

# HØJESTERETS DOM

## afsagt fredag den 26. februar 2016

**Sag 149/2015**

(1. afdeling)

Anklagemyndigheden

mod

T

(advokat Thomas Ryhl)

I tidligere instanser er afsagt dom af Retten i Sønderborg den 13. maj 2014 og af Vestre Landsrets 5. afdeling den 12. marts 2015.

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Poul Søggaard, Jon Stokholm, Poul Dahl Jensen, Henrik Waaben og Jan Schans Christensen.

### **Påstande**

Dommen er anket af T med påstand om strafbortfald, subsidiært formildelse.

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om stadfæstelse.

### **Anbringender**

T har til støtte for påstanden om strafbortfald anført bl.a., at principperne i straffelovens § 3, stk. 1, 1. pkt., og stk. 2, bør føre til, at straffen bortfalder. Bødestraffen er fastsat for et forhold, der ikke længere er strafbart, idet der efter takografforordningen (forordning nr. 165/2014) ikke længere består en pligt for chaufføren til indlæsning af nationalitetsmærke for de lande, hvor den daglige arbejdstid er påbegyndt og afsluttet, hvis takografen i forvejen automatisk registrerer positionsdata.

Til støtte for den subsidiære påstand om formildelse har T anført bl.a., at tre af overtrædelserne er begået i udlandet af en udenlandsk chauffør ansat i et udenlandsk selskab, og at dan-

ske domstole derfor ikke har kompetence til at pådømme disse forhold uanset ordlyden af færdselslovens § 134, stk. 5. Dette ville være i strid med det folkeretlige udgangspunkt om territorial jurisdiktion, og der er ikke i køre- og hviletidsforordningen (forordning nr. 561/2006) tilstrækkelig klar hjemmel til at fravige dette udgangspunkt.

T har som sit hovedsynspunkt anført, at den fastsatte sanktion er i strid med det EU-retlige proportionalitetsprincip, der finder anvendelse, allerede fordi medlemsstaterne efter køre- og hviletidsforordningens artikel 19, stk. 1, også i forhold til transportvirksomheder er forpligtet til at fastsætte sanktioner for overtrædelse af kontrolapparatforordningen (forordning nr. 3821/85). Sanktionen med en bøde på 30.000 kr. i det foreliggende tilfælde er i strid med proportionalitetsprincippet, både fordi der sker absolut kumulation ved mange gentagelser af en ubetydelig overtrædelse, og fordi bødetaksten er den samme uanset forholdets grovhed. Færdselslovens § 118 a, stk. 2, bør således fraviges, når der er tale om bøder for bagatelagte forseelser, herunder overtrædelser, der efter EU-retten er kategoriseret som mindre alvorlige, jf. direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006, bilag III. Det følger af EU-Domstolens praksis, herunder dommene i sagerne C-326/88 (Hansen & Søn) og C-210/10 (Urbán), at der ved strafudmålingen skal tages hensyn til formålet med de regler, der er overtrådt, og den konkrete overtrædelses betydning for opnåelsen af dette formål. Danmark burde senest i forbindelse med Urbán-dommen også i forhold til transportvirksomheder have indført et differentieret bødesystem i overensstemmelse med den kategorisering af overtrædelser, der gælder efter EU-retten, og hvorefter den foreliggende overtrædelse er kategoriseret som mindre alvorlig. Det beror på en forkert fortolkning og gennemførelse af EU-retten, at der ikke i dansk ret skelnes mellem overtrædelsernes alvor også ved fastsættelse af sanktionen i forhold til transportvirksomheder.

Kravet om indtastning af landekoder har en minimal eller ingen indvirkning på færdselssikkerheden, og der burde derfor ikke have været fastsat en bøde, som svarer til bøden for manglende installation af et kontrolapparat eller for indgreb i eller snyd med selve kontrolfunktionen. De forhold, der er straffet for, har aldrig været strafværdige. Der er tale om betjeningsfejl begået af en nyoplært chauffør på sin første tur, og fejlen har åbenlyst ikke udgjort et forsøg på at hindre eller vanskeliggøre politiets kontrol med overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne.

Anklagemyndigheden har vedrørende Ts principale påstand om strafbortfald anført bl.a., at der ikke foreligger en situation omfattet af straffelovens § 3 eller de principper, som bestemmelsen er udtryk for. Både efter kontrolapparatforordningens artikel 15, stk. 5 a, der var gældende på gerningstidspunktet, og takografforordningens artikel 34, stk. 7, der anvendes med virkning fra den 2. marts 2015, foreligger der en forpligtelse for føreren til at sikre, at der i kontrolapparatet eller takografen lagres oplysninger om nationalitetsmærker. Hverken byretten eller landsretten har fundet bevismæssigt grundlag for at anse de fremlagte positionsoplysninger fra lastbilens GPS for at være fyldestgørende med henblik på at anse kravene til automatisk registrering for at være opfyldt.

Anklagemyndigheden har vedrørende Ts subsidiære påstand anført bl.a., at dansk sanktionspraksis, hvorefter bøden til transportvirksomheden som udgangspunkt ikke gradueres i forhold til grovheden af chaufførens overtrædelse, ikke er uforenelig med EU-retten.

Spørgsmålet er behandlet i forarbejderne til lov nr. 627 af 12. juni 2013, hvor det udtrykkeligt anføres, at der som udgangspunkt alene skal ske graduering af bøden i forhold til chaufføren og ikke i forhold til transportvirksomheden. EU-Domstolens dom i C-210/10 (Urbán) tager således alene stilling til spørgsmålet om proportionalitet og differentiering ved chaufførers overtrædelse af kontrolapparatforordningen. Det objektive ansvar, der gælder for transportvirksomheden, følger ikke af kontrolapparatforordningen. Det er således ikke i strid med Urbán-dommen, at bøden til transportvirksomheden som udgangspunkt ikke gradueres afhængigt af karakteren af chaufførens underliggende overtrædelse.

Den danske sanktionsordning er i øvrigt i overensstemmelse med almindelige EU-retlige principper om proportionalitet. Strafansvaret er objektivt, og transportvirksomheden er helt generelt forpligtet til at sikre, at virksomheden drives i overensstemmelse med bl.a. de omhandlede forordninger. Karakteren af transportvirksomhedens overtrædelse er således ikke snævert knyttet til, hvilken underliggende overtrædelse chaufføren har begået.

Udmålingen af bøden i den foreliggende sag er også konkret proportional, da der er tale om fem overtrædelser, der er en følge af chaufførens manglende kendskab til betjening af kontrolapparatet. Der er derfor ikke grundlag for at anse overtrædelserne for at være udtryk for forglemmelser eller sjuusk. Heller ikke bødens samlede størrelse kan således anses som uproportional.

Anklagemyndigheden har endelig anført, at sagen i sin helhed er omfattet af dansk straffemyndighed. Færdselslovens § 134, stk. 5, sammenholdt med køre- og hviletidsforordningens artikel 19, stk. 2, 1. pkt., udgør en klar hjemmel til at anse overtrædelser som de omhandlede for omfattet af dansk jurisdiktionskompetence.

## **Retsgrundlag**

### *EU-regler*

Den tidligere kontrolapparatforordning (Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer) indeholder følgende bestemmelse om registrering af nationalitetsmærker:

#### *”Artikel 15*

...

5a. Føreren indlæser i kontrolapparatet, der er i overensstemmelse med forskrifterne i bilag I B, nationalitetsmærket for det land, hvor han påbegynder, og for det land, hvor han afslutter den daglige arbejdstid...

Føreren indlæser selv ovennævnte data, enten fuldstændig manuelt eller, hvis kontrolapparatet er forbundet med et satellitbaseret lokaliseringssystem, automatisk.”

Køre- og hviletidsforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport mv.) indeholder bl.a. bestemmelser, der ændrer og supplerer kontrolapparatforordningen. I forordningen, som har til formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdsels-sikkerheden, lyder betragtning 27 således:

”Af hensyn til effektiv håndhævelse af reglerne bør der fastsættes ensartede bestemmelser om virksomhedernes og førernes ansvar for overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning. Dette ansvar kan resultere i strafferetlige, civilretlige eller administrative sanktioner, afhængigt af, hvad de enkelte medlemsstater bestemmer.”

Forordningens artikel 10 om transportvirksomhedens ansvar er sålydende:

#### *”Artikel 10*

1. En transportvirksomhed må ikke give førere, som er ansat af eller stillet til rådighed for den...

2. Transportvirksomheden skal tilrettelægge de i stk. 1 nævnte føreres arbejde på en sådan måde, at førerne er i stand til at overholde bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85 og i kapitel II i denne forordning. Transportvirksomheden skal give førerne de nødvendige instrukser og føre regelmæssig kontrol for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3821/85 og i kapitel II i denne forordning.

3. En transportvirksomhed er ansvarlig for overtrædelser begået af virksomhedens førere, selv om overtrædelser er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelandets område.

Uden at dette indskrænker medlemsstaternes ret til at drage transportvirksomhederne til ansvar i fuldt omfang, kan de gøre dette ansvar betinget af virksomhedens overtrædelse af stk. 1 og 2. Medlemsstaterne kan tage hensyn til alle eventuelle beviser for, at transportvirksomheden ikke med rimelighed kan holdes ansvarlig for den begåede overtrædelse.

...”

Om medlemsstaternes fastsættelse af sanktioner og jurisdiktion mv. hedder det:

*”Artikel 19*

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EØF) nr. 3821/85 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne, have afskrækkende virkning, og må ikke medføre forskelsbehandling...

2. En medlemsstat giver de kompetente myndigheder mulighed for at pålægge en virksomhed og/eller en fører en sanktion for overtrædelse af denne forordning, når overtrædelser konstateres på denne medlemsstats område, og overtrædelserne ikke allerede har givet anledning til en sanktion, også selv om overtrædelserne er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelandets område.

...

4. Medlemsstaterne sikrer, at der anvendes en ordning med forholdsmæssigt afpassede sanktioner, som kan omfatte økonomiske sanktioner, hvis virksomheder eller ...transportører... overtræder denne forordning eller forordning (EØF) nr. 3821/85.”

I takografforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport) hedder det bl.a.:

*”Artikel 33*

*Transportvirksomheders ansvar*

1. Transportvirksomheder er ansvarlig for at sikre, at deres førere er behørigt uddannet og har modtaget de nødvendige instrukser for så vidt angår takografers korrekte funktion, det være sig digitale eller analoge takografer, foretager regelmæssig kontrol for at

sikre, at deres førere anvender takograferne korrekt, og må ikke give deres førere nogen direkte eller indirekte incitament, der kan tilskynde til misbrug af takografer.

...

3. Transportvirksomheder holdes ansvarlig for overtrædelser af denne forordning begået af deres førere eller af førere, der er til deres rådighed. Medlemsstaterne kan imidlertid gøre et sådant ansvar betinget af transportvirksomhedens overtrædelse af stk. 1, første afsnit, i denne artikel og artikel 10, stk. 1 og 2, i forordning (EF) nr. 561/2006.

#### *Artikel 34*

##### *Anvendelse af førerkort og diagramark*

...

7. Føreren indlæser i den digitale takograf nationalitetsmærket for de lande, hvori den daglige arbejdsperiode begynder og slutter...

Førerne pålægges ikke at indlæse de i første afsnit, første punktum, omhandlede oplysninger, hvis takografen automatisk registrerer positionsdata i overensstemmelse med artikel 8.

...

#### *Artikel 41*

##### *Sanktioner*

1. Medlemsstaterne fastsætter i overensstemmelse med nationale forfatningsmæssige ordninger bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne, have en afskrækkende virkning, ikke medføre forskelsbehandling og skal være i overensstemmelse med de overtrædelseskategorier, der er fastlagt i direktiv 2006/22/EF.

...”

Takografforordningen anvendes med virkning fra den 2. marts 2016, idet bl.a. artikel 34 dog anvendes med virkning fra den 2. marts 2015, jf. artikel 48, stk. 2.

I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006, bilag III, der inddeler overtrædelserne i kategorier efter alvorsgraden, kategoriseres manglende indlæsning af nationalitetsmærke i kontrolapparatet som en mindre overtrædelse, hvilket er den mindst alvorlige overtrædelseskategori.

#### *EU-Domstolens praksis*

I EU-Domstolens dom af 10. juli 1990 i sag C-326/88 (Hansen & Søn), som angik en transportvirksomheds ansvar for en chaufførs overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne, hedder det i præmisserne bl.a.:

”17. Endvidere bemærkes, at efter Domstolens faste praksis, bekræftet ved dom af 21. september 1989, Kommissionen mod Grækenland (68/88, Sml. s. 2965), skal medlemsstaterne, når der ikke findes en særlig bestemmelse i en fællesskabsforordning, der fastsætter en sanktion for overtrædelser, eller når der i forordningen med hensyn hertil henvises til nationale administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, i medfør af EØF-Traktatens artikel 5 træffe alle foranstaltninger, som er egnede til at sikre fællesskabsrettens gennemslagskraft. Sanktionsvalget tilkommer medlemsstaterne, men disse skal navnlig drage omsorg for, at overtrædelser af fællesskabsretten sanktioneres efter samme materielle og processuelle regler, som efter national ret gælder for overtrædelser af samme art og grovhed, og sanktionen skal under alle omstændigheder være effektiv, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have en afskrækkende virkning.

...

19. Det må endvidere tages i betragtning, at et objektivt ansvar kan tilskynde arbejdsgiveren til at tilrettelægge sine ansattes arbejde på en sådan måde, at forordningen overholdes. Hertil kommer, at færdselssikkerheden, som ifølge tredje og niende betragtning til forordning nr. 543/69 er et af formålene med forordningen, er af almen interesse, hvilket kan begrunde, at der pålægges arbejdsgiveren en bøde for overtrædelser begået af hans ansatte, og at der indføres en ordning med objektivt strafansvar. Der består følgelig ikke noget misforhold mellem en sådan bødepåleggelse, som er i overensstemmelse med pligten til loyalt samarbejde efter EØF-Traktatens artikel 5, og det formål, der søges opnået. Det har under sagen ikke været hævdet, at bødens størrelse står i urimeligt forhold til overtrædelserne.

20. Heraf følger, at det af Vestre Landsret forelagte spørgsmål må besvares således, at hverken Rådets forordning nr. 543/69 af 25. marts 1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport eller generelle fællesskabsretlige principper er til hinder for nationale bestemmelser, hvorefter en arbejdsgiver, hvis chauffør overtræder forordningens artikel 7, stk. 2, og artikel 11, kan straffes, uanset at overtrædelserne ikke kan tilregnes arbejdsgiveren som forsætlig eller uagtsom, såfremt den fastsatte sanktion svarer til de sanktioner, der efter national ret gælder for overtrædelser af samme art og grovhed, og såfremt sanktionen står i rimeligt forhold til overtrædelserne.”

I EU-Domstolens dom af 9. februar 2012 i sag C-210/10 (Urbán), som angik en ungarsk lastbilchauffør, der var blevet pålagt en bøde på 100.000 HUF (ifølge dommen svarende til ca. 332 euro) for at have undladt at angive kilometertallet på én af 15 diagramskiver i lastbilen, er det i præmisserne anført bl.a.:

”41. Følgelig er pålæg af en fast bøde for enhver tilsidesættelse af bestemmelserne vedrørende anvendelse af diagrammark, uden differentiering af nævnte bødes størrelse i forhold til den begåede overtrædelses grovhed, uforholdsmæssig, henset til de i EU-retten tilsigtede formål.

...

44. Henset til de ovenstående betragtninger skal det første og det andet spørgsmål besvares med, at proportionalitetskravet i artikel 19, stk. 1 og 4, i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at det er til hinder for en sanktionsordning som den, der er indført ved regeringsdekret nr. 57/2007, som fastsætter pålæg af en bøde på et fast beløb for

alle overtrædelser, uanset disses grovhed, af reglerne vedrørende anvendelsen af diagramark i artikel 13-16 i forordning nr. 3821/85.

...

54. Det må imidlertid i denne forbindelse påpeges, at proportionalitetsprincippet gælder for medlemsstaterne ikke blot for så vidt angår fastlæggelsen af de forhold, som udgør en overtrædelse, og fastlæggelsen af bestemmelserne vedrørende bødernes størrelse, men ligeledes for så vidt angår vurderingen af de forhold, der kan tages hensyn til ved fastsættelsen af bøden.

...

58. Hvad dernæst angår betingelsen om, at den restriktive foranstaltning ikke må være uforholdsmæssig i forhold til nævnte formål, konstateres, at nævnte bødes størrelse, således som det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, næsten svarer til den gennemsnitlige månedlige nettoindkomst for en arbejdstager i Ungarn. Følgelig er sanktionens størrelse i hovedsagen uforholdsmæssig i forhold til den begåede overtrædelse.”

### *Færdselslovgivningen*

I færdselslovens § 86 a hedder det bl.a.:

”§ 86 a. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs og Den Europæiske Unions forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport.

...”

Køre- og hviletidsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport med senere ændringer, udstedt med hjemmel i bl.a. færdselslovens § 86 a) indeholder nærmere regler om, hvilke bestemmelser i de relevante forordninger der er strafsanktioneret. Bekendtgørelsens §§ 12, 13 og 14 er sålydende:

”§ 12. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder den, der overtræder følgende bestemmelser om:

...

3) brugen af kontrolapparatet, diagramark og fartskriverkort:

...

c) personalets brug af kontrolapparatet og diagramark samt, hvis køretøjet er udstyret med et digitalt kontrolapparat, af førerkort og udskrifter, jf. artikel 14, stk. 4, litra a, 3. afsnit, 2. og 3. punktum, og artikel 15 i kontrolapparatforordningen samt bilagets artikel 11 i AETR.

...

§ 13. For overtrædelse af §§ 4-5 og forbud efter § 10 samt for overtrædelse af § 11, nr. 1-5, 7 og 8 og § 12, stk. 1, nr. 1 og 3, kan der pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, når kørslen er foretaget i hans interesse, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom...



§ 14. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel...”

De generelle regler om fastsættelse af bøder på færdselslovens område fremgår af færdselslovens § 118 og § 118 a. § 118, stk. 8, lyder:

”§ 118

...

Stk. 8. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. Der kan endvidere fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1. Ved fastsættelsen af bøder for overtrædelse af bestemmelserne om brugen af takografen, diagramark og takografkort som omfattet af 2. pkt. skal det indgå som en skærpende omstændighed, i hvilket omfang overtrædelsen er egnet til at forhindre effektiv kontrol med overholdelsen af bestemmelserne som nævnt i 2. pkt.”

Det sidste led i færdselslovens § 118, stk. 8, blev indsat ved lov nr. 627 af 12. juni 2013 (den gang stk. 7). I de almindelige bemærkninger til lovforslaget, punkt 2.4.1.3 og 2.4.1.4 (Folketingstidende 2012-13, tillæg A, lovforslag nr. L 128, s. 8-9) hedder det bl.a.:

”På den baggrund foreslås det med lovforslaget, at den nuværende bødestørrelse på 3.000 kr. for førerens vedkommende, jf. ovenfor pkt. 2.1.2.2, fremover udgør normalbøden for overtrædelser i den midterste kategori (”alvorlige overtrædelser”). Normalbøden for overtrædelser i henholdsvis den laveste kategori (”mindre overtrædelser”) og den højeste kategori (”meget alvorlige overtrædelser”) foreslås gradueret i forhold hertil, således at normalbøden for de mindre overtrædelser udgør 2.000 kr., mens bøden for de meget alvorlige overtrædelser udgør 4.000 kr.

For så vidt angår bøden til arbejdsgiveren fastholdes den nuværende bødestørrelse på 6.000 kr. uanset grovheden af den enkelte overtrædelse.

Det bemærkes i den forbindelse, at Urbán-dommen efter Justitsministeriets opfattelse ikke nødvendiggør en ændring af bødestørrelsen for arbejdsgiveren. EU-reglerne på køre- og hviletidsområdet indeholder således ikke krav om, at der skal kunne pålægges ejeren eller brugeren af køretøjet bødeansvar for førerens overtrædelser. De danske regler herom er således ikke fastsat på baggrund af en EU-retlig forpligtelse.

Endvidere har Justitsministeriet lagt vægt på, at det princip om proportionalitet og differentiering ved fastsættelsen af sanktioner til føreren, som kommer til udtryk i EU-Domstolens afgørelse, ikke kan antages at gælde i samme omfang, når der udmåles en bøde til arbejdsgiveren, idet det for arbejdsgiverens vedkommende ikke er et krav, at overtrædelsen kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. Arbejdsgiverens bødeansvar følger således af, at arbejdsgiveren helt generelt skal sikre, at føreren efterlever alle

regler om køre- og hviletid, uanset karakteren og grovheden af overtrædelsen af den enkelte regel.

...

Det bemærkes i tilknytning hertil, at Urbán-dommen efter Justitsministeriets opfattelse ikke er til hinder for et bødeniveau som foreslået ovenfor. Den (dagældende) ungarske bødetakst, som EU-Domstolen fandt for høj i forhold til de mindst alvorlige overtrædelser, svarede således til den gennemsnitlige månedlige nettoindkomst for en arbejdstager i Ungarn. Sammenholdt hermed er et bødeniveau som ovennævnte relativt set betydeligt lavere.

...

Det tilføjes, at en konkret vurdering af omstændighederne i en given sag også efter lovforslaget kan føre til en reduktion af de nævnte normalbøder. Det fremgår således af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4/2000, at hvis det utvivlsomt kan lægges til grund, at en overtrædelse af reglerne om kontrolapparatet skyldes sjuusk eller forglemmelse fra chaufførens side, idet politiets kontrol ikke er søgt forhindret eller vanskeliggjort, vil der ved bødefastsættelsen kunne tages hensyn hertil. Rigsadvokaten har tilkendegivet, at man i forbindelse med en kommende revision af meddelelsen vil præcisere, at det i de nævnte tilfælde tillige kan overvejes helt at undlade tiltalerejsning.

...

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

..."

Færdselslovens § 118 a, stk. 2, 4 og 5, er sålydende:

”§ 118 a

...

Stk. 2. Har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af denne lov eller forskrifter fastsat i medfør heraf, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestraffen for hver overtrædelse...

Stk. 4. Bestemmelserne i stk. 2 og 3 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

Stk. 5. Bestemmelserne i stk. 1-4 finder tilsvarende anvendelse ved overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1...”

I forarbejderne til § 118 a, stk. 5 (dengang stk. 6), som affattet ved lov nr. 557 af 24. juni 2005, der bl.a. førte til en skærpelse af normalbødeniveauet for overtrædelse af reglerne i kontrolapparatforordningen til 3.000 kr. for føreren og 6.000 kr. for transportvirksomheden, jf. Folketingstidende 2004-05, 2. samling, tillæg A, lovforslag nr. L 153, s. 6883, hedder det i afsnit 3.2.1.2 i de almindelige bemærkninger bl.a.:

”Anvendelsen af reglerne om absolut kumulation kan efter Justitsministeriets opfattelse bidrage til, at de skærpede bøder bliver af en sådan størrelse, at det ikke vil kunne betale sig at overtræde reglerne. Justitsministeriet har dog – særligt i forhold til chaufføren – lagt vægt på, at reglerne om absolut kumulation kan fraviges, når særlige grunde taler derfor. Det fremgår således af bemærkningerne til § 118 a, stk. 5 [nu stk. 4], der blev indført ved lov nr. 475 af 31. maj 2000, at en bøde ikke bør have en sådan størrelse, at den pågældende som følge af sine indkomstforhold ikke kan betale den, og at der i konkrete tilfælde kan være behov for at nedsætte en kumuleret bøde, hvis den samlede størrelse i sig selv ikke forekommer rimelig... Domstolene er ikke afskåret fra i særlige tilfælde ud fra en konkret, individuel vurdering at fravige de angivne bødetakster i den enkelte sag i op- eller nedadgående retning.”

Færdselslovens § 134, stk. 5, lyder således:

”§ 134

...

Stk. 5. Handlinger omfattet af artikel 19, stk. 2, 1. pkt., i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport m.v. med senere ændringer (køre- og hviletidsforordningen) hører under dansk straffemyndighed, uanset om betingelserne i straffelovens §§ 6-9 er opfyldt. Det samme gælder overtrædelser af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport med senere ændringer (kontrolapparatforordningen), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport m.v. (takografforordningen) ... under de omstændigheder, der er nævnt i artikel 19, stk. 2, 1. pkt., i køre- og hviletidsforordningen.”

## Højesterets begrundelse og resultat

### *Sagen og dens baggrund*

T er ved landsrettens dom idømt en bøde på 30.000 kr. for overtrædelse af køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 13, jf. § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. artikel 15, stk. 5 a, i kontrolapparatforordningen (forordning nr. 3821/85). Selskabet blev fundet ansvarlig for, at en af selskabets chauffører i fem dage ad en ukendt strækning i Europa havde undladt at indtaste landekode eller landekoder for det eller de lande, hvor den daglige arbejdsperiode blev påbegyndt og afsluttet. For Højesteret angår sagen, om der er grundlag for strafbortfald eller formildelse.

Højesteret bemærker indledningsvis, at sagen, uanset om nogle af forholdene er begået i udlandet, i sin helhed er omfattet af dansk straffemyndighed, jf. færdselslovens § 134, stk. 5, og artikel 19, stk. 2, i køre- og hviletidsforordningen (forordning nr. 561/2006).

*Ts principale påstand – strafbortfald*

T har anført, at selskabet er blevet straffet for et forhold, der ikke længere er strafbart, og at straffen derfor skal bortfalde, jf. principperne i straffelovens § 3, stk. 1, 1. pkt., og stk. 2.

Lastbilens fører er efter artikel 15, stk. 5 a, i kontrolapparatforordningen forpligtet til at sikre, at der i kontrolapparatet lagres oplysninger om nationalitetsmærker. Tilsvarende forpligtelse følger af artikel 34, stk. 7, i takografforordningen (forordning nr. 165/2014), der anvendes med virkning fra den 2. marts 2015, jf. artikel 48, stk. 2. Oplysningerne kan tilvejebringes automatisk, ved at kontrolapparatet er forbundet med et satellitbaseret lokaliseringssystem, eller ved at takografen automatisk registrerer de pågældende oplysninger. Hvis oplysningerne ikke tilvejebringes automatisk, er det et krav, at der foretages manuel indtastning.

Efter landsrettens bevisresultat må det lægges til grund, at kravene til automatisk registrering ikke er opfyldt. Både efter reglerne i kontrolapparatforordningen og efter takografforordningens regler har chaufføren været forpligtet til at foretage manuel indtastning, hvilket ikke er sket.

Der er herefter ikke grundlag for at lade strafansvaret bortfalde efter straffelovens § 3.

*Ts subsidiære påstand – formildelse*

Efter artikel 10, stk. 3, i køre- og hviletidsforordningen er en transportvirksomhed som udgangspunkt ansvarlig for overtrædelser af kontrolapparatforordningen, der begås af virksomhedens chauffører, idet medlemsstaterne dog kan gøre ansvaret betinget af, at virksomheden har tilsidesat nærmere angivne pligter, herunder pligten til at give chaufførerne den fornødne instruktion.

Efter artikel 19, stk. 1 og 4, i køre- og hviletidsforordningen skal medlemsstaterne bl.a. fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af kontrolapparatforordningen og sikre sig, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne, have afskrækkende virkning og må ikke medføre forskelsbehandling.

Det følger af det anførte, at der efter EU-retten gælder et proportionalitetsprincip ved fastsættelsen af bøder til en transportvirksomhed i anledning af en chaufførs overtrædelse af regler

på køre- og hviletidsområdet, herunder af bestemmelser i kontrolapparatforordningen, jf. herudover også EU-Domstolens domme af 10. juli 1990 i sag C-326/88 (Hansen & Søn) og af 9. februar 2012 i sag C-210/10 (Urbán).

Overtrædelse af bestemmelserne om brug af kontrolapparat straffes efter §§ 12-14 i køre- og hviletidsbekendtgørelsen. I forarbejderne til færdselslovens § 118, stk. 8, 3. pkt. (indsat som § 118, stk. 7, 3. pkt., ved lov nr. 627 af 12. juni 2013), er der nærmere redegjort for de bødestrafte, der skal anvendes ved overtrædelse af kontrolapparatforordningen for chaufføren og for transportvirksomheden. Normalbøden for chaufføren er gradueret efter, om overtrædelsen er kategoriseret som en ”meget alvorlig overtrædelse” (en bøde på 4.000 kr.), en ”alvorlig overtrædelse” (en bøde på 3.000 kr.) eller som en ”mindre overtrædelse” (en bøde på 2.000 kr.). Normalbøden for transportvirksomheden er derimod ikke gradueret, men er på 6.000 kr. uanset grovheden af den enkelte overtrædelse. Det er i den forbindelse anført, at fastsættelsen af straffen fortsat vil bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og at det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

Den foreliggende sag angår undladelse af at indtaste landekode i kontrolapparatet, hvilket er kategoriseret som en ”mindre overtrædelse”. Normalstraffen for en enkelt overtrædelse af denne art er en bøde på 6.000 kr. for transportvirksomheden, og ved anvendelse af princippet om absolut kumulation er straffen for fem overtrædelser en samlet bøde på 30.000 kr.

Højesteret finder ligesom landsretten, at der ikke er oplyst omstændigheder, der kan begrunde en fravigelse af udgangspunktet om en bøde på 6.000 kr. for en enkelt overtrædelse og om absolut kumulation efter færdselslovens § 118 a, stk. 2, jf. stk. 5. Der er tale om et arbejdsgiveransvar for fem overtrædelser, som er begået i erhvervsforhold, og Højesteret tiltræder, at en samlet bøde på 30.000 kr. ikke er i strid med EU-rettens proportionalitetsprincip. Højesteret tiltræder herefter, at straffen er fastsat til en bøde på 30.000 kr.

### **Thi kendes for ret:**

Landsrettens dom stadfæstes.

T skal betale sagens omkostninger for Højesteret.