

UDSKRIFT
AF
ØSTRE LANDSRETS DOMBOG

D O M

Afsagt den 13. oktober 2017 af Østre Landsrets 5. afdeling
(landsdommerne Ulla Langholz, Peter Mørk Thomsen og Brit Frimann (kst.).

5. afd. nr. S-1115-17:
Anklagemyndigheden

mod

T

(advokat Niels Gade)

Roskilde Rets dom af 27. marts 2017 (5A-1027/2016) er anket af T med påstand om
frifindelse, subsidiært formildelse.

Anklagemyndigheden har nedlagt endelig påstand om skærpeelse.

Forklaringer

Der er i landsretten afgivet supplerende forklaring af V2 og forklaring af vidnet
politiassistent V3.

Den i byretten af vidnet V1 afgivne forklaring er dokumenteret i medfør af
retsplejelovens § 923.

V2 har supplerende forklaret blandt andet, at han ikke har brugt begrebet containere under
sin forklaring for byretten. De kører ikke med containere, men sættevogne. Det tiltalte
selskab har været i dialog med V1 inden kørslen til Danmark. Det var aftalen, at V1 skulle
have en udenlandsk forvogn med til Danmark, men

det var ikke herudover aftalt, hvordan han skulle komme til Danmark, eller om han havde gods med. Han var ikke bekendt med, om V1 havde gods fra anden kunde med ind i Danmark. V1 skulle ikke køre gods indenlandsk i Danmark. Man kan ikke udføre en national transport på et CMR fragtbrev, og alle de kørsler, som V1 foretog i Danmark, var en fortsættelse eller en afslutning af en international tur. V1 skulle i Danmark hente gods, der kan være fragtet til selskabets adresse, hvorefter sættevognen kan være blevet læsset med yderligere gods, der herefter skulle fragtes til udlandet af samme eller en anden chauffør. Der blev på intet tidspunkt aflæsset varer i Danmark, som også var lastet i Danmark. Det er meget muligt, at V1 udover turene til Sverige alene har kørt gods internt i Danmark, men der var i alle tilfælde tale om gods fra eller til udlandet. Det er ofte nødvendigt af hensyn til bl.a. køre- hviletidsbestemmelser at lade den samme sættevogn transportere af flere forskellige chauffører. Ved nogle af kørslerne er der forinden blevet fragtet gods fra Danmark til Sverige. En del af godset til Sverige er formentlig kommet fra Sydeuropa. Han ved ikke, om transporten retur fra Sverige var med tom sættevogn, men det er muligt. Det er hans opfattelse, at spørgsmålet om cabotagekørsel skal foretages med udgangspunkt i godsets og ikke forvognens kørsler.

Han påbegyndte sin vognmandsvirksomhed i 1980. Selskabet har i dag en række udenlandske datterselskaber. Selskabets lastbiler kører i dag mellem 4,5 og 4,8 mio. km. om måneden. De har sættepladser over hele Europa. Næsten alle deres transporter er internationale og de få nationale transporter, de kører, foregår ikke i Danmark. Det er svært at finde chauffører til at køre transporterne, og de er nødt til at gøre brug af udenlandske chauffører eller ad hoc chauffører. De havde en fragttjening på kørslerne svarende til mellem 3 og 4 pct. per kørt kilometer.

Vidnet V3 har forklaret blandt andet, at han deltog i en tungvogns kontrol den 31. juli 2015. De tjekkede den pågældende dag bl.a. en bulgarsk indregistreret lastbil, der var tilkoblet en dansk indregistreret sættevogn. De undersøgte, om der var tale om ulovlig cabotagekørsel. De kontrollerede chaufførens vognmandstilladelse, ligesom de kontrollerede, om chaufføren havde tilladelse til at køre national godskørsel i Danmark. De kontrollerede i den forbindelse fragtbrevene på det gods, der var i sættevognen, og konstaterede, at der var tale om national transport. Vidnet husker ikke, om fragtbrevene var CMR fragtbreve, men de vedrørte alle – muligvis med undtagelse af ét – internationale modtagere. Chaufføren fortalte selv, at han skulle køre til flere forskellige adresser i Danmark med gods, der var hentet i Danmark. Chaufføren foreviste også en køresedel, der viste, at han var kom-

met fra Bulgarien uden læs, og at han havde kørt i Greve området med gods i fire dage. Den efterfølgende efterforskning viste, at chaufføren kørte rigtigt mange nationale cabotageure uden at have forudgående internationale transporter. Chaufføren fortalte, at han havde kørt gods til Sverige og returneret til Danmark med tom sættevogn. Transporterne til Sverige gav imidlertid kun chaufføren lov til at køre én cabotagekørsel i Danmark per transport til Sverige. Chaufføren fortalte, at der var tale om et fast kørselsmønster, og at han derfor var i stand til i detaljer at redegøre for turene. Vidnet har ikke overværet alle de faktiske kørsler, men afhørt chaufføren herom. Der var påsat en GPS på lastbilen. Vidnet har ikke undersøgt denne nærmere. Det er korrekt, at han har talt med X3 fra Trafikstyrelsen om bødestørrelsen i sagen. Han har under samtalen oplyst om chaufførens forklaring og ikke talt om tilstedeværelsen af CMR fragtbreve.

Det tiltalte selskab kom ind i billedet, da det viste sig, at chaufføren kun kørte for dette selskab, og at han modtog køreinstruktioner direkte fra selskabet. Selskabet måtte derfor være vidende om, at der blev kørt ulovlige cabotagekørsler.

Landsrettens begrundelse og resultat

Det følger af forordningens artikel 8, stk. 2, at cabotagekørsel kun kan udføres ved en forudgående international transport med samme køretøj. Det indebærer, at det er det ”trækende køretøj”, dvs. lastbilen, der med gods ombord kan udføre cabotagekørsel, såfremt det sker i tilknytning til en international transport.

Landsretten finder, at det efter forklaringen fra V1 må lægges til grund, at der ikke forud for kørslerne i forhold 1 fandt en forudgående international transport sted, og at kørslerne i forhold 1 således kan være foretaget i strid med bestemmelserne om cabotagekørsel. Efter byrettens bevisresultat, som anklagemyndigheden har tilsluttet sig ved for landsretten alene at påstå skærpeelse, må det imidlertid tillige lægges til grund, at det tiltalte selskab ikke var bekendt med, at der forud for kørslerne i forhold 1 ikke havde fundet en international transport sted, hvilket i sammenhæng med byrettens resultat i øvrigt må forstås derhen, at det tiltalte selskab således ikke havde den fornødne tilregnelser til at overtræde reglerne i forhold til i hvert fald tre cabotagekørsler i forhold 1.

Der må ved skyldvurderingen i sagens forhold 1 herefter tages udgangspunkt heri, således at kørslerne skal vurderes, som om de skete i tilknytning til en international transport. Afgørende for skyldvurderingen i sagens forhold 1 vil herefter være, om samtlige de kørsler,

der er omfattet af forholdet, må anses for flere end tre cabotagekørsler i forordningens forstand.

Forordningen indeholder ikke en udtømmende definition af begrebet ”cabotagekørsel”, og det fremgår af åbningsskrivelse nr. 2014/2110, der har ført til EU-Kommissionens sag nr. C-541/16 mod Danmark, at der er uenighed mellem Danmark og Kommissionen om, hvad der kan betragtes som cabotagekørsel. Det følger således af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vejledning om cabotagekørsel, pkt. 3, at én cabotagekørsel kan bestå enten af flere læsesteder eller af flere lossesteder, men ikke begge dele, mens Kommissionen ifølge åbningsskrivelsen er af den opfattelse, at der ikke i forordningen gælder en begrænsning i antallet af læse- og/eller lossesteder inden for samme cabotagekørsel.

Uanset denne uklarhed i relation til den nærmere definition af cabotagekørsel, må en cabotagekørsel efter artikel 8, stk. 2, i hvert fald være en kørsel med et læsset køretøj indtil sidste aflæsning og – ligesom en international transport efter artikel 2, nr. 2 – kørsel uden last i forbindelse hermed.

Det må efter forklaringen fra V1 lægges til grund, at han på flere adresser i Danmark har hentet gods, der er fragtet til flere forskellige adresser i Danmark, og at der således – uanset at godset af andre chauffører meget vel skulle køres til destinationer i udlandet – med samme køretøj er kørt med gods nationalt i Danmark. Det kan endvidere efter samme forklaring lægges til grund, at han ved kørslerne typisk hentede en tom eller fyldt sættevogn, som han satte på afleveringsstedet, hvorfra han kørte med en ny tom eller fyldt sættevogn til en ny adresse, hvorefter dette kørselsmønster gentog sig. Enkelte gange hentede han også halvfylde sættevogne, der blev fyldt på undervejs til afleveringsstedet, og fyldte sættevogne, der blev delvist aflæsset undervejs til afleveringsstedet.

Under disse omstændigheder finder landsretten, at de foretagne kørsler i forhold 1 må karakteriseres som seks cabotagekørsler, således at der – på grund af ovennævnte forudsætning om det tiltalte selskabs tilregnelser – er sket strafbar medvirken til udførelse af tre ulovlige cabotagekørsler.

Det tiltalte selskab findes med disse ændringer vedrørende antallet af ulovlige cabotagekørsler skyldig i sagens forhold 1.

For så vidt angår sagens forhold 2, 3 og 4 må det lægges til grund, at kørslerne skete i tilknytning til en international transport foretaget til Sverige, og at det – som anført i tiltalen – gav mulighed for at foretage én lovlig cabotagekørsel i Danmark inden for tre dage, jf. i øvrigt forordningens art. 8, stk. 2. Det følger heraf, at der alene vil kunne dømmes for tre ulovlige cabotagekørsler i hvert af forholdene 2 og 3 og fire ulovlige cabotagekørsler i forhold 4.

Som anført under forhold 1 må det efter forklaringen fra V1 lægges til grund, at der er udført kørsler i strid med reglerne om cabotagekørsel, således at der i forhold 2 og 3 kan dømmes for medvirken til én ulovlig cabotagekørsel i hvert forhold og i forhold 4 for to ulovlige cabotagekørsler.

Det tiltalte selskab findes med disse ændringer vedrørende antallet af ulovlige cabotagekørsler skyldig i sagens forhold 2, 3 og 4.

Under hensyn til det, der vedrørende bevisvurderingen er anført om retsgrundlagets uklarhed, samt henset til antallet af ulovlige cabotagekørsler, der fordeler sig over fire kørselsforløb, og den relativt korte periode, hvorunder de ulovlige kørsler har fundet sted, findes straffen at skulle fastsættes til en bøde på 140.000 kr.

T h i k e n d e s f o r r e t :

Byrettens dom ændres, således at T straffes med en bøde på 140.000 kr.

Statskassen skal betale sagens omkostninger for landsretten.

(Sign.)

— — —

Udskriftens rigtighed bekræftes. Østre Landsret, den 13-10-2017

Louise Rosted

Retsassistent



Udskrift af dombogen

D O M

afsagt den 27. marts 2017

Retten nr. 5A-1027/2016

Politiets nr. 12TC-90195-00069-15

Anklagenyndigheden

mod

T

Denne sag er blevet behandlet sammen med retten nr 5A-1159/2016, politiets nr 12TC-90915-00038-15, Anklagenyndigheden mod X1.

Anklageskrift er modtaget den 9. februar 2016.

T er tiltalt for overtrædelse af

1.

Lov om godskørsel nr. 1051 af 12. november 2012 § 17, stk. 1, nr. 3, jf. § 17, stk. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) 1072/2009 artikel 8, stk. 2, jf. straffelovens § 23,

ved medvirken til at chauffør V1 for det bulgarske selskab X1 i tidsrummet fra den 26. juli 2015 fra ca. kl. 23.00 til den 28. juli 2015 ca. kl. 02.45, som fører af bulgarsk registreret lastbil med tilkoblet sættevogne af ukendt registreringsnummer og nationalitet ad offentlige veje i Storkøbenhavnområdet, uden at en forudgående international transport muliggjorde cabotagekørsel i Danmark, udførte 11 cabotagekørsel i Danmark, udførte 11 cabotagekørsel fra Greve til Brøndby, Brøndby til Hvidovre, Hvidovre til Brøndby, Brøndby til Greve, Greve til Hvidovre, Greve til Søborg, Søborg til Greve, Greve til Brøndby, Brøndby til Hvidovre, Hvidovre til Brøndby og Brøndby til Greve, idet tiltalte havde rådet over, samt tildelt og administreret kørslerne.

2.

Lov om godskørsel nr. 1051 af 12. november 2012 § 17, stk. 1, nr. 3, jf. § 17, stk. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) 1072/2009 artikel 8, stk. 2, jf. straffelovens § 23,

ved medvirken til at chauffør VI for det bulgarske selskab XI i tidsrummet fra den 28. juli 2015 fra ca. kl. 22.00 til den 29. juli 2015 kl. ca. 12.00 som fører af bulgarsk registreret lastbil med tilkøbt sættevogne af ukendt registreringsnummer og nationalitet ad offentlige veje i Storkøbenhavnssområdet, udførte 4 cabotagekørsler fra Greve til Brøndby, Brøndby til Hvidovre, Hvidovre til Brøndby og fra Brøndby til Greve, selv om indrejse i Danmark fra Sverige med bulgarsk lastbil uden last den 28.

juli 2015 ca. kl. 06.15, alene gav mulighed for én lovlig cabotagekørsel, idet tiltalte havde rådet

over, samt tildelt og administreret kørslerne.

3.

Lov om godskørsel nr. 1051 af 12. november 2012 § 17, stk. 1, nr. 3, jf. §

17, stk. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) 1072/

2009 artikel 8, stk. 2, jf. straffelovens § 23,

ved medvirken til at chauffør VI for det bulgarske selskab XI i tidsrummet fra den 29. juli 2015 fra ca. kl. 22.00 til den 30. juli 2015 ca. kl. 04.00, som fører af bulgarsk registreret lastbil med tilkøbt sættevogne af ukendt registreringsnummer og nationalitet ad offentlige veje i Storkøbenhavnssområdet, udførte 4 cabotagekørsler fra Greve til Brøndby, Brøndby til Hvidovre, Hvidovre til Brøndby og fra Brøndby til Greve, selv om indrejse i Danmark fra Sverige med bulgarsk registreret lastbil uden last den 29. juli 2015 ca. kl. 10.00, alene gav mulighed for én lovlig cabotagekørsel, idet tiltalte havde rådet over, samt tildelt og administreret kørslerne.

4.

Lov om godskørsel nr. 1051 af 12. november 2012 § 17, stk. 1, nr. 3, jf. §

17, stk. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) 1072/

2009 artikel 8, stk. 2, jf. straffelovens § 23,

ved medvirken til at chauffør VI for det bulgarske selskab XI i tidsrummet fra den 30. juli 2015 ca. kl. 08.00 til den 31. juli 2015 ca. kl. 04.30, som fører af bulgarsk registreret lastbil med tilkøbt sættevogne af ukendt registreringsnummer og nationalitet ad offentlige veje i Storkøbenhavnssområdet udførte 5 cabotagekørsler fra Greve via Hedehusene og Tåstrup tilbage til Greve, Greve til Brøndby, Brøndby til Hvidovre, Hvidovre til Brøndby og fra Brøndby til Greve, selv om indrejse i Danmark fra Sverige med bulgarsk registreret lastbil uden last den 30. juli 2015 ca. kl. 07.00, alene gav mulighed for én lovlig cabotagekørsel, idet tiltalte havde rådet over, samt tildelt og administreret kørslerne.

Påstande

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bødestraf.

Tiltalte har nedlagt påstand om frifindelse.

Sagens oplysninger

Der er under hovedforhandlingen i sagen afgivet forklaring af tiltaltes direktør V2 og af vidnet V1.

V2 har forklaret, at han ikke ønsker at bestride de kørsler, der er anført i anklageskriftet. Det kan godt passe, at chaufføren har kørt som anført, og at det er kørsler for T. De medarbejdere som har udarbejdet kørebeskrivelserne er ansat i T.

Ved de anførte kørsler er der imidlertid på intet tidspunkt fragtet varer indenlands i Danmark, idet der ikke er aflasset varer i Danmark, som også er lastet i Danmark.

Systemet er opbygget sådan, at en sættevogn først placeres ved en kunde, som laster sine varer, derefter køres den videre til en anden kunde, som tilsvarende laster sine varer. Sådan fortsættes indtil sættevognen er fyldt op, hvorefter sættevognen fragtes ud af landet, mod sin endelige destination. Der er således ikke tale om indenlands fragt, da alle varerne skal fragtes ud af landet.

Tilsvarende kan der være tale om, at en sættevogn transporteres fra udlandet til kunde 1, hvor der delvist aflæsses, derefter videre til kunde 2, der aflæsser sine varer og så videre. Kørslerne mellem kunde 1 og 2 er ikke indenlandsk fragt, og derfor er kørslerne ikke i strid med cabotagereglerne.

For at optimere logistikken foregår det rent praktisk ikke sådan, at chaufføren står og venter på, at kunden aflæsser. Han placerer sættevognen hos kunden, og tager en anden sættevogn med videre, som kunden har taget sine varer i. Den afleverer han hos en anden kunde, hvor han samtidig henter en tredje sættevogn osv. Her er heller ikke tale om indenlandske kørsler, idet den samme vare på intet tidspunkt lastes og aflæsses i Danmark.

Udviklingen inden for dette område er gået hurtigere end lovgivningen, hvilket er årsagen til, at det ikke er beskrevet mere præcist i lovgivningen, men der er ingen tvivl om, at successiv aflæsning aldrig har været tænkt som cabotagekørsler.

Han mener derfor ikke, de kørsler, som er omtalt i anklageskriftet, er omfattet af reglerne om cabotagekørsel.

En del af kørslerne er endvidere foregået med tomme sættevogne, idet København er et forbrugsområde. Der har der således slet ikke været tale om

fragt, hvorfor disse kørsler under alle omstændigheder ikke kan medføre straf.

De kørsler, som er omfattet af anklageskriftet, er foretaget af en ~~underentreprenør~~.

Tilfalte får opgaver på den måde, at han byder ind på udbud. Ved udbøddet vil en transportopgave være meget præcist beskrevet, og der foregår ikke nogen egentlig forhandling. På samme måde sender han opgaver videre til en underentreprenør. Han beskriver en opgave, der skal løses, og så kan underentreprenøren, som i dette tilfælde er en vognmand, byde ind på opgaven.

Vognmanden kører også for andre kunder, og det gør den konkrete chauffør også - ellers ville det ikke kunne løbe rundt for ham - og det er vognmandens ansvar, at hans chauffører overholder reglerne for kørslerne.

Tilfaldets eget selskab har flere hundrede lastbiler, og i den forbindelse har tilfalte et bookingsystem, som gør, at når de planlægger kørsler med egne biler, så kan de ikke planlægge kørsler, som er i strid med køre- og hviletidsbestemmelserne. Så vil kørslen blive afvist af systemet. Tilsvarende sker, hvis man forsøger at booke en kørsel i strid med cabotagereglerne.

Han har ikke mulighed for at lave et tilsvarende system vedrørende underentreprenørers kørsel, idet han ikke ved, hvor chaufførerne kommer fra, hvad de har kørt med tidligere osv. Han må derfor forlade sig på, at underentreprenøren (vognmanden) selv sikrer sig, at chaufførerne overholder reglerne. Også af denne årsag mener han ikke, han er skyldig i overtrædelse af lov om gods-kørsel

For så vidt angår den konkrete chauffør forklarede tilfalte, at chaufføren tidligere har været ansat hos V2 og også har været ansat hos V2 efter denne sag. Chaufførens far har endvidere været ansat en årrække. Det er meget almindeligt, at chaufførerne skifter mellem arbejdsgivere. På det pågældende tidspunkt var chaufføren ikke ansat hos T men hos XI.

V2 har supplerende forklaret, at der er 375 lastbiler i T som selskabet selv ejer. Derudover kører op til 5 udenlandske chauffører for dem.

I det konkrete tilfælde, er der udfærdiget en kørselsaftale mellem T og XI (bilag 1-7 i sagen vedrørende T). Det fremgår af denne, at XI som vognmand skal levere lastbiler til transport.

Der er ikke lavet aftaler om, at XI's chauffør kun kører for T.

V2 tror ikke, der er nogen, der har sagt, at chaufføren kun skal køre for T1. Baggrunden for dette er, at hvis T1 ikke havde transport nok, skulle chaufføren være fri til at kunne køre for andre. I T1's købsaftaler med andre udenlandske vognmænd er der heller ikke den slags klausuler. Når der var foretaget kørsler, afregnede T1 overfor X1, som derefter betalte sin chauffør.

