

DOM

afsagt den 28. april 2017 af Vestre Landsrets 7. afdeling (dommerne Lars E. Andersen, Hans-Jørgen Nymark Beck og Susanne Madsen (kst.) med domsmænd) i ankesag

V.L. S-1808-16

Anklagemyndigheden

mod

T1

CVR nr.

(advokat Anders Stig Vestergaard, Aarhus)

Retten i Kolding har den 31. august 2016 afsagt dom i 1. instans (rettens nr. 3-5477/2015).

Påstande

Tiltalte har påstået frifindelse, subsidiært formildelse. Tiltalte har endvidere påstået frifindelse for påstanden om konfiskation af de to lastbiler og CEMT tilladelser.

Anklagemyndigheden har påstået skærpelse af bødestraffen.

Supplerende oplysninger

Forsvareren har under anken fremlagt en række yderligere dokumenter til belysning af foretagne faktureringer mellem virksomhederne T1 (herefter "T1"), X1 (herefter "X1") og X2.

Forklaringer

V1 og vidnerne politiassistent V3 og politiassistent V4 har for landsretten i det væsentlige forklaret som i 1. instans. Der er endvidere afgivet forklaring af V6.

V1 har supplerende forklaret, at hun ikke er i familie med V6, men hun kender hende gennem sit arbejde. V6 er ansat ved "X1", men hun kender ikke nærmere til V6's ansættelsesforhold. De har samarbejdet gennem ca. 1 år. V5 er chauffør hos X2. Hun blev selv driftsleder hos "T1" den 31. januar 2015 og direktør den 31. december 2015. Før hende var X5 direktør. "T1" samarbejder fortsat med "X1" og på samme måde. Det vil sige, at "X1" udfører transporterne og fakturerer "T1" for transporterne. "X1" kører i lastbiler, der i dag ejes af "T1". Faktura af 1. juli 2014 fra "X1" til "T1" (bilag Ø) er et eksempel på fakturering for sådanne transportopgaver udført af "X1" i juni 2014 for "T1". Bilag AB og AC er tilsvarende eksempler fra august og september 2014. Efter byrettens dom gennemgik hun firmaets dokumenter, hvor hun fandt frem til de nu fremlagte fakturaer.

Politiassistent V3 har supplerende forklaret, at det bl.a. var på grund af vidnets erfaringer med selskabet, når han i byretten har forklaret, at det ikke var hans opfattelse, at han fik alle dokumenter forevist af chaufføren. De var en lille gruppe, som beskæftigede sig med sådanne sager, og alle kendte V5. Han har talt med ham flere gange, og ellers talte man med X3.

I sagen mod chaufføren blev det efterfølgende konstateret, at den foreviste ADR tilladelse var falsk. Det er usædvanligt, at vognmandsfirmaer ikke lader logbogen følge lastbilen,

men lader logbøgerne roterer mellem chaufførerne. Det eneste, man opnår, er at forvirre myndighederne.

Politiassistent V4 har supplerende forklaret, at han selv fandt CEMT tilladelsen i et opbevaringsrum i lastbilen. Chaufføren lod til ikke at forstå ham, da han forinden havde spurgt efter tilladelsen.

V5 var direktør for "T1". Det ved han fra andre sager vedrørende firmaet, og det var også V5, som ringede ham op og anmodede om at få lastbilerne udleveret.

V6 har forklaret, at det er hende, som står anført som ejer af virksomheden "X1", således som det fremgår af bilaget til forsvarerens brev af 25. april 2017. Hun er ejer og indgik kontrakten i 2014. "X1" har et godt samarbejde med "T1". De udfører transportydelser for "T1" og fakturerer efterfølgende "T1" for de udførte opgaver. Forevist leasingkontrakter for lastbilerne og (bilag J og K) har vidnet forklaret, at det er korrekt, at der er indgået leasingaftaler mellem X2 som leasinggiver og "X1" som leasingtager vedrørende de to lastbiler. Leasingkontrakterne er fortsat gældende. Forevist bilag Å og bilag AA har vidnet bekræftet, at der er tale om fakturaer udstedt af X2 til "X1" for leasing af de to lastbiler. "X1" lejede lastbilerne af "T1" frem til den 10. juni 2014, hvorefter de blev solgt til X2. Forevist bilag AB og AC har vidnet bekræftet, at der er tale om fakturaer udstedt af "X1" for udførte transportopgaver for "T1" i august og september 2014. I dag udfører de transportopgaver for "T1" med to lastbiler, som de leaser af "T1". Fakturaen i bilag Ø er for juni 2014 og indeholder også lejen for lastbilen for perioden indtil den 10. juni 2014, således som det fremgår af bilag Æ, hvorefter de betalte lejen til X2, som det fremgår af bilag Z. "X1" udfører transportydelser og har 16 ansatte. "X1" udfører transportopgaver for "T1" og får betaling herfor. Hun er bekendt med beslaglæggelsen af de to lastbiler. Kørslerne blev udført af "X1" for "T1". Chaufførerne var ansat hos "T1", men chaufførerne var klar over, at transportopgaverne blev udført for "X1".

Forevist licens nr. _____ tilladelse (forhold 4, bilag 4) har vidnet forklaret, at der er tale om en transporttilladelse. Det er en fællesskabstilladelse til "X1" _____, der giver tilladelse til at udføre transportopgaver i hele Europa. Foreholdt, at fællesskabstilladelsen blev fundet lastbil _____, men ikke i lastbilen _____, har vidnet forklaret, at tilladelsen og leasingaftalen skal ligge i lastbilen. Grunden til, at der ikke var en fællesskabstilladelse i den anden lastbil, var, at den på det tidspunkt var tom og ikke i færd med en transportopgave.

Landsrettens begrundelse og resultat

Oplysningen om, at transporterne er udført af "X1" _____ for "T1" _____, er – uanset oplysningerne om kontakten mellem "T1's" _____ daværende direktør, V5 _____, og de danske myndigheder – først fremkommet i forbindelse med sagens behandling i byretten. De to chauffører er i overensstemmelse med deres erkendelser begge dømt for at have forfalsket lastbilernes logbøger, således at logbøgerne urigtigt angav, at lastbilerne var returneret til Makedonien inden nye transportopgaver, og begge chauffører oplyste at være ansat hos "T1" _____. Heller ikke i forbindelse med behandlingen af straffesagerne mod chaufførerne indgik oplysninger om, at transporterne blev udført af "X1" _____.

Chaufførerne havde ved de foretagne kørsler medbragt CEMT tilladelser og ført logbøger for lastbilerne, hvilket ikke er nødvendigt for kørsler udført af "X1" _____ i henhold til en fællesskabstilladelse.

I transportdokument vedrørende kørslen i forhold 1 b (bilag forhold 1, bilag 19) er "T1" _____ angivet som transportør.

På denne baggrund og af de grunde, der er anført af byretten, tiltræder landsretten, at transporterne i forhold 1a – 1d og 4a – 4d, er udført af "T1" _____, at "T1" _____ ved kørslerne var ejere af begge lastbiler, og at "T1" _____ i det hele er fundet skyldig som sket.

Landsretten tiltræder endvidere af de grunde, der er anført af byretten, at bødestraffen er fastsat som sket, og at der er sket konfiskation af lastbil _____ og lastbil _____.

Da spørgsmålet om inddragelse af CEMT tilladelserne må vurderes efter reglerne om tilbagekaldelse, er der ikke grundlag for at konfiskere de to CEMT tilladelser.

Med den anførte ændring stadfæster landsretten dommen.

Th i k e n d e s f o r r e t:

Byrettens dom stadfæstes med den ændring, at bestemmelsen om konfiskation af CEMT tilladelse nr. [] og CEMT tilladelse nr. [] udgår.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger for landsretten.

Lars E. Andersen

Hans-Jørgen Nymark Beck

Susanne Madsen

(kst.)

Udskriften udstedes uden betaling.

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Vestre Landsret,

Viborg den 28. april 2017

Anne Bo

retssekretær



DOM

afsagt den 31. august 2016.

Retten nr. 3-5477/2015

Politiets nr. 37TC-90190-00054-14

Anklagemyndigheden

mod

T1

cvr-nummer

Der har medvirket domsmænd ved behandlingen af denne sag.

Anklageskrift er modtaget den 14. september 2015.

T1 er tiltalt for overtrædelse af

1a.

godskørselslovens § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. § 1, stk. 2,
ved som transportvirksomhed at være ansvarlig for, at chauffør T2
den 19. juni 2014 førte makedonsk lastbil , der blev
benyttet til godskørsel for fremmed regning mellem Sverige og Danmark,
uden at være i besiddelse af tilladelse til tredjelandskørsel (CEMT),

1b.

godskørselslovens § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. § 1, stk. 2,
ved som transportvirksomhed at være ansvarlig for, at chauffør T2
den 20. juni 2014 førte makedonsk lastbil , der blev
benyttet til godskørsel for fremmed regning mellem Danmark og Sverige,
uden at være i besiddelse af tilladelse til tredjelandskørsel (CEMT),

1c.

godskørselslovens § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. § 1, stk. 2,
ved som transportvirksomhed at være ansvarlig for, at chauffør T2
den 24. juni 2014 førte makedonsk lastbil , der blev
benyttet til godskørsel for fremmed regning mellem Sverige og Danmark,
uden at være i besiddelse af tilladelse til tredjelandskørsel (CEMT),

1d.

godskørselslovens § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. § 1, stk. 2,
ved som transportvirksomhed at være ansvarlig for, at chauffør T2

den 25. juni 2014 førte makedonsk lastbil , der blev benyttet til godskørsel for fremmed regning mellem Danmark og Sverige, uden at være i besiddelse af tilladelse til tredjelandskørsel (CEMT),

2.

straffelovens § 175, stk. 1, jf. § 23, jf. § 306, – medvirken til intellektuelt falsk,

ved som transportvirksomhed, for at skuffe i retsforhold, forud for den 16. juni 2014 at have instrueret chauffør T2 i falskeligt at anføre i kørebog, hvilken bog det påhviler ham at føre, at han og lastbil havde været i Makedonien den 16. til 19. juni 2014, selvom bilen rettelig kørte i Danmark og Sverige i perioden, hvilken bog T2 foreviste i forbindelse med politiets kontrol den 25. juni 2014 på Bavnevej 13 i Vamdrup.

3.

straffelovens § 175, stk. 1, jf. § 23, jf. § 306, – medvirken til intellektuelt falsk,

ved som transportvirksomhed, for at skuffe i retsforhold, forud for den 3. september 2014 kl. 09.50 at have instrueret chauffør T3 i falskeligt at anføre i kørebog, hvilken bog det påhviler ham at føre, at han og lastbil havde været i Makedonien den 25. til 28. august 2014, selvom der blev foretaget godskørsel i norden, hvilken bog Milenkovikj foreviste i forbindelse med politiets kontrol den 3. september 2014 på Rasteplads Ejer Bavnehøj ved Skanderborg,

4a.

godskørselslovens § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. § 1, stk. 2,

ved som transportvirksomhed at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 26. til 27. august 2014 førte makedonsk lastbil , der blev benyttet til godskørsel for fremmed regning mellem Sverige og Danmark, uden at være i besiddelse af tilladelse til tredjelandskørsel (CEMT),

4b.

godskørselslovens § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. § 1, stk. 2,

ved som transportvirksomhed at være ansvarlig for, at chauffør T3 den 28. til 29. august 2014 førte makedonsk lastbil , der blev benyttet til godskørsel for fremmed regning mellem Danmark og Norge, uden at være i besiddelse af tilladelse til tredjelandskørsel (CEMT),

4c.

godskørselslovens § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. § 1, stk. 2,
ved som transportvirksomhed at være ansvarlig for, at chauffør T3
 den 29. august til 1. september 2014 førte makedonsk lastbil
 , der blev benyttet til godskørsel for fremmed regning mellem
 Norge og Sverige, uden at være i besiddelse af tilladelse til tredjelandskørsel
 (CEMT),

4d.

godskørselslovens § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. § 1, stk. 2,
ved som transportvirksomhed at være ansvarlig for, at chauffør T3
 den 1. til 3. september 2014 førte makedonsk lastbil
 , der blev benyttet til godskørsel for fremmed regning mellem
 Sverige og Danmark, uden at være i besiddelse af tilladelse til tredjelands-
 kørsel (CEMT),

Påstande

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om en bødestraf på ikke under 250.000 kr.

Anklagemyndigheden har endvidere påstået konfiskation af CEMT-tilladel-
 se nr. og nr. , samt lastbil og hos tiltal-
 te T1 , jf. straffelovens § 75, stk. 2, nr. 1, samt for så vidt an-
 går lastbilerne tillige godskørselslovens § 17 a.

T1 har påstået frifindelse, subsidiært at bøden fastsættes til et lavere beløb, end påstået af anklagemyndigheden.

T1 har endvidere påstået frifindelse overfor konfiskationspå-
 standen.

Sagens oplysninger

Der er under sagen afgivet forklaring af tiltalte T1 ved direk-
 tør V1 og af vidnerne V2 , politiassistent
 V3 , politiassistent V4 og V5

T1 har ved direktør V1 forklaret, at hun har
 været direktør for T1 siden 31. december 2015. T2
 og T3 var ansat i T1 i henholdsvis
 juni og september 2014. Bilerne, som de kørte i, var lejede biler. Hun ved
 ikke, om T2 var fastansat i T1 , eller han var lejet ud til
 firmaet. Hun var ikke direktør på det tidspunkt. Hun ved ikke, om T2
 kørte for T1 i juni 2014, eller om T3 kørte for T1

i august/september 2014. Nogen kørte i lejede biler. Hun var ikke direktør da og ved ikke, om de var ansat. Man skal ikke tro på chaufførerne, når de har forklaret, at virksomheden havde instrueret dem, for det har de bare forklaret i retten for selv at slippe for straf. Hun ved ikke, om nogen i virksomheden har givet T2 og T3 besked på, at de skulle forfalske dokumenterne. Hun ved ikke, hvordan chaufførerne blev aflønnet i 2014. Efter at hun er tiltrådt som direktør, er chaufførerne blevet lønnet pr. tur. De har ikke fået nogen fast månedsløn. Hun ved ikke, hvorfor T2 og T3 fløj til Sverige, inden de begyndte på den godskørsel, som sagerne omhandler. Hun ved ikke, hvordan de kom fra Makedonien til Sverige. Det er ikke noget, hun har haft med at gøre. Hun ved ikke, hvorfor CEMT-tilladelserne ikke har fulgt lastbilerne på samme måde som kørebøgerne. Hun ved ikke, om virksomheden har givet chaufførerne besked om, at de skulle bytte kørebøger og CEMT-tilladelser, men det tror hun bestemt ikke.

T1 har en afdeling i Sverige, der kører både i Sverige og Danmark. T1 har tilladelse til transport i Skandinavien. Virksomheden kører ikke godskørsel i Danmark nu. Den kører i Tyskland og Sverige. Hun ved ikke, hvorfor de ikke kører i Danmark. Hun vil ikke kunne svare på, hvorfor der var uoverensstemmelser i kørebøgerne fra 2014.

Forevist bilag D har V1 forklaret, at virksomheden allerede i november 2013 lavede en leasingaftale med "X1". Hun ved, at der har været et samarbejde mellem de to virksomheder. Hun er bekendt med, at X2 i juni 2014 købte de to lastbiler, som denne sag omhandler, og hvor købsaftalerne er fremlagt som bilag E og F. Hun kan bekræfte, at der er sket en overdragelse. Fakturaerne, hvoraf købsprisen for hver af de to lastbiler fremgår, er fremlagt som bilag H og I. Prisen er angivet i den makedonske valuta denar, hvor 1 euro svarer til ca. 66 denar. Hun ved ikke, om beløbene faktisk blev betalt, eller i givet fald hvordan. Hun kender til handlerne, men ikke til andre handler. Hun kan ikke svare på, hvorfor hun kender til lige de to handler og ikke andre handler på det tidspunkt.

Forevist bilag G har V1 forklaret, at hun ikke ved, hvad det er en udskrift fra, heller ikke om det er fra Statstidende. Hun kan ikke nærmere redegøre for de to registreringsattester, der er henvist til. Hun kan heller ikke svare på, om bilag M er et dokument, der bekræfter, at der er betalt gebyr til Statstidende.

Forevist bilag J har V1 forklaret, at hun ikke kan bekræfte, at der er indgået en leasingaftale mellem X2 og "X1" den 11. juni 2014. Det er ikke noget, hun har kendskab til. Det samme gør sig gældende vedrørende den leasingaftale, der er fremlagt som bilag K. Hun er ikke bekendt med, at "X1" kørte i EU på baggrund af en fællesskabstilladelse. Hun har kendskab til den makedonske virksomhed og ikke andet. Hun ved ikke, hvorfor køretøjet overtaget den 10. juni 2014 af X2 først er registreret med ny ejer den

12. januar 2015.

Foreholdt at de to chauffører, T2 og T3, har forklaret i retten, at de havde fået instrukser om at føre falske logbøger, har V1 forklaret, at hun ved, at virksomheden aldrig har instrueret de ansatte om at lave falske papirer. Virksomheden giver slet ikke instruktion til chaufførerne omkring udførelse af logbøger. Når der bliver ansat nye chauffører, bliver de oplært af ældre chauffører. Den tidligere direktør fortalte om handlerne, og det er derfor, hun kender til dem. Hun har ikke selv været involveret heri.

V2 har forklaret, at han den 25. juni 2014 var ansat som lager- og logistikassistent hos i . Der kom en chauffør fra Makedonien, der skulle hente farligt gods til landbrug. Dagen før var kommet en anden bil, der havde læsset. Vedkommende chauffør var blevet bedt om at vise "farligt gods bevis". Det kunne vedkommende ikke. Det blev så sendt på mail fra virksomheden. Den 25. juni 2014 bad vidnet igen om chaufførens "farligt gods bevis". Han kunne se, at der var spildt noget på beviset, og at der var tale om samme mærker som dem, der havde været på det bevis, han havde fået dagen før på mail. Han ringede derfor til politiet. Han var ved at køre godset ind på vognen, da han spurgte efter beviset. Da politiet kom, blev chaufføren og vidnet afhørt, og godset blev læsset af igen. Det var gods, der var pakket færdigt, som var sat på vognen. Der var ca. 25 tons, der skulle til Sverige, bestående af 26 store industri-paller. De havde sat to af pallerne på lastbilen, da politiet kom.

Politiassistent V3 har forklaret, at han sad ved vagttelefonen den 25. juni 2014, da der kom en anmeldelse fra . Anmelderen oplyste, at en chauffør fremviste et ADR-bevis svarende til et, en anden chauffør havde fremvist dagen forinden. Det måtte derfor være falsk. Det kunne ikke have samme serienummer. Han tog kontakt til chaufføren, der hed T2. Han viste et makedonsk kørekort og en CEMT-tilladelse. Han foretog en rutinekontrol. Der er en række krav, der skal være opfyldt. Her var der tale om transport af farligt gods, og der var da særlige krav, der skulle være opfyldt. CEMT-tilladelsen består af to ting; dels en tilladelse udstedt af myndighederne i det land, hvor køretøjet er registreret, dels en logbog. Det var den, han fik forevist. Bilen havde diagramark, og han havde krav på at se diagramarkene for 28 dage. Han fik forevist for 7 dage. En moderne lastbil har et førerkort, som puttes i lastbilen og registrerer kørslerne. Her var der tale om papirudgaver, der er runde og med en stift, der registrerer al kørsel og alle oplysninger om chaufføren. Chaufføren skriver, hvor han kører fra, hans navn, registreringsnummeret på bilen samt datoen. Der skal være et ark for hver dag. Der er tale om 24 timers perioder. Der skal være for 28 dage i bilen.

Forevist forhold I, bilag 5, kopi af diagramark, har vidnet forklaret, at der var syv af disse kort i bilen. Chaufføren sagde, at han ikke havde flere. De

sidste ark var fra den 19. juni 2014.

Vidnet blev foreholdt anmeldelsesrapport af 25. juni 2014, hvoraf bl.a. fremgår, at chaufføren fremviste syv diagramark fra den 19/6 til d.d. Han oplyste, at han ikke havde flere.

Hertil har vidnet forklaret, at når der står sådan i anmeldelsesrapporten, så var det sådan, det var. Det fremgik af logbogen fra den 16. til den 19. juni 2014, at lastbilen da havde være i Makedonien. Det var ikke hans opfattelse, at han fik fremlagt alt, hvad der kunne fremvises. Der var uoverensstemmelser mellem logbog og diagramark. I en æske i instrumentbordet fandt han diagramarkene for den resterende periode. Det første, han fik forevist, var af anