



Udskrift af dombogen

D O M

afsagt den 27. marts 2017

Rettens nr. 2-7823/2016,
Politiets nr. 37TC-90313-00282-16

Anklagemyndigheden
mod

T1

Anklageskrift er modtaget den 3. oktober 2016.

T1 er tiltalt for overtræ-
delse af

1.

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 21. juli 2016 kl. 04.23 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

2. (7.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2015, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 21. juli 2016 kl. 04.23 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

3. (2.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 20. juli 2016 kl. 10.45 og 30 timer frem som fører af lastbil med T3 som medfører, at have undladt at afholde en

daglig hviletid på mindst 9 sammenhængende timer, da det længste hvil på 7 timer og 59 minutter blev afholdt den 21. juli 2016 kl. 04.26 til kl. 12.25, hvilket udgjorde en overtrædelse på 11 %,

4.

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 20. juli 2016 kl. 10.45 og 30 timer frem som fører af lastbil med T2 som medfører, at have undladt at afholde en daglig hviletid på mindst 9 sammenhængende timer, da det længste hvil på 7 timer og 58 minutter blev afholdt den 21. juli 2016 kl. 04.27 til kl. 12.25, hvilket udgjorde en overtrædelse på 11 %,

5. (3.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 21. juli 2016 kl. 12.25 og 30 timer frem som fører af lastbil med T3 som medfører, at have undladt at afholde en daglig hviletid på mindst 9 sammenhængende timer, da det længste hvil på 5 timer og 34 minutter blev afholdt den 22. juli 2016 kl. 00.29 til kl. 06.03, hvilket udgjorde en overtrædelse på 38 %,

6. (5.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 21. juli 2016 kl. 12.25 og 30 timer frem som fører af lastbil med T2 som medfører, at have undladt at afholde en daglig hviletid på mindst 9 sammenhængende timer, da det længste hvil på 5 timer og 34 minutter blev afholdt den 22. juli 2016 kl. 00.29 til kl. 06.03, hvilket udgjorde en overtrædelse på 38 %,

7. (6.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden

for Fællesskabets område den 21. juli 2016 kl. 04.22 til kl. 04.26, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT", uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne,

8. (9.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 22. juli 2016 kl. 13.01 og 30 timer frem som fører af lastbil med T3 som medfører, at have undladt at afholde en regulær opdelt daglig hviletid på mindst 3+9 sammenhængende timer, da 1. del af hvilet på 3 timer og 12 minutter (max 3 timer) blev afholdt den 22. juli 2016 kl. 18.34 til kl. 21.46 og 2. del af hvilet på 7 timer og 7 minutter blev afholdt den 23. juli 2016 kl. 07.11 til kl. 14.18, hvilket udgjorde en overtrædelse på 15 %,

9. (10.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 22. juli 2016 kl. 13.01 og 30 timer frem som fører af lastbil med T2 som medfører, at have undladt at afholde en regulær opdelt daglig hviletid på mindst 3+9 sammenhængende timer, da 1. del af hvilet på 3 timer og 12 minutter (max 3 timer) blev afholdt den 22. juli 2016 kl. 18.34 til kl. 21.46 og 2. del af hvilet på 7 timer og 7 minutter blev afholdt den 23. juli 2016 kl. 07.11 til kl. 14.18, hvilket udgjorde en overtrædelse på 15 %,

10. (11.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 22. juli 2016 kl. 06.03 til kl. 08.05 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

11. (13.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 22. juli 2016 kl. 06.03 til kl. 08.05 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet.

12.

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 22. juli 2016 kl. 06.03 til kl. 08.05, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT", uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne,

13. (15.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 23. juli 2016 kl. 07.07 til kl. 07.10 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

14. (17.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 23. juli 2016 kl. 07.07 til kl. 07.10 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

15. (16.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 23. juli 2016 kl. 07.07 til kl. 07.10, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT",

uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne,

16. (19.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34, stk. 7,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for at chaufførerne T2 og T3 den 24. juli 2016 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at indtaste korrekt nationalitetskode i kontrolapparatet for de lande, hvor den daglige arbejdsperiode begyndte og sluttede, idet der var indtastet landekode FO (Færøerne),

17. (20.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 26. juli 2016 kl. 06.08 til kl. 06.29 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

18. (22.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 26. juli 2016 kl. 06.08 til kl. 06.29 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

19. (21.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 26. juli 2016 kl. 06.08 til kl. 06.29, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT", uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne,

20. (22.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 27. juli 2016 kl. 08.32 til kl. 10.05 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

21. (26.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 27. juli 2016 kl. 08.32 til kl. 10.05 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

22. (25.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufføerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 27. juli 2016 kl. 08.32 til kl. 10.05, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT", uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne,

23. (28.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34, stk. 7,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufføerne T3 og T2 den 28. juli 2016 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at indtaste korrekt nationalitetskode i kontrolapparatet for de lande, hvor den daglige arbejdsperiode begyndte og sluttede, idet der var indtastet landekode FO (Færøerne),

24. (29.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 1. august 2016 kl. 04.50 og 30 timer frem som fører af lastbil med T3 som medfører, at have undladt at afholde en daglig hviletid på mindst 9 sammenhængende timer, da det længste hvil på 6 timer og 13 minutter blev afholdt samme dag kl. 10.45 til kl. 16.58, hvilket udgjorde en overtrædelse på 30 %,

25. (30.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 1. august 2016 kl. 04.50 og 30 timer frem som fører af lastbil med T2 som medfører, at have undladt at afholde en daglig hviletid på mindst 9 sammenhængende timer, da det længste hvil på 6 timer og 13 minutter blev afholdt samme dag kl. 10.45 til kl. 16.58, hvilket udgjorde en overtrædelse på 30 %,

26. (31.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 1. august 2016 kl. 04.50 til kl. 07.35 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

27. (33.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 1. august 2016 kl. 04.50 til kl. 07.35 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

28. (32.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 1. august 2016 kl. 04.50 til kl. 07.35, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT", uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne,

29. (35.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 2. august 2016 kl. 07.18 til kl. 09.04 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende fører-kort i kontrolapparatet,

30. (37.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 2. august 2016 kl. 07.18 til kl. 09.04 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

31. (36.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 2. august 2016 kl. 07.18 til kl. 09.04, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT", uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne,

32. (39.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34, stk. 7,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T3 og T2 den 6. august 2016 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat ad en

ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at indtaste korrekt nationalitetskode i kontrolapparatet for de lande, hvor den daglige arbejdsperiode begyndte og sluttede, idet der var indtastet landekode FO (Færøerne),

33. (40.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2
7. august 2016 kl. 00.31 til kl. 01.23 som fører/medfører af lastbil
, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

34. (42.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 7.
august 2016 kl. 00.31 til kl. 01.23 som fører/medfører af lastbil
, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

35. (41.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2
og T3 som fører/medfører af lastbil
, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 7. august 2016 kl. 00.31 til kl. 01.23, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT", uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne,

36. (44.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2
den 8. august 2016 kl. 10.59 og 30 timer frem som fører af lastbil
med T3 som medfører, at have undladt at afholde en regulær opdelt daglig hviletid på mindst 3+9 sammenhængende timer, da 1. del af hvilet på 6 timer og 23 minutter (max 3 timer) blev afholdt den 8. august 2016 kl. 11.02 til kl. 17.25 og 2. del af hvilet på 7 timer og 4 minutter

blev afholdt den 8. august 2016 kl. 21.45 til den 9. august 2016 kl. 04.49, hvilket udgjorde en overtrædelse på 16 %,