Forevist bilag 1-8, side 2 i sagen vedrørende X1, som fremstår som et regnskab over kørt kilometer, forklarede tiltalte, at han ikke genkender det pågældende dokument.

På forespørgsel fra forsvarer Inger Loft forklarede V2 at transportaftalen mellem hans selskab og X1 (bilag 1-7 i sagen vedrørende T1) er skrevet på V2's kontor. Når der i aftalen er anført, at X1 "Exclusively" kører for T1 betyder det, at når X1's biler kører for T1 med en af T1's sættevogne, så må X1 eller chaufføren ikke blande godset med andre kunders gods. Exclusively betyder ikke, at vognmanden ikke må køre for andre, når han ikke kører for T1.

De enkelte kørsler har ikke været fremsendt til X1 for at indhente tilbud, fordi de havde standardaftale. Instruktionerne til chaufføren er derimod også sendt til X1's selskab efterfølgende, til brug for X1's afregning overfor T1.

Instruktionen til chaufføren (f.eks. bilag 1-11 i sagen vedrørende X1) kom fra T1. Instruktionerne er afleveret til chaufføren og sendt til selskabet. De kan være sendt elektronisk eller i hardcopy. Ofte kan sådan en fremsendelse også ske pr. telefax. Det er helt sædvanligt, at man giver instruktionen til både chaufføren og selskabet. Han er sikker på, at den er sendt til selskabet, fordi det gør de altid, ellers kan selskabet ikke afregne korrekt.

Udenlandske biler er ikke oprettet i hans system, det ville kræve, at der konstant var kontakt til bilen elektronisk. Derfor giver hans system ikke alarm ved cabotagekørsel. Han beder ikke om bekræftelse på kørslerne fra vognmanden, men går selv ud fra, at vognmanden holder styr på, at der køres lovligt.

V2 har endeligt vedr. bilag 1-9, side 4, i sagen vedrørende X1, forklaret, at det er et eksempel på kørslerne. Af beskrivelsen kan man se, at det var en container, som kom fra Frankrig til T1 i (...), V1 transporterede den til Hvidovre hvor den blev aflæsset. Containeren er således ikke blevet læsset i Danmark. I ingen tilfælde bliver der både lastet og aflæsset varer fra samme container i Danmark. Enten kommer en fyldt container til Danmark, som successivt bliver aflæsset, eller også læsses en container successivt i Danmark hvorefter den fyldte container kører til udlandet.

V2 forklarede supplerende at det er almindeligt at lastbilerne kører med GPS, men det er ikke det samme som den opkobling som den selskabets egne biler har.

VI har som vidne forklaret, at han blev stoppet af politiet den 31. juli 2015. Da han blev stoppet, kørte han i lastbil med registreringsnumre. Den lastbil han kørte i,

var ejet af hans enkeltmandsvirksomhed. Han lejede lastbilen med chauffør ud til XI på dette tidspunkt. Han fik lejeindtægter fra XI.

Han viste en fællesskabstilladelse, som tilhører XI, til betjentene (bilag 1-4 i sagen vedrørende XI). Hans aftale med XI var sådan, at det er XI, som havde fællesskabstilladelsen og skaffede vidnet arbejde, så vidnet kunne tjene penge.

Han ved, der eksisterer en kontrakt mellem XI og T og han var til stede ved underskrivelsen. I grove træk indeholder aftalen en aftalt pris for, hvor meget man får pr. km for lastbiler og for sættevogne. Det var herefter T som skulle anvise ham arbejde, men han blev betalt fra XI. Han fik opgaver fra T hver dag.

Der var ingen andre end vidnet, som kørte den pågældende lastbil. Han kørte udelukkende for T fordi det var en del af aftalen. Han havde tidligere kørt for andre, men det var før XI lavede aftale med T. Da vidnet kørte for T kørte vidnet således udelukkende for T. Han tror, V2 var bekendt med, at vidnet kun kørte for T. Der står også i kontrakten, at han kun på kører for T.

Hvis han fik tilbudt kørsler fra andre vognmænd, måtte han ikke køre dem, mens han kørte for T fordi der var en kontrakt med eksklusivitet mellem XI og T.

I perioden fra den 26. juli 2015 arbejdede han for T han havde været i Bulgarien fra slutningen af juni til ca. 26. juli

Forevist færgebillet af 24. juli 2015 (bilag 7 i sagen vedrørende XI) forklarede han, at han kom til Danmark den dag, fordi han skulle arbejde dagen efter. Han havde ingen varer med og heller ikke en tom sættevogn, da han kom til Danmark.

Da han kom til Danmark kørte han til en parkeringsplads ejet af T hvor han tog en dags pause. Han havde fået et program for de fremtidige kørsler fra V2's virksomhed. Han fik altid sådan et program fra V2's virksomhed.

Han kørte søndag den 26. juli 2015. Han husker kørslen i grove træk.

Med forsvarer og tiltaltes accept blev vidnet foreholdt afsløringsrapport af 31. juli 2015, side 3-6 (Bilag 1-32 i sagen vedrørende T) i sin helhed. Vidnet har bekræftet, at kørslerne var foregået som beskrevet i afsløringsrapporten.

Vedrørende side 4 har vidnet bekræftet, at han er sikker på, at sættevognen var tom, de gange han kørte fra Malmø til Danmark.

Forevist forhold 1, bilag 1-8 i Sagen vedrørende XI har vidnet forklaret, at det er et kørselsbilag, som er udfyldt af vidnet. Kolonnerne til højre er en registrering af antallet af kilometer han har kørt. Bilaget skal sendes til bogholderen hos XI, der kan regne ud, hvad der skal betales for kilometrene. Hans egen løn afhænger ikke af antallet af kørte kilometer.

Forevist forhold 1, bilag 1-10 i sagen vedrørende XI, har vidnet forklaret, at det er kørestrimler fra hans lastbil, som politiet fik skrevet ud, da de stoppede ham. Kørestrimlerne viser hvordan han har kørt.

Forevist forhold 1, bilag 1-11 i sagen vedrørende XI, har vidnet forklaret, at det var kørselsinstruktioner, som han havde fået fra V2's firma. Det var ganske sædvanligt, at han fik kørselsinstruktioner fra X2 hos T. Instruktionerne fik han samme dag eller dagen før, og kørslerne er identiske med dem omtalt i de fremlagte fragtbreve.

Vidnet har videre forklaret, at det var samme lastbil, han kørte i under hele forløbet. Han er helt sikker på, at kørselsbeskrivelserne i rapporten er korrekte, og at han således har kørt som beskrevet. Der var tale om sædvanlige kørsler, som han ofte har kørt for T. Hans hvil holdt han altid hos T i (...).

Vidnet har endvidere forklaret, at han ikke længere kører for XI. Det sluttede, med den episode, som denne sag handler om, køretøjet omtalt i kontrakt for udlejning af køretøj (bilag 1-6 i sagen vedrørende T) var den lastbil han kørte i.

Forespurgt af forsvarer oplyste han, at han i alle tilfælde fik instruktioner fra T. Han drøftede ikke turene med XI. Han har ikke spurgt T til, hvorfor så få af kørslerne var internationale.

Forevist Haulage Contract (Bilag 1-6 i Sagen vedrørende XI) forklarede vidnet, at "exclusively" skulle forstås sådan, at han kun måtte arbejde for T.

Han fik udleveret en GPS fra T som skulle kobles til hans bil, således at man fra T's kontor kunne se, hvor han og hans lastbil befandt sig. Han havde derudover en firmatelefon, som han ikke er sikker på om kom fra ham selv eller T. Han fik instruktioner via

sms eller mail eller på papir.

Han fik køreinstruktionerne aftenen før eller på dagen, ikke lang tid i forvejen. Køreinstruktioner blev med sikkerhed ikke sendt til XI, og han er også sikker på, at der ligeledes ikke er sendt anden meddelelse til XI. Alle kørslerne har været omfattet af de cmr-fragtbreve, som er fremlagt.

Vidnet har endeligt forklaret, at kilometertal angivet på bilag 1-8 i sagen vedrørende XI også omfatter kørslerne til Mahno.

Sagens faktiske omstændigheder

Der er enighed om de faktiske forhold, der er uenighed om, hvorvidt kørslerne kan karakteriseres som cabotagekørsler, idet det er tiltaltes opfattelse, at der ikke er tale om cabotagekørsel når samme vare ikke lastes og aflæsses i Danmark, og at transport med tomme containere og sættevogne ikke kan være cabotagekørsel, idet der ikke er tale om fragt.

I det omfang kørslerne kan karakteriseres som cabotagekørsler er der uenighed om, hvorvidt VI har udført en forudgående international transport ved forhold 3 og 4, idet tiltalte har gjort gældende, at hvis anklagemyndigheden vil karakterisere transport af tom sættevogn som fragt, så må transport af tom sættevogn fra Sverige til Danmark være en international kørsel.

Endeligt er der uenighed om, hvorvidt T1 har været bekendt med, at der var tale om kørsel i strid med cabotagekørselsreglerne, idet VI var ansat af en anden vognmand.

Rettens begrundelse og afgørelse

Det fremgår af sagen, at VI, som fører af bulgarsk registreret lastbil med regn nr., foretog kørsler for XI, der var indehaver af en bulgarsk fælleskabstilladelse.

Det fremgår videre af sagen, at XI havde aftale med T1, sådan at VI transporterede varer for T1. XI modtog betaling herfor fra T1 og XI aflønnede herefter VI.

Det må efter bevisførelsen lægges til grund, at VI i tidsrummet fra den 26. juli 2015, fra ca. kl. 23.00 til den 28. juli 2015 ca. kl. 02.45, ad offentlige veje i Storkøbenhavnområdet udførte 11 transporter af containere og/eller sættevogne mellem forskellige adresser i Danmark. Af disse kørsler var en mindre del med tomme containere eller sættevogne. Det må endvidere lægges til grund, at VI var kommet ind i Danmark uden anhænger tilkoblet sin lastbil. VI havde således ikke foretaget en

forudgående international transport, som muliggjorde cabotagekørsel i Danmark

Det kan endvidere lægges til grund, at V1 i tidsrummet fra den 28. juli 2015 fra ca. kl. 22.00 til den 29. juli 2015 kl. ca. 12.00 som fører af bulgarsk registreret lastbil med tilkøbet sættevogne af ukendt registreringsnummer og nationalitet ad offentlige veje i Storkøbenhavnområdet, udførte mindst 4 kørsler internt i Danmark.

Det kan derudover lægges til grund, at V1 fragtede en tom container fra Sverige ind i Danmark inden han i tidsrummet fra den 29. juli 2015 fra ca. kl. 22.00 til den 30. juli 2015 ca. kl. 04.00, som fører af bulgarsk registreret lastbil med tilkøbet sættevogne af ukendt registreringsnummer og nationalitet ad offentlige veje i Storkøbenhavnområdet, udførte mindst 4 kørsler internt i Danmark.

Det kan endeligt lægges til grund, at V1 fragtede en tom container fra Sverige ind i Danmark inden han i tidsrummet fra den 30. juli 2015 ca. kl. 08.00 til den 31. juli 2015 ca. kl. 04.30, som fører af bulgarsk registreret lastbil med tilkøbet sættevogne af ukendt registreringsnummer og nationalitet ad offentlige veje i Storkøbenhavnområdet udførte mindst 5 kørsler internt i Danmark.

Efter forklaringen fra V2 lægges det endvidere til grund, at sættevogne i alle tilfælde blev flyttet af V1 med henblik på successiv lastning eller aflæsning af gods, således at der på intet tidspunkt blev aflæsset varer i Danmark, som også var lastet i Danmark. Det lægges endvidere til grund, at der i et vist omfang blev transporteret tomme containere.

Der fremgår af godskørselslovens § 1, stk. 2 at:

” ...

Medmindre andet følger af bestemmelser fastsat af Den Europæiske Union, international aftale eller bestemmelser fastsat af trafikministeren, kræver udførelse af godskørsel med motorkøretøj eller vogntog særlig tilladelse ved kørsel

1) over landets grænse eller

2) på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet.

...”

Det følger heraf, at udførelse af godskørsel på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet kræver særlig tilladelse. En sådan kørsel kan dog lovligt udføres af en virksomhed etableret i et andet land, inden for reglerne om cabotagekørsel i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning 1072 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel.

Af forordningens artikel 8 fremgår:

” ...

Art. 8

Stk. 1. Enhver transportvirksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning, som er indehaver af en fællesskabstilladelse, og hvis fører, såfremt denne er statsborger i et tredjeland, er i besiddelse af en førerattest, har adgang til på de betingelser, der er fastsat i dette kapitel, at udføre cabotagekørsel.

Stk. 2. Transportvirksomheder, som beskrevet i stk. 1, har adgang til at udføre op til tre cabotagekørsler med samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri, i tilslutning til en international transport fra en anden medlemsstat eller fra et tredjeland til værtsmedlemsstaten, efter at de varer, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret. Den sidste aflæsning af en last som led i en cabotagekørsel, før værtsmedlemsstaten forlades, skal finde sted inden for syv dage efter den sidste aflæsning i værtsmedlemsstaten som led i den indgående internationale transport.

Inden for det i første afsnit omhandlede tidsrum kan transportvirksomheder udføre nogle eller alle de cabotagekørsler, der er tilladt i henhold til nævnte afsnit, i en hvilken som helst medlemsstat, idet de dog er begrænset til én cabotagekørsel pr. medlemsstat inden for tre dage efter indrejse i den pågældende medlemsstats område uden last.

Stk. 3. National godskørsel, der udføres i værtsmedlemsstaten af en ikke-hjemmehørende transportvirksomhed, anses kun for at være i overensstemmelse med denne forordning, hvis transportvirksomheden kan forelægge klart bevis for den indgående internationale transport, samt bevis for hver efterfølgende cabotagekørsel, der er udført der.

Et sådant bevis skal, jf. første afsnit, omfatte følgende oplysninger om hver transport:

- a) afsenderens navn, adresse og underskrift
- b) transportvirksomhedens navn, adresse og underskrift
- c) modtagerens navn og adresse samt - efter at varerne er leveret - modtagerens underskrift og datoen for leveringen
- d) sted og dato for overtagelsen af varerne samt det sted, hvor varerne skal leveres
- e) den almindeligt benyttede betegnelse for varerne og emballeringsmetoden samt, hvis der er tale om farligt gods, en alment anerkendt beskrivelse af varerne samt antallet af pakker og særlig mærkning og særlige numre på pakkerne
- f) varenes bruttovægt eller mængden af varer udtrykt på anden vis
- g) motorkøretøjets og påhængsvognens nummerplader.”

Af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vejledning om cabotagekørsel af juni 2015 fremgår

” ...

1. Hvad er cabotagekørsel

Cabotagekørsel er defineret som national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat i overensstemmelse med forordningen. Cabotagekørsel kan kun udføres i tilknytning til en international transport.

Den internationale transport, der går forud for cabotagekørslen, skal have en sådan karakter, at den ikke primært har til formål at give mulighed for at anvende cabotagereglerne.

...

3. Hvad betragtes som en cabotagekørsel

En cabotagekørsel defineres som en national transport af en forsendelse fra læsning af godsæt til losning hos den modtager, som står anført i fragtbrevet. En cabotagekørsel kan bestå enten af flere læssteder eller af flere lossesteder.

...

4. Reglerne for cabotagekørsel

Cabotagekørsel kan kun udføres i tilslutning til en internationale transport.

...

5. Særlige krav til den internationale transport

Den internationale transport er en forudsætning for, at der må udføres cabotagekørsel.

Transport af tomme containere og returemballage (paller, blomsterbure eller lignende) ind i Danmark giver ikke adgang til lovligt at udføre cabotagekørsel, hvis der ved transporten af de tomme containere og returemballage ikke er tale om en reel transport, jf. § 16 b i bekendtgørelsen om godskørsel.

En international transport giver således ikke adgang til at udføre cabotagekørsel, hvis der ikke er tale om en reel transport.

6. Særlige krav til cabotagekørslen i Danmark

Udenlandske transportvirksomheders transport af tomme containere, tomme sættevogne og returemballage (paller, blomsterbure eller lignende) i Danmark anses for transport af varer og tæller således som en cabotagetur.

Det bemærkes, at transport af tomme containere, tomme sættevogne og returemballage i forbindelse med en international transport til Danmark ikke anses for at være cabotagekørsel. Hvis der f.eks. udføres transport af en container med varer fra Tyskland til Danmark, vil den tomme container efter aflæsning af varen kunne køres til bestemmelsesstedet efter fragtafalten.

” ...

I overensstemmelse med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vejledning, finder retten, at der i ingen af de fire tilfælde, som er til bestemmelse, findes en forudgående international kørsel, som kan berettiggelse af godskørsel på dansk område af en virksomhed etableret i udlandet.

Ved den første række af kørsler (forhold 1) er der enighed om, at VI kørte ind i Danmark uden anbringer overhovedet, og i den efterfølgende kørsel (forhold 2) er der enighed om at der ikke er foretaget internationale kørsler mellem forhold 1 og 2. Ved de to efterfølgende kørsler (forhold 3 og 4) er der endvidere enighed om, at kørslerne skete efter VI var kørt ind i landet med en tom sættevogn.

Retten finder derfor, at de kørsler, der er sket i Danmark, i alle tilfælde er i strid med reglerne om cabotagekørsel i rådets forordning artikel 8, stk. 2, og som følge deraf strafbare efter godslovens § 17, stk. 1, nr. 3. Retten finder det i den forbindelse ikke afgørende, om der aflæsses varer i Danmark, som også er lastet i Danmark. Retten finder det ligeledes ikke afgørende, hvorvidt der har været tale om transport af tomme containere eller sættevogne, når disse transporter ikke er sket i forbindelse med en international transport.

Det fremgår af sagen, at det er T, som i alle tilfælde har instrueret VI i kørslerne. Det kan lægges til grund, at T i alle tilfælde var bekendt med, at VI var ansat af XI og således alene kunne køre i Danmark i overensstemmelse med reglerne om cabotagekørsel i rådets forordning 1072 af 21. oktober 2009.

Det fremgår ikke klart, om T ved kørslerne i *forhold 1* var bekendt med, at VI var kørt ind i landet uden gods, og således ikke var berettiget til at køre kørsler internt i Danmark. Det kan derfor ikke afvises, at T var af den opfattelse, at VI lovligt kunne udføre 3 cabotagekørsler i Danmark. Det fremgår dog af sagen, at T instruerede VI i at udføre 11 cabotagekørsler i Danmark.

Det må have stået klart for T, at maksimalt tre af disse kørsler kunne være lovlige. Retten finder derfor, at T, ved at instruere VI i at udføre 11 cabotagekørsler i Danmark, har gjort sig skyldig i at have medvirket til, at VI har udført mindst 8 cabotagekørsler i strid med reglerne i rådets forordning 8, stk. 2.

Retten finder det endvidere bevist, at T var bekendt med, at VI ikke havde udført en international transport inden han udførte de i forhold 2, 3 og 4 beskrevne kørsler for T

Retten har herved lagt vægt på, at VI umiddelbart inden kørslerne beskrevet i forhold 2, 3 og 4 havde kørt for TI og derefter hensat sin lastbil på T's parkeringsplads for at overholde hviletidsreglerne, at TI havde udstyret VI's lastbil GPS, og derfor til hver en tid var bekendt med, hvor lastbilen befandt sig og hvilke kørsler der var foretaget og at TI havde indgået eksklusiv aftale med XI om anvendelse af lastbilen.

Retten finder det derfor bevist, at TI, da selskabet instruerede VI i at udføre cabotagekørsler i Danmark, var bekendt med, at disse kørsler ville være i strid med reglerne. Under disse omstændigheder finder retten TI skyldig i overensstemmelse med tiltalen.

Straffen fastsættes til en bøde på 250.000 kr., jf. Lov om godskørsel nr. 1051 af 12. november 2012 § 17, stk. 1, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) 1072/2009 artikel 8, stk. 2, jf. straffelovens § 23. Retten har herved lagt vægt på det meget store antal forhold kort efter hinanden og det systematiske tilsnit.

Det bemærkes, at retten ikke har fundet grundlag for, at der skal ske absolut kumulation af bøden for de 4 forhold, som der i sagen er rejst tiltale for.

Der fastsættes ingen forvandlingsstraf.

Thi kendes for ret:

TI skal betale en bøde på 250.000 kr.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger.

Martin Nyvang

/ahr

Udskriftens rigtighed bekræftes.
RET TEN I ROSKILDE, den 30. marts 2017

Karin M. Westengaard
kontorfuldmægtig