkninger giver ikke anledning til en ændret vurdering af, at vedtægterne sammen med drøftelserne i ØFP er egnet til at begrænse konkurrencen.

**vii. Fritagelse/undtagelse**

115. ØFP har angivet, at ØFP's vedtagelse er fritaget og/eller undtaget fra konkurrencereglerne i medfør af Transportforordningen, Specialiseringsgruppefritagelsen eller en individuel fritagelse.<sup>58</sup>

**Transportforordningen<sup>59</sup>**

116. ØFP har angivet, at Transportforordningen medfører, at ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning er undtaget fra konkurrencereglerne. ØFP har i den forbindelse angivet, at fordi ØFP afgiver tilbud på EU-udbud, så er der per definition samhandlingspåvirkning.<sup>60</sup>
117. Det er styrelsens vurdering, at ØFP's adfærd i denne sag ikke påvirker samhandelen mellem medlemsstater mærkbart, jf. afsnit 4.2 nedenfor.
118. Da det er styrelsens vurdering, at Transportforordningen udelukkende finder anvendelse i forbindelse med en konkurrenceretlig vurdering efter TEUF artikel 101, finder Transportforordningen ikke anvendelse på ØFP's adfærd, som alene vurderes efter konkurrencelovens § 6.

---

<sup>56</sup> Jf. ØFP's høringssvar af 27. november 2017, side 3, bilag 11.

<sup>57</sup> Ibid., side 3, bilag 11, samt pkt. 276 nedenfor.

<sup>58</sup> Ibid., side 4 og side 10-11, bilag 11.

<sup>59</sup> Rådets Forordning 169/2009, af 26. februar 2009, om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane ad landeveje og sejlbare vandveje, ("Transportforordningen").

<sup>60</sup> Jf. ØFP's høringssvar af 27. november 2017, side 3 og 10, bilag 11.

119. Transportforordningen undtager kun visse aftaler m.v., som muliggør indførelse af tekniske forbedringer eller teknisk samarbejde, som bidrager til forbedringer af produktiviteten.
120. Selv hvis TEUF artikel 101 og dermed Transportforordningen fandt anvendelse, er det styrelsens vurdering, at ØFP's vedtagelse, som består af medlemmernes løbende drøftelser af ØFP's tilbudsgivning, samt ØFP's vedtægter, som bestemmer, at medlemmerne ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP, ikke er et sådant samarbejde, som muliggør indførelse af tekniske forbedringer eller teknisk samarbejder, som bidrager til forbedringer af produktiviteten. Det er derfor styrelsens vurdering, at ØFP's vedtagelse ikke opfylder betingelserne for at blive undtaget efter Transportforordningen.
121. ØFP's bemærkninger har ikke givet anledning til en ændring af styrelsens vurdering af, at ØFP's vedtagelse ikke er undtaget efter Transportforordningen.

#### ***Specialiseringsgruppefritagelsen<sup>61</sup>***

122. ØFP har angivet, at vedtagelsen er fritaget i medfør af specialiseringsgruppefritagelsen, da ØFP og ØFP's medlemmer har en markedsandel på under 20 pct.<sup>62</sup> ØFP har ikke angivet, hvordan ØFP's vedtagelse opfylder de øvrige betingelser i specialiseringsgruppefritagelsen, som angiver, at vedtagelsen skal vedrøre specialisering eller fælles distribution, hvor parterne ikke sælger produkterne hver for sig.
123. Det er styrelsens vurdering, at ØFP's vedtagelse ikke opfylder betingelserne for at være en ensidig eller gensidig vedtagelse om specialisering, eller en vedtagelse om fælles distribution, hvor parterne ikke sælger produkterne hver for sig. Styrelsen har ikke foretaget en endelig afgrænsning af det relevante marked, jf. sagens afsnit 4.1, og har dermed heller ikke taget stilling til, hvor stor en markedsandel ØFP og ØFP's medlemmer har. ØFP's bemærkninger giver ikke anledning til, at styrelsen ændrer sin vurdering af, at aftalen ikke er fritaget i medfør af gruppefritagelsen.

#### ***Individuel fritagelse***

124. ØFP gør gældende, at betingelserne for individuel fritagelse er opfyldt. ØFP anfører, at samarbejdet medfører effektivitetsgevinster, da ØFP løser en række væsentlige samfundsmæssige opgaver med transport af borgere, der af den ene eller anden grund har behov herfor. Ifølge ØFP er et samarbejde om løsning af visse af sådanne opgaver nødvendigt.<sup>63</sup>
125. Styrelsen har allerede i sagens afsnit 4.4.2 behandlet, om ØFP har godtgjort, at vedtagelsen kan fritages fra konkurrencereglerne. ØFP's bemærkninger er tilføjet i sagens pkt. 334. ØFP's bemærkninger ændrer ikke på styrelsens vurdering af, at ØFP

---

<sup>61</sup> Kommissionens forordning nr. 1218/2010 af 14. december 2010 om anvendelse af artikel 101, stk. 3, i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde på visse kategorier af specialiseringsaftaler ("gruppefritagelse for specialiseringsaftaler").

<sup>62</sup> Jf. ØFP's høringssvar af 27. november 2017, side 4, bilag 11.

<sup>63</sup> Ibid., side 4 og side 11, bilag 11.

ikke har dokumenteret, at vedtagelsen opfylder betingelserne for at blive individuelt fritaget.

**viii. Øvrige**

126. ØFP angiver, at styrelsen har indtaget sin holdning i sagen på baggrund af oplysninger fra Midttrafik og et tidligere medlem af ØFP i stedet for faktuelle forhold.<sup>64</sup>
127. Styrelsen bemærker, at styrelsen har indhentet en stor mængde materiale fra ØFP for at få oplyst faktum bedst muligt, hvilket sagen i vidt omfang bygger på, jf. sagens afsnit 3.4 vedrørende den omhandlede adfærd.
128. ØFP angiver, at et samarbejde om tilbudsgivning kan foregå i enhver form for juridisk enhed eller konstruktion.<sup>65</sup>
129. Styrelsen er enig i ØFP's bemærkning om, at et samarbejde kan foregå i enhver form for juridisk konstruktion, men det ændrer ikke på, at samarbejdet skal være i overensstemmelse med konkurrencereglerne.
130. Det præciseres i pkt. 267, at det er den enkelte virksomhed som ved hvert udbud individuelt bør tage stilling til, hvorvidt vedkommende selv kan afgive tilbud. Præciseringen ændrer ikke på styrelsens vurdering af, at det bredere samarbejde i ØFP er i strid med konkurrencereglerne.
131. ØFP angiver, at det er uforståeligt, at sagen vedrører medlemmernes kontingentbetaling og den daglige leders vederlag.<sup>66</sup>
132. Styrelsen har inddraget oplysninger om ØFP's økonomi for at vurdere, om ØFP i sig selv er en virksomhed, jf. sagens pkt. 179-180. Herudover bliver oplysningerne kort inddraget i forbindelse med vurderingen af effektivitetsgevinster, da ØFP selv angiver, at medlemmerne sparer penge ved at afgive tilbud gennem ØFP, jf. sagens pkt. 332.

---

<sup>64</sup> Jf. ØFP's høringssvar af 27. november 2017, side 2, bilag 11.

<sup>65</sup> Ibid., side 6, bilag 11.

<sup>66</sup> Ibid., side 10, bilag 11.

## 4. VURDERING

### 4.1 MARKEDSAFGRÆNSNING

133. For at vurdere, om der foreligger en konkurrencebegrænsende aftale m.v. i strid med konkurrencelovens<sup>67</sup> § 6, kan det være nødvendigt at afgrænse det relevante marked. Det er dog ikke nødvendigt med en endelig afgrænsning, medmindre det uden en sådan ikke er muligt at afgøre, om aftalen m.v. kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater og/eller har til formål eller til følge mærkbart at begrænse konkurrencen.<sup>68</sup>
134. Det relevante marked består af det relevante produktmarked og det relevante geografiske marked. Formålet med at afgrænse et marked både som produktmarked og som geografisk marked er at konstatere hvilke aktuelle konkurrenter, der er i stand til at begrænse de involverede virksomheders adfærd og forhindre dem i at handle uafhængigt af et effektivt konkurrencemæssigt pres.<sup>69</sup>
135. Udgangspunktet for markedsafgrænsningen er en analyse af efterspørgsels- og udbudssubstitution.<sup>70</sup> I de følgende afsnit vil det relevante produktmarked og geografiske marked blive undersøgt.

#### 4.1.1 Det relevante produktmarked

136. Ved det relevante produktmarked forstås markedet for de produkter eller tjenesteydelser, som forbrugerne anser for indbyrdes substituerbare på grund af deres egenskaber, pris og anvendelsesformål.<sup>71</sup>
137. Ved afgrænsningen af det relevante produktmarked tages udgangspunkt i de produkter eller tjenesteydelser, som den mulige konkurrencebegrænsende aftale m.v. vedrører. Dernæst afgrænses hvilke øvrige produkter eller tjenesteydelser, der er substituerbare hermed.
138. Den i denne sag relevante vedtagelse omhandler ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning i forbindelse med udbud vedrørende persontransport i Region Midtjylland.
139. Det er kommuner, regioner eller offentlige trafikselskaber, som efterspørger persontransport. Det sker ved, at kommuner, regioner og offentlige trafikselskaber

---

<sup>67</sup> LBK nr. 869 af 8. juli 2015 ("konkurrenceloven").

<sup>68</sup> Jf. Rettens dom af 25. oktober 2005 i sag T-38/02, Groupe Danone mod Kommissionen, præmis 99 og den deri citerede praksis.

<sup>69</sup> Jf. Kommissionens meddelelse af 9. december 1997 om afgrænsning af det relevante marked (1997/C 372/03) ("Markedsafgrænsningsmeddelelsen"), punkt 2.

<sup>70</sup> Ibid., punkt 13, første punktum.

<sup>71</sup> Ibid., punkt 7.

gennemfører udbud, hvorefter de stiller kørslen til rådighed for borgerne. Efterspørgslen efter kørsel kommer dermed ikke direkte fra de enkelte borgere, men bliver fastlagt af det offentlige i de pågældende udbud.

140. I forbindelse med konkrete udbud vil efterspørgselssubstitutionen derfor være begrænset i forhold til den eller de tjenesteydelser, der efterspørges i det konkrete udbud, idet den efterspurgte ydelse ikke vil kunne substitueres med alternative ydelser.
141. Ved kommuner og trafiksekskabers udbud af persontransport vil udbuddene typisk vedrøre en specifik form for persontransport fx specialkørsel. Det snævraste produktmarked for ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning vil derfor kunne være specifikke former for persontransport.
142. Det er muligt, at udbudssubstitution indebærer, at markedet skal afgrænses bredere end til specifikke former for persontransport, således at det relevante produktmarked omfatter persontransport generelt. Dette er tilfældet, hvis en vognmand, som udfører én form for persontransport, uden væsentlige omkostninger og risici omgående kan omstille sig til at tilbyde en anden form for persontransport.
143. Dette vil formentlig være tilfældet for nogle typer af persontransport. Fx vil en vognmand, der udfører handikapkørsel, sandsynligvis kunne anvende samme type bil og/eller samme type tilladelse som ved specialkørsel, og vil derfor sandsynligvis uden væsentlige omkostninger eller risici kunne omstille sig til specialkørsel.
144. Dette kan tale for, at produktmarkedet afgrænses bredere end til en specifik form for persontransport, sandsynligvis til et marked for generel persontransport.
145. Det er usandsynligt, at markedet kan afgrænses bredere end til generel persontransport, da vognmanden skal være i besiddelse af en særlig type tilladelse og en særlig bil for at udføre persontransport, jf. pkt. 35 ovenfor, som ikke giver adgang til andre former for transport, fx godstransport. Persontransport vil derfor være den bredest mulige afgrænsning.

#### *Delkonklusion*

146. Styrelsen vurderer, at der ikke er behov for at foretage en endelig afgrænsning af det relevante produktmarked. Det skyldes, at styrelsen vurderer, at der i denne sag er tale om en vedtagelse truffet af en forening, hvis medlemmer er indbyrdes konkurrenter, uanset om produktmarkedet afgrænses snævert til en specifik form for persontransport eller bredest muligt til persontransport generelt, jf. pkt. 207ff. nedenfor. Herudover er det på baggrund af karakteren af overtrædelsen – ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning – styrelsens vurdering, at der selv ved den bredest mulige markedsafgrænsning foreligger en mærkbar konkurrencebegrænsning i strid med konkurrencelovens § 6.
147. I det følgende vil styrelsen anvende det bredest mulige produktmarked – markedet for persontransport – selv om det som nævnt i pkt. 141 ovenfor er muligt, at markedet kan afgrænses mere snævert.



#### 4.1.2 Det relevante geografiske marked

148. Ved det relevante geografiske marked forstås det område, hvor de involverede virksomheder udbyder eller efterspørger produkter eller tjenesteydelser, som har tilstrækkelig ensartede konkurrencevilkår, og som kan skelnes fra de tilstødende områder, fordi konkurrencevilkårene dér er meget anderledes.<sup>72</sup>
149. Den i denne sag relevante vedtagelse omhandler ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning i forbindelse med udbud vedrørende persontransport i Region Midtjylland.
150. I forbindelse med konkrete udbud er det muligt, at der i forhold til efterspørgsels substitution kan afgrænses et særskilt geografisk marked for hver enkelt af de udbudte ruter i det konkrete udbud. Ved efterspørgsels substitution vil ordregiver ikke være interesseret i at substituere kørsel på en specifik rute med kørsel på en alternativ rute. Den snærest mulige afgrænsning vil derfor kunne være de enkelte ruter i et udbud.
151. Der vil dog kunne være udbudssubstitution mellem de enkelte ruter, idet en vognmand ofte uden eller med meget begrænsede omkostninger vil kunne skifte fra at køre på en rute til at køre på en anden. Det taler for, at det geografiske marked skal afgrænses bredere end til den enkelte rute.
152. Det er muligt, at der kan afgrænses et lokalt eller regionalt marked til det område, hvor kørslen i et konkret udbud er placeret, eller hvor vognmanden er aktiv.
153. ØFP's medlemmer er hovedsageligt aktive som leverandører af persontransport i Region Midtjylland. Herudover byder ØFP som forening kun på opgaver i Region Midtjylland, jf. ØFP's vedtægter.<sup>73</sup> ØFP har i tillæg hertil angivet, at det giver en række udfordringer at byde på en opgave, som geografisk ligger langt væk. Udover at tilbuddet vil blive dyrere på grund af meget spildkørsel til og fra ruten, er det ifølge ØFP også vanskeligt at overholde taxilovgivningens krav om, at taxier skal tilbyde kørsel i de områder, hvor bevillingen er udstedt.<sup>74</sup>
154. Idet det efter det oplyste har væsentlig betydning, at opgaven ikke ligger langt væk geografisk, kan det ikke udelukkes, at det geografiske marked for konkrete udbud kan afgrænses lokalt til det område et udbud dækker eller regionalt, hvilket i dette tilfælde vil være Region Midtjylland.
155. Det er muligt, at markedet kan afgrænses bredere end Region Midtjylland. Når en kommune, region eller et trafikselskab udbyder persontransport, er en taxitilladelse ikke geografisk begrænset til den kommune, tilladelsen er udstedt i jf. pkt. 37 ovenfor. Bustilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik er ligeledes ikke geografisk begrænset, jf. pkt. 36 ovenfor. Dette kan tale for, at det geografiske marked kan afgrænses bredere end lokalt eller regionalt, fx til Danmark.

---

<sup>72</sup> Jf. Markedsafgrænsningsmeddelelsen, pkt. 8.

<sup>73</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 5, bilag 5.

<sup>74</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 25. januar 2017 af styrelsens spørgsmål af 13. januar 2017, side 4-5, bilag 6.

156. Det er usandsynligt, at markedet kan afgrænses bredere end Danmark, da afstanden til ruten efter det oplyste er et helt væsentligt parameter ved tilbudsgivning, jf. pkt. 153ff. Herudover er udbudsmaterialet som udgangspunkt udarbejdet på nationalsproget, og særligt for taxitilladelser gælder der national regulering, jf. pkt. 37 ovenfor, som ikke er harmoniseret på tværs af EU. Danmark vil derfor være den bredest mulige afgrænsning.

#### *Delkonklusion*

157. Det er styrelsens vurdering, at der ikke er behov for at foretage en endelig afgrænsning af det relevante geografiske marked. Det skyldes, at styrelsen vurderer, at der i sagen er tale om en vedtagelse truffet af en forening, hvor flere af ØFP's medlemmer er indbyrdes konkurrenter, uanset om det geografiske marked afgrænses snævrere til den enkelte rute i et konkret udbud, eller bredest muligt til Danmark, jf. pkt. 207ff. nedenfor. Herudover er det på baggrund af karakteren af overtrædelsen – ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning – styrelsens vurdering, at der selv ved den bredest mulige markedsafgrænsning foreligger en mærkbar konkurrencebegrænsning i strid med konkurrencelovens § 6.
158. Selv om styrelsen ikke har foretaget en endelig vurdering af det relevante marked, vil styrelsen i det følgende anvende det geografiske marked Region Midtjylland, hvor ØFP's medlemmer er aktive, ØFP afgiver tilbud og ØFP's vedtægter er gældende. Baggrunden for dette er, at det geografiske marked sandsynligvis skal afgrænses bredere end til den enkelte rute i et udbud på grund af udbudssubstitution, jf. pkt. 151, men snævrere end Danmark, da afstanden til ruterne er et væsentligt parameter, jf. pkt. 153 ovenfor.

#### **4.1.3 Konklusion vedrørende markedsafgrænsning**

159. På baggrund af ovenstående er det Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at den snævrere mulige afgrænsning af det relevante marked vil omfatte specifikke former for persontransport på enkelte ruter i konkrete udbud, som beskrevet i udbudsmaterialet, og den bredest mulige afgrænsning vil omfatte persontransport generelt i Danmark.
160. Da ØFP's medlemmer vil være konkurrenter på det snævrere mulige marked, jf. pkt. 207ff. nedenfor, vil dette også være tilfældet på et eventuelt bredere marked. På baggrund af karakteren af overtrædelsen – ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning – er det samtidig styrelsens vurdering, at der selv ved den bredest mulige markedsafgrænsning foreligger en mærkbar konkurrencebegrænsning i strid med konkurrencelovens § 6. På den baggrund er det ikke nødvendigt at foretage en endelig afgrænsning af det relevante marked.

## 4.2 SAMHANDELSPÅVIRKNING

161. Efter forordning nr. 1/2003<sup>75</sup> skal det undersøges, om en eventuel konkurrencebegrænsende aftale m.v. mærkbart kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater. Hvis det er tilfældet, er Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen forpligtet til at anvende TEUF artikel 101.<sup>76</sup>
162. Udtrykket "samhandelen mellem medlemsstater" er neutralt. Det er ikke en betingelse, at handelen begrænses eller mindskes. Samhandelen kan også blive påvirket, når en aftale m.v. fører til en stigning i handelen. Det er dog i begge tilfælde en betingelse, at samhandelen påvirkes mærkbart.<sup>77</sup>
163. Ved vurdering af, om en aftale m.v. mærkbart kan påvirke samhandlen mellem medlemsstater, fremgår det af selve ordlyden af TEUF artikel 101 og Kommissionens samhandelsmeddelelse,<sup>78</sup> at der især skal lægges vægt på følgende tre kriterier:
- Handelen mellem medlemsstater
  - Kan påvirkes
  - Mærkbart
164. Kommissionen har opstillet en gendrivelig negativ formodningsregel for, hvornår en aftale m.v. i princippet ikke kan påvirke handelen mellem medlemsstater mærkbart – den såkaldte NAAT-regel.<sup>79</sup> NAAT-reglen finder anvendelse, hvis
- i) parterne ikke på det relevante marked indenfor EU har en samlet markedsandel på over 5 pct., og
  - ii) de deltagende virksomheder ikke har en samlet årlig omsætning i EU indenfor de produkter, der er omfattet af aftalen m.v., på over 40 mio. euro (horisontal aftale), eller leverandøren ikke har en årlig omsætning i EU indenfor de produkter, der er omfattet af aftalen m.v., på over 40 mio. euro (knap 300 mio. kr.) (vertikal aftale).
165. ØFP har over for styrelsen angivet, at fordi ØFP som udgangspunkt afgiver tilbud på EU-udbud, er der per definition samhandelspåvirkning.<sup>80</sup>

---

<sup>75</sup> Rådets forordning nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 81 og 82 ("forordning nr. 1/2003"). EF-traktatens artikel 81 og 82 er blevet til henholdsvis artikel 101 og 102 i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde ("TEUF"). De to sæt bestemmelser er i det væsentlige identiske. I forordninger og meddelelser vedtaget inden 1. december 2009 skal henvisninger til EF-traktatens artikel 81 og 82 forstås som henvisninger til TEUF artikel 101 og 102.

<sup>76</sup> Jf. forordning nr. 1/2003, artikel 3, stk. 1, 1. pkt.

<sup>77</sup> Jf. Kommissionens meddelelse af 27. april 2004 om retningslinjer vedrørende begrebet påvirkning af handelen i traktatens artikel 81 og 82 (2004/C 101/07) ("samhandelsmeddelelsen"), punkt 34 og 44.

<sup>78</sup> Ibid., punkt 18.

<sup>79</sup> Ibid., punkt 52.

166. Det er styrelsens vurdering, at et EU-udbud potentielt kan medføre, at handelen mellem medlemsstater påvirkes, da EU-udbud bliver offentliggjort på en sådan måde, at virksomheder i andre medlemsstater i højere grad har mulighed for at afgive tilbud end ved nationale udbud, også selv om udbuddet måtte blive udbudt på nationalsproget. Det er dog i den forbindelse ikke givet, at et EU-udbud vil påvirke handelen mellem medlemsstater *mærkbart*.
167. En aftale m.v., der kun vedrører det nationale marked eller en del heraf, og ikke direkte omhandler import og eksport, tilhører ikke den kategori af aftaler m.v., der ifølge selve deres natur kan påvirke handelen mellem medlemsstater. Sådanne aftaler m.v. vil som udgangspunkt kun kunne påvirke handelen mellem medlemsstater mærkbart, når de gør det vanskeligere for virksomheder fra andre medlemsstater at trænge ind på det pågældende marked.<sup>81</sup>
168. Det er styrelsens vurdering, at det relevante marked ikke er større end Danmark og evt. kan afgrænses snævrere til fx et regionalt marked jf. pkt. 158 ovenfor. Vedtagelsen vedrører hverken import eller eksport, som beskrevet i pkt. 167 ovenfor. ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning tilhører dermed ikke den kategori, som efter sin natur kan påvirke samhandelen mærkbart.
169. ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning vedrører efter styrelsens vurdering primært medlemmernes indbyrdes konkurrence. Det vil sige, at vedtagelsen fortrinsvist påvirker ØFP's medlemmer, uanset om markedet afgrænses til en del af det danske marked eller bredere til hele Danmark. Det er herudover usandsynligt, at udenlandske vognmænd vil afgive tilbud på udbud i Danmark, da det har væsentlig betydning for udførelsen af opgaven, at opgaven geografisk ikke ligger langt væk vognmandens forretningssted, jf. pkt. 154 ovenfor. Vedtagelsen gør det dermed som udgangspunkt ikke vanskeligere for virksomheder fra andre medlemsstater at trænge ind på markedet.
170. Styrelsen vurderer på den baggrund, at ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning ikke kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater mærkbart. Det vurderes derfor, at vedtagelsen alene skal behandles efter konkurrencelovens regler.

### **4.3 KONKURRENCELOVENS § 6**

171. Konkurrencelovens § 6 vedrører aftaler mellem virksomheder, vedtagelser indenfor sammenslutninger af virksomheder og samordnet praksis mellem virksomheder.
172. Det er forbudt for virksomheder m.v. at indgå aftaler, der direkte eller indirekte har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen mærkbart, jf. konkurrencelovens § 6.

---

<sup>80</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 25. januar 2017 af styrelsens spørgsmål af 13. januar 2017, side 6, bilag 6.

<sup>81</sup> Jf. Kommissionens meddelelse af 27. april 2004 om retningslinjer vedrørende begrebet påvirkning af samhandelen i traktatens art. 81 og 82 (2004/C 101/ 07) ("samhandelsmeddelelsen"), punkt 89, sammenholdt med punkt 83 og 84.