37. (45.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 8. august 2016 kl. 10.59 og 30 timer frem som fører af lastbil med T2 som medfører, at have undladt at afholde en regulær opdelt daglig hviletid på mindst 3+9 sammenhængende timer, da 1. del af hvilet på 6 timer og 23 minutter (max 3 timer) blev afholdt den 8. august 2016 kl. 11.02 til kl. 17.25 og 2. del af hvilet på 7 timer og 4 minutter blev afholdt den 8. august 2016 kl. 21.45 til den 9. august 2016 kl. 04.49, hvilket udgjorde en overtrædelse på 16 %,

38. (46.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 8. august 2016 kl. 10.59 til kl. 11.02 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

39. (48.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 8. august 2016 kl. 10.59 til kl. 11.02 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

40. (47.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 8. august 2016 kl. 10.59 til kl. 11.02, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT",

uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne.

41. (50.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 9. august 2016 kl. 17.08 og 30 timer frem som fører af lastbil med T3 som medfører, undlod at afholde en regulær opdelt daglig hviletid på mindst 3+9 sammenhængende timer, da 1. del af hvilet på 4 timer og 46 minutter (max. 3 timer) blev afholdt den 10. august 2016 kl. 00.35 til kl. 05.21, og 2. del af hvilet på 6 timer og 22 minutter blev afholdt samme dag kl. 16.46 til kl. 23.08, hvilket udgjorde en overtrædelse på 21 %,

42. (51.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 9. august 2016 kl. 17.08 og 30 timer frem som fører af lastbil med T2 som medfører undlod at afholde en regulær opdelt daglig hviletid på mindst 3+9 sammenhængende timer, da 1. del af hvilet på 4 timer og 46 minutter (max. 3 timer) blev afholdt den 10. august 2016 kl. 00.35 til kl. 05.21, og 2. del af hvilet på 6 timer og 22 minutter blev afholdt samme dag kl. 16.46 til kl. 23.08, hvilket udgjorde en overtrædelse på 21 %,

43. (52.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 9. august 2016 kl. 04.49 til kl. 05.17 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

44. (54.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 9. august 2016 kl. 04.49 til kl. 05.17 som fører/medfører af lastbil,

der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

45. (53.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 9. august 2016 kl. 04.49 til kl. 05.17, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT", uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne,

46. (56.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 10. august 2016 kl. 05.21 til kl. 06.05 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

47. (58.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 10. august 2016 kl. 05.21 til kl. 06.05 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

48. (57.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 10. august 2016 kl. 05.21 til kl. 06.05, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT", uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne,

49. (60.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 den 11. august 2016 kl. 04.59 og 30 timer frem som fører af lastbil med T3 som medfører, at have undladt at afholde en daglig hviletid på mindst 9 sammenhængende timer, da det længste hvil på 6 timer og 1 minutter blev afholdt samme dag kl. 23.22 til den 12. august 2016 kl. 05.23, hvilket udgjorde en overtrædelse på 33 %,

50. (61.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14 jf. § 11, nr. 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 artikel 8, stk. 5, dagligt hvil, flermandsbetjening,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 11. august 2016 kl. 04.59 og 30 timer frem som fører af lastbil med T2 som medfører, at have undladt at afholde en daglig hviletid på mindst 9 sammenhængende timer, da det længste hvil på 6 timer og 1 minutter blev afholdt samme dag kl. 23.22 til den 12. august 2016 kl. 05.23, hvilket udgjorde en overtrædelse på 33 %,

51. (62.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 11. august 2016 kl. 04.59 til kl. 08.25 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

52. (64.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 11. august 2016 kl. 04.59 til kl. 08.25 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

53. (63.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014,

artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 11. august 2016 kl. 04.59 til kl. 08.25, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT", uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne,

54. (66.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T2 12. august 2016 kl. 05.23 til kl. 08.06 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet.

55. (68.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 34,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chauffør T3 12. august 2016 kl. 05.23 til kl. 08.06 som fører/medfører af lastbil, der var udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område, undlod at anvende førerkort i kontrolapparatet,

56. (67.)

bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014, artikel 32, stk. 1,

ved som arbejdsgiver at være ansvarlig for, at chaufførerne T2 og T3 som fører/medfører af lastbil, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat, ad en ukendt strækning inden for Fællesskabets område den 12. august 2016 kl. 05.23 til kl. 08.06, undlod at betjene kontrolapparatet korrekt, idet kontrolapparatet var sat på "OUT", uagtet at kørsel ikke var undtaget for køre- og hviletidsbestemmelserne.

Påstande

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om, at T1 skal idømmes en bøde på 390.000 kr.

T1 har principalt nedlagt påstand om frifindelse og subsidiært nedlagt påstand om rettens mildeste dom.

Denne sag har været behandlet sammen med SS. 8671/2016 vedrørende T3.

Sagens oplysninger

T1 har ikke givet møde i forbindelse med hovedforhandlingen men har i medfør af retsplejelovens § 897, stk. 4 givet skriftlig fuldmagt til at møde ved selskabets danske advokat.

T1 advokat har i forbindelse med sagen tilkendegivet, at han er enig i de beregninger, der fremgår af de enkelte tiltalepunkter, og i at takografudskrifterne viser de hændelser, der fremgår af tiltalen, herunder med hensyn til kørsel uden isat førerkort, forkerte landekoder og tidspunkter for kørsel, hvil og anvendelse af out-funktionen.

T3 har forklaret, at han har været chauffør i godt 1½ år. I juli 2016 var han ansat hos firmaet T1. Han arbejdede sammen med medtiltalte T2. Han og T2 kørte den samme lastbil for T1. Det var T2, der var førstechauffør og bestemte, hvor de skulle køre hen. Han og T2 kørte fast i den samme lastbil. I perioden fra 20/7-12/8-2016 sov de i lastbilen i forbindelse med kørslerne. Han var ikke i lastbilen hele tiden. Når han havde hvilet sig, var han blandt andet væk fra lastbilen for at bade, gå på toilettet eller for at drikke kaffe. Ind imellem kørte T2 i lastbilen, uden at han var med. Når de kom frem med varerne til bestemmelsesstedet, hvor de skulle læsse af, var han ind imellem ude af lastbilen, og i de perioder har T2 kørt lastbilen alene til og fra læsseramperne, uden at han var med. Bortset fra disse korte fravær, har han og T2 været i lastbilen begge to, også når den blev flyttet til og fra ramperne. Han kan ikke nærmere gøre rede for, hvornår det var, at han var væk fra lastbilen, hvor længe han var væk, og hvad han lavede.

Han var medchauffør og ikke ansvarlig for læsning og aflæsning af lastbilen. Det var altid T2, der kørte lastbilen til og fra ramperne, fordi han selv var nybegynder i faget. T1 havde retningslinjer for, hvad chaufførene måtte. Som førstechauffør var det T2, der var ansvarlig for at føre lastbilen og for læsning og aflæsning. Som andenchauffør skulle han køre, men det var T2, der bestemte, hvornår han skulle køre. T2 var hans chef og bestemte, hvad han skulle gøre. Hans opgave var at køre længere strækninger. Det var også T2, der bestemte, hvornår han skulle hvile. Han arbejder ikke længere for T1.

Han ved ikke, om der var andre, der kørte lastbilen, når han selv var væk fra den ved terminalerne. I Spanien havde T1 en afdeling, og når de var her, var deres pauser længere. Derfor var han også væk fra lastbilen i længere tid blandt andet for at gå på restaurant. Han kan ikke huske de præcise

datoer, men det lå indenfor perioden fra 20/7-12/8-2016. Han kan huske denne episode, fordi det faldt sammen med, at han ville forlade firmaet, fordi han ikke ønskede at være medchauffør længere. Han var væk en hel dag. Han ved ikke, om lastbilen kørte, mens han var væk. Han ved heller ikke, om det skete i forbindelse med et 24 timers eller et 45 timers hvil. Måske var det i forbindelse med en 24 timers hvil.

Når man skulle registrere, hvem der kørte lastbilen, var det T2, der gjorde det. Han blev også selv oplært i, hvordan man registrerede. Når T2 var færdig med at køre, sagde han, at han skulle køre og sørgede for at skifte førerkortene. Det var også nogle gange ham selv, der skiftede førerkortet i takografen. Når ikke hans førerkort sad i takografen, lå det i lastbilen. Begge førerkort lå i lastbilen, og det var T2, der opbevarede dem.

De transporterede frugt og grøntsager i den lastbil, de kørte med. Ind imellem kørte de også med kød og fisk.

T3 har om forhold 1-2 forklaret, at når hans førerkort sad i skuffe 1, var det ham, der kørte. Når hans førerkort var i skuffe 2, sad han ved siden af. Foreholdt det af takografstrimlen fremgår, at de den 21/7-2016 begyndte at hvile kl. 01:54 i UTH tid svarende til kl. 02:54, og at det fremgår, at de har registreret hvil kl. 01:54, og at førerkortet kl. 02:30 blev taget ud af takografen, har T3 forklaret, at det ikke var ham, der tog kortet ud. Det var hans kollega, T2, der tog begge førerkort ud, da de holdt hvilepause. Han ved ikke hvorfor. Foreholdt, at det fremgår, at de hvilede videre og kl. 04:21 trykkede på funktionen for out, og at de dernæst kørte i 5 min fra 04:22 til 04:27, har T3 forklaret, at han sov, mens det skete. Han så, at T2 tog kortene ud, når de hvilede. Det gjorde T2 nogle gange, når de hvilede. Andre gange gjorde han ikke. Han ved ikke, hvorfor T2 ind imellem tog førerkortene ud. Han spurgte heller ikke, hvorfor T2 gjorde det, da det ikke interesserede ham. Det var T2, der var chefen og dermed ansvarlig for alt, hvad der skete omkring kørslen.

Han husker ikke, hvor lastbilen holdt den 20.-21. juli 2016. Han sov, da lastbilen blev flyttet midt om natten. Han husker ikke, om den stod et andet sted, da han vågnede. Han ved ikke, hvorfor den blev flyttet. Det kan være, at den blev aflæsset eller læsset. Foreholdt, at det i så fald kun har taget 5 minutter, har T3 forklaret, at det var for kort tid til at læsse eller læsse af. Det kan være, at lastbilen er blevet flyttet, fordi den holdt i vejen for noget. Han ved ikke, om nogen bad dem flytte den. I juli 2016 kendte han ikke reglen om, at man i en force majeure situation, skal lave en udskift fra takografen og skrive på, hvorfor man har været nødt til at flytte lastbilen under et hvil. Han var ikke uddannet, dengang han kørte for T1. Det blev han først senere. Han har aldrig set T2 lave en takograf-udskrift og skrive på den. Det er ikke sikkert, at han havde opdaget det, hvis T2

havde lavet sådan en udskrift.

T3 har om forhold 3 og 4 forklaret, at han kan bekræfte, at deres hvil startede kl. 00:29 og blev afbrudt ved kørsel kl. 06:03. Han var med i lastbilen. Når hans førerkort blev taget ud efter, at hvilet var startet kl. 00:29, var det T2, der gjorde det. Han ved ikke hvorfor. Han ved ikke, hvorfor der hen på morgenstunden blev kørt nogle små strækninger i flere perioder. Måske blev der læsset af eller på. Det var T2, der kørte. Han husker ikke, hvor han selv var imens. Han ved ikke, om han var i lastbilen.

Det kan ikke være andre end T2, der har kørt. Han ved ikke, om de var et sted, hvor de skulle læsse af og på. Han husker det ikke. Han ved ikke, om der var nogen, der bad T2 flytte lastbilen. Men det kan godt være tilfældet.

T3 har om forhold 5-20 forklaret, at det er det samme, der gør sig gældende for disse kørsler som for de foregående.

Der er ikke nogen af dagene, han specielt kan huske. Derfor er hans forklaring den samme. Han husker hverken dagene eller klokkeslæt for kørslerne.

Det var altid ham, der kørte de lange distancer i lastbilen. Det var T2, der var ansvarlig for kontakten til kunderne og for af- og pålæsninger. Det var aldrig ham, som flyttede lastbilen få meter ad kortere strækninger.

Det var også T2, der havde ansvaret for at indtaste landekoder i takografen for dem begge.

T3 har i forbindelse med sagen tilkendegivet, at han er enig i de beregninger, der fremgår af de enkelte tiltalepunkter, og i at takografudskrifterne viser de hændelser, der fremgår af tiltalen, herunder med hensyn til kørsel uden isat førerkort, tidspunkter for kørsel, hvil og anvendelse af out-funktionen.

Politiassistent V har forklaret, at han den 12. august 2016 medvirkede ved en standsning af et lastvognstog tilhørende T1. Han er ansat ved i og arbejder udelukkende med tunge køretøjer som lastbiler. I forbindelse med en standsning kontrollerer de kørekort og førerkort, lastbilens tekniske stand, om der er de fornødne tilladelser til godstransport, om chaufføren er uddannet til at foretage den omhandlede type transport og til sidst, om reglerne om køre- og hviletid er overholdt. De laver en udskrift fra takografen for at konstatere, om det er chaufførens førerkort, der er isat. Det var det i dette tilfælde. De laver en udskrift fra standsningsdagen med optegnelser af hvil, pause og kørsel for at kontrollere, om der har været manipuleret med takografen, så den har registreret hvil, selv om der er blevet kørt. Alt var umiddelbart i den skønneste orden i denne sag.

De lavede også en udskrift af registreringen af fejl og begivenheder. Det er en logfil i takografen, som registrerer fejl af teknisk karakter f.eks. strøm-svigt. Begivenheder er en sladrehanke, der registrerer, om vogntoget har kørt for stærkt, og om der er kørt uden førerkort. Det sprang i øjnene, at der var en begivenhed den 4. august 2016, men det var der en forklaring på, fordi der var dokumentation for, at lastbilen havde været på værksted, og at der var tale om en testkørsel.

Da de downloadede oplysninger tilbage i tid fra lastbilens kontrolapparat, kunne de konstatere, at der var dage, hvor reglerne om køre- og hviletid ikke var overholdt. De har et system, der kan finde frem til, om der i de foregående dage forud for standsningen er sket noget, der ikke er efter reglerne. De blev opmærksomme på noget, der ikke var normalt, nemlig at vogntoget i en række tilfælde havde kørt, uden at der var isat førerkort, og mens man havde anvendt out-funktionen. Denne funktion bruger man, når man udfører transport, der falder uden for forordningens område. Sådanne kørsler kan ikke ses på chaufførens førerkort. I denne sag var førerkortet imidlertid også taget ud samtidig med, at der var trykket for out. Selv om kortet havde været sat i, havde det ikke gjort en forskel, idet out-kørsler ikke indgår i beregningerne. Der var et helt klart mønster i kørslerne uden isat førerkort og med anvendelse af out-funktionen, idet de var placeret enten i begyndelsen eller slutningen af de daglige hvileperioder, hvilket er det normale mønster i den type omgængelsessager. Ved at benytte out-funktionen fremstår det, som om chaufførerne har afholdt de hvileperioder, der skal til, selv om der har været kørsler under hvilket. Kørslen optræder heller ikke under begivenheder, og derfor er risikoen for at blive opdaget lille. Kørsel til og fra en læssempe falder ikke ind under de situationer, hvor man er berettiget til at bruge out-funktionen. Køre- hviletidsforordningens artikel 13 og takografforordningen giver mulighed for at vedtage nationale undtagelser i de enkelte medlemslande. Landene kan undtage kørsler med specielle køretøjer som for eksempel forsvarets køretøjer, udrykningskøretøjer og forskellige landbrugskøretøjer. Den type køretøj, der ligger nærmest de tiltalte last-vognstog, er fritagelsesadgangen i artikel 13, litra o, hvor man kan fritage køretøjer, der udelukkende anvendes på veje indenfor trafikknudepunkter som for eksempel havne, lufthavne og terminaler. Der kan kun ske udelukkelse, hvis køretøjet kører indenfor aflukkede områder og ikke ude på offentlige veje.

Når de ikke har sigtet de to chauffører for at benytte out-funktionen, skyldes det, at de ikke ved, hvem af dem, der har benyttet funktionen. Det er det samme med hensyn til den fejlagtige registrering af landekoder i takografen, idet de heller ikke ved, hvem af de to chauffører, der har tastet forkert. Landekoderne skal indtastes for at give kontrolmyndighederne mulighed for at følge kørselsforløbet, og de skal derfor tages ind ved kørselens start og slutning. Der var dage, hvor der var indtastet E for Spanien, hvorefter der den følgende dag var tastet FO for færøerne og den følgende dag D for

Tyskland.

Normalt ser de, at chaufførene bruger out-funktionen for at snyde med køretiden. Det er korrekt, at det af bilag 12 fremgår, at der kl. 04:21 er registreret out, og at der så er kørt fra kl. 04:23-04:26, hvorefter der ikke er kørt længere. Han kan bekræfte, at kørslen varede 3 minutter. Det er ikke så meget køretiden, det handler om, men selv to minutters kørsel betyder, at der skal påbegyndes en ny hvileperiode. Den mellemkommende kørsel har også betydning for den samlede beregningsperiode indenfor 24 timer. Det er typisk i forbindelse med kørsel til og fra læsserampe, at de ser, at man omgår ved at benytte out.

Det kan også være, at der har været tale om en force majeure lignende situation, hvor det har været påkrævet at flytte køretøjet, men i så fald findes der regler for, hvordan situationen skal håndteres, og disse regler er ikke overholdt. Politiet har ikke undersøgt, hvor lastbilen befandt sig henne, da out-funktionen blev benyttet. Det er chaufføren, der skal sørge for at dokumentere det, hvis der har været tale om en situation, hvor man er uden for forordningens område og berettiget til at bruge out-funktionen eller, hvis der var tale om en force majeure situation. Han ved ikke, hvem der har trykket på out. Det vil alle, der var i lastbilen kunne gøre. Det kan ikke udelukkes, at det har været en terminalmedarbejder, der har flyttet bilen og trykket out, forudsat at den pågældende har haft nøglen til køretøjet. Han ved ikke, hvilke undtagelser Spanien har vedtaget til forordningen. Det er ikke muligt at lave en national undtagelse på terminalkørsel, fordi undtagelsesbestemmelsen i artikel 13, litra o, alene giver mulighed for, at undtage en bestemt slags køretøj. Hvis lastbilen har befundet sig på en terminal, og chaufførene har været ude af den, og en terminalmedarbejder har flyttet den, vil handlingen stadig være strafbar for selskabet, men ikke for chaufføren, hvis vedkommende har sovet udenfor lastbilen. Artikel 34, stk. 1 i takograffor-ordningen gælder for enhver, der sætter sig bag rattet. Uanset om man har et ansættelsesforhold til selskabet, skal man benytte førerkort i takografen.

Der har i forbindelse med sagen været fremlagt takografudskrifter fra kørselsforløbene.

Retten's begrundelse og afgørelse

T1 og medtiltalte T3 har erkendt de faktiske forhold, der fremgår af takografudskrifterne, sådan som det er gengivet i de enkelte tiltalepunkter. T1 har imidlertid gjort gældende, at der er tale om kortvarige afbrydelser af hvileperioderne, og at kørslerne har været omfattet af undtagelsesbestemmelserne, fordi der enten fordi der har været tale om force majeure situationer eller kørsler, der er foretaget af andre end selskabets to chauffører, for eksempel en terminalarbejder. Selskabet har endelig gjort gældende, at der ikke er sikkerhed for, at reglerne i de øvrige medlemslande har været de samme som i

Danmark, idet der er mulighed for, at de enkelte lande kan undtage bestemte kørsler fra reglerne om køre- og hviletid.

T3 har imidlertid forklaret, at det var ham og hans kollega T2, der benyttede det omhandlede vogntog i gerningsperioden, og at han i den forbindelse opholdt sig og sov i lastbilen bortset fra mindre pauser i forbindelse med blandt andet toilet- og restaurationsbesøg.

T3 har således ikke underbygget selskabets påstand om, at kørslerne kan være foretaget af andre end ham og hans kollega, T2, der begge var ansatte af T1

, herunder at dette skulle have været muligt, fordi vogntoget blev efterladt uaflåst med låsen i tændingen. Henset hertil og sammenholdt med vidnet V's forklaring og udvisendet af takografudskrifterne, hvoraf det fremgår, at out-funktionen indenfor gerningsperioden har været anvendt i 11 tilfælde, herunder en gang hver dag i dagene fra 7-12. august 2016 samtidig med, at førerkortene har været taget ud af takografen, og hvor der har været kørsler indenfor hvileperioderne, er det bevist, at

T1 er skyldig i overensstemmelse med den tiltale, der er rejst. Retten har herved lagt vægt på, at der er et mønster i anvendelse af out-funktionen, og at T3 har forklaret, at de udførte almindelige transportopgaver, der ikke falder uden for forordningens område. Han har heller ikke forklaret om, at der var tale om force majeure lignende situationer eller situationer, hvor der blev givet påbud om flytning af vogntoget, så kørslerne faldt ind under de situationer, der er omfattet af vejledningsnotat 3 til forordningen, ligesom der ikke er dokumentation herfor i form af en manuel registrering med påtegning af en kompetent myndighed. Selvom der i visse tilfælde er tale om kortvarige kørsler foretaget af T1 to chauffører i forbindelse med af og pålæsning på terminaler, indebærer kørslerne en afbrydelse af hvileperioderne. Endelig bemærkes, at vogntoget ikke falder indenfor de kategorier i takografforordningens artikel 13, hvor de enkelte lande har mulighed for at dispensere, hvorfor der ikke er mulighed for, at de af kørslerne, der ikke er foregået i Danmark, har været straffri i henhold til nationale regler i andre medlemslande.

Retten finder herefter, at T1 som arbejdsgiver er ansvarlig jf. herved færdselslovens § 118, stk. 8, for de to chaufførers handlinger, selv om handlingerne ikke kan tilregnes selskabet som forsættelige eller uagtsomme.

Idet det endelig bemærkes, at der ikke er grundlag for at fravige de normale bødetakster fastsættes straffen til en bøde på 390.000 kr., jf. bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (takografforordningen) artikel 34, og bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, jf. § 11, nr. 3, jf. Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 (køre- hviletidsforordningen) artikel 8, stk. 2, jf. stk. 5, og bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 §

14, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra a, jf. Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 artikel 32, stk. 1, og stk. 7.

Thi kendes for ret:

- | | |
|----|------------------------------------|
| T1 | skal betale en bøde på 390.000 kr. |
| T1 | skal betale sagens omkostninger. |

Helle Fløystrup
dommer

/bels/anly/loch

Udskriftens rigtighed bekræftes.
Retten i Kolding, den 27. marts 2017

Eva Lorentzen
kontorfuldmægtig