173. Der er fire betingelser, der skal være opfyldt for, at forbuddet i konkurrencelovens § 6 finder anvendelse. Der skal være tale om (i) virksomheder eller en sammenslutning af virksomheder, der (ii) indgår en aftale, vedtagelse eller udøver samordnet praksis, som (iii) direkte eller indirekte har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen (iv) mærkbart.
174. Vurderingen efter konkurrencelovens § 6 skal foretages i lyset af dansk domspraksis samt administrativ praksis fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen og Konkurrenceankenævnet. Praksis fra Den Europæiske Unions Domstol samt administrativ praksis fra Europa-Kommissionen vil være vejledende for fortolkningen.<sup>82</sup>

#### 4.3.1 Virksomhedsbegrebet

175. Den første betingelse for, at forbuddet i konkurrencelovens § 6 finder anvendelse, er som nævnt, at der skal være tale om virksomheder eller en sammenslutning af virksomheder.
176. Virksomhedsbegrebet fortolkes meget bredt. Det følger direkte af konkurrencelovens § 2, stk. 1, at lovens forbud gælder for enhver form for erhvervsvirksomhed. Det er desuden præciseret i forarbejderne, at det omfatter *"enhver økonomisk aktivitet, der foregår i et marked for varer og tjenester"*.<sup>83</sup> Det følger ligeledes af Domstolens praksis, at virksomhedsbegrebet omfatter *"enhver enhed, som udøver økonomisk virksomhed, uanset denne enheds retlige status og dens finansieringsmåde"*.<sup>84</sup> Det er uden betydning for anvendelsen af konkurrencelovens § 6, hvorvidt virksomheden drives med økonomisk gevinst for øje.<sup>85</sup>
177. Ifølge konkurrencelovens § 6, stk. 3, er vedtagelser indenfor sammenslutninger af virksomheder også omfattet af forbuddet i konkurrencelovens § 6. En sammenslutning af virksomheder omfatter en brancheforening af enhver slags, og det karakteristiske for sammenslutningen er, at samarbejdet mellem virksomhederne udspringer af deres tilslutning til sammenslutningen, som forener dem og varetager deres interesser.
178. ØFP er en sammenslutning af vognmænd, som er leverandører af persontransport. ØFP forener disse vognmænd ved bl.a. at koordinere deres tilbudsgivning og varetage deres politiske interesser, jf. pkt. 25. Medlemmerne af ØFP er selvstændige vognmænd, der alle udgør virksomheder i konkurrencelovens forstand. Der er styrelsens vurdering, at ØFP dermed udgør en sammenslutning af virksomheder, jf. konkurrencelovens § 6, stk. 3.

---

<sup>82</sup> Jf. bl.a. forarbejderne til lov nr. 384 af 6. oktober 1997, FT 1996/97, tillæg A, side 3649, v. sp. og 3657 h.sp.

<sup>83</sup> Jf. forarbejderne til lov nr. 384 af 6. oktober 1997, FT 1996/97, tillæg A, side 3653, v. sp.

<sup>84</sup> Jf. EF-domstolens dom af 23. april 1991 i sag C-41/90, *Höfner & Elser*, præmis 21.

<sup>85</sup> Jf. forarbejderne til lov nr. 384 af 6. oktober 1997, FT 1996/97, tillæg A, side 3653, v. sp.

179. Det fremgår herudover af ØFP's vedtægter, at den overordnede ledelse varetages af bestyrelsen,<sup>86</sup> samt at bestyrelsen kan ansætte en person til den daglige drift af foreningen.<sup>87</sup> Det fremgår af ØFP's referater af bestyrelsesmøder,<sup>88</sup> at bestyrelsen modtager et honorar for deltagelsen i bestyrelsen, og at den daglige leder modtager løn i forbindelse med varetagelsen af den daglige drift. Både honoraret og lønnen, som modtages for at opretholde driften i ØFP, dækkes bl.a. af et fast kontingent og et driftsbidrag på [0-5] pct. af den afregning, som medlemmerne modtager for udført kørsel,<sup>89</sup> jf. pkt. 77-80.
180. Ovenstående betyder, at ØFP som forening har en økonomisk aktivitet i forbindelse med driften af ØFP, og at ØFP dermed også er en selvstændig virksomhed i konkurrencelovens forstand.
181. Styrelsen vurderer samlet, at det konkurrenceretlige virksomhedsbegreb er opfyldt i denne sag både for ØFP som forening og for ØFP's medlemmer.

#### **4.3.2 Aftale, vedtagelse eller samordnet praksis**

182. Den anden betingelse for, at forbuddet i konkurrencelovens § 6 finder anvendelse, er som nævnt, at der skal være tale om en aftale, vedtagelse eller samordnet praksis.
183. Det konkurrenceretlige aftalebegreb er bredere end det traditionelle obligationsretlige aftalebegreb. Det konkurrenceretlige aftalebegreb omfatter både mundtlige og skriftlige aftaler, udtrykkelige og stiltiende aftaler samt fx "gentlemen's agreements". Det afgørende er, om de involverede virksomheder har udtrykt en samstemmende vilje til at indrette deres adfærd på markedet på en bestemt måde.
184. Der stilles inden for konkurrenceretten ikke krav om, at en aftale antager en juridisk bindende form, at der er fastsat sanktioner mellem aftalparterne, 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.<sup>90</sup>
185. Vedtagelser indenfor en sammenslutning af virksomheder er også omfattet af forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3.
186. Beslutninger truffet af sammenslutningen kan i sig selv udgøre en vedtagelse, jf. konkurrencelovens § 6, stk. 3. Ensidige udmeldinger fra sammenslutningen, heriblandt henstillinger, anbefalinger, opfordringer og tilkendegivelser vil også kunne være omfattet af begrebet vedtagelse. Afgørende for, om sådanne henstillinger, anbefalinger og opfordringer m.v. er omfattet af begrebet, er, at de er udtryk for sammenslutningens holdning og er *egnet* til at koordinere medlemmernes

---

<sup>86</sup> Jf. ØFP's vedtægter af 30. marts 2015, § 11, stk. 1, bilag 3.

<sup>87</sup> Jf. ØFP's vedtægter af 30. marts 2015, § 12, stk. 1, bilag 3.

<sup>88</sup> Jf. fx ØFP's bestyrelsesmøde af 22. maj 2014 og ØFP's bestyrelsesmøde af 30. marts 2015, bilag 2.

<sup>89</sup> Jf. ØFP's vedtægter af 30. marts 2015, § 5, stk. 3, og § 15, stk. 2, bilag 3.

<sup>90</sup> Jf. fx Retten i Første Instans' dom af 20. marts 2002 i sag T-9/99, *Rørkartel*, præmis 199-200.

adfærd, uanset om medlemmerne rent faktisk koordinerer deres adfærd på markedet, og uanset at medlemmerne ikke er forpligtede til at følge udmeldingerne.<sup>91</sup>

187. I det følgende vurderes det, om betingelserne for, at der foreligger en vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder, er opfyldt i denne sag.

#### **4.3.2.1 ØFP's koordinering opfylder begrebet om en vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder**

188. Det konkurrencebegrænsende forhold, som er genstand for undersøgelse i nærværende sag, er ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning, som består af:

- 1) at medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt
- 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP.

189. Som det fremgår af pkt. 178 ovenfor, er ØFP en sammenslutning af virksomheder. For at der er foretaget en vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder, skal vedtagelsen være egnet til at koordinere medlemmernes adfærd, jf. pkt. 186 ovenfor.

190. ØFP's bestyrelse er valgt af ØFP's medlemmer til at varetage den overordnede ledelse og er derfor det kompetente organ i foreningen.<sup>92</sup>

191. Som det fremgår ovenfor, jf. pkt. 47ff., er det ØFP's bestyrelse, som tager initiativ til og koordinerer sine medlemmers tilbudsgivning, og herunder indkalder til medlemsmøder, hvor tilbudsgivningen drøftes.

192. Det fremgår ligeledes af ØFP's svar på styrelsens spørgsmål af 25. januar 2017,<sup>93</sup> at dette, ifølge ØFP, også udmønter sig i konkrete tilbud, hvor det er ØFP's bestyrelse, som træffer beslutning om at afgive tilbud. Det er ØFP, som beslutter hvilken pris, der skal tilbydes, samt fordeler ruterne ud fra medlemmernes ønsker.

193. På baggrund af ovenstående er det styrelsens vurdering, at ØFP's bestyrelses drøftelser og beslutninger vedrørende tilbudsgivning er egnet til at koordinere ØFP's medlemmers adfærd.

194. Dette gør sig efter styrelsens vurdering både gældende for de beslutninger, som er drøftet og truffet internt i ØFP's bestyrelse, for de udmeldinger ØFP har udsendt til medlemmerne, samt for de beslutninger, som er drøftet og truffet blandt

---

<sup>91</sup> Jf. fx Konkurrenceankenævnets kendelse af 30. november 2009, *Dansk Transport og Logistik mod Konkurrencerådet*, afsnit 6.2 og Konkurrenceankenævnets kendelse af 21. oktober 2014, *Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark mod Konkurrencerådet*, afsnit 6.

<sup>92</sup> Jf. ØFP's gældende vedtægter af 14. november 2016, § 11, stk. 1, bilag 1.

<sup>93</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 25. januar 2017 af styrelsens spørgsmål af 13. januar 2017, side 3 og 5, bilag 6.

medlemmerne på ØFP's medlemsmøder. Samlet set udgør disse derfor en vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder i konkurrencelovens forstand.<sup>94</sup>

195. Det samme gør sig gældende for ØFP's vedtægter, som er vedtaget af generalforsamlingen,<sup>95</sup> der er det kompetente organ for så vidt angår vedtagelse af vedtægter.<sup>96</sup>
196. Det skal bemærkes, at et medlem af en forening forudsættes at have accepteret foreningens vedtægter og de konkurrencebegrænsninger, der eventuelt måtte fremgå heraf, selv i tilfælde hvor medlemmet ikke udtrykkeligt har tilkendegivet at ville følge en konkurrencebegrænsende adfærd vedtaget af en forening.<sup>97</sup>
197. ØFP har angivet, at ØFP i forbindelse med konkrete udbud ikke afgiver tilbud på vegne af sine medlemmer som en brancheforening, men derimod som en selvstændig juridisk enhed, der anvender sine medlemmer som underleverandører, jf. pkt. 64 ovenfor.<sup>98</sup>
198. Det er styrelsens vurdering, at denne sag omhandler en vedtagelse, som dækker over et bredere samarbejde end de enkelte udbud, som ØFP har afgivet tilbud på. Vedtagelsen består af medlemmernes løbende drøftelser af ØFP's tilbudsgivning samt af ØFP's vedtægtsbestemmelse, som beskrevet i pkt. 194-195.
199. Det er herudover styrelsens vurdering, at det er underordnet, hvorvidt ØFP selv betegner aftaleforholdet mellem ØFP og medlemmerne som en underleveranceaftale, da selve betegnelsen af aftaleforholdet ikke ændrer på, at ØFP's vedtagelse materielt skal anses som en horisontal vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder i konkurrencelovens forstand.
200. Det skal i den forbindelse bemærkes, at ØFP er en forening af konkurrerende vognmænd, jf. pkt. 208ff, som varetager sine medlemmers interesser, jf. pkt. 178. ØFP er ikke økonomisk aktiv på andre områder end sine medlemmer, ØFP har ikke nogen særlig ekspertise, som adskiller sig fra medlemmernes, og ØFP kan ikke handle uafhængigt af sine medlemmer
201. Det ændrer ikke herpå, hvordan betalingen af medlemmerne foregår. Det kan i øvrigt bemærkes, at selv om ordregiver betaler ØFP for udført kørsel, betaler ØFP efterfølgende de deltagende virksomheder én til én for den udførte kørsel med undtagelse af et administrationsgebyr på [0-5] pct., jf. pkt. 31 ovenfor.

---

<sup>94</sup> Se fx Konkurrencerådets afgørelse af 30. januar 2008, Lokale pengeinstitutter, pkt. 182, og Konkurrencerådets afgørelse af 30. april 2014, Skive og Omegns Vognmandsforenings Tilbudskoordinering, side 14.

<sup>95</sup> Jf. ØFP's gældende vedtægter af 14. november 2016, § 8, stk. 5, bilag 1.

<sup>96</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 30. januar 2008, Lokale pengeinstitutter, pkt. 181.

<sup>97</sup> Ibid., pkt. 185, jf. Forenede sager 209/78-215/78 og 218/78, Van Landewyck mod Kommissionen, Sml. 1980, s. 3125.

<sup>98</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 3, bilag 5.



202. På baggrund af ovenstående er det styrelsens vurdering, at ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning, som beskrevet i pkt. 188 ovenfor, skal anses som en horisontal vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder i konkurrencelovens forstand.
203. I det følgende er det indholdet af denne vedtagelse, jf. afsnit 3.4 ovenfor, som skal bedømmes i forhold til forbuddet mod konkurrencebegrænsende vedtagelser, jf. afsnit 4.3.3 nedenfor.

#### **4.3.3 Til formål og/eller til følge at begrænse konkurrencen**

204. Den tredje betingelse for, at forbuddet i konkurrencelovens § 6 finder anvendelse, er som nævnt, at vedtagelsen direkte eller indirekte har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen.
205. Som beskrevet ovenfor i afsnit 3.4 omhandler denne sag, at ØFP koordinerer sine medlemmers tilbudsgivning ved, 1) at medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt ved 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP.
206. For at der kan foreligge en horisontal aftale i strid med konkurrencelovens § 6, skal det være en aftale m.v. mellem konkurrenter. Det skal derfor undersøges, hvorvidt ØFP's medlemmer er konkurrenter på det relevante marked.

#### ***ØFP's medlemmer er konkurrenter***

207. Kommissionen har i de horisontale retningslinjer<sup>99</sup> fastlagt en række principper til brug for en konkurrenceretlig vurdering af, hvornår virksomheder er konkurrenter. Udtrykket "konkurrenter" omfatter både faktiske og potentielle konkurrenter. ØFP's medlemmer vil blive betragtet som aktuelle konkurrenter, hvis de er aktive på samme relevante marked. ØFP's medlemmer vil blive betragtet som potentielle konkurrenter, hvis det uden den i sagen omhandlede vedtagelse er sandsynligt, at medlemmerne i tilfælde af en beskeden men varig stigning i de relative priser, inden for en kort periode ville foretage de nødvendige supplerende investeringer eller afholde andre nødvendige omstillingsomkostninger for at komme ind på det relevante marked.<sup>100</sup>
208. ØFP's medlemmer har alle minimum én tilladelse til at udføre persontransport, jf. pkt. 28 ovenfor. Selv om der er en vis geografisk afstand mellem den østlige og vestlige del af Region Midtjylland, er alle medlemmer geografisk placeret relativt tæt – inden for 20 km i fugleflugt<sup>101</sup> – på minimum ét andet medlem, og de fleste

---

<sup>99</sup> Kommissionens horisontale retningslinjer af 14. januar 2011 for anvendelsen af artikel 101 i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde på horisontale samarbejdsaftaler (2011/C11/01)("horisontale retningslinjer").

<sup>100</sup> Ibid., punkt 10.

<sup>101</sup> Jf. ØFP's medlemsliste vedlagt ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, bilag 5, hvoraf medlemmernes adresser fremgår.

medlemmer er placeret væsentligt tættere, jf. Figur 3.1 ovenfor, hvoraf den geografiske placering af ØFP's medlemmer fremgår.

209. En taxitilladelse er ikke geografisk begrænset til den kommune, den er udstedt i, når vognmanden anvender tilladelsen til at udføre persontransport udbudt af trafikselskaber eller kommuner, jf. pkt. 37 ovenfor. ØFP's medlemmer vil derfor efter styrelsens vurdering i mange tilfælde kunne imødekomme den samme efterspørgsel som andre af medlemmerne, jf. pkt. 159-160. Dette ses fx ved, at to medlemmer hver især har afgivet selvstændige tilbud på et udbud.<sup>102</sup>
210. Det fremgår af ØFP's vedtægters § 2, stk. 1, at formålet med foreningen er at tilbyde personbefordring til større kundegrupper, som den enkelte vognmand af økonomiske eller ressourcemæssige årsager ikke selv kan varetage. Dette kan give indtryk af, at ØFP's medlemmer ikke er konkurrenter på de udbud, som ØFP afgiver tilbud på.
211. Det er dog styrelsens vurdering, at denne sag ikke omhandler de enkelte udbud, som ØFP afgiver tilbud på, men derimod et bredere samarbejde, som omfatter de drøftelser, som er foregået i regi af ØFP i forbindelse med ØFP's tilbud, samt ØFP's vedtægter, som bestemmer, at medlemmerne ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP. Styrelsen har derfor ikke foretaget en selvstændig vurdering af hvorvidt de af ØFP's medlemmer, der har afgivet tilbud gennem ØFP, er konkurrenter i de pågældende udbud.
212. Det kan bemærkes, at ØFP's kompetente organ, det vil sige bestyrelsen og herunder den daglige leder i ØFP, jf. pkt. 190. ovenfor, består af medlemmer af foreningen og er aktive vognmænd.
213. På baggrund af ovenstående er det styrelsens vurdering, at ØFP's medlemmer og herunder også ØFP's bestyrelse er konkurrenter.

#### **4.3.3.1 Visse former for aftaler m.v. har til formål at begrænse konkurrencen**

214. Det fremgår af Domstolens praksis, at visse former for aftaler m.v. mellem virksomheder kan være tilstrækkelig skadelige for konkurrencen til, at det ikke er nødvendigt at undersøge deres virkninger for konkurrencen.<sup>103</sup>
215. Denne retspraksis bunder i den omstændighed, at visse former for aftaler m.v. mellem virksomheder *efter deres art* kan betragtes som skadelige for de normale konkurrencevilkår.<sup>104</sup>

---

<sup>102</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 6, bilag 5.

<sup>103</sup> Jf. Domstolens dom af 16. juli 2015, *ING Pensii*, præmis 31, Domstolens dom af 11. september 2014 i sag C-67/13 P, *Groupement des cartes bancaires*, præmis 49 og den i dommene nævnte retspraksis.

216. Ifølge fast EU-praksis er det væsentligste kriterium for at afgøre, om en aftale m.v. har et konkurrencebegrænsende formål, konstateringen af, at en sådan aftale m.v. "*i sig selv er tilstrækkeligt skadelig for konkurrencen.*"<sup>105</sup>
217. Hvis en aftale m.v. har et konkurrencebegrænsende formål, er det således unødvendigt at påvise konkrete virkninger på markedet.<sup>106</sup>
218. I *CAD-sagen* fastslog Konkurrenceankenævnet, at en aftale m.v. må anses for at have et konkurrencebegrænsende formål, når der foreligger "*fornøden sikkerhed for, at tiltaget efter sin karakter i den givne markedsræssige sammenhæng objektivt bedømt rummer et sådant potentiale af konkurrenceskadelige virkninger, at det ikke er fornødent at påvise faktisk indtrådte skadevirkninger. Såfremt en vedtaget bestemmelse i sig selv har til formål at begrænse konkurrencen, er det ikke nødvendigt at undersøge, om bestemmelsen vil have negative virkninger for konkurrencen på det relevante marked til følge.*"<sup>107</sup>
219. For at vurdere, om en aftale m.v. er tilstrækkelig skadelig for konkurrencen til at kunne anses for at have konkurrencebegrænsende formål, skal der ifølge Domstolens faste retspraksis tages hensyn til (i) aftalens indhold, (ii) de målsætninger, der søges gennemført med aftalen, og (iii) den økonomiske og retlige sammenhæng, hvori aftalen indgår.<sup>108</sup>
220. Det følger af EU-praksis, at en aftales m.v. formål skal fastlægges ud fra objektive kriterier, og parternes subjektive hensigt er således ikke afgørende, men kan tages i betragtning. I *Groupement des cartes bancaires* fastslog Domstolen fx, at "*Selv om parternes hensigt ikke udgør et forhold, der er nødvendigt ved fastlæggelsen af den restriktive karakter af en aftale mellem virksomheder, er der intet, der forbyder*

---

<sup>104</sup> Jf. Domstolens dom af 16. juli 2015, *ING Pensii*, præmis 31, Domstolens dom af 11. september 2014 i sag C-67/13 P, *Groupement des cartes bancaires*, præmis 50 og den i dommene nævnte retspraksis.

<sup>105</sup> Jf. Domstolens dom af 11. september 2014 i sag C-67/13 P, *Groupement des cartes bancaires*, præmis 57.

<sup>106</sup> Jf. fx Domstolens dom af 11. september 2014 i sag C-67/13 P, *Groupement des cartes bancaires*, præmis 51, EF-domstolens dom af 8. juli 1999 i sag C-49/92 P, *Kommissionen mod Anic Partecipazioni*, præmis 99, Retten i Første Instans' dom af 9. juli 2003 i sag T-224/00, *Archer Daniels mod Kommissionen*, præmis 142 og EF-domstolens dom af 20. november 2008 i sag C-209/07, *Kommissionen mod Beef Industry m.fl.*, præmisserne 16.

<sup>107</sup> Jf. Konkurrenceankenævnets kendelse af 21. oktober 2014, *Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark mod Konkurrencerådet*, side 12.

<sup>108</sup> Jf. blandt andet Domstolens dom af 16. juli 2015, *ING Pensii*, præmis 33, Domstolens dom af 11. september 2014 i sag C-67/13 P, *Groupement des cartes bancaires*, præmis 53, EF-Domstolens dom af 4. juni 2009 i sag C8/08, *T-Mobile Netherlands BV m.fl.*, præmis 43 og 27, og EF-domstolens dom af 6. oktober 2009 i de forenede sager C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P og C-519/06 P, *GlaxoSmithKline*, præmis 58, samt Kommissionens retningslinjer af 14. januar 2011 for anvendelsen af traktatens artikel 101 på horisontale samarbejdsaftaler ("horisontale retningslinjer"), punkt 25.

*konkurrencemyndighederne, de nationale domstole eller Unionens retsinstanser at tage denne hensigt i betragtning".<sup>109</sup>*

221. I det følgende vurderes det, hvorvidt ØFP's vedtagelse, jf. afsnit 3.4 har til formål at begrænse konkurrencen.

#### **4.3.3.2 ØFP's vedtagelse har til formål at begrænse konkurrencen**

222. Den vedtagelse, som er genstand for undersøgelse i dette afsnit, er, at ØFP har koordineret sine medlemmers tilbudsgivning ved, 1) at medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt ved 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP.
223. Afholdelse af udbud er i sig selv ensbetydende med, at der åbnes op for, at aktører på et givent marked kan konkurrere.<sup>110</sup>
224. Såfremt konkurrenter har indgået en aftale m.v. om, at disse ikke konkurrerer indbyrdes i forbindelse med afgivelse af tilbud, er det den generelle forventning, at der afgives færre bud, end hvis tilbudsgiverne ikke havde indgået aftalen.<sup>111</sup> Når den usikkerhed, der normalt vil være mellem konkurrenter i forbindelse med tilbudsgivning mindskes, er der ikke det samme incitament til at konkurrere, typisk på pris, men også andre parametre.
225. På denne måde sættes konkurrencen mellem tilbudsgivere ud af kraft, og den normale konkurrence på markedet fordrejes til skade for forbrugere, som ikke modtager den bedste ydelse til den bedste/mest konkurrencedygtige pris. Formålet med konkurrencelovens § 6 og TEUF artikel 101 er netop at forbyde virksomheder at fordreje den normale konkurrence på markedet.<sup>112</sup>
226. Ved vurderingen af, hvorvidt ØFP's vedtagelse konkret har haft til formål at begrænse konkurrencen, tages der udgangspunkt i ovennævnte kriterier fra EU-praksis, jf. pkt. 219 ovenfor. Der ses således på (i) vedtagelsens indhold, (ii) de målsætninger, der søges gennemført med vedtagelsen, og (iii) den økonomiske og retlige sammenhæng, hvori vedtagelsen indgår.

---

<sup>109</sup> Jf. Domstolens dom af 11. september 2014 i sag C-67/13 P, *Groupement des cartes bancaires*, præmis 54, og den deri nævnte retspraksis.

<sup>110</sup> Jf. Domstolens dom af 14. juli 1972 i sag 48/69, *Imperial Chemical Industries*, præmis 115.

<sup>111</sup> Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 24. juni 2015, *Dansk Vejmarkerings Konsortium*, pkt. 742. Konkurrenceankenævnet stadfæstede i sin kendelse af 11. april 2016 Konkurrencerådets afgørelse. Sagen er indbragt for Sø- og Handelsretten, hvor den verserer.

<sup>112</sup> Jf. Rettens dom af 10. marts 1992 i sag T-13/89, *Imperial Chemical Industries*, præmis 311.

**(i) Vedtagelsens indhold**

227. ØFP's vedtagelse består både af 1) at medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud foreningen skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt af 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP.
228. Indholdet af ØFP's vedtagelse fremgår derfor både af bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, som viser drøftelserne i ØFP, og af ØFP's vedtægter, som gennemgås nedenfor.

*Ad 1) ØFP's drøftelser dels om fælles tilbud på udbud, og dels om fastsættelse af priser, fordeling af ydelser*

229. Det fremgår af ØFP's bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, at medlemmerne i ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på samt dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i forbindelse med disse udbud, jf. pkt. 47 ff. ovenfor.
230. Nedenfor følger et uddrag af bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, som viser medlemmernes drøftelser af udbud og kørsel i ØFP. En samlet gennemgang af referaterne er oplyst i sagsfremstillingen, jf. pkt. 47-57 ovenfor.

231. Bestyrelsesmøde af 24. juni 2014:

*"Medlemsmøde for medlemmerne i ØK øst ang. skolekørsel. Alle i bestyrelsen var tilstede. Der blev fremlagt af [...] hvordan kørslen skal foregå i det nye udbud og medlemmer kunne tilmelde vogne."*<sup>113</sup>

232. Bestyrelsesmøde af 7. oktober 2014, pkt. 4:

*"Vi har gennemgået Midttrafiks udbud omkring garantibiler, vi har besluttet at vi sender en mail ud til samtlige vognmænd og forhører om de har lyst til en sådan bil."*<sup>114</sup>

233. Bestyrelsesmøde af 22. marts 2016, pkt. 1:

*"Ringkøbing/Skjern udbud: ØK er nødt til at byde. Alle medlemmer indkaldes til møde ang. udbud."*<sup>115</sup>

234. I forbindelse med ØFP's afgivelse af tilbud på et udbud af specialkørsel i Lemvig kommune, har ØFP som svar på en henvendelse fra Lemvig Kommune af 29. april 2016 angivet, at:

*"Endvidere er der altid et informationsmøde, hvor man kan høre hvad forventninger vi har til et udbud og hvilke forventninger vores medlemmer har, der bliver udstedt mails, når bestyrelsen har truffet afgørelse om, hvorvidt det er en opgave vi kan påtage os.*

---

<sup>113</sup> Jf. ØFP's samlede bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, bilag 2.

<sup>114</sup> Ibid., bilag 2.

<sup>115</sup> Ibid., bilag 2.

*Herefter er det helt op til vores medlemmer om de ønsker at være med ellers har de mulighed for at melde sig ud, som er beskrevet i vores vedtægter.”<sup>116</sup>*

235. Ovenstående viser, at det er ØFP's bestyrelse, som tager initiativ til, hvilke udbud, foreningen skal byde på, forespørger hvilke medlemmer, som vil deltage, og indkalder sine medlemmer til medlemsmøder, hvor udbuddene bliver drøftet. Materialet viser dermed, at det er ØFP's bestyrelse, som koordinerer/organiserer medlemmernes tilbudsgivning.
236. Nedenfor følger et uddrag af bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, som viser medlemmernes drøftelser af priser og fordeling af ruter i ØFP. En samlet gennemgang af referaterne er oplistet i sagsfremstillingen, jf. pkt. 59-63 ovenfor.
237. Det fremgår af materialet, at der foregår en generel koordinering af ØFP's prisstrategi i ØFP's tilbud. Det følger fx af referat fra bestyrelsesmødet af 3. oktober 2013, pkt. 4, at ØFP's bestyrelse, som er konkurrenter til de øvrige medlemmer, har spurgt medlemmerne om, hvilket prisniveau medlemmerne vil køre til i forbindelse med et konkret udbud. Det fremgår dog ikke, hvilke oplysninger medlemmerne rent faktisk har meldt tilbage til ØFP:

*”Midttrafik udbud, medlemmer spurgt om prisniveau, kun 3 svar. Ikast Taxa indbydes til ØK.”<sup>117</sup>*

238. Herudover fremgår det af materialet, at størstedelen af medlemmerne på medlemsmøder er med til at fastlægge ØFP's generelle prisstrategi, som skal være gældende, når ØFP afgiver tilbud på vegne af medlemmerne.
239. Formandens beretning 2014 som præsenteret på ØFP's generalforsamling den 27. marts 2014:

*”Vi havde i Oktober et mægtig godt medlemsmøde, hvor vores dygtige Konsulent med hensyn til Midttrafik [...] var her med sin computer, så vi kunne skrives vores biler ind, som noget nyt har vi jo indført, at vi kan vælge en pris og en [10-20]% dyrepris. Valget er vognmandens. Vi var næsten fuldtallige, så vi var stolte der var noget vi kunne samles om.”<sup>118</sup>*

240. Samt medlemsmøde af 30. oktober 2014:

*”Der var et stort fremmøde. Vi var 30 personer [...]. Vi fortsætter med 2 priser.”<sup>119</sup>*

241. I forhold til drøftelserne om at afgive tilbud med to timepriser har ØFP forklaret, at ØFP i forbindelse med rammeudbud, jf. pkt. 39 ovenfor, i nogle tilfælde har valgt at afgive to tilbud. Et tilbud med en konkurrencedygtig timepris og et tilbud med en højere timepris. Det er medlemmets beslutning, hvilket tilbud, og dermed med

---

<sup>116</sup> Jf. ØFP's besvarelse vedrørende ØFP's pålidelighed til Lemvig Kommune af 2. maj 2016, bilag 8.

<sup>117</sup> Jf. ØFP's samlede bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, bilag 2.

<sup>118</sup> Ibid., bilag 2.

<sup>119</sup> Ibid. bilag 2.

hvilken timepris, medlemmet vil deltage i.<sup>120</sup> Begrundelsen for at afgive to tilbud med en forskellig timepris er ifølge ØFP, at der kan være forskel på medlemmernes kapacitet, og derfor forskel på hvilken timepris, det er attraktivt for det enkelte medlem at køre til. Medlemmer som ønsker meget kørsel i forbindelse med udbuddet vil derfor deltage i ØFP's tilbud med den lave konkurrencedygtige timepris, mens andre medlemmer, som har meget anden kørsel, deltager i tilbuddet med den højere timepris, da kørsel i forbindelse med udbuddet kun er interessant, hvis de – i færre tilfælde – kan opnå en højere timepris.<sup>121</sup>

242. Styrelsen bemærker, at såvel den "lave" som den "høje" timepris bliver fastsat af ØFP's bestyrelse, samt at dette i sig selv kan være konkurrencebegrænsende, når ØFP's bestyrelse afgiver tilbud på vegne af konkurrerende medlemmer.
243. Det fremgår herudover af materialet, at medlemmerne i regi af ØFP drøfter, hvordan ruterne skal fordeles i ØFP's tilbud. Det fremgår fx af bestyrelsesmøde af 24. maj 2016, pkt. 5, at:
- "Siger man nej til en tildelt rute, kan man ikke forvente at få en anden. Ruterne skal kunne tildeles efter hvem der er bedst egnet til den specifikke rute."*<sup>122</sup>
244. Bestyrelsesmøde af 22. marts 2016, pkt. 1:
- "Bytning mellem to vognmænd af vognløb er muligt hvis frivilligt og med slutseddel. ØK skal godkende."*<sup>123</sup>
245. Ovenstående materiale viser de generelle drøftelser, som medlemmerne har i regi af ØFP i forbindelse med ØFP's tilbudsgivning.
246. I forhold til drøftelser om priser m.v. i forbindelse med ØFP's afgivelse af konkrete tilbud, fremgår det af pkt. 239 ovenfor, at ØFP i nogle tilfælde anvender en konsulent. Det fremgår fx af punktet, at medlemmerne i forbindelse med et konkret udbud, som ØFP vil afgive tilbud på, kan skrive deres biler ind på konsulentens computer. Herudover fremgår det af pkt. 60, at medlemmerne skal maile deres ønskede pris til konsulenten. Det kunne tyde på, at ØFP's medlemmer på medlemsmøderne ikke drøfter, hvilke biler medlemmet vil benytte i et konkret tilbud samt til hvilken pris.
247. Styrelsen har ikke foretaget en selvstændig vurdering af dette, da vedtagelsen efter styrelsens vurdering vedrører et bredere samarbejde end hvert af de udbud, som ØFP afgiver tilbud på, hvor medlemmerne generelt drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP. Det er herudover styrelsens vurdering, at ØFP's bestyrelse og daglige leder, som er

---

<sup>120</sup> Jf. Styrelsens referat af 13. januar 2017 af møde med ØFP af 5. januar 2017, side 4, bilag 10.

<sup>121</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 25. januar 2017 af styrelsens spørgsmål af 13. januar 2017, side 7, bilag 6.

<sup>122</sup> Jf. ØFP's samlede bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, bilag 2.

<sup>123</sup> Ibid. bilag 2.

konkurrenter til andre af medlemmerne, efterfølgende får oplysningerne fra konsulenten til brug for at udarbejde ØFP's tilbud.

248. ØFP angiver i tillæg hertil, at det generelt er ØFP, som fastsætter prisen ved afgivelse af tilbud på vegne af sine medlemmer, og som på forhånd fordeler en eventuel vunden kørsel mellem dem.<sup>124</sup>
249. De drøftelser, som foregår i ØFP's bestyrelse og på medlemsmøder m.v. om udbud, jf. pkt. 47-63 ovenfor, har også udmøntet sig i, at ØFP i flere tilfælde har afgivet konkrete tilbud på vegne af sine medlemmer. ØFP har oplyst, at de i perioden 2012-2016 har budt på i alt seks opgaver fra fire forskellige ordregivere, jf. pkt. 30 ovenfor.
250. Det bemærkes, at denne sag ikke omhandler hvert af de enkelte udbud, som ØFP afgiver tilbud på, men et bredere samarbejde mellem medlemmerne i regi af ØFP.

*Ad 2) ØFP's vedtægter*

251. Det fremgår af ØFP's vedtægters § 3, stk. 3, at "*Medlemmet skal respektere foreningens forretningsområder og afstå fra at byde på kørselsopgaver, som foreningen byder på.*".
252. Indholdet af vedtægtsbestemmelsen viser, at ØFP's medlemmer ikke selvstændigt må afgive tilbud på udbud, hvor ØFP afgiver tilbud på vegne af en række medlemmer.
253. Det fremgår fx også af ØFP's brev af 19. april 2016 til et daværende medlem:
- "... det er forbudt iflg. ØK's vedtægter at indgive et bud uden om ØK, hvis nogle andre medlemmer ønsker at byde, det er der, så derfor går vi ud fra, at du ikke ønsker at byde."*<sup>125</sup>
254. I tillæg hertil viser et bestyrelsesmødereferat, at ØFP ikke optager medlemmer, som allerede udfører kørsel for en ordregiver, som ØFP også udfører kørsel for, jf. bestyrelsesmøde af 22. maj 2014:
- "Nye medlemmer: kan ikke komme ind og samtidig køre selv for Flex. kan melde sig ind 1. nov. og køre næste udbud"*
255. Det fremgår af materialet, at hvis et medlem ønsker at afgive tilbud uden om ØFP på et udbud, hvor ØFP afgiver tilbud, så skal medlemmet melde sig ud af ØFP.
256. Bestyrelsesmøde af 7. oktober 2014, pkt. 4:
- "Samtidig har vi forespurgt om der har nogen som påtænker at melde sig ud inden det variable udbud kommer."*<sup>126</sup>

---

<sup>124</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 6, bilag 5, samt ØFP's besvarelse af 25. januar 2017 af styrelsens spørgsmål af 13. januar 2017, side 4-5, bilag 6.

<sup>125</sup> Jf. Materiale vedrørende Lemvig udbuddet fremsendt til styrelsen den 14. december 2016, bilag 9.



257. I forbindelse med ØFP's afgivelse af tilbud på et udbud af specialkørsel i Lemvig kommune, har ØFP som svar på en henvendelse fra Lemvig Kommune af 29. april 2016 angivet, at:

*"... når bestyrelsen har truffet afgørelse om, hvorvidt det er en opgave vi kan påtage os. Herefter er det helt op til vores medlemmer om de ønsker at være med ellers har de mulighed for at melde sig ud, som er beskrevet i vores vedtægter."<sup>127</sup>*

258. Det bemærkes, at ØFP's medlemmer udover det i pkt. 70-71 nævnte tilfælde, efter det oplyste, ikke har budt i konkurrence med ØFP på udbud, hvor ØFP samtidig afgav tilbud på vegne af en række medlemmer, jf. pkt. 30 ovenfor.

#### *Opsummering på vedtagelsens indhold*

259. Det fremgår af ovenstående, at indholdet af ØFP's vedtagelse er, at 1) medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP vil afgive tilbud på, og dels hvordan priser fastsættes og ruter fordeles, samt 2) at ØFP's medlemmer ikke må byde på udbud, hvor ØFP byder på vegne af andre medlemmer. Yderligere fremgår det ikke af materialet, at ØFP's medlemmer byder i konkurrence med ØFP på konkrete udbud på trods af, at ØFP har angivet, at dette skulle være tilfældet, jf. pkt. 99 ovenfor. Dette medvirker samlet set til at begrænse antallet af tilbudsgivere i de udbud, som ØFP afgiver tilbud på, og mindsker dermed den usikkerhed, der ellers vil være mellem konkurrenter i forbindelse med tilbudsgivning.
260. Styrelsen vurderer på den baggrund, at ØFP's vedtagelse er egnet til at mindske den indbyrdes konkurrence mellem ØFP's medlemmer og dermed den generelle konkurrence i forbindelse med udbud. Herudover er vedtagelsen egnet til at begrænse konkurrencen ved, at ØFP's medlemmer ikke vil kunne samarbejde med andre (ikke medlemmer) om at afgive tilbud på udbud, hvor ØFP byder. Dette er egnet til at påvirke den konkurrence, som et udbud ellers ville medføre.
261. Sådanne vedtagelser om at begrænse konkurrencen mellem sine medlemmer i forbindelse med tilbudsgivning kan, af de tidligere anførte årsager, jf. pkt. 222ff. ovenfor, efter sit indhold være tilstrækkelig skadelig for konkurrencen til at have et konkurrencebegrænsende formål.

#### ***(ii) De målsætninger, der søges gennemført med vedtagelsen***

262. Vurderingen af de målsætninger, der søges gennemført med vedtagelsen, beror på en objektiv vurdering og er uafhængig af, om parten har haft til hensigt at begrænse konkurrencen eller ej. Selvom partens subjektive hensigt således ikke udgør et forhold, der er nødvendigt ved fastlæggelsen af vedtagelsens restriktive karakter, er der intet til hinder for, at hensigten tages i betragtning.<sup>128</sup>

---

<sup>126</sup> Jf. ØFP's samlede bestyrelses- og generalforsamlingsreferater, jf. bilag 2.

<sup>127</sup> Jf. ØFP's besvarelse vedrørende ØFP's pålidelighed til Lemvig Kommune af 2. maj 2016, bilag 8.

<sup>128</sup> Jf. Domstolens dom af 11. september 2014 i sag C-67/13P, *Groupement des cartes bancaires mod Europa-Kommissionen*, præmis 54.

263. ØFP har angivet, at indholdet af ØFP's vedtagelse er blevet misforstået. ØFP's afgivelse af fælles tilbud på vegne af sine medlemmer har ifølge ØFP udelukkende angået udbud, som var for store til, at medlemmerne kunne byde på dem selvstændigt, og formålet med vedtægterne har ifølge ØFP ikke været at begrænse konkurrencen mellem ØFP's medlemmer.<sup>129</sup>
264. Styrelsen har vurderet ØFP's subjektive hensigt med vedtagelsen nedenfor i pkt. 265ff. Da ØFP's vedtægter er en del af ØFP's vedtagelse, foretages der ikke en separat vurdering af ØFP's subjektive hensigt med vedtægterne. Styrelsen har dog en række bemærkninger til det, ØFP har anført vedrørende vedtægternes målsætning. Dette er behandlet nedenfor i pkt. 275ff.
265. ØFP har angivet, at ØFP alene har afgivet tilbud på opgaver, som medlemmerne ikke har haft mulighed for at byde på enkeltvist. Vedtagelsen har dermed ifølge ØFP hverken haft til formål eller følge at begrænse konkurrencen. Vedtagelsen har derimod ifølge ØFP medført, at det rent faktisk har været muligt for ØFP's medlemmer at afgive tilbud på en række offentlige udbud, hvilket ifølge ØFP har øget konkurrencen på de pågældende udbud.<sup>130</sup>
266. Under visse omstændigheder kan det øge konkurrencen, når flere virksomheder afgiver et fælles tilbud. Dette kan fx være tilfældet, såfremt de enkelte virksomheder ikke kan byde hver for sig og dermed ikke kan anses som konkurrenter.
267. Det skal dog bemærkes, at en virksomhed som udgangspunkt for hvert enkelt udbud skal vurdere, om virksomheden vil kunne afgive tilbud alene. Denne vurdering skal foretages, inden der eventuelt indgås et samarbejde med andre virksomheder om fælles tilbudsgivning.<sup>131</sup>
268. Det er herudover styrelsens vurdering, at vedtagelsen vedrører et bredere samarbejde i ØFP end de enkelte udbud, som ØFP har afgivet tilbud på. Styrelsen har derfor ikke foretaget en selvstændig vurdering af, hvorvidt ØFP rent faktisk kun har afgivet tilbud på vegne af medlemmer, som ikke selv har kunnet afgive tilbud på det pågældende udbud. ØFP's tilbudsgivning medfører under alle omstændigheder, at øvrige medlemmer ikke ville kunne byde på de pågældende udbud, jf. pkt. 66 og 70-71 ovenfor.
269. Efter styrelsens vurdering, er ØFP's medlemmer konkurrenter i dette bredere samarbejde, jf. pkt. 208ff., da ØFP's medlemmer alle har minimum én tilladelse til at udføre persontransport. ØFP's medlemmer vil derfor i mange tilfælde kunne imødekomme den samme efterspørgsel som andre af medlemmerne.
270. På baggrund af ovenstående er det styrelsens vurdering, at ØFP's hensigt med vedtagelsen har været, at ØFP's bestyrelse skulle koordinere/organisere, at

---

<sup>129</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 7, bilag 5.

<sup>130</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 7, bilag 5.

<sup>131</sup> Jf. fx Konkurrencerådets afgørelse af 24. juni 2015, Dansk Vejmarkerings Konsortium, pkt. 469.

medlemmerne gik sammen om at byde for at reducere konkurrencen mellem dem, og at vedtægterne i tillæg hertil skulle afholde medlemmerne fra at byde i konkurrence med foreningen.

271. Det fremgår fx af Formandens beretning for 2015, som fremlagt på ØFP's generalforsamling den 30. marts 2015, at foreningen gerne ser, at ØFP's medlemmers samarbejde" ... *vognmændene i mellem skal styrkes og at vi som små landvognmænd skal gøre alt for at styrke det i stedet for at vi modarbejder hinanden*", jf. pkt. 53 ovenfor.
272. Der er således intet i materialet, som understøtter ØFP's efterfølgende forklaring om, at ØFP's subjektive hensigt med vedtagelsen har været at øge konkurrencen på markedet.
273. Det er i tillæg hertil styrelsens vurdering, at den objektive målsætning med ØFP's vedtagelse, hvor medlemmerne løbende drøfter ØFP's tilbudsgivning samt bestemmer, at medlemmerne ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP, er, at mindske konkurrencen ved de pågældende udbud. Dette skyldes, at både drøftelserne i ØFP og vedtægtsbestemmelsen er egnet til at mindske den usikkerhed, der ellers vil være mellem konkurrenter i forbindelse med tilbudsgivning.

ØFP's vedtægters § 3, stk. 3

274. Som nævnt ovenfor i pkt. 264, er det målsætningen med den samlede vedtagelse, som styrelsen skal vurdere. ØFP har imidlertid konkret angivet sin hensigt med vedtægternes § 3, stk. 3, hvilket har givet styrelsen anledning til følgende bemærkninger.
275. ØFP har specifikt angivet, at vedtægterne ikke udgør en overtrædelse af konkurrencereglerne, men at der derimod er sket en misforståelse af ØFP's vedtægters § 3, stk. 3, hvoraf det fremgår, at medlemmerne skal afstå fra at byde på kørselsopgaver, som foreningen byder på.
276. Ifølge ØFP skal vedtægterne forstås således, at medlemmerne skal byde selvstændigt, såfremt det er muligt, jf. vedtægternes § 2, stk. 1, og de øvrige medlemmer og foreningen skal derefter vurdere, om det er interessant for foreningen at byde på opgaven. Hensigten med vedtægternes § 3, stk. 3, er ifølge ØFP at regulere, at ØFP's medlemmer ikke byder gennem ØFP og samtidig som underleverandør eller konsortiedeltager med andre tilbudsgivere. Ifølge ØFP ville der dermed være en risiko for, at der blev udvekslet fortrolige oplysninger fra ØFP's tilbudsgivning til konkurrenter, samt en risiko for, at ØFP påtog sig forpligtelser, som ØFP ikke efterfølgende kunne overholde, fordi medlemmerne havde afgivet flere tilbud end medlemmet havde kapacitet til at opfylde.<sup>132</sup> Ifølge ØFP er der således intet i

---

<sup>132</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 2-3, jf. bilag 5.

ordlyden af vedtægternes § 3, stk. 3, eller den måde bestemmelsen er blevet administreret på, der har forhindret medlemmer at byde i konkurrence med ØFP.<sup>133</sup>

277. Nedenfor følger styrelsens kommentarer til ØFP's bemærkninger om, 1) at medlemmerne, hvor det er muligt, afgiver tilbud hver for sig på udbud, ØFP afgiver tilbud på, 2) risikoen for informationsudveksling mellem konkurrenter samt 3) risikoen for, at ØFP påtager sig forpligtelser, som ØFP ikke kan overholde

*Ad 1) ØFP's medlemmer skal afgive tilbud hver for sig, hvor det er muligt*

278. I materialet er der eksempler på, at ØFP's vedtægter i praksis er blevet administreret på en sådan måde, at medlemmer, som ønsker at afgive et selvstændigt tilbud på et udbud, hvor ØFP afgiver tilbud, presses til at melde sig ud af ØFP.
279. Det ses fx i forbindelse med et udbud i Lemvig kommune, hvor ØFP afgiver tilbud, samtidig med at et af ØFP's medlemmer vælger at afgive tilbud uden om ØFP. ØFP fremsender et brev til medlemmet, hvoraf det fremgår, at ØFP antager, at medlemmet vil melde sig ud af foreningen, fordi medlemmet vil afgive tilbud uden om ØFP. Herudover gør ØFP medlemmet særligt opmærksom på vedtægternes § 3, stk. 3, hvoraf det netop fremgår, at medlemmer skal afstå fra at byde på udbud, hvor ØFP afgiver tilbud, jf. pkt. 70-71 ovenfor.
280. ØFP har i forbindelse med afgivelse af tilbud på det pågældende udbud i Lemvig kommune, som svar på en henvendelse fra Lemvig Kommune, angivet, at når ØFP har truffet beslutning om, at ØFP vil afgive tilbud, er det op til det enkelte medlem, om vedkommende vil deltage i tilbuddet, og ellers har medlemmet mulighed for at melde sig ud, som beskrevet i vedtægterne, pkt. 55 ovenfor.
281. På baggrund af ovenstående, samt fx pkt. 52 og 67 ovenfor, er det styrelsens vurdering, at ØFP's medlemmer i praksis ikke har mulighed for at afgive tilbud, hverken selvstændigt, i mindre konsortier inden for ØFP eller i et konsortium uden for ØFP, når andre af ØFP's medlemmer afgiver tilbud gennem ØFP. Styrelsen vurderer derfor ikke, at vedtægterne kan forstås således, at ØFP's medlemmer skal afgive tilbud hver for sig, hvor dette er muligt.

*Ad 2) Risiko for informationsudveksling mellem konkurrenter*

282. Det er styrelsens vurdering, at vedtægternes § 3, stk. 3, ikke regulerer, hvorvidt medlemmerne må udveksle fortrolige oplysninger med hinanden eller med andre vognmænd uden for ØFP. Dette følger derimod af vedtægternes § 16 om tavshedspligt, hvorved § 3, stk. 3, hverken er nødvendig for eller egnet til at hindre udveksling af fortrolige oplysninger.
283. Det fremgår videre af pkt. 254, at vedtægternes § 3, stk. 3, også anvendes, hvor der ikke er risiko for informationsudveksling mellem konkurrenter ved tilbudsgivning. Ifølge punktet optager ØFP ikke medlemmer, som samtidig udfører kørsel for en ordregiver, som ØFP også udfører kørsel for. På dette tidspunkt er tilbudsgivningen

---

<sup>133</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 25. januar 2017 af styrelsens spørgsmål af 13. januar 2017, side 1, jf. bilag 6.

afsluttet, og det er derfor vanskeligt at se, hvilken informationsudveksling om tilbudsgivning, som § 3, stk. 3, skulle hindre, i det pågældende udbud.

*Ad 3) Risiko for, at ØFP påtager sig forpligtelser, som ØFP ikke kan overholde*

284. Det er styrelsens vurdering, at vedtægternes § 3, stk. 3, for det *første* ikke forhindrer, at ØFP kan komme til at påtage sig forpligtelser på vegne af sine medlemmer, som medlemmerne, og dermed ØFP, ikke efterfølgende kan overholde. Fx forhindrer vedtægternes § 3, stk. 3, ikke, at et medlem byder på et udbud gennem ØFP og samtidig byder på et andet udbud, hvor ØFP ikke afgiver tilbud, og hvor de to udbud samlet set kræver flere biler end medlemmet har kapacitet til at stille til rådighed.
285. For det *andet* vil der ved to direkte konkurrerende tilbud på samme rute kun være et tilbud, som vinder, og dermed vil medlemmet kun skulle stille med biler svarende til det vindende tilbud og ikke til dem begge.
286. ØFP's vedtægters § 3, stk. 3, er dermed efter styrelsens vurdering hverken egnet til eller nødvendig for at sikre, at ØFP ikke påtager sig forpligtelser på vegne af sine medlemmer, som medlemmerne, og dermed ØFP, ikke efterfølgende kan overholde.

*Opsummering på vedtægternes målsætning*

287. Der er således intet i ordlyden af pkt. 66-71, som understøtter ØFP's efterfølgende forklaring, jf. pkt. 275-276 ovenfor, af, at den subjektive hensigt med vedtægtsbestemmelsen har været at regulere en situation, hvor et af ØFP's medlemmer risikerer at udveksle fortrolige informationer med sine konkurrenter både inden for og uden for ØFP, samt hvor ØFP påtager sig forpligtelser på vegne af sine medlemmer, som ØFP efterfølgende ikke vil kunne overholde.
288. Det er derimod styrelsens vurdering, at den objektive målsætning med vedtægternes § 3, stk. 3, er at begrænse den interne konkurrence mellem ØFP's medlemmer, og dermed den generelle konkurrence som et udbud ellers ville medføre.

*Opsummering på vedtagelsens målsætning*

289. På baggrund af ovenstående er det styrelsens vurdering, at den objektive målsætning med ØFP's samlede vedtagelse om at koordinere sine medlemmers tilbudsgivning har været at begrænse den interne konkurrence mellem ØFP's medlemmer i de udbud, som ØFP afgiver tilbud på, og dermed den konkurrence som et udbud ellers ville medføre. Herudover kan det påvirke konkurrencen, at ØFP's medlemmer ikke vil kunne samarbejde med andre (ikke medlemmer) om at afgive tilbud på udbud, hvor ØFP byder.
290. En sådan begrænsning af konkurrencen i forbindelse med tilbudsgivning er egnet til at mindske den usikkerhed, der ellers ville have været, både i forhold til at vide, dels hvilke udbud ØFP afgiver tilbud på, og dels hvordan priser fastsættes og ruter fordeles og i forhold til at vide, at der ikke er nogen andre fra ØFP, som afgiver tilbud i konkurrence med ØFP, heller ikke i samarbejde med ikke-medlemmer.
291. Målsætningen med ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning understøtter dermed, at vedtagelsen har til formål at begrænse konkurrencen.

### ***(iii) Den retlige og økonomiske kontekst***

292. For så vidt angår det sidste kriterium, vil styrelsen vurdere ØFP's vedtagelse i sin økonomiske og retlige sammenhæng. I forbindelse med vurderingen tages der hensyn til, hvilken tjenesteydelse der er tale om, og hvordan det pågældende marked er opbygget og reelt fungerer.<sup>134</sup>
293. Det vurderes samtidig, om der foreligger en objektiv nødvendighed for ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning, da dette kan betyde, at forholdet falder uden for forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1. Der skal dog være tale om objektive faktorer, som er eksterne i forhold til parterne selv, og parternes subjektive synspunkter kan således ikke udelukke anvendelse af konkurrencelovens § 6, stk. 1.
294. Det bemærkes i den sammenhæng, at betingelsen om objektiv nødvendighed ikke kan fortolkes således, at den indebærer en afvejning af en vedtagelses konkurrencefremmende og konkurrencebegrænsende virkninger. En sådan afvejning kan kun foretages i forbindelse med vurderingen af, om vedtagelsen kan fritages for forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler m.v. efter konkurrencelovens § 8, stk. 1,<sup>135</sup> jf. afsnit 4.4.2.
295. I det følgende vil styrelsen vurdere, om der er nogle særlige karakteristika ved det marked, som ØFP's medlemmer agerer på (den økonomiske kontekst), og om der er en særlig regulering på markedet (den juridiske kontekst), der gør det objektivt nødvendigt med ØFP's vedtagelse.
296. Denne sag vedrører markedet for persontransport inden for Region Midtjylland, som er det marked, ØFP's medlemmer er aktive på, jf. pkt. 23 ovenfor.

### ***Markedskarakteristika***

297. ØFP har angivet, at det særlige ved det marked, som ØFP og ØFP's medlemmer agerer på, er, at trafikselskaber, kommuner og regioner udarbejder meget komplekse udbud, som har en vis størrelse og risiko ved den konkrete opgaveudførelse. Ifølge ØFP medfører dette, at såfremt små vognmænd ønsker at afgive et tilbud på disse udbud, så er det nødvendigt for disse vognmænd at byde sammen – enten gennem en forening som ØFP eller som et konsortium.<sup>136</sup>
298. Uanset hvor stort og komplekst et udbud er, og hvor stor risikoen ved udbuddet er, synes det ikke objektivt nødvendigt med ØFP's vedtagelse om, 1) at medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt om, 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP.

---

<sup>134</sup> Jf. Domstolens dom af 13. december 2012 i sag C-226/11, *Expedia Inc.*, præmis 21.

<sup>135</sup> Jf. Domstolens dom af den 24. maj 2012 i sag T-111/08, *MasterCard*, præmis 80.

<sup>136</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 2, bilag 5.

299. I forhold til de løbende drøftelser i ØFP synes det ikke objektivt nødvendigt, at ØFP tager initiativ til og forespørger alle sine medlemmer om, hvem som vil byde gennem ØFP, jf. pkt. 52 ovenfor, samt at alle eller størstedelen af medlemmerne i ØFP generelt drøfter ØFP's tilbudsgivning og herunder fastsættelse af priser og fordeling af ydelser i det pågældende tilbud på medlemsmøder, jf. pkt. 54 ovenfor. Dette er tilfældet uanset om enkelte medlemmer reelt ikke har mulighed for at afgive selvstændige tilbud og derfor bliver nødt til at danne et konsortium.
300. I forhold til vedtægtsbestemmelsen synes det ikke objektivt nødvendigt, at de af ØFP's medlemmer, som har mulighed for at afgive et selvstændigt tilbud, skal afstå fra at byde, for at ØFP kan afgive et samlet/koordineret tilbud på vegne af andre mindre vognmænd.
301. Det er styrelsens vurdering, at der ikke er særlige karakteristika ved markedet herunder kompleksiteten eller størrelsen på trafikskabers, kommuners og regioners udbud, som kan rejse tvivl om, hvorvidt ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning er en konkurrencebegrænsning. Der er ligeledes ikke særlige karakteristika som gør, at konkurrencebegrænsningen er objektiv nødvendig. Den *økonomiske* sammenhæng bekræfter og understøtter dermed, at indholdet i og målsætningerne af ØFP's vedtagelse udgør en begrænsning, der har til formål at begrænse konkurrencen.

### ***Særlovgivning***

302. For at foretage persontransport for regioner og kommuner kræves det, at vognmanden enten har en taxitilladelse eller en bustilladelse. Såfremt der er tale om kørsel udbudt af et trafikskab på vegne af en region eller kommune, kan vognmanden ligeledes udføre kørslen med en tilladelse til offentlig servicetrafik, jf. pkt. 35 ovenfor.
303. Der er ingen krav, herunder heller ikke krav til fx en vis volumen, forbundet med at ansøge om tilladelse til persontransport eller opnåelse af en sådan, som nødvendiggør en vedtagelse om, 1) at ØFP's medlemmer i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt om, 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP samarbejde mellem vognmænd.
304. Det er styrelsens vurdering, at der ikke er forhold, som følger af særlovgivningen, som kan rejse tvivl om, hvorvidt ØFP's vedtagelse er en konkurrencebegrænsning. Der er ligeledes ikke særlige karakteristika som gør, at konkurrencebegrænsningen er objektiv nødvendig. Den *retlige* sammenhæng bekræfter og understøtter derfor, at indholdet og målsætningerne med ØFP's vedtagelse udgør en begrænsning, som har til formål at begrænse konkurrencen.

### ***Delkonklusion vedrørende økonomisk og retlig kontekst***

305. Den økonomiske og retlige kontekst bekræfter og understøtter således, at indholdet i ØFP's vedtagelse samt dens objektive formål er at koordinere ØFP's medlemmers tilbudsgivning ved:

- 1) at medlemmerne i regi af ØFP drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal byde på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ydelser i ØFP's tilbud, samt
- 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har begrænset det samlede antal af tilbud på udbud, hvor ØFP afgiver tilbud.

#### **4.3.3.3 Konklusion vedrørende det konkurrencebegrænsende formål af ØFP's vedtagelse**

306. På baggrund af ovenstående er det styrelsens samlede vurdering, at ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning udgør en vedtagelse, som efter sit indhold og målsætning har til formål at begrænse konkurrencen. Det forhold, at ØFP ved løbende drøftelser om udbud og gennem sine vedtægter dels går sammen om at afgive fælles tilbud i ØFP og dels afskærmer medlemmer fra at byde i konkurrence med ØFP, herunder også i samarbejde med ikke-medlemmer, medfører en begrænsning af antallet af bydere i de udbud, om ØFP afgiver tilbud på, hvorved den usikkerhed, der ellers vil være ved udbud, reduceres.
307. En sådan begrænsning af konkurrencen i forbindelse med tilbudsgivning er egnet til at mindske den usikkerhed, der ellers ville have været, både i forhold til at vide dels hvilke udbud ØFP vil afgive tilbud på, og dels hvordan priser fastsættes og ruter fordeles i ØFP's tilbud samt i forhold til at vide, at der ikke er nogen andre af ØFP's medlemmer, som afgiver tilbud i konkurrence med ØFP, herunder heller ikke i samarbejde med ikke-medlemmer. Dette betyder, at ØFP's medlemmer ikke selvstændigt indretter deres markedsadfærd, hvilket af de årsager, som er anført ovenfor i pkt. 222ff. er tilstrækkeligt skadelig for konkurrencen til at have et konkurrencebegrænsende formål.

#### **4.3.4 Mærkbar konkurrencebegrænsning**

308. Den fjerde betingelse for, at forbuddet i konkurrencelovens § 6 finder anvendelse, er at konkurrencebegrænsningen er mærkbar. Hvorvidt en konkurrencebegrænsning er mærkbar beror dels på en kvantitativ og – medmindre aftalen har til formål at begrænse konkurrencen – en kvalitativ vurdering.
309. Det kvantitative mærkbarhedskrav afhænger som udgangspunkt af virksomhedernes omsætning og/eller markedsandele og følger af konkurrencelovens § 7.
310. Efter konkurrencelovens § 7, stk. 1, gælder forbuddet mod konkurrencebegrænsende aftaler m.v. ikke, hvis de deltagende virksomheder har:
- en samlet årlig omsætning på under 1 mia. kr. og en samlet markedsandel for den pågældende vare eller tjenesteydelse på under 10 pct., eller
  - en samlet årlig omsætning på under 150 mio. kr.
311. Disse undtagelser gælder dog ikke, hvis der er tale om en aftale, vedtagelse eller samordnet praksis, der består i (1) priser, avancer m.v. for salget eller videresalget af varer eller tjenesteydelser (2) begrænsninger af produktion eller salg, (3) opdeling af markeder eller kunder og (4) forudgående regulering af bud, fastsættelse af betingelser for åbning af bud, udskydelse af bud, forudgående anmeldelse af bud eller anden form for samarbejde inden tilbudsgivningen, jf. konkurrencelovens § 7, stk. 2.



312. Det er Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at ØFP's vedtagelse om at koordinere sine medlemmers tilbudsgivning er et samarbejde som beskrevet i konkurrencelovens § 7, stk. 2, nr. 4. Dermed finder § 7, stk. 1, ikke anvendelse i denne sag. Herudover er det styrelsens vurdering, at vedtagelsen har til formål at begrænse konkurrencen, og der skal derfor ikke foretages en kvalitativ vurdering, jf. pkt. 308 ovenfor.

313. Der kan i den forbindelse henvises til Domstolens dom i *Expedia-sagen*, hvor Domstolen i relation til aftaler m.v., der har til formål at begrænse konkurrencen, udtaler følgende: "*Det må således fastslås, at en aftale, der kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater, og som har et konkurrencebegrænsende formål, efter sin art og uanset faktiske følger udgør en mærkbar begrænsning af konkurrencen.*"<sup>137</sup>

[Styrelsens understregning]

314. På baggrund af ovenstående konkluderes det, at konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 3, finder anvendelse i nærværende sag.

#### **4.3.5 Konklusion vedrørende Konkurrencelovens § 6**

315. På baggrund af ovenstående er det Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering:

- at ØFP og hvert af ØFP's medlemmer er virksomheder, og at ØFP udgør en sammenslutning af virksomheder,
- at ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning udgør en vedtagelse, som indebærer:
  - 1) at medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt
  - 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP,
- at ØFP's vedtagelse har til formål at begrænse konkurrencen på markedet for persontransport i Region Midtjylland, og
- at ØFP's vedtagelse udgør en mærkbar konkurrencebegrænsning i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 2, nr. 1 og 3, jf. stk. 3.

#### **4.4 FRITAGELSE**

316. En aftale m.v. kan være fritaget fra forbuddet i konkurrencelovens § 6. Det kan enten skyldes, at aftalen m.v. er omfattet af en gruppefritagelse og dermed fritaget fra forbuddet i konkurrencelovens § 6, eller det kan skyldes, at den er individuelt fritaget fra forbuddet i konkurrencelovens § 6 i medfør af konkurrencelovens § 8, stk. 1.

---

<sup>137</sup> Jf. Domstolens dom af 3. december 2012 i sag c-226/11, *Expedia Inc.*, præmis 37.

317. Det vurderes i det følgende, om ØFP's vedtagelse er omfattet af en gruppefritagelse – og hvis dette ikke er tilfældet – om ØFP's vedtagelse er fritaget i medfør af konkurrencelovens § 8, stk. 1.

#### **4.4.1 Vedtagelsen er ikke omfattet af en gruppefritagelse**

318. ØFP har over for styrelsen angivet, at ØFP ikke afgiver tilbud på vegne af sine medlemmer, men at ØFP anvender sine medlemmer som underleverandører, og at der derfor er tale om en lovlige vertikal underleveranceaftale mellem ØFP og medlemmerne, jf. pkt. 64 ovenfor, som er gruppefritaget efter den vertikale gruppefritagelsesforordning.<sup>138</sup>
319. ØFP er en forening, som varetager sine medlemmers interesser, og ØFP kan ikke handle uafhængigt af sine medlemmer. ØFP er desuden ikke økonomisk aktiv på andre områder end sine medlemmer, og ØFP har ikke nogen særlig ekspertise, som adskiller sig fra medlemmerne. Bestyrelsen består af medlemmer af foreningen, jf. pkt. 212 ovenfor, og medlemmerne af ØFP er konkurrenter, jf. pkt. 207ff. ovenfor. Styrelsen vurderer derfor, at der foreligger en *horisontal* vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder, uanset hvordan ØFP selv betegner aftaleforholdet, jf. pkt. 202 ovenfor. Gruppefritagelsen for vertikale aftaler finder dermed ikke anvendelse.<sup>139</sup>
320. ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning er ikke en aftale om fremstilling af varer eller forberedelse af tjenesteydelser, som under visse betingelser kan være omfattet af gruppefritagelsen for specialiseringsaftaler.<sup>140</sup> Forholdet vedrører endvidere hverken forskning og udvikling eller overførsel af teknologi.<sup>141</sup>
321. Det er derfor styrelsens vurdering, at ØFP's vedtagelse ikke er omfattet af en gruppefritagelse.
322. Det er herefter relevant at vurdere, om forholdet kan fritages fra forbuddet i konkurrencelovens § 6 i medfør af den individuelle fritagelsesmulighed i konkurrencelovens § 8, stk. 1.

---

<sup>138</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 3, bilag 5.

<sup>139</sup> Jf. Kommissionens forordning nr. 330/2010 af 20. april 2010 om anvendelse af artikel 101, stk. 3 i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis ("gruppefritagelsen for vertikale aftaler").

<sup>140</sup> Jf. Kommissionens forordning nr. 1218/2010 af 14. december 2010 om anvendelse af artikel 101, stk. 3, i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde på visse kategorier af specialiseringsaftaler ("gruppefritagelse for specialiseringsaftaler").

<sup>141</sup> Jf. Kommissionens forordning nr. 1217/2010 af 14. december 2010 om anvendelse af artikel 101, stk. 3, i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde på visse kategorier af forsknings- og udviklingsaftaler ("gruppefritagelsen for F&U aftaler").

#### 4.4.2 Vedtagelsen opfylder ikke betingelserne for en individuel fritagelse efter konkurrencelovens § 8

323. Det følger af konkurrencelovens § 8, stk. 1,<sup>142</sup> at forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, ikke finder anvendelse, hvis en aftale mellem virksomheder, en vedtagelse indenfor en sammenslutning af virksomheder eller en samordnet praksis mellem virksomheder opfylder fire betingelser.
324. De fire – kumulative – betingelser er, at aftalen m.v.:
- 1) bidrager til at styrke effektiviteten i produktionen eller distributionen af varer eller tjenesteydelser eller fremmer den tekniske eller økonomiske udvikling,
  - 2) sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved,
  - 3) ikke pålægger virksomhederne begrænsninger, som er unødvendige for at nå disse mål, og
  - 4) ikke giver virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer eller tjenesteydelser.
325. Konkurrencelovens § 8, stk. 1, sonderer ikke mellem alvorlige og ikke-alvorlige konkurrencebegrænsninger. I princippet kan alle konkurrencebegrænsende aftaler m.v. opnå fritagelse, men det må kræve en særlig underbygget begrundelse, hvis aftaler m.v., som indeholder alvorlige konkurrencebegrænsninger, skal kunne opfylde betingelserne i konkurrencelovens § 8. Det er således ikke sandsynligt, at alvorlige konkurrencebegrænsninger opfylder betingelserne for fritagelse i konkurrencelovens § 8, stk. 1.<sup>143</sup>
326. Det er virksomheden, som har bevisbyrden for, at alle betingelserne for individuel fritagelse i konkurrencelovens § 8, stk. 1, er opfyldt.<sup>144</sup>
327. ØFP har anført, at det forhold, at det er ØFP, som udarbejder tilbud i konkrete udbud i stedet for det enkelte medlem, har medført effektivitetsgevinster i form af betydelige besparelser i transaktionsomkostningerne. ØFP angiver videre, at disse sparede omkostninger kommer forbrugerne til gode ved, at ØFP kan afgive et billigere tilbud til ordregiver, samt at konkurrencen ikke på nogen måde udelukkes, idet der i mange udbud er hundredevis af vognmænd, som byder i konkurrence med ØFP.<sup>145</sup>
328. Herudover har ØFP i sit høringssvar angivet, at samarbejdet i ØFP medfører effektivitetsgevinster, da ØFP løser en række væsentlige samfundsmæssige opgaver

---

<sup>142</sup> Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til TEUF artikel 101, stk. 3.

<sup>143</sup> Jf. fx den kommenterede konkurrencelov, af Kirsten Levinsen m.fl., 3. udgave, side 519.

<sup>144</sup> Jf. FT 2004/05, 1. samling, tillæg A, side 1638 v.sp.

<sup>145</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 8, bilag 5.

med transport af borgere, der af den ene eller anden grund har behov herfor. Ifølge ØFP er et samarbejde om løsning af visse af sådanne opgaver nødvendigt.<sup>146</sup>

329. ØFP angiver, at vedtagelsen er nødvendig, for at ØFP kan afgive et fælles tilbud, og ØFP's koordinering vil derfor ifølge ØFP være undtaget forbuddet i konkurrencelovens § 6 efter lovens § 8.<sup>147</sup>

330. ØFP har ikke nærmere dokumenteret de påståede effektivitetsgevinster.

***1) Bidrager til at styrke effektiviteten i produktionen eller distributionen af varer eller tjenesteydelser eller fremmer den tekniske eller økonomiske udvikling***

331. ØFP har oplyst, at ØFP's vedtagelse medfører effektivitetsgevinster i form af betydelige besparelser i de transaktionsomkostninger, som ØFP's medlemmer ellers skulle have afholdt enkeltvist.<sup>148</sup> ØFP oplyser, at de eksterne omkostninger ved at afgive et tilbud er mindst [...] [...] kr. pr. tilbud. ØFP oplyser videre, at medlemmerne sparer disse omkostninger ved at afgive tilbud gennem ØFP. Det er ØFP's vurdering, at denne besparelse er meget betydelig henset til den omsætning, medlemmerne har på de pågældende aftaler.<sup>149</sup>

332. ØFP har ikke dokumenteret, hvordan den oplyste omkostning på [...] [...] kr. pr. tilbud er beregnet, eller om der er tale om en reel besparelse for ØFP's medlemmer fx sammenholdt med de udgifter medlemmerne har ved at afgive tilbud gennem ØFP.<sup>150</sup>

333. ØFP har i øvrigt ikke godtgjort, hvordan det styrker effektiviteten, at vedtægternes § 3, stk. 3, afholder medlemmer fra at byde i konkurrence med ØFP.

334. Herudover har ØFP ikke dokumenteret, at ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning medfører effektivitetsgevinster ved, at medlemmerne gennem ØFP udfører væsentlige samfundsmæssige opgaver med transport af borgere, som ikke kunne have været opnået ved, at medlemmerne bød enkeltvist og udførte transporten uden om ØFP. Eller hvorfor det er nødvendigt at forpligte medlemmerne til ikke at byde i konkurrence med ØFP, jf. ØFP's vedtægters § 3, stk. 3, for at kunne udføre den pågældende transport.

335. På baggrund af ovenstående er det styrelsens vurdering, at ØFP ikke har dokumenteret, at ØFP's vedtagelse bidrager til at styrke effektiviteten i produktionen eller distributionen af varer eller tjenesteydelser eller fremmer den tekniske eller økonomiske udvikling.

---

<sup>146</sup> Jf. ØFP's høringssvar af 27. november 2017, side 11, bilag 11.

<sup>147</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 7, bilag 5.

<sup>148</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 8, bilag 5.

<sup>149</sup> Ibid., side 8, bilag 5.

<sup>150</sup> Fx fast kontingent og beløb pr. tilladelse, et administrationsgebyr pr. bil medlemmet afgiver tilbud med gennem ØFP og et administrationsbidrag på [0-5] pct. af den vundne kørsel, jf. ØFP's gældende vedtægter af 14. november 2016, bilag 1, samt pkt. 79-80.

## ***2) Sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved***

336. ØFP har angivet, at de transaktionsomkostninger, som ØFP's medlemmer sparer ved at afgive et fælles tilbud, og som ifølge ØFP medfører effektivitetsgevinster, vil komme forbrugerne til gode i form af en lavere tilbudspris til ordregiver, jf. pkt. 327 ovenfor.<sup>151</sup>
337. Da det er styrelsens vurdering, at ØFP's vedtagelse ikke bidrager til at forbedre fordelingen af tjenesteydelser eller til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling, hvilket ØFP heller ikke på tilstrækkelig vis har dokumenteret, er det ikke relevant at vurdere de øvrige betingelser for en individuel fritagelse.
338. Selv hvis ØFP kunne dokumentere, at vedtagelsen medførte effektivitetsgevinster, er det ikke godtgjort, at de påståede effektivitetsgevinster kommer forbrugeren til gode i form af lavere priser.
339. Konkurrenters koordinering af tilbudsgivning medfører generelt en betydelig risiko for, at tilbudsprisen for den pågældende ydelse bliver højere, hvilket er til skade for den, som betaler for ydelsen, jf. pkt. 224 ovenfor.
340. På den baggrund er det styrelsens vurdering, at ØFP ikke på tilstrækkelig vis har dokumenteret, at en eventuel effektivitetsgevinst, fx som følge af lavere transaktionsomkostninger, vil komme forbrugerne til gode i form af en lavere tilbudspris til ordregiver.

## ***3) Ikke pålægger virksomhederne begrænsninger, som er unødvendige for at nå disse mål***

341. Det er styrelsens vurdering, at ØFP's vedtagelse ikke bidrager til at forbedre fordelingen af tjenesteydelserne eller til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling, og ikke har sikret forbrugerne en rimelig andel heraf, hvilket ØFP heller ikke på tilstrækkelig vis har dokumenteret. Det er derfor ikke relevant at vurdere de øvrige betingelser for en individuel fritagelse.
342. Selv hvis ØFP kunne dokumentere, at der var effektivitetsfordele ved ØFP's vedtagelse, og disse kom forbrugerne til gode, er det vanskeligt at se, at ØFP's vedtagelse er nødvendig for at realisere eventuelle effektivitetsfordele, og at de ikke kunne være realiseret uden ØFP's vedtagelse, jf. pkt. 299 ovenfor.
343. Fx er det ikke nødvendigt med en vedtægtsbestemmelse, som bestemmer, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP, for at realisere de eventuelle effektivitetsgevinster, som en besparelse i transaktionsomkostninger hos andre af ØFP's medlemmer hypotetisk kunne medføre. Det er et krav, at der ikke findes nogen anden økonomisk gennemførlig og mindre konkurrencebegrænsende måde at opnå de eventuelle gevinster på.

---

<sup>151</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 8, bilag 5.

344. Det er styrelsens vurdering, at ØFP ikke har godtgjort, at ØFP's vedtagelse ikke har pålagt ØFP's medlemmer unødvendige begrænsninger.

**4) Ikke giver virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer eller tjenesteydelser**

345. ØFP har angivet, at ØFP's vedtagelse ikke medfører en udelukkelse af konkurrencen, idet der i mange udbud er hundredvis af vognmænd, som byder i konkurrence med ØFP.<sup>152</sup>
346. Det er styrelsens vurdering, at ØFP's vedtagelse ikke bidrager til at forbedre fordelingen af tjenesteydelser eller til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling, og ikke har sikret forbrugerne en rimelig andel heraf samt har pålagt ØFP's medlemmer unødige begrænsninger. Det er derfor ikke relevant at vurdere den sidste betingelse for at opnå en individuel fritagelse.
347. Selv hvis ØFP kunne dokumentere effektivitetsgevinster, som kom forbrugerne til gode og ikke pålagde medlemmerne unødige begrænsninger, er det ikke godtgjort, at de påståede effektivitetsgevinster ikke udelukker en væsentlig del af konkurrencen.
348. ØFP's vedtagelse, som består af, 1) at medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud. Samt af 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægtsbestemmelse har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP, medfører i sig selv en mulig begrænsning af antallet af tilbudsgivere i de udbud, hvor ØFP afgiver tilbud. Dette indebærer, at der kan ske en udelukkelse af konkurrencen for en væsentlig del af ydelsen.
349. På baggrund af ovenstående er det styrelsens vurdering, at ØFP ikke har godtgjort, at ØFP's vedtagelse ikke har været egnet til at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende tjenesteydelser.

**Delkonklusion vedrørende individuel fritagelse**

350. På baggrund af de oplysninger, som ØFP har fremlagt, er det styrelsens vurdering at ØFP's vedtagelse ikke opfylder betingelserne for en individuel fritagelse fra forbuddet i konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. § 8, stk. 1, idet ØFP ikke på tilstrækkelig vis har dokumenteret, at de fire kumulative betingelser i konkurrencelovens § 8, stk. 1, er opfyldt.

**4.5 BEBGRUNDELSE FOR PÅBUD**

351. Det er Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at det er nødvendigt at udstede påbud til Økonomisk Forening for Persontransport (ØFP) med henblik på at bringe overtrædelsen til ophør, for så vidt dette ikke allerede er sket, samt for at sikre en effektiv konkurrence på markedet for persontransport i Region Midtjylland.

---

<sup>152</sup> Jf. ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016, side 8, bilag 5.

352. Det er endvidere nødvendigt, at samtlige af ØFP's medlemmer bliver informeret om indholdet af Konkurrencerådets afgørelse. I denne sag har styrelsen valgt ikke at inddrage ØFP's enkelte medlemmer som parter i sagen. Styrelsen vurderer dog, at idet en brancheforening udgør et samarbejde mellem virksomheder, kan medlemmerne af brancheforeningen også holdes ansvarlige for foreningens handlinger på vegne af sine medlemmer.<sup>153</sup> Der er derfor et særskilt behov for, at ØFP's medlemmer informeres om indholdet af Konkurrencerådets afgørelse.
353. Det er styrelsens vurdering, at påbuddene ikke går videre end, hvad der er nødvendigt, henset til overtrædelsens karakter.

#### **4.6 SAMLET KONKLUSION**

354. På baggrund af ovenstående er det Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering:
- at det relevante marked umiddelbart kan afgrænses til markedet for persontransport i Region Midtjylland. Styrelsen har dog ikke foretaget en endelig afgrænsning af det relevante marked i denne sag, da det ikke er nødvendigt for vurderingen af sagen,
  - at ØFP's vedtagelse ikke kan påvirke samhandelen mellem medlemsstater mærkbart,
  - at ØFP og ØFP's medlemmer er virksomheder, og at ØFP udgør en sammenslutning af virksomheder,
  - at ØFP's koordinering af sine medlemmers tilbudsgivning udgør en vedtagelse, som indebærer
    - 1) at medlemmerne i regi af ØFP løbende drøfter, dels hvilke udbud ØFP skal afgive tilbud på, og dels fastsættelse af priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud, samt
    - 2) at medlemmerne gennem ØFP's vedtægter har bestemt, at ØFP's medlemmer ikke må afgive tilbud i konkurrence med ØFP,
  - at vedtagelsen har til formål at begrænse konkurrencen på markedet for persontransport i Region Midtjylland,
  - at vedtagelsen udgør en mærkbar konkurrencebegrænsning i strid med konkurrencelovens § 6, stk. 1, jf. stk. 2, nr. 1 og 3, jf. stk. 3, og
  - at vedtagelsen ikke falder ind under en gruppefritagelse og ikke opfylder betingelserne for en individuel fritagelse efter konkurrencelovens § 8, stk. 1.

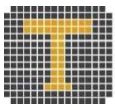
---

<sup>153</sup> Jf. fx Konkurrencerådets afgørelse af 30. november 2016, Koordinering af abonnementspriser for service på naturgasfyr, pkt. 558.

## 5. BILAG

- Bilag 1:** ØFP's gældende vedtægter af 14. november 2016
- Bilag 2:** ØFP's samlede bestyrelses- og generalforsamlingsreferater
- Bilag 3:** ØFP's vedtægter af 30. marts 2015
- Bilag 4:** Midttrafiks henvendelse til styrelsen af 20. maj 2016
- Bilag 5:** ØFP's besvarelse af 28. oktober 2016 på styrelsens spørgsmål af 11. oktober 2016
- Bilag 6:** ØFP's besvarelse af 25. januar 2017 af styrelsens spørgsmål af 13. januar 2017
- Bilag 7:** Udtalelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af 20. februar 2018
- Bilag 8:** ØFP's besvarelse vedrørende ØFP's pålidelighed til Lemvig Kommune af 2. maj 2016.
- Bilag 9:** Materiale vedrørende et udbud i Lemvig fremsendt til styrelsen den 14. december 2016
- Bilag 10:** Styrelsens referat af 13. januar 2017 af møde med ØFP af 5. januar 2017
- Bilag 11:** ØFP's høringssvar af 27. november 2017





## Kort om Trafikselskaberne i Danmark

Trafikselskaberne blev etableret i 2007 i forbindelse med kommunalreformen. Ifølge Lov om trafikselskaber skal hver region etablere et eller flere trafikselskaber. De seks trafikselskaber administrerer den kollektive trafik i deres område.

Kommuner og regioner er i denne sammenhæng "bestillere". Regionerne bestiller og betaler den regionale busstrafik samt lokalbaner og kommunerne bestiller og betaler for kommunale og lokale trafik.

Trafikselskaberne sammenfatter kommuner og regioners ønsker og sikrer sammenhængende kollektiv trafik. Selskaberne råder, vejleder og leverer den ønskede kollektive trafik – samt varetager de praktiske gøremål: Indgår kontrakter med busoperatører, overvåger trafikken, fastlægger og koordinerer køreplaner, driver takstsystemer mm.

De Økonomiske Råd påpeger, at erfaringerne med udlicitering af busdriften i Danmark er gode. Trafikselskaberne er innovative kommunale og regionale indkøbsfællesskaber, der har bidraget til at professionalisere og effektivisere den kollektive trafik. Det er – også internationalt – unikt, at trafikselskabernes drift i så høj grad er udliciteret. Det har bidraget til bedre og billigere kollektiv trafik.



### Foreningens formål

Trafikselskaberne i Danmark blev stiftet i 2008 og er brancheforening for de seks regionale trafikselskaber. Det følger af vedtægterne, at "Foreningens formål er at give trafikselskaberne en platform, hvorfra de kan varetage deres fælles interesser. Det gælder dels fagligt, i form af et samarbejde og dels politisk, i form af et talerør."

### Det faglige samarbejde

Der afholdes i regi af trafikselskabsforeningen fire årlige direktørmøder. Der er et tæt samarbejde med KL og Danske Regioner, der bl.a. via kvartalsmøder holdes opdaterede om, hvad der sker på kollektiv trafik-området.

Sekretariatet følger den nationale og europæiske lovgivning. Der er etableret en høringskreds blandt trafikselskaberne, hvor fælles hørings svar drøftes udarbejdes. Sekretariatet deltager i Transport-, Bygnings- og Boligministeriets EU-specialudvalg samt den europæiske komite for den internationale organisation for kollektiv transport (UITP).

Foreningens sekretariat arrangerer endvidere faglige netværksmøder for medarbejdere i trafikskaberne, hvor der erfaringsudveksles og drøftes fælles faglige problemstillinger.

#### *Case: Samarbejdsaftale om landsdækkende handicapbefordring*

En ad hoc-gruppe blandt trafikskaberne har udarbejdet en samarbejdsaftale om landsdækkende handicapbefordring. Baggrunden var den reviderede lov om trafikskaber, der gav mulighed for, at 'trafikskaberne kan samarbejde om individuel handicapkørsel for svært bevægelsehæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikskabers områder'. Samarbejdsaftalen medfører, at brugerne via kontakt til eget trafikskab let kan arrangere transport rundt i landet. Kunderne bestiller den landsdækkende rejse ét sted, oplever priser og regler kendt fra eget område samt større driftssikkerhed i og med deres tilslutningsrejse nu bliver monitoreret af trafikskabet.

#### *Det politiske talerør*

Der afholdes i regi af trafikskabsforeningen to til tre bestyrelsesmøder om året samt et årligt møde mellem TiD-formandskabet og udvalgsformænd fra KL og Danske Regioner. Der er tradition for, at TiD-bestyrelsen mødes med transportministeren. Det har givet ministrene anledning til at møde formændene og trafikskaberne mulighed for at præsentere aktuelle indsatsområder.

Via samarbejdet i foreningen kan selskaberne alt andet lige stå stærkere – samt med øget legitimitet og vægt løfte fælles, politiske problemstillinger.

#### *Case: Ny taxilov og fortsat mulighed for Flextur*

Ved årsskiftet til 2018 trådte en ny taxilov i kraft. Trafikskaberne havde længe bakket op om en modernisering, men som arbejdet skred frem var der indikationer på forringelser endsiges afskaffelse af Flextur – en del af den koordinerede kollektive Flextrafik (Telekørsel på Fyn). På baggrund heraf intensiverede trafikskaberne interessevaretagelse via debatindlæg, redegørelse til transportministeren, et bestyrelsesmedlem tog sagen op i KLs bestyrelse, foretræder for minister og ordfører samt aktivering af andre organisationer. Forløbet gav trafikskaberne mulighed for at forklare og fremvise Flextrafik-systemet, hvilket bankede myter i gulvet og skabte forståelse for og respekt om trafikskabernes opgaveløsning.

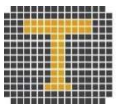
#### **Bestyrelsen for Trafikskaberne i Danmark**

I bestyrelsen for TiD sidder formændene for de regionale trafikskaber samt Movias næstformand. At bestyrelsen er folkevalgt sikrer trafikskaberne legitimitet samt lokal forankring og relevans.

Bestyrelsen for perioden 2014-18: Formandskab: Morten Andersen (FynBus) og Per Hovmand (Movia). Øvrig bestyrelse: Carsten Scheibye (BAT), Hans Bang Hansen (Midttrafik), Jesper Frost Rasmussen (Sydtrafik), Thomas Gyldal Petersen (Movia) og Thomas Kastrop-Larsen (NT).

#### **Foreningens sekretariat**

Foreningens sekretariatsbetjenes af en medarbejder, der er placeret hos Movia. Morten Brønnum Andersen kan kontaktes på 2320 6131 og [mba@moviatrafik.dk](mailto:mba@moviatrafik.dk).



# Vedtægter for Trafikselskaberne i Danmark

Navn, hjemsted og formål	<p>§ 1 - 1.1 Foreningens navn er Trafikselskaberne i Danmark, forkortet TiD.</p> <p>1.2 Foreningens engelske navn er Danish Public Transport Authorities.</p> <p>§ 2 - 2.1 Foreningens hjemsted er Københavns Kommune.</p> <p>§ 3 - 3.1 Foreningens formål er at give trafikselskaberne en platform, hvorfra de kan varetage deres fælles interesser. Det gælder dels fagligt, i form af et samarbejde og dels politisk, i form af et talerør.</p>
Medlemmer	<p>§ 4 - 4.1 Selskaber, der er oprettet i h. t. lov om trafikselskaber, kan blive medlemmer af foreningen.</p>
Finansiering	<p>§ 5 - 5.1 Selskaberne bidrager til foreningen, i henhold til et af bestyrelsen godkendt budget, i forhold til passagerindtægter.</p>
Generalforsamlinger	<p>§ 6 - 6.1 Den ordinære generalforsamling afholdes inden udgangen af hvert års maj måned. Bestyrelsen indkalder (skriftligt eller via mail) hvert enkelt medlem til generalforsamling med angivelse af dagsorden samt evt. forslag fra bestyrelse eller medlemmer senest 3 uger før generalforsamlingens afholdelse. Senest 3 måneder før årets generalforsamling annonceres datoen.</p> <p>6.2 Dagsordenen for den ordinære generalforsamling skal omfatte:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Valg af dirigent.</li><li>2. Formandens beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.</li><li>3. Fremlæggelse af årsrapport med revisionspåtegning til godkendelse.</li><li>4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab i henhold til den godkendte årsrapport.</li><li>5. Behandling af forslag fra foreningens bestyrelse.</li><li>6. Behandling af forslag fra foreningens medlemmer.</li><li>7. Valg af revisor.</li><li>8. Eventuelt.</li></ol> <p>6.3 Forslag, som et medlem ønsker behandlet på en generalforsamling, skal være foreningens bestyrelse i hænde senest 4 uger før generalforsamlingens afholdelse.</p> <p>6.4 På generalforsamlingen har Movia 2 stemmer, de øvrige trafikselskaber hver én stemme. Alle beslutninger træffes med minimum fire stemmer. Et medlem kan lade sig repræsentere af et andet medlem ved fuldmagt.</p> <p>6.5 Ændringer af vedtægter kan kun ske på en generalforsamling og kun, hvis det fremgår af generalforsamlingens indkaldelse, at der vil blive fremsat forslag herom.</p> <p>6.6 For ændring af vedtægterne kræves 2/3 flertal blandt de fremmødte stemmeberettigede.</p>
Bestyrelse	<p>§ 7 - 7.1 Foreningen ledes af en bestyrelse bestående af selskabernes formænd samt næstformanden for Movia. Hvert medlem indmelder en suppleant til bestyrelsen.</p>

	<p>Bestyrelsen konstituerer sig med formand og en eller to næstformænd. Movias næstformand er næstformand for TiD. Efter et kommunalvalg – og senest 1. marts – indkaldes til bestyrelsesmøde, hvor bestyrelsen konstituerer sig.</p> <p>7.2 Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mere end halvdelen af dens medlemmer er til stede. Bestyrelsens beslutninger træffes ved almindeligt stemmeflertal. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende. Bestyrelsen fastsætter i øvrigt selv sin forretningsorden.</p>
Sekretariat	§ 8 - 8.1 Foreningens sekretariat ansættes og afskediges – efter indstilling fra direktørkredsen i TiD – af bestyrelsen.
Tegningsret	<p>§ 9 - 9.1 Foreningen tegnes af den samlede bestyrelse eller af formanden og næstformanden for bestyrelsen.</p> <p>9.2 Håndtering af regninger til Foreningen sker ved, at sekretariatet attesterer regninger i Movias økonomisystem, Infocflow. Sekretariatet påser, at udgiften skal afholdes af Foreningen. Når regningen er attesteret, anvises regningen af Movias direktør med henblik på endelig betaling.</p>
Regnskab og revision	<p>§ 10 - 10.1 Foreningens årsrapporter/regnskaber revideres af en (eller flere) på generalforsamlingen for et år ad gangen valgt statsautoriseret revisor. Genvalg kan finde sted.</p> <p>§ 11 - 11.1 Foreningens regnskabsår er kalenderåret.</p> <p>11.2 Foreningens første regnskabsår løber fra stiftelsen til 31. december 2008.</p>
Møder	<p>§ 12 - 12.1 Der afholdes hvert andet år et møde, hvor trafikelskabernes bestyrelser inviteres til at deltage.</p> <p>12.2 Der afholdes et årligt møde med formandskredsen, hvor udvalgsrepræsentanter fra henholdsvis KL og Danske Regioner inviteres til at deltage.</p>
Offentlighed	§ 13 - 13.1 Som udgangspunkt skal offentligheden have indsigt i foreningens forhold svarende til, hvad der følger af lov om offentlighed i forvaltningen.
Udtrædelse	§ 14 - 14.1 Kan ske med et halvt års varsel til udgangen af et kalenderår.
Opløsning af foreningen	§ 15 - 15.1 I forbindelse med en evt. opløsning af foreningen vil der ske en tilbagebetaling af evt. overskydende likviditet til foreningens medlemmer baseret på fordelingen fra seneste års indbetalinger baseret på passagerindtægter.



## Trafikselskabernes bestyrelser 2018-21

I det følgende en gennemgang af trafikselskabernes bestyrelser – med fremhævelse af formandskab, parti samt om der er tale om gen- eller nyvalg til bestyrelsen.

Bestyrelsen for TiD ser ud som følger. Det følger af vedtægterne, at Movias næstformand er næstformand for TiD, hvorfor Per Hovmand fortsætter som næstformand.

## Notat

31. januar 2018



Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Trafikselskaberne i Danmark (4 højre – 3 venstre)					
BAT	Leif Olsen		Medlem af kommunalbestyrelsen for Bornholms Regionskommune samt formand for Natur og Miljøudvalget Tlf. 2151 1083 <a href="mailto:Leif.Olsen@brk.dk">Leif.Olsen@brk.dk</a>	F	Ny
FynBus	Morten Andersen		Borgmester Nordfyns Kommune Tlf. 4040 2447 <a href="mailto:man@nordfynskommune.dk">man@nordfynskommune.dk</a>	V	Genvalg

				
Midttrafik	Claus Wistoft 	1. viceborgmester Syddjurs Kommune Tlf.: 2016 5414 <a href="mailto:clwis@syddjurs.dk">clwis@syddjurs.dk</a>	V	Ny
Movia	Per Hovmand, Næstformand 	Byrådsmedlem Sorø Kommune Tlf. 5154 9308 <a href="mailto:peho@soroe.dk">peho@soroe.dk</a>	C	Genvalg
Movia	Thomas Gyldal Petersen 	Borgmester Herlev Kommune Tlf. dir.sekr. 4452 7008 <a href="mailto:borgmester@herlev.dk">borgmester@herlev.dk</a>	A	Genvalg

NT	Nuuradiin S. Hussein 	2. viceborgmester, Aalborg Kommune <a href="mailto:snh-byraad@aalborg.dk">snh-byraad@aalborg.dk</a>	A	Ny
Sydtrafik	Henning Ravn 	Byrådsmedlem, Esbjerg Kommune Tlf. 4010 1246 <a href="mailto:henra@esbjergkommune.dk">henra@esbjergkommune.dk</a>	V	Ny

#### BAT

Leif Olsen, udvalgsformand	Natur- og Miljøudvalg Bornholm	F	Ny
----------------------------	--------------------------------	---	----

#### FynBus (4 højre – 5 venstre)

Morten Andersen, formand	Borgmester, Nordfyn	V	Genvalg
Poul Andersen, næstformand	Region Syddanmark	A	Genvalg
Leif Rothe Rasmussen	Assens	A	Ny
Kristian Nielsen	Faaborg-Midtfyn	V	Genvalg
Jesper Hempler	Kerteminde	F	Genvalg
Regitze Tilma	Middelfart	V	Ny
Per Jespersen	Nyborg	A	Genvalg
Anders W. Berthelsen	Odense	A	Genvalg
Bo Libergren	Region Syddanmark	V	Ny

#### Midttrafik (4 højre – 5 venstre)

Claus Wistoft, formand	1. Viceborgmester, Syddjurs	V	Ny
------------------------	-----------------------------	---	----

Hans Okholm, næstformand	Byrådsmedlem og formand for Plan- og Vejudvalget, Silkeborg	F	Ny
Claus Kjeldsen, næstformand	Region Midtjylland	A	Ny
Mads Nikolajsen	Byrådsmedlem, Norddjurs	F	Genvalg
Niels Viggo Lynghøj	Borgmester, Struer	A	Genvalg
Johannes F. Vesterby	Byrådsmedlem, Viborg	V	Genvalg
Simon Vanggaard Nielsen	Byrådsmedlem, Ikast-Brande	O	Ny
Arne Lægaard	Region Midtjylland	V	Genvalg
Liv Gro Jensen	Byrådsmedlem, Aarhus	Å	Ny

#### Movia (6 højre – 3 venstre)

Thomas Gyldal Petersen, formand	Borgmester Herlev	A	Genvalg
Per Hovmand, næstformand	Byrådsmedlem Sorø	C	Genvalg
Mikael Smed	Borgmester Vordingborg	A	Ny
Benedikte Kiær	Borgmester Helsingør	C	Ny
John Engelhardt	Borgmester Glostrup	V	Ny
Henrik Hvidesten	Borgmester Ringsted	V	Ny
Niels E. Bjerrum	Borgerrepræsentant Kbh	A	Genvalg
Christoffer Buster Reinhardt	Region Hovedstaden	C	Ny
Peter Jacobsen	Region Sjælland	O	Genvalg

#### NT (3 højre – 6 venstre)

Nuuradiin S. Hussein, formand	2. viceborgmester, Aalborg	A	Ny
Jørgen Rørbæk Henriksen, næstformand	Region Nordjylland	A	Ny
Carsten Andersen	Hjørring	A	Ny
Susanne Flydtkjær	Region Nordjylland	Ø	Ny
Niels Christian Hem	Jammerbugt	V	Ny
Mikael Klitgaard	Borgmester Brønderslev	V	Ny
Peter Skriver Nielsen	Thisted	A	Ny



Anna Oosterhof	Rebild	V	Ny
Vigge Vangsgaard	Morsø	A	Genvalg

#### Sydtrafik (6 højre – 3 venstre)

Henning Ravn, formand	Esbjerg Kommune	V	Ny
Preben Friis Hauge, næstformand	Region Syddanmark	V	Genvalg
Karsten Uno Petersen	Region Syddanmark	A	Genvalg
Majbritt Rasmussen	Billund Kommune	V	Ny
Søren Riis Jakobsen	Haderslev Kommune	A	Ny
Erik Lauritzen	Sønderborg Kommune	A	Ny
Matthias Knudsen	Tønder Kommune	V	Ny
Vagn Sørensen	Vejen Kommune	V	Ny
Christoffer Melson	Vejle Kommune	V	Ny

**Nøgletal for offentlig  
buskørsel, ekskl.  
handicapkørsel**  
Regnskab 2016



## Indhold

<b>Udvikling i den offentlige buskørsel</b>	<b>5</b>
Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel	5
Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel	9



## Udvikling i den offentlige buskørsel

### Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel

I det følgende præsenteres nøgletal for den offentlige buskørsel. I tabel 1-10 præsenteres de økonomiske nøgletal, mens de øvrige data vises i tabel 11-14

#### Økonomiske nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 1. Udgifter, indtægter og tilskud pr. trafiksselskab, regnskab 2016 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Ærø Kommune	Alle
<i>Udgifter</i>								
Driftsudgifter (inkl. løn)	3.110,8	50,9	541,5	587,9	1.419,7	663,4	8,1	6.382,4
Salgsudgifter (inkl. løn)	289,4	1,1	16,4	46,3	95,0	56,3	0,1	504,6
Administration (inkl. løn)	172,8	3,4	35,3	29,2	48,5	32,8	0,2	322,2
<b>Samlede udgifter</b>	<b>3.573,0</b>	<b>55,4</b>	<b>593,3</b>	<b>663,4</b>	<b>1.563,2</b>	<b>752,5</b>	<b>8,3</b>	<b>7.209,2</b>
<i>Passagerindtægter</i>								
Billetter/kort	1.496,5	20,8	175,5	199,8	581,2	244,3	0,0	2.718,0
Offentlige instanser	177,0	12,4	59,1	69,8	127,7	70,4	0,1	516,5
Andre inkl. kontrolafg.	25,8	0,1	0,3	0,6	25,8	0,1	0,0	52,7
<b>Samlede passagerindt.</b>	<b>1.699,3</b>	<b>33,3</b>	<b>234,8</b>	<b>270,2</b>	<b>734,7</b>	<b>314,7</b>	<b>0,1</b>	<b>3.287,2</b>
<i>Tilskud</i>								
Tilskud fra regioner (4)	568,5	0,0	110,9	83,1	273,5	139,0	0,0	1.175,0
Tilskud fra kommuner (4)	1.325,3	22,1	247,6	310,0	585,5	298,8	8,2	2.797,6
<b>Samlede tilskud</b>	<b>1.893,8</b>	<b>22,1</b>	<b>358,5</b>	<b>393,2</b>	<b>859,0</b>	<b>437,8</b>	<b>8,2</b>	<b>3.972,6</b>
<b>Samlede indtægter (1)</b>	<b>3.593,0</b>	<b>55,5</b>	<b>593,3</b>	<b>663,4</b>	<b>1.593,7</b>	<b>752,5</b>	<b>8,3</b>	<b>7.259,8</b>

(1) Samlede indtægter er lig summen af samlede passagerindtægter og samlede tilskud.

(2) Fynbus: Andre passagerrelaterede indtægter (cykel, gods, pakker, post, mv.) er inkluderet i billetter/kort. Kontrolafgifter er indberettet som omkostningsreducerende post.

(3) Midttrafik: Ifølge aftale med Trafikstyrelsen er driftsudgifter ikke korrigeret for kontraktbetalinger i NT og Sydtrafik på regionskrydsende ruter.

(4) Tilskud er et udtryk for trafiksselskabets tilskudsbehov i året, og er derfor ikke det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafiksselskabet.

Tabel 2. Efterregulering af tilskud pr. trafiksselskab, Regnskab 2016 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Ærø Kommune	Alle
Efterregulering af tilskud								
Efterregulering fra/til regioner (1)	-0,6	0,0	-9,3	0,0	0,0	14,5	0,0	4,7
Efterregulering fra/til kommuner (1)	101,7	0,0	-2,1	0,0	0,0	10,4	0,0	110,1
<b>Samlet efterregulering</b>	<b>101,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-11,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>24,9</b>	<b>0,0</b>	<b>114,8</b>

(1) Efterregulering af tilskud er forskellen mellem trafiksselskabernes tilskudsbehov og det beløb regioner og kommuner i praksis har betalt til trafiksselskaberne i året. Efterreguleringen bliver betalt af regioner/kommuner (negativt tal) eller af trafiksselskabet (positivt tal) 1 eller 2 år efter.

Tabel 3. Udgiftsfordeling pr. trafiksselskab, regnskab 2016 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Ærø Kommune	Alle
<i>Driftsudgifter (inkl. løn)</i>								
Kontraktbetaling	3.016,8	50,2	524,6	578,4	1.376,8	651,3	8,1	6.198,2
EDB-omkostninger	20,6	0,3	9,3	0,0	23,8	7,4	0,0	61,4
Chaufførlokaler	7,3	0,0	0,1	0,0	1,3	2,1	0,0	10,9
Billetteringsudstyr	2,5	0,1	0,0	3,4	1,2	0,0	0,0	7,2
Radioudstyr	7,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,4
Trafiktjeneste inkl. billetkontrol	45,4	0,1	6,5	5,4	16,5	1,5	0,0	75,4
Stoppesteder	11,0	0,0	1,0	0,6	0,0	1,2	0,0	13,8
<b>Driftsudgifter i alt</b>	<b>3.110,8</b>	<b>50,9</b>	<b>541,5</b>	<b>587,9</b>	<b>1.419,7</b>	<b>663,4</b>	<b>8,1</b>	<b>6.374,3</b>
<i>Salgsudgifter (inkl. løn)</i>								
Provision	42,8	0,0	0,0	1,5	3,2	-0,3	0,0	47,3
Markedsføring og info.	40,3	0,4	8,4	9,6	16,9	6,2	0,1	81,7
Rejsehjemmel	2,4	0,3	1,5	0,4	1,8	0,0	0,0	6,4
Kundecenter, salg og distribution	32,0	0,3	6,5	11,5	4,7	13,8	0,0	68,8
Drift af busterminaler/rutebilstationer	0,0	0,1	0,0	4,6	11,2	6,6	0,0	22,5
Rejsekort	171,9	0,0	0,0	18,7	57,2	30,0	0,0	277,8
<b>Salgsudgifter i alt</b>	<b>289,4</b>	<b>0,1</b>	<b>16,4</b>	<b>46,3</b>	<b>95,0</b>	<b>56,3</b>	<b>0,1</b>	<b>504,6</b>
<i>Administrationsudg. (inkl. løn)</i>								
Bygninger og inventar	12,7	0,2	1,9	2,3	4,2	2,7	0,0	24,0
Konsulenter, revision, advokat	24,4	0,2	1,4	0,8	7,3	7,2	0,0	41,3
Møder, rejser	2,5	0,1	0,5	0,6	0,3	1,1	0,0	5,2
EDB	22,2	0,4	3,9	2,6	10,3	4,3	0,0	43,6
Kontor, telefon, mv.	5,1	0,1	1,6	0,5	0,5	0,5	0,0	8,4
Personale og uddannelse	5,0	0,0	1,7	0,6	1,6	0,4	0,0	9,3
Løn	103,3	2,2	24,7	21,5	26,0	16,2	0,0	193,9
Renter	-2,4	0,0	0,0	0,3	-1,7	0,4	0,0	-3,5
Ej specificeret	0,0	0,1	-0,3	0,0	0,0	0,0	0,2	-0,2
<b>Administrationsudg. i alt</b>	<b>172,8</b>	<b>3,4</b>	<b>35,3</b>	<b>29,2</b>	<b>48,5</b>	<b>32,8</b>	<b>0,2</b>	<b>322,0</b>
<b>Samlede udgifter</b>	<b>3.573,0</b>	<b>54,4</b>	<b>593,3</b>	<b>663,4</b>	<b>1.563,2</b>	<b>752,5</b>	<b>8,3</b>	<b>7.200,8</b>

(1) Midttrafik: Ifølge aftale med Trafikstyrelsen er driftsudgifter ikke korrigeret for kontraktbetalinger i NT og Sydtrafik på regionskrydsende ruter. Fra regnskab 2010 opgør Sydtrafik og Nordjyllands Trafiksselskab regnskabet efter samme metode som Midttrafik

Tabel 4. Udgiftsfordeling pr. trafiksselskab, regnskab 2016 (pct.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Ærø Kommune	Alle
Driftsudgifter (inkl. løn)	87%	94%	91%	89%	91%	88%	97%	89%
Salgsudgifter (inkl. løn)	8%	0%	3%	7%	6%	7%	1%	7%
Admin. udgifter (inkl. løn)	5%	6%	6%	4%	3%	4%	2%	4%
<b>Samlede udgifter</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabel 5. Passagerindtægter pr. trafiksselskab, regnskab 2016 (mio. kr.)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Ærø Kommune	Alle
<i>Passagerbetaling</i>								
Billetter/kort	1.496,5	20,8	175,5	199,8	581,2	244,3	0,0	2.718,0
Andre (cykel, post mv.)	0,0	0,1	0,0	0,4	0,0	0,1	0,0	0,6
Kontrolafgifter	25,8	0,0	0,3	0,2	25,8	0,0	0,0	52,1
<b>Passagerbetaling i alt</b>	<b>1.522,3</b>	<b>20,9</b>	<b>175,7</b>	<b>200,3</b>	<b>607,0</b>	<b>244,3</b>	<b>0,0</b>	<b>2.770,7</b>
<i>Indtægter fra staten</i>								
UU-kort Unge på ungdomsuddannelser	46,9	3,5	25,7	20,6	38,7	24,6	0,0	159,9
VU-kort Unge på videregående uddannelser	23,4	0,0	4,1	1,5	7,6	3,6	0,0	40,2
XU-kort (16-19 årige)	1,5	0,7	1,4	0,0	0,2	0,9	0,0	4,7
Blinde og svagtseende	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	0,0	0,5
off peak	58,0	2,5	4,1	3,4	9,2	7,1	0,0	84,2
Børnerabatordningen	23,9	1,7	12,3	14,9	36,6	14,5	0,1	104,1
Værnepligtiskort	2,0	0,2	0,3	1,1	1,8	1,1	0,0	6,4
Andre indtægter herunder hypercard	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,6	0,0	3,6
<b>Indt. fra staten i alt</b>	<b>155,7</b>	<b>8,8</b>	<b>48,0</b>	<b>41,5</b>	<b>94,1</b>	<b>55,5</b>	<b>0,1</b>	<b>403,6</b>
<i>Indtægter fra kommune</i>								
(Førtids)pensionistrabatter	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,08
Køb af skolekort	21,3	3,6	11,1	28,3	31,8	14,8	0,0	111,0
<b>Indtæg. fra komm. i alt</b>	<b>21,3</b>	<b>3,6</b>	<b>11,1</b>	<b>28,3</b>	<b>31,8</b>	<b>14,9</b>	<b>0,0</b>	<b>111,1</b>
<b>Samlede passagerindt.</b>	<b>1.699,3</b>	<b>33,3</b>	<b>234,8</b>	<b>270,2</b>	<b>733,0</b>	<b>314,7</b>	<b>0,1</b>	<b>3.285,4</b>

(1) UU-kort, VU-kort og XU-kort er til henholdsvis Unge på ungdomsuddannelser, Unge på videregående uddannelser og 16-19 årige udenfor uddannelsessystemet.





Tabel 10. Finansieringsfordeling pr. trafiksselskab, regnskab 2016 (pct.) (1)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Ærø Kommune	Alle
Finansiering via passagerbetaling (2)	43%	38%	30%	30%	39%	32%	0%	38%
Kommunal finansiering (3)	38%	46%	44%	51%	39%	42%	98%	40%
Regional finansiering	16%	0%	19%	13%	17%	18%	0%	16%
Statens finansiering	4%	16%	8%	6%	6%	7%	2%	6%
<b>I alt</b>	<b>101%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>102%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>101%</b>

(1) Finansiering er beregnet som indtægts-/tilskudsandelen af samlede udgifter.

(2) Passagerbetaling inkluderer betaling fra billetter/kort, andre (cykle, post mv.) og kontrolafgift. Eksklusiv passagerindtægter fra offentlige instanser.

(3) Kommunal finansiering inkluderer både kommunale tilskud og passagerrelaterede indtægter dækket af kommuner.

## Øvrige nøgletal vedr. offentlig buskørsel

Tabel 11. Årsværk opdelt på personalekategori, regnskab 2016

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Ærø Kommune	Alle
Trafikkontrollører	67,0	1,0	3,9	6,0	2,0	3,0	0,0	82,9
Administration	235,0	4,0	85,3	62,9	91,8	55,0	1,0	535,1
Medarb. adm. indt. virks.	0,0	1,0	0,0	0,0	15,0	5,1	0,0	21,1
Andre	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,1	0,0	0,7
<b>Samlet antal årsværk</b>	<b>302,0</b>	<b>6,0</b>	<b>89,2</b>	<b>69,6</b>	<b>108,8</b>	<b>63,1</b>	<b>1,0</b>	<b>639,8</b>

Tabel 12. Busser, køreplankm, køreplantimer og gennemsnitshastighed, regnskab 2016

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafiksselskab	Ærø Kommune	Alle
Antal driftsbusser	1.250,5	34,0	330,2	411,0	883,0	436,0	6,0	3.350,7
Køreplankm (i tus)	113.826,8	3.011,8	19.632,1	29.442,6	76.768,5	32.863,8	306,1	275.545,5
Køreplankm pr. bus	91.028,4	88.581,5	59.452,0	71.636,5	86.940,5	75.375,7	51.012,5	82.235,9
Køreplantimer (i tus)	4.302,4	82,8	663,6	838,8	2.025,8	912,6	10	8.826,0
Gennemsnitshastighed (km/t)	26,5	36,4	29,6	35,1	37,9	36,0	30,0	31,2
Køreplantimer pr. bus	3.440,7	2.435,1	2.009,6	2.041,0	2.294,2	2.093,0	1.700,0	2.634,1
<i>Pr. køreplantime (kr./time):</i>								
Passagerindtægter (1)	395,0	402,3	353,8	322,1	362,7	344,9	13,4	372,4
Tilskud	440,2	267,4	540,2	468,7	424,0	479,7	804,1	450,1

(1) Samlede passagerindtægter bestående af indtægter fra billetter/kort, passagerindtægter fra offentlige instanser (staten og kommune), andre passagerrelaterede indtægter og kontrolafgift.

Tabel 13. Køreplantimer, påstigninger, rejser og tilskud pr. indbygger, regnskab 2016

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikselskab	Ærø Kommune	Alle
Antal 1.000 indbyggere (1)	2.598,3	39,8	488,1	722,8	1.302,9	587,4	6,2	5.745,5
Antal påstigere (i mio.) (2)	203,5	2,0	17,7	21,2	65,3	29,4	0,3	339,3
Antal rejser (i mio.) (3)	170,4	2,0	15,7	18,5	56,3	25,8	0,3	288,6
Transportarb. (i mio personkm)	963,6	21,4	189,4	213,2	737,4	297,0	2,7	2.421,9
<i>Pr. indbygger</i>								
Køreplantimer	1,7	2,1	1,4	1,2	1,6	1,6	1,6	1,5
Køreplankm	43,8	75,8	40,2	40,7	58,9	55,9	49,5	48,0
Påstigninger	78,3	49,3	36,3	29,3	50,1	50,1	40,6	59,1
Rejser	65,6	49,3	32,1	25,6	43,2	44,0	40,6	50,2
Personkm	370,9	537,2	388,0	294,9	566,0	505,6	442,1	421,5
<i>Tilskud pr. indbygger (kr.)</i>								
Regionalt tilskud	218,8	0,0	227,2	115,0	209,9	236,7	0,0	204,5
Kommunalt tilskud	510,1	557,0	507,2	428,9	449,4	508,6	1.325,7	486,9
<b>Samlet tilskud pr. indb.</b>	<b>728,9</b>	<b>557,0</b>	<b>734,4</b>	<b>543,9</b>	<b>659,3</b>	<b>745,3</b>	<b>1.325,7</b>	<b>691,4</b>

(1) Indbyggertal pr. 4. kvartal 2016.

(2) Movia (vest og hovedstaden) udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor antal rejser estimeres. De øvrige trafikselskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet er skønnet på basis af antal påstigere og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU.

(3) Movia i hovedstaden udfører rejsehjemmelsundersøgelser hvor transportarbejdet estimeres. De øvrige trafikselskaber udfører ikke rejsehjemmelsundersøgelser og antallet er skønnet på basis af antal påstigere og en påstigningsfaktor som er udregnet på basis af Transportvane Undersøgelsen, DTU. For 2015 er påstigningsfaktorer udenfor hovedstadsområdet estimeret til 10,9 km/påstigning.

Tabel 14. Påstigere og køreplantimer pr. rutekategori, regnskab 2016

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik	Nordjyllands trafikskelskab	Ærø Kommune	Alle
<i>Køreplantimer (i tusinde)</i>								
Regionalruter	1.004,7	0,0	286,7	261,6	748,9	298,3	0,0	2.600,1
Lokalruter	735,9	71,5	130,4	242,8	207,9	265,9	10.200,0	11.854,4
Bybusruter	2.549,4	6,3	216,1	329,9	923,3	348,4	0,0	4.373,5
Åbne skolebusruter	12,4	4,9	0,0	0,0	144,6	0,0	0,0	161,9
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Køreplantimer i alt</b>	<b>4.302,4</b>	<b>82,8</b>	<b>633,2</b>	<b>834,2</b>	<b>2.024,7</b>	<b>912,6</b>	<b>10.200,0</b>	<b>18.989,9</b>
<i>Påstigere (i tusinde)</i>								
Regionalruter	44.325,0	0,0	7.511,7	4.721,4	15.149,7	6.791,1	0,0	78.498,8
Lokalruter	19.070,8	1.590,0	3.156,4	5.526,2	3.190,5	5.475,1	251,0	38.260,0
Bybusruter	139.888,6	200,0	6.867,8	10.916,4	46.855,8	17.177,1	0,0	221.905,7
Åbne skolebusruter	215,3	169,0	0,0	0,0	61,9	0,0	0,0	446,2
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Påstigere i alt</b>	<b>203.499,6</b>	<b>1.959,0</b>	<b>17.536,0</b>	<b>21.164,0</b>	<b>65.257,9</b>	<b>29.443,2</b>	<b>251,0</b>	<b>339.110,7</b>
<i>Køreplankm (i tusinde)</i>								
Regionalruter	33.244,9	0,0	10.310,7	12.642,3	36.695,6	13.423,1	0,0	106.316,7
Lokalruter	23.018,8	2.718,3	4.085,7	9.491,1	7.275,4	9.161,9	306,1	56.057,2
Bybusruter	57.122,9	145,4	4.048,7	7.309,2	27.699,9	10.278,8	0,0	106.604,9
Åbne skolebusruter	440,2	148,1	0,0	0,0	5.060,5	0,0	0,0	5.648,8
Telebusruter og lign.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Flextur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Teletaxi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Køreplankm i alt</b>	<b>113.826,8</b>	<b>3.011,8</b>	<b>18.445,1</b>	<b>29.442,6</b>	<b>76.731,4</b>	<b>32.863,8</b>	<b>306,1</b>	<b>274.627,6</b>

Note: Trafikskelskaberne benytter forskellige definitioner af busruter.

*Edvard Thomsens vej 14  
DK-2300 København S*

*www.tbst.dk*

***Nøgletal for offentlig  
buskørsel, R2015 ekskl.  
handicapkørsel***

**Information**

Personaleredegørelse

*Marts 2017*

# PERSONALE REDEGØRELSE

## 2017



**midttrafik**

## INDHOLD

Forord .....	3
Personalet i Midttrafik .....	4
Fakta og tal om medarbejderne .....	4
Socialt ansvar .....	7
Personaleomsætning .....	8
Lønudvikling .....	9
Sygefravær .....	12
Initiativer til forebyggelse af sygefravær .....	13
Arbejds miljø og trivsel .....	14
Kompetenceudvikling .....	17



## FORORD

### MIDTTRAFIK HAR FIRE OVERORDNEDE MÅL

- Tilfredse kunder
- Dygtige leverandører
- Tilfredse bestillere
- En kompetent og effektiv organisation

Midttrafiks strategiplan sætter kursen for den forandring og udvikling for at nå de opstillede mål. I 2010 indførte Midttrafik målstyring, så alle medarbejdere i Midttrafik kender deres ansvar og målsætninger. Med udgangspunkt i de overordnede mål fastlægges mål på afdelings- og medarbejderniveau. Midttrafik måler løbende på, om de aftalte mål og indsatses giver de forventede resultater.

Medarbejderne er Midttrafiks vigtigste ressource. Uden dygtige medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores opgaver til gavn for kunderne. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer og samtidig skaber engagement og motivation.

Formålet med at udarbejde en årlig personaleredegørelse er at give et samlet overblik over status på personaleområdet, og Personaleredegørelsen giver et indblik i de forskellige initiativer, som bidrager til, at Midttrafik opleves som en god arbejdsplads.

Når man læser personaleredegørelsen, er det f.eks. tydeligt at det øgede fokus der har været på sygefravær har båret frugt, således at Midttrafik nu samlet set har opnået et stabilt sygefravær og i 2017 ligger det fint under de opsatte mål på henholdsvis 4 % og 2 %.

Endvidere viser vores medarbejdertilfredshedsmålinger, og vores trivselsmåling at medarbejderne generelt er meget tilfredse med at være ansat ved Midttrafik, og med et forøget fokus på at styrke det tværgående samarbejde, bedre prioritering og medarbejdernes fokus på kundernes behov, er det målet at skabe en organisation, der altid leverer hele løsninger til Midttrafiks kunder og ejere.

I personaleredegørelsen kan man læse om medarbejdernes antal, faggrupper, alder, kønsfordeling, personaleomsætning, sygefravær, arbejdsmiljø og personalepolitiske indsatser i bred forstand. Redegørelsen giver således et billede af Midttrafik som arbejdsplads og et godt grundlag for at træffe beslutninger om justeringer og nye initiativer på personaleområdet.





## PERSONALET I MIDTTRAFIK

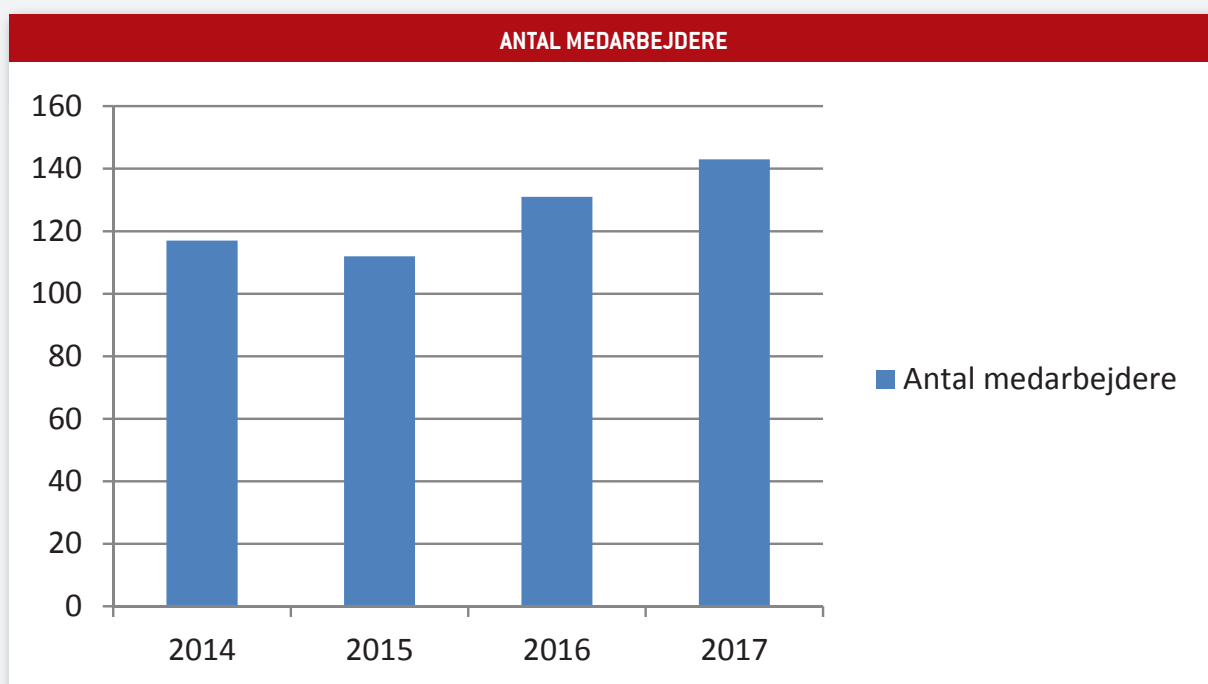
### FAKTA OG TAL OM MEDARBEJDERNE

Midttrafik har med udgangen af december 2017 en samlet medarbejderstab på 143 personer. I tallet indgår alle månedslønnede medarbejdere, herunder studentermedhjælpere og afløsere. Herudover har Midttrafik løst ansatte timelønnede medhjælpere, som lejlighedsvis udfører arbejde for Midttrafik. Det kan eksempelvis være hjælp til pakkeopgaver, tælleopgaver mv. 19 af de 143 medarbejdere er studentermedhjælper/afløsere.

Studentermedhjælperne og afløserne ved Kundecentret har ikke tidligere været medtaget i personaleregørelsen, hvilket primært skyldtes, at de var ansat på timeløn. Som konsekvens af EU-regler blev de danske overenskomster ændret, således at medarbejdere, der er ansat ud over en måned, skal være månedslønnet. Studentermedhjælper og afløser er nu ansat med et fast ugentligt timetal og indgår dermed i normeringen. Fra 2013 til 2016 faldt antallet af ansatte i Midttrafik fra 131 medarbejdere til 116.

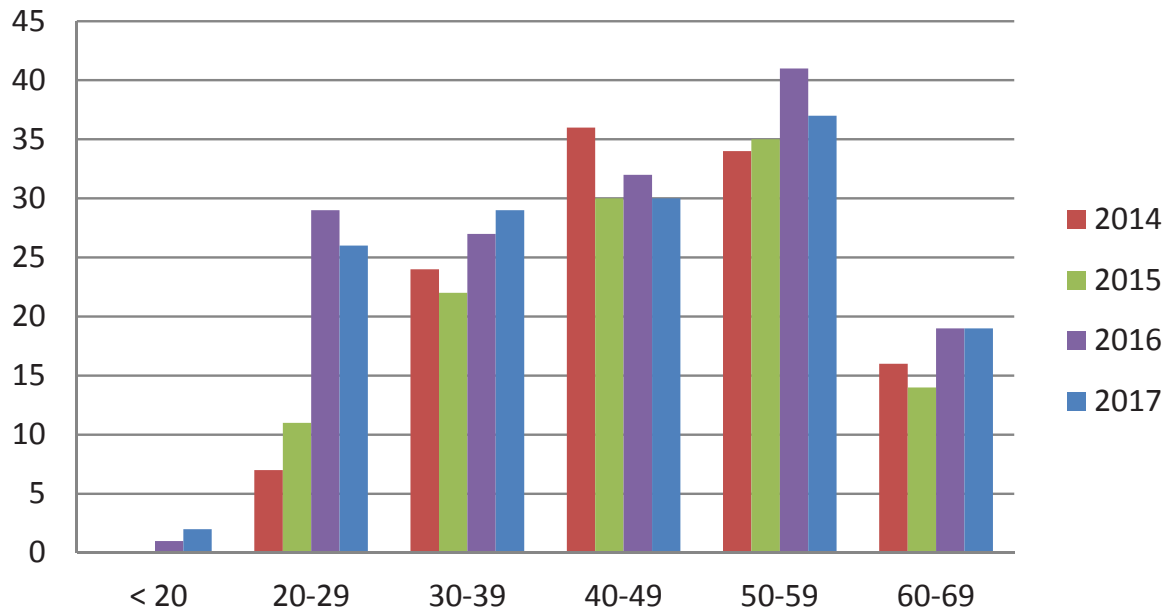
Faldet i medarbejderstaben over årene kan primært forklares med udlicitering af billetkontrollen, overdragelse af kortsalg til Midttrafiks Kundecenter, nedlæggelse af Viborg og Randers Rutebilstationer samt at ikke alle ledigblevne stillinger ikke er genbesat. I 2015 skulle der i forbindelse med en sparerunde reduceres i medarbejderstaben med 7 stillinger. Herefter var medarbejderstaben på 110. At antallet af medarbejdere steg i løbet af 2016 kan forklares med tidsbegrænsede ansættelser som følge af Midttrafiks overtagelse af specialkørslen for Aarhus Kommune, der finansierede udvidelsen. Da kommunen hjemtog hele opgaven i foråret 2017 blev medarbejderstaben reduceret.

Midttrafik hjemtog pr. 1. december 2016 Kundecentret fra Aarhus Rutebilstation. Medarbejderstaben er i den forbindelse øget til 131.

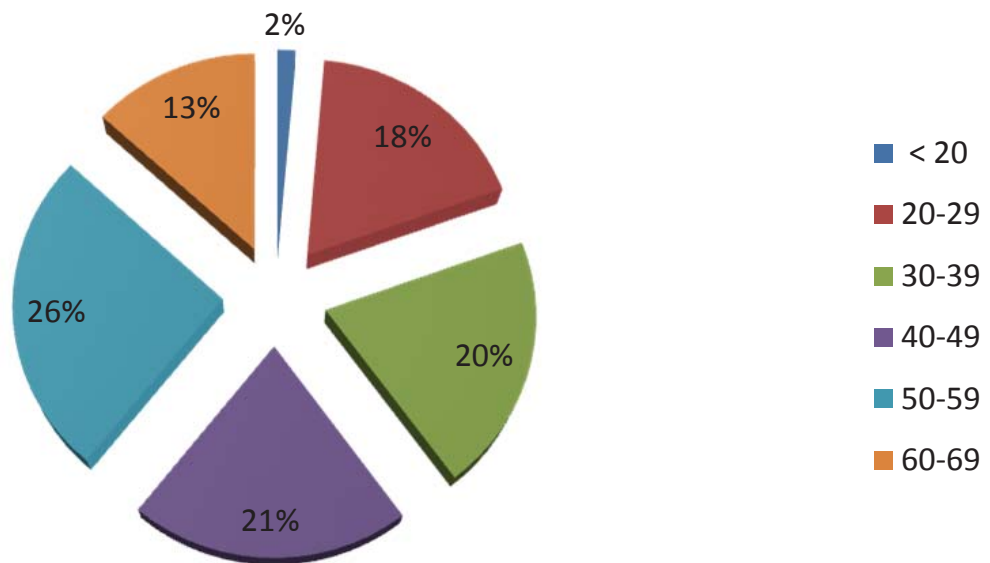


Gennemsnitsalderen i Midttrafik er i 2017 46,33 år. Aldersfordelingen i perioden 2014 – 2017 fremgår nedenfor.

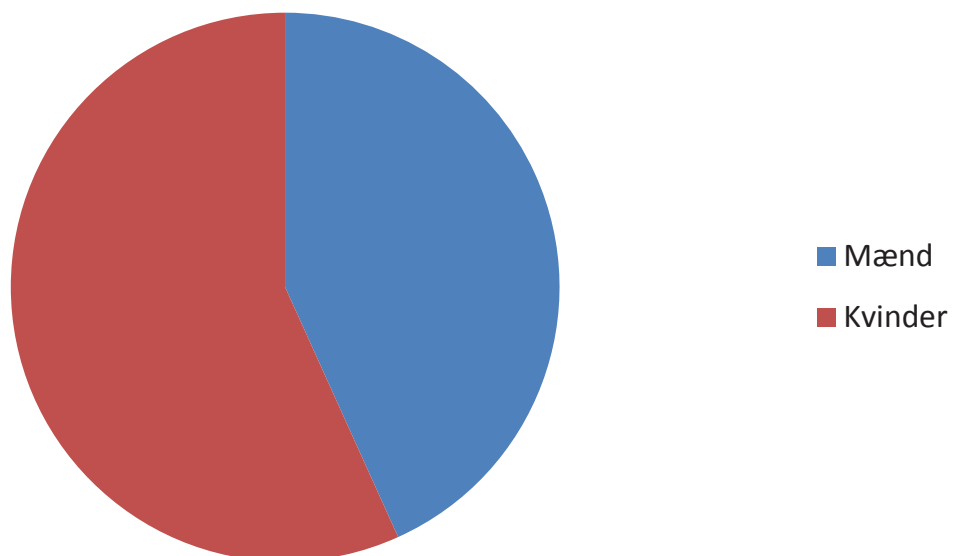
### ALDERSFORDELING, 2014-2017



### ALDERSFORDELING I PROCENT, 2017



## KØNSFORDELING



Kønsfordelingen i Midttrafik har ændret sig således, at der er en lidt større overvægt af kvinder end foregående år. Forklaringen herpå er overvejende, at Midttrafik har hjemtaget Kundecentret fra Aarhus Rutebilstation og Kundecentret har overvejende kvinder ansat. Hertil kommer, at der er en overvægt af kvindelige studentermedhjælpere.



## SOCIALT ANSVAR

Midttrafik har siden dannelsen i 2007 haft medarbejdere i flexjob ansat. Fordelingen fremgår nedenfor. Antallet af medarbejdere i flexjob har været stabilt over årene. Nedgangen i 2017 skyldes en flexmedarbejders overgang til efterløn. Andelen af medarbejdere ansat i fleksjob, udgør 2,01 %

En del af Midttrafiks personalepolitik er seniorpolitikken. Den har til formål at sikre, at ældre medarbejdere kan blive ved med at være en aktiv, kvalificeret, fleksibel og efterspurgt arbejdskraft.

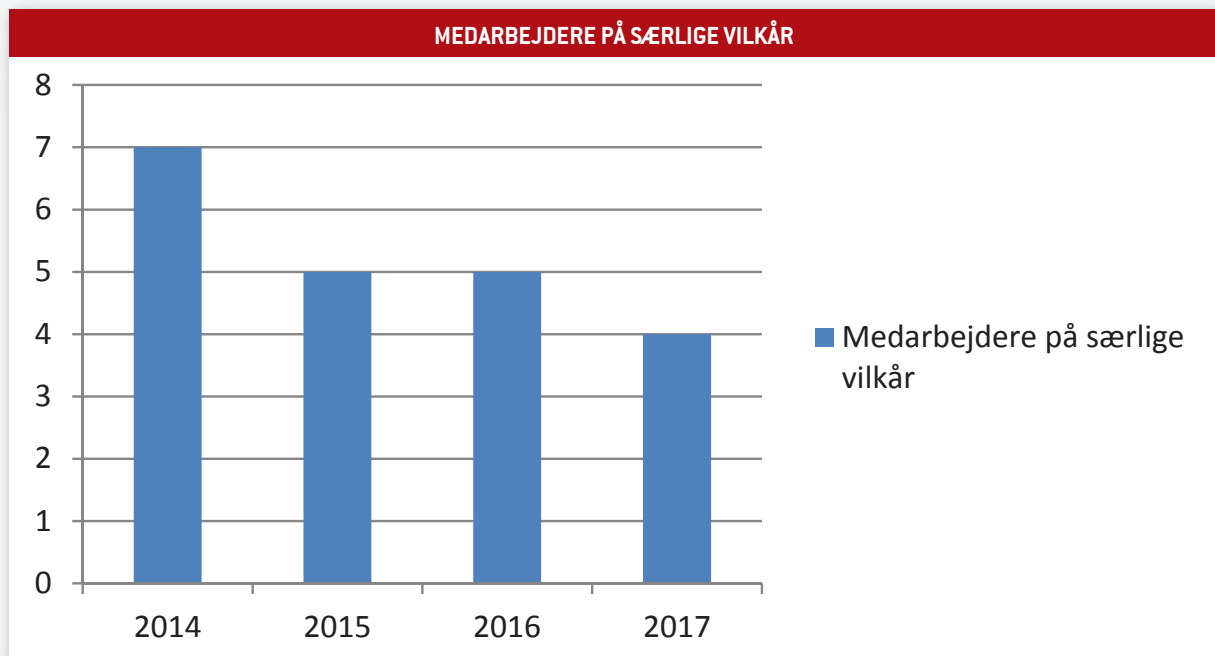
Midttrafik har også brug for at kunne tage hensyn til, at ældre, kvalificerede medarbejdere kan have ønske om og behov for at trappe ned i tid som alternativ til pensionering.

En senioraftale er en mulighed, ikke en ret, men alle medarbejdere får tilbudt at drøfte mulighederne. I Midttrafik er det naturligt, at den nærmeste leder tager initiativ til en drøftelse med medarbejderen om dennes seniorår ved Midttrafik i god tid inden medarbejderen fylder 58 år.

Senioraftalen skal være til gavn og glæde for både Midttrafik og medarbejderen. Derfor skal seniorerne fortsat bidrage positivt til en fortsat udvikling af Midttrafik. Kriterierne for at få en senioraftale vil i høj grad tage sit udgangspunkt i Midttrafiks behov for en fortsat opgaveløsning. F.eks. vil behov for at fastholde en medarbejder med specialistviden, muligheden for at genbesætte stillingen, indgå som elementer i den individuelle vurdering, som vil blive foretaget.

En senioraftale kan i princippet dække alt lige fra øget fleksibilitet i arbejdstiden, justeringer af arbejdsopgaver til overgang til en egentlig seniorstilling. Ændringer kan ske både med og uden økonomisk kompensation.

Midttrafik har 5 medarbejdere, som har ønsket en senioraftale. For alle gælder, at deres ugentlige arbejdstid er nedsat.

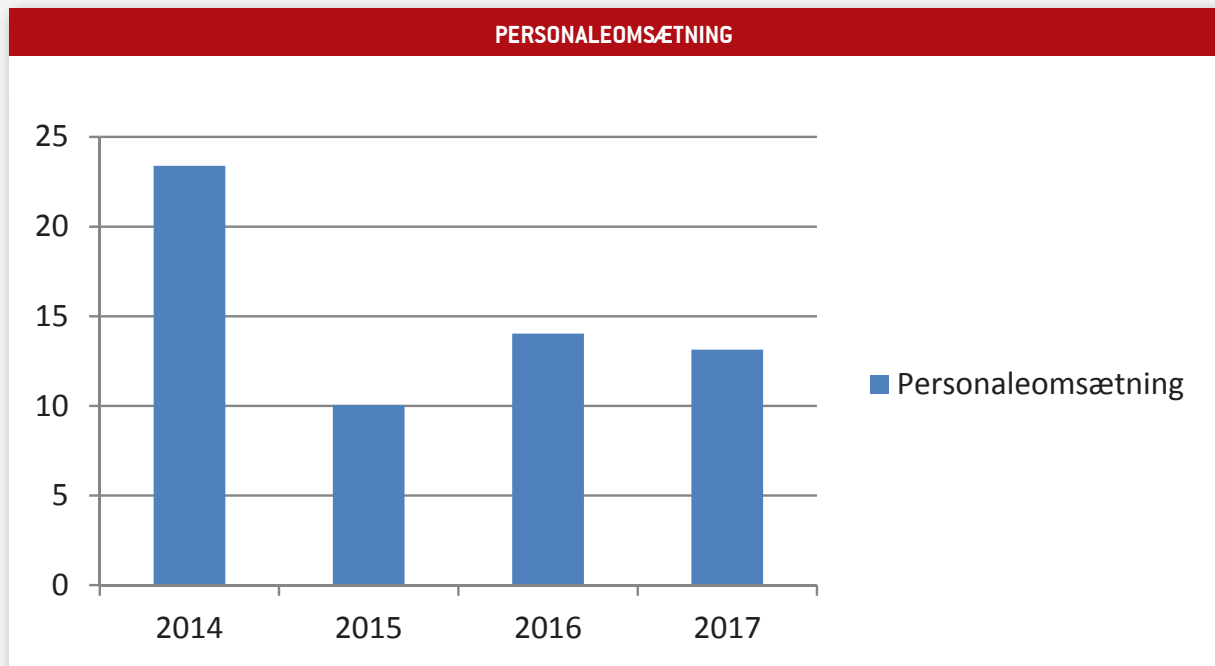


## PERSONALEOMSÆTNING

I løbet af et år er der medarbejdere der stopper, og nye kommer til. Den udskiftning, der sker løbende over året, kalder vi for personaleomsætningen. Personaleomsætningen defineres helt præcist som antallet af fratrådte medarbejdere i en given periode (f.eks. december 2016 til december 2017) sat i forhold til antallet af medarbejdere ved periodens start.

Personaleomsætningen skaber bevægelse i organisationen i og med, at der skabes "huller" til ansættelse af nye medarbejdere. Generelt siges det, at en personaleomsætning på omkring 10 % sikrer en vis udskiftning, som er nødvendig for at opretholde balancen mellem fornyelser i arbejdsstyrken og det at sikre kontinuitet i arbejdet.

Personaleomsætningen for Midttrafik i 2017 er 13,14 %.



## LØNUDVIKLING

Løn er sammensat af flere elementer. Alle får en grundløn, som er overenskomstbestemt. Herudover er der mulighed for at aftale funktions- og/eller kvalifikationsløn. Det sker dels i forbindelse med ansættelsen, dels i forbindelse med de årlige lønforhandlinger, som Midttrafik er forpligtet til at holde med tillidsrepræsentanter/de faglige organisationer.

Kommunernes Landsforening og KTO afsatte tidligere i forbindelse med overenskomstforhandlingerne øremærkede midler til lokal løndannelse. Den praksis ophørte i forbindelse med overenskomstforhandlingerne i 2011. Parterne er fortsat enige om, at der skal være mulighed for årlige lønforhandlinger, ligesom overenskomsterne har en fælles forståelse af, at den andel af lønsummen, som hidtil har været finansieret af lokallønsmidler, forbliver mere eller mindre uændret.

Efter bortfald af de øremærkede midler har Midttrafik skullet finde penge til lokal løndannelse inden for budgettet. Således har der i 2014 og 2015 ikke været afsat midler på grund af besparelser. I 2016 var der afsat 200.000 kr. I 2017 var der ikke afsat midler til lønforhandling,

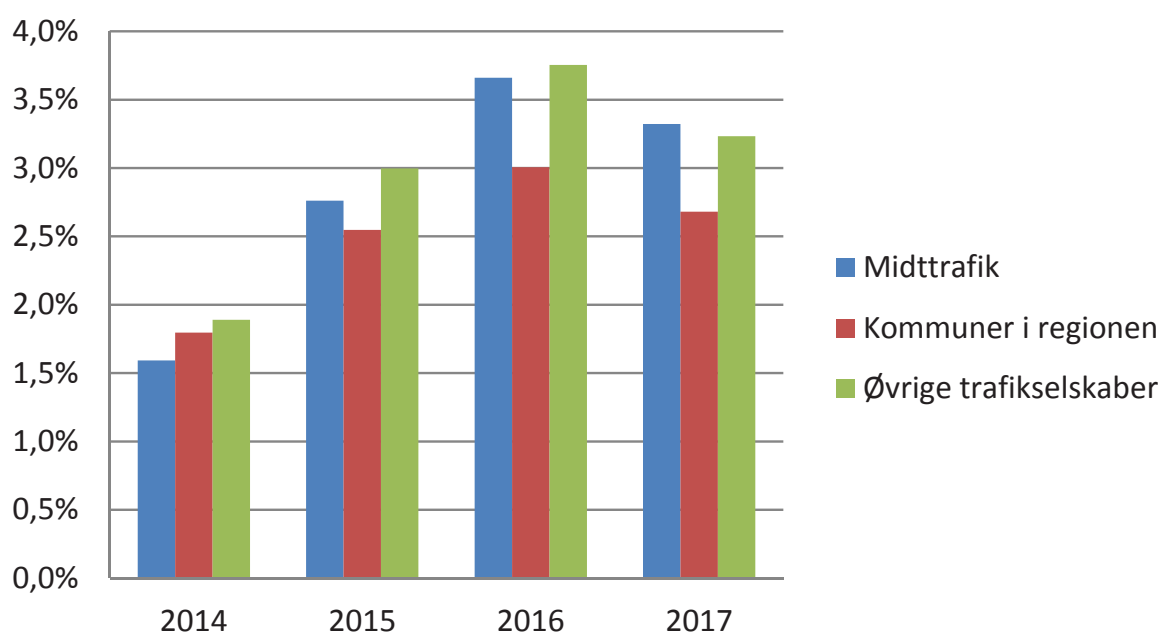
men det bliver der i 2018. Uanset, at der er afsat øremærkede midler til lokal forhandling eller ej, har der været lønforhandlinger hver gang der er sket væsentlige ændringer i stillingsindhold.

Lønudviklingen dækker over både overenskomstbestemte lønstigninger og lokalt aftalte lønstigninger. Lønudviklingen i f.eks. 2017 skal forstås som den udvikling der er sket fra november 2016 til november 2017 for medarbejdere, der er ansat i samme stilling i begge år. Den samlede lønudvikling i 2017 var 3,3 %.

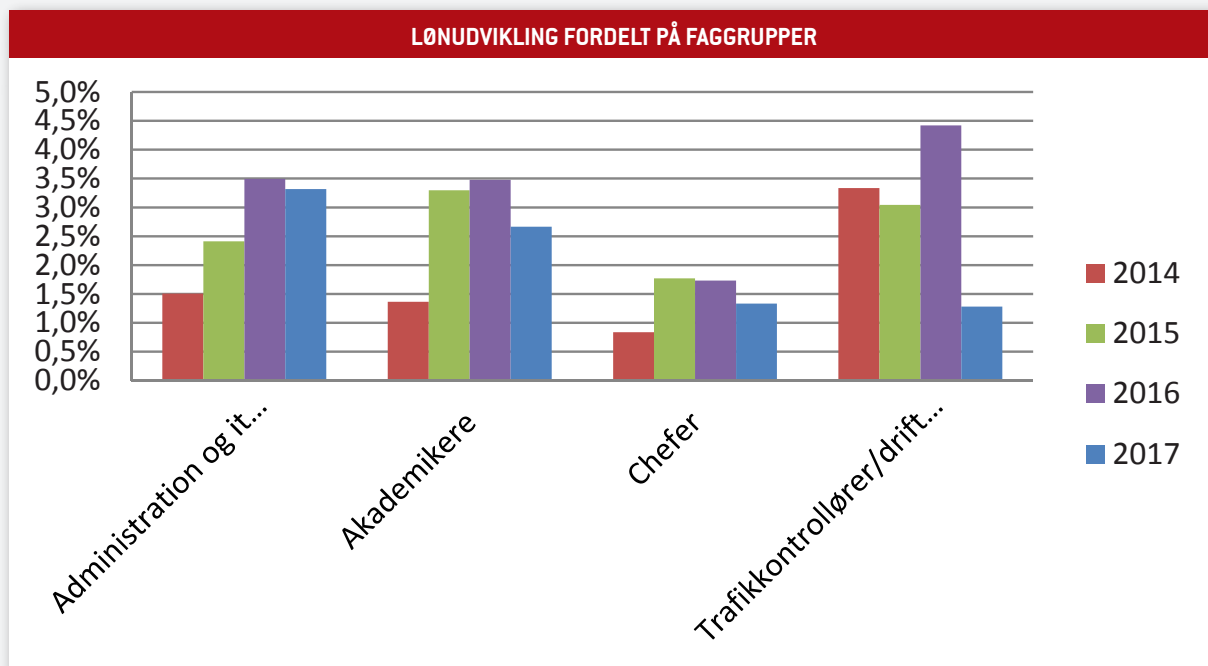
Overenskomstforhandlingen for 2015 dækker perioden 1. april 2015 – 31. marts 2018. Der er aftalt generelle lønstigninger på 6,47 % fordelt over de 3 overenskomstsår. Således udmøntes der i 2015 stigninger på 1,83 %, i 2016 2,12 % og i 2017 2,52 %.

Som noget nyt er der i indeværende overenskomstperiode aftalt et privatlønsværn. Hvis den kommunale lønudvikling ligger over udviklingen på det private arbejdsmarked, udmønter privatlønsværnet 100 % af forskellen (negativ udmøntning). Ligger den kommunale lønudvikling under udviklingen på det private arbejdsmarkedet udmønter reguleringsordningen 80 % af forskellen (positiv udmøntning).

LØNUDVIKLING 2014 - 2017

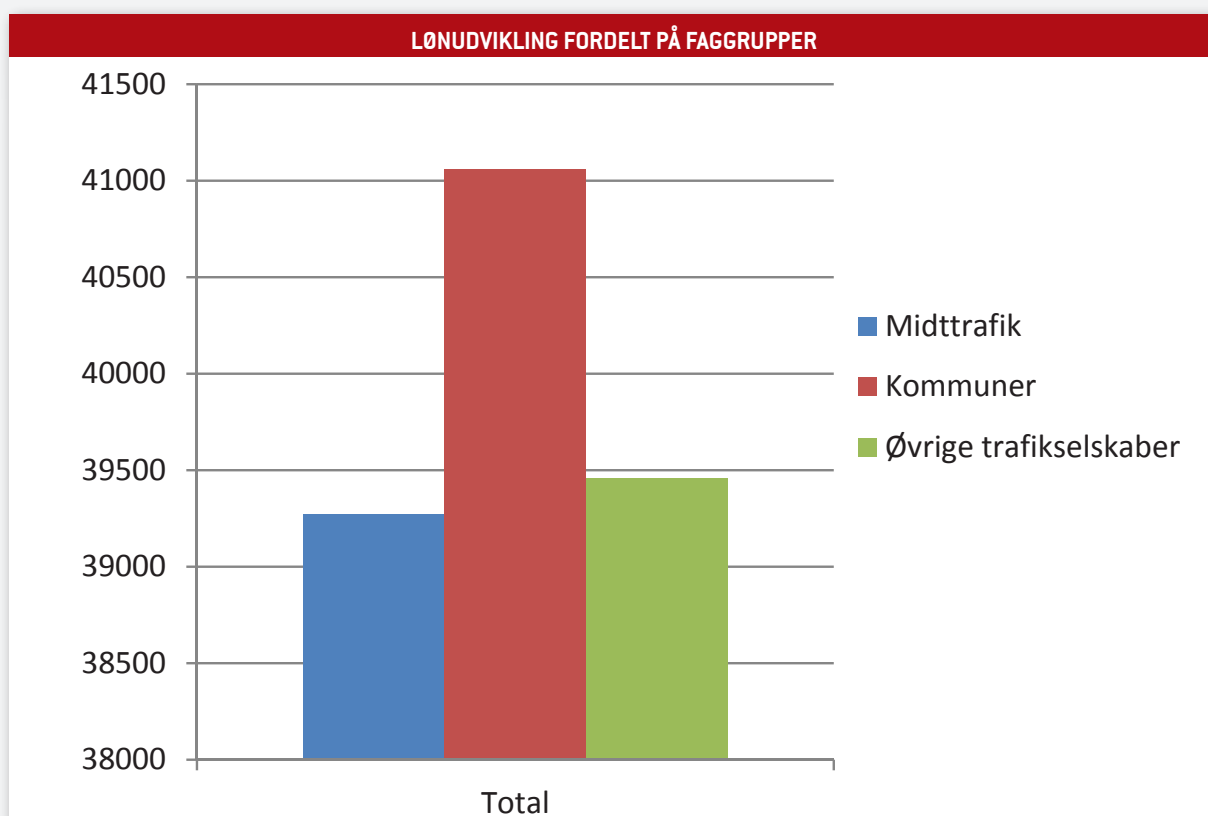


Dette diagram viser lønudviklingen i Midttrafik sammenlignet med de øvrige trafikselskaber og kommuner i Region Midtjylland. Den samlede lønudvikling i Midttrafik fra 2016 til 2017 er på 3,3 %, hvor den er 3,2 % i de øvrige trafikselskaber og 2,7 % i kommunerne i Region Midtjylland.

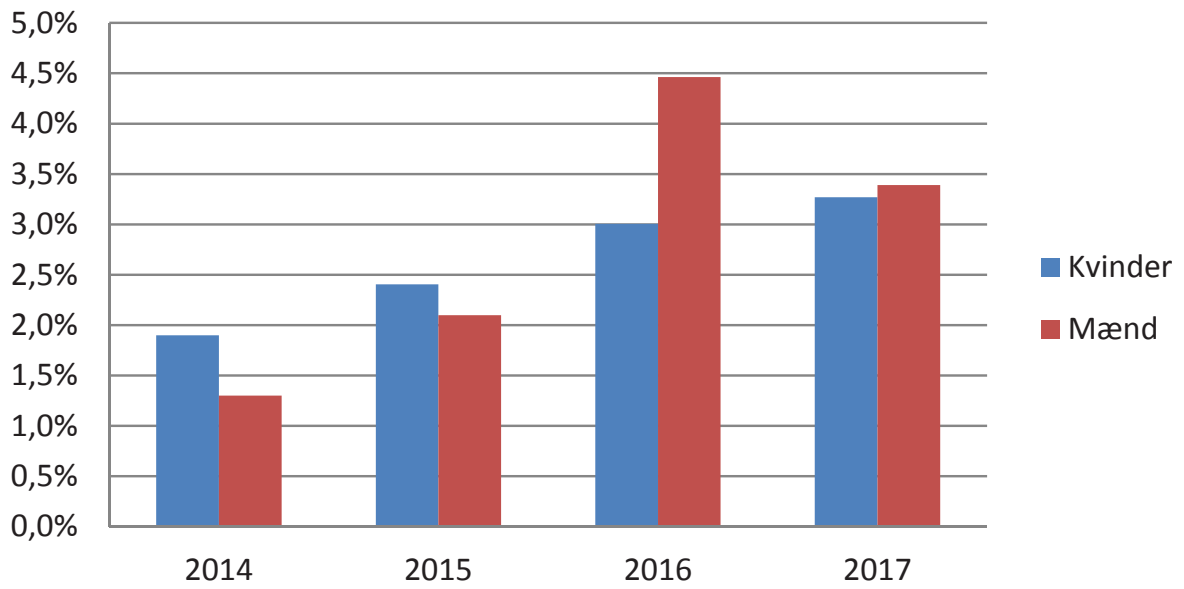


Dette diagram viser lønudviklingen på de faggrupper, som er repræsenteret i Midttrafik i 2017.

Nedenfor vises en tabel over det samlede lønniveau for henholdsvis Administration og it samt akademikere



## KØNSOPDELT LØNUDVIKLING





## SYGEFRAVÆR

Det er vigtigt, at Midttrafik er en sund og tryk arbejdsplads, hvor der er engagement, trivsel og arbejdsglæde, og hvor risikoen for at medarbejdere og ledere bliver syge, mindskes mest muligt.

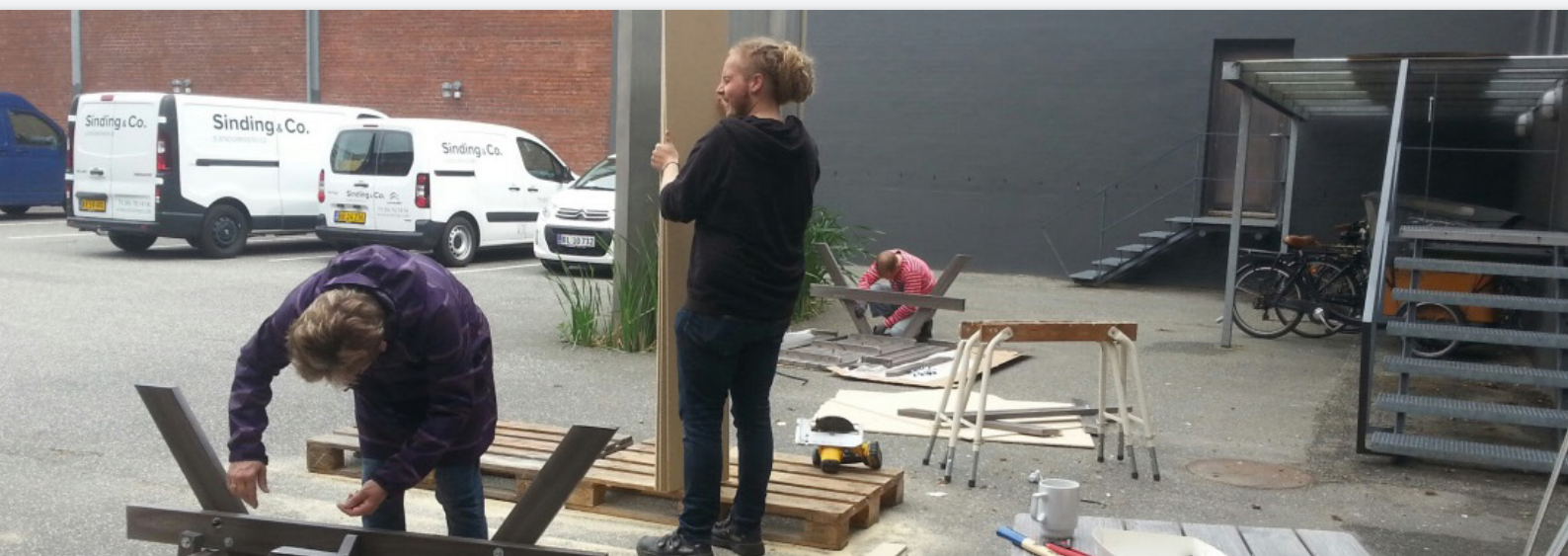
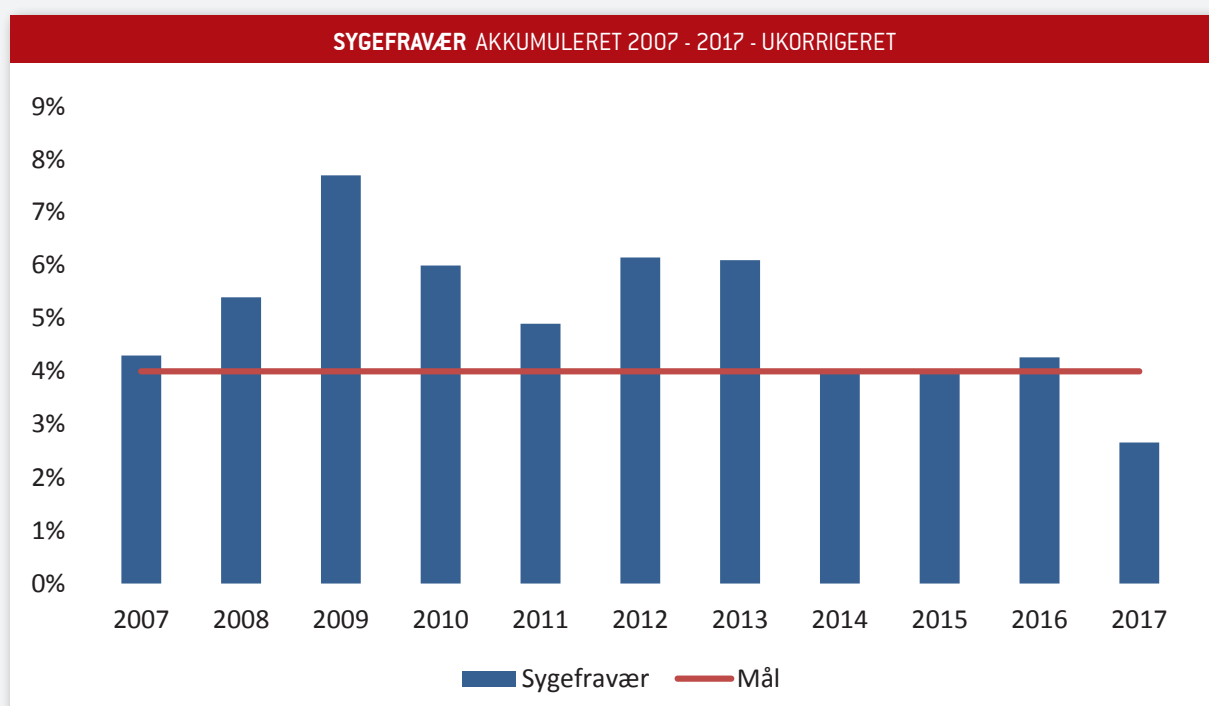
Midttrafik udarbejder på månedsbasis en fraværsoversigt, som der følges tæt op på i de enkelte afdelinger.

Fraværstatistikken for 2017 viser, at det korrigerede fravær (korttidsfraværet) for 2017 ligger på 1,8 %, hvilket er 1 procentpoint under niveauet i 2016, hvor det lå på 2,8 %.

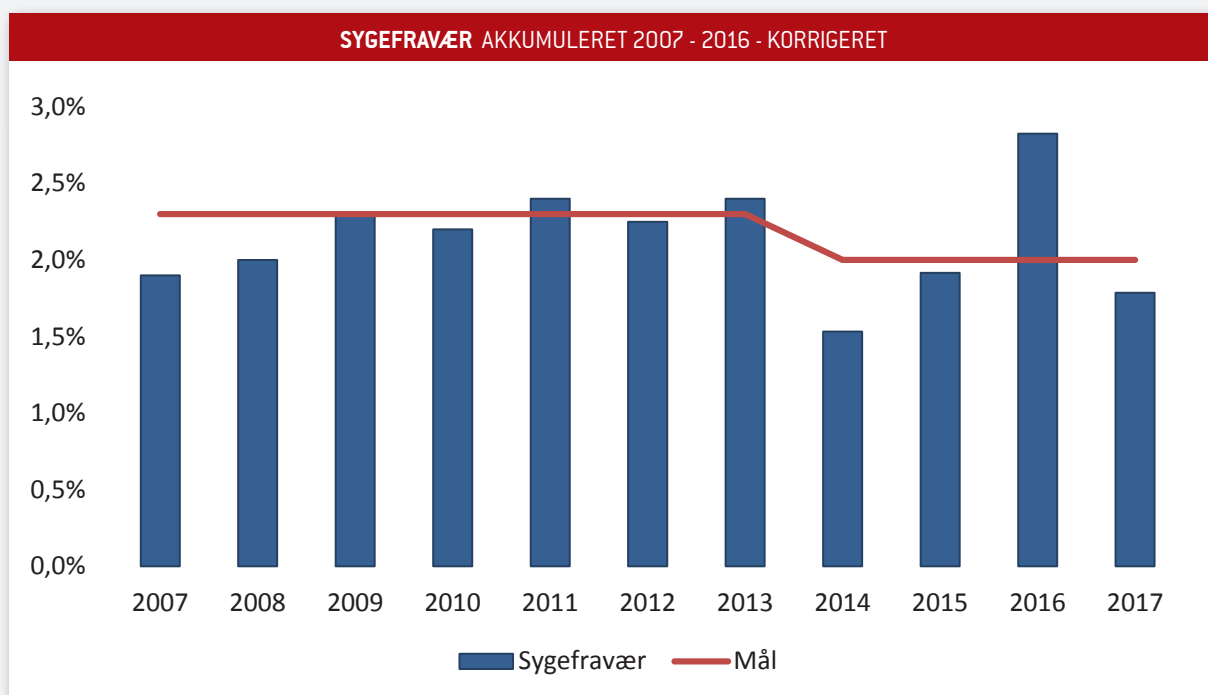
Tallet fra 2016 og 2017 er direkte sammenligneligt med tallene i perioden 2007-2011, idet der i denne periode ligeledes blev korrigeret for langtidssygefravær efter 30 dage.

Midttrafik har sat målet for det korrigerede sygefravær til 2 %, gældende fra 2014. Før 2014 var målet på 2,30 %. I opgørelsen af det korte sygefravær, er der korrigeret for langtidssygdom over 30 dage og fravær som følge af arbejdsskader.

I nedenstående tabel ses udviklingen i det ukorrigerede sygefravær i perioden 2007-2017:



Nedenfor ses udviklingen i det korrigerede sygefravær i perioden 2007-2017



Midttrafik har et mål for det ukorrigerede fravær (langtidsfraværet) på 4 %. I 2017 er langtidssygefraværet i Midttrafik opgjort til 2,7 %, hvor det i 2016 blev opgjort til 4,3 %.

I denne opgørelse er der ikke korrigeret for langtids sygdom og arbejdsskader.

### NY OPGØRELSESMETODE I 2015

Opgørelsen af sygefraværet i Midttrafik er pr. 1. januar 2015 ændret idet det herved sikres, at der kan benchmarkes med andre trafikelskaber, og andre offentlige arbejdspladser.

Sygefraværet er således med virkning fra 2015 opgjort på følgende måde:

- Sygefraværet opgøres i arbejdsdage
- Der korrigeres for langtids sygdom over 30 dages fravær (kalenderdage)
- Sygefraværet omregnes til dagsværk ift. en fuldtidsstilling

### INITIATIVER TIL FOREBYGGELSE AF SYGEFRAVÆR

I Midttrafik foregår, og udvikles løbende initiativer til at understøtte målopfølgningen omkring sygefraværet.

- Midttrafiks sygefraværspolitik justeres løbende
- På månedsbasis gennemgås alle medarbejderes sygefravær med henblik på eventuelle omsorgs samtaler jf. sygefraværspolitikens retningslinjer.
- I forbindelse med lederudvikling er ledergruppen

blevet klædt på til at håndtere sygefraværet - bl.a. via et modul i 2014 omkring "Den svære samtale" og de forskellige muligheder der findes for fastholdelse og hurtig tilbagevenden til arbejdet, samt de juridiske rammer for afsked på grund af sygdom.

Endvidere yder HR-funktionen løbende sparring til den enkelte leder i forbindelse med håndtering af konkrete sager og samtaler med medarbejdere.

- Alle medarbejdere får udleveret en pjece om "Sygefravær - et fælles ansvar", der beskriver, hvordan vi håndterer sygefravær hos Midttrafik
- Midttrafik har en aftale med Falck Healthcare om gratis psykologbistand.

Udover disse indsatser, har Midttrafik i 2014 udarbejdet en sundhedsstrategi, hvorefter der løbende igangsættes initiativer er at påvirke medarbejdernes sundhed ved at understøtte, at medarbejderne i højere grad tager ansvar for egen sundhed, blandt andet ved at tage imod de tilbud, der stilles til rådighed fra Midttrafik. Der henvises i øvrigt til afsnittet Fokus på Sundhed.

Et af succeskriterierne er at fastholde lavt sygefravær hos Midttrafik, ved at bidrage til høj grad af trivsel og arbejdsglæde på arbejdspladsen.

### VIDSTE DU AT

Sygefraværet i Midttrafik på 1,8 % svarer til 3,98 sygedage (arbejdsdage) pr. medarbejder i 2017

## ARBEJDSMILJØ OG TRIVSEL

Medarbejdertrivsel og et godt arbejdsmiljø er nogle af forudsætningerne for at Midttrafik kan nå sine målsætninger, og er derfor et løbende indsatsområde hos Midttrafik.

Hos Midttrafik er arbejdsmiljøarbejdet integreret i MED-strukturen, og dette ses som en naturlig måde at styrke og forbedre arbejdsmiljøet på. Det er afgørende for et sikkert, sundt og udviklende arbejdsmiljø, at alle ledere og medarbejdere bidrager positivt til udviklingen af arbejdsmiljøet.

### ARBEJDSMILJØORGANISATION

Arbejdsmiljøgruppen varetager det daglige arbejdsmiljøarbejde hos Midttrafik. Arbejdsmiljøgruppen skal i samarbejde med det lokale MED-udvalg sikre, at de vedtagne fælles mål udmøntes og omsættes til lokale handlinger og indsatser på en systematisk måde.

Arbejdsmiljøgruppen består af en arbejdsleder, en arbejdsmiljøkoordinator og to arbejdsmiljørepræsentanter.

Alle medlemmer af arbejdsmiljøgruppen har gennemført den lovpligtige uddannelse. I henhold til MED-aftalen skal der være en årlig arbejdsmiljødrøftelse. Drøftelsen blev afholdt på mødet i arbejdsmiljøgruppen.

De væsentligste indsatser i 2017 har været:

- Udarbejdelse af en APV
- Opfølgning på APV via handlingsplaner i afdelingerne
- Fortsat arbejde med den robuste organisation som forebyggelse af stress via opgaveprioritering, gennemsigtighed og styrkelse af tværgående samarbejde

Den årlige arbejdsmiljødrøftelse for 2018 fandt sted den 5. marts 2018.

### ARBEJDSKADER

I 2017 blev der i alt registreret nul arbejdsulykker hos Midttrafik.

Der er registreret én nærved ulykke, der er registreret nul ulykker uden fravær og endelig er der registreret nul ulykker med fravær i 2017.

Den indberettede nærved ulykke var et vrid i foden pga. glat gulv efter spildt vand fra blomsterpasseren.

Nærved ulykken har ikke efterfølgende givet skader.

Udover den registrering af arbejdsskader, der anmeldes til Arbejdstilsynet sker et systematisk arbejde med registrering af problematiske kundehenvendelser på tværs af Midttrafik, primært i Flextrafik, Kundeservice, Reception, Billetkontroladministration og Midttrafiks Kundecenter, således at den enkelte leder hurtigt kan få et overblik over, hvor mange problematiske henvendelser, der har været og hvorledes de fordeler sig på de enkelte medarbejdere.

Dette arbejde skal sikre, at den enkelte leder har en viden om, hvor belastet den enkelte medarbejder i en afdeling er på grund af problematiske kundehenvendelser, og på baggrund af dette kan lederen på et tidligt tidspunkt gribe ind og træffe de nødvendige foranstaltninger for at hjælpe medarbejderen, hvilket kan forebygge en evt. sygemelding på grund et dårligt psykisk arbejdsmiljø.

Der har i 2017 været i alt fire registreringer af nærved hændelser i Midttrafik. To registreringer fra Flexbestilling, én registrering fra trafikstyring i Flextrafik og én registrering fra Kundecenteret.

## FOKUS PÅ SUNDHED

Al forskning viser, at muligheden for at kunne bevæge sig og et øget fokus på sundhed generelt, vil kunne medføre øget arbejdsglæde og trivsel blandt medarbejderne og hermed højere produktivitet og effektiv opgaveløsning. Midttrafik besluttede derfor i 2014 at lave en sundhedsstrategi, således at medarbejderne i højere grad arbejder effektivt og fokuseret, og hermed leverer højere kvalitet på kortere tid.

Formålet med Sundhedsstrategien er:

- At få flere motiverede og engagerede medarbejdere, der performer optimalt
- At give Midttrafik et løft i retning af at "gå hele vejen", således at det kan være ok at bevæge sig i arbejdstiden, enten som en del af et møde eller som en del af en lille pause i arbejdet

Der er fortsat fokus på at kunne tilbyde "det sunde valg", og give medarbejderne mulighed for at deltage i forskellige sundhedsfremmende aktiviteter, herunder bl.a.

- Deltagelse i DHL- stafet
- Vi cykler til arbejde
- Massageordning, frugtordning og sund frokostordning

## OPFØLGNING PÅ APV

I perioden 10.-22. maj 2017 blev der gennemført en såvel fysisk som psykisk APV i Midttrafiks administration.

Midttrafik gennemfører APV hvert 3. år, og i 2017 fik APV'en en samlet svarprocent på 80%, hvilket giver et validt resultat og et reelt billede af arbejdsmiljøet i Midttrafik.

APV'en er bygget op omkring nedenstående temaer og svarmulighederne er Meget uenig, Uenig, Enig, Meget Enig, Ved ikke/Ikke relevant.

- Fysiske forhold
- Belysning
- Indeklima
- Støj
- Arbejdsredskaber og ergonomi
- Psykisk arbejdsmiljø
- Sygefravær

I analysen af data og den efterfølgende opfølgning i de enkelte afdelinger, har indsatsen koncentreret sig om følgende områder:

- Ventilation ved arbejdspladserne  
Midttrafik har taget kontakt til sin udlejer som gennemfører en større renovation af ventilations-systemet på Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg.
- Rengøring og toiletforhold  
I forbindelse med et nyt udbud af rengøringsopgaven (samt kantinedrift, pedelfunktion og vinduespolering), har administrationen tilkøbt sig en hyppigere opfølgning og kvalitetssikring af rengøringen. Derudover er toiletter mv. blevet malet og opfrisnet.
- Gener fra tobaksrøg  
Der er etableret nyt rygeområde.

Hvad angår spørgsmålet om risiko for vold eller krænkelse under Psykisk arbejdsmiljø viser resultaterne, at i afdelinger med direkte kundekontakt har op mod halvdelen af medarbejderne oplevelsen af denne risiko. Kundekontakten, og dermed også kontakten med kunder der til tider kan udtrykke stor utilfredshed, og måske ikke altid på en hensigtsmæssig måde, er et vilkår, når man arbejder med kundeservice. Det gælder i Midttrafik såvel som andre kundeorienterede organisationer. Midttrafik igangsatte i foråret 2017 et kompetenceudviklingsforløb for kundecenterets medarbejdere, som bl.a. har fokus på, hvordan man håndterer konfliktfyldte situationer. Det samme indgår i øvrigt i Fly High-uddannelsen for chauffører.

## MEDARBEJDERTILFREDSHEDSMÅLINGER OG LEDERTILFREDSHEDSMÅLINGER

I 2014 blev der indført medarbejdertilfredshedsundersøgelser hos Midttrafik (MTU). Formålet med målingerne er løbende at få et indtryk af, hvordan medarbejderne trives. MTU foretages pt. to gange årligt, og målet for medarbejdertilfredshedsmålingerne er 90 % tilfredshed.

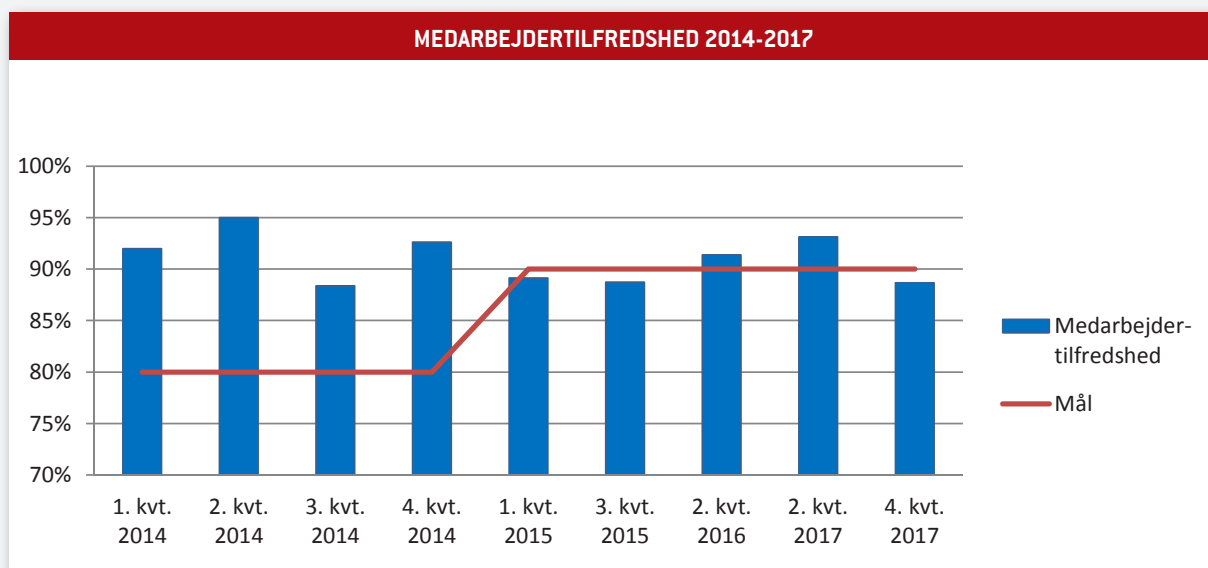
I 2017 blev der foretaget medarbejdertilfredshedsmålinger i henholdsvis april og november i Midttrafiks administration. Målingerne blev gennemført med en svarprocent på hhv. 79% og 82 %.

Medarbejdernes tilfredshed måles på en skala fra 1-7 og i november var den laveste tilfredshed for Midttrafik som organisation er 5,5 på udsagnet "Arbejdsopgaverne

bliver fordelt på en tilfredsstillende måde i min afdeling", mens den højeste gennemsnitlige score for Midttrafik er på spørgsmålet "Nærmeste leder stoler på, at medarbejderne gør et godt stykke arbejde" med en vurdering på 6,4. Det var de samme to spørgsmål, som gjorde sig gældende som hhv. lavest og højeste score ved målingen i foråret 2017.

Ved målingen i november lå den gennemsnitlige tilfredshedscore på tværs af alle spørgsmål på 5,9, hvilket svarer til 89% tilfredshed.

For at fastholde og følge op på den gode måling "nærmeste leder" fik i Trivselsmålingen i december 2015, blev der i MTU'en i maj 2016 tilføjet 11 spørgsmål, vedrørende medarbejdernes oplevelse af ledernes evne til at leve op til Midttrafiks ledelsesgrundlag.



## KOMPETENCEUDVIKLING

Uden de mange dygtige og motiverede medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores mange opgaver, til gavn for vores kunder. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer.

Kompetenceudvikling er et område Midttrafik også fremadrettet vil have fokus på, idet det er afgørende for at Midttrafik kan nå de opstillede mål i strategiplanen. Der er således fokus på strategisk kompetenceudvikling af medarbejderne, således at de i højere grad er i besiddelse af de relevante kompetencer, i forhold til at kunne understøtte målopfyldelsen i egen afdeling og for organisationen som helhed.

### TVÆRORGANISATORISKE KURSER

I 2017 har der været afviklet tre tværorganisatoriske kursusforløb. Der er tale om:

- Excel-kurser
- Kursus i personlig planlægning (PAS)
- Kommunikationskursus – Den svære samtale

Kurserne er holdt hos Midttrafik og ved at kortlægge de fælles behov for kompetenceudvikling internt, har administrationen sikret, at en stor del af Midttrafiks medarbejdere har fået ny viden og nye værktøjer til en fornuftig pris. Derudover har en række medarbejdere også fået kompetenceudvikling gennem individuelle kurser.

Endvidere er konceptet omkring "Kunde for en dag", som blev fast implementeret i 2015, nu forankret i organisationen, således at en stor del af Midttrafiks medarbejdere hvert år bruger en dag på at afprøve Midttrafiks produkter, set med kundens øjne. Viden og udviklingsinitiativer herfra opsamles herefter og bruges i Midttrafiks forretningsudvikling. Medlemmerne af Midttrafiks bestyrelse har fx også deltaget på "Kunde for en dag" i 2016.

Derudover har den årlige tilbagevendende begivenhed, som kaldes "Bezzewizzer", været afviklet, hvor alle medarbejdere i Midttrafiks samles til en dag, hvor samarbejdet er i fokus. I år blev der arbejdet med behov for hurtig tilpasning af arbejdsgange og opgaveløsning i en tid, hvor digitalisering og udviklingen går så stærkt. Det som var vilkårene for en opgave i går, kan se helt anderledes ud dagen efter. Midttrafiks medarbejdere tog livtag med denne udfordring bl.a. ved i fællesskab at skulle bygge broer af papir og tape, mens vilkårene for måden at bygge den på ændrede sig undervejs.



## 10 ÅRS JUBILÆUM

2017 var et særligt år i Midttrafik, da vi fyldte 10 år. Bestyrelsen valgte at markere jubilæet med en "Faglig messe", altså en dag, hvor Midttrafik inviterede samarbejdspartnere i kommuner og region, hos busselskaberne, vognmændene og andre leverandører samt branchefolk. Den 22. juni 2017 fik de inviterede et indblik i, hvordan den kollektive trafik har udviklet sig gennem årene og ikke mindst, hvor branchen er på vej hen med nye teknologier og ændrede kundebehov. Vi fik mange tilkendegivelser fra vores gæster om, at det havde været en udbytterig dag, der gav indsigt i såvel historikken i den kollektive trafik, og hvad man kan forvente sig af fremtiden

For medarbejderne var dagen ikke mindre indholdsrig - det var nemlig Midttrafiks medarbejdere, der selv stillede hele messen på benene. Det gjaldt både indholdet i de enkelte udstillinger, men også selve standene.

Budgettet var begrænset og opfindsomheden stor - Midttrafiks medarbejdere trak et stort læs og det viste sig, at en del medarbejdere havde en indre tømrer, der fik lov til at folde sig ud i bygningen af podier, chaufførsimulator mv, andre viste sig at være gode til at male mens andre igen stod for udsmykning.

En begivenhed som skulle afspejle udviklingen og de mange facetter i kollektiv trafik endte også med at vise, hvor omstillingsparat og iverig en medarbejderstab Midttrafik har.

## KOMPETENCEUDVIKLING I TAL

I 2017 er der i alt brugt ca. 300.000 kr. på kompetenceudvikling hos Midttrafik. Heraf er ca. 120.000 kr. anvendt til tværgangsmæssige formål. Herudover er der brugt ressourcer til deltagelse i erfaringsgrupper og andre faglige fora.



Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg  
midttrafik.dk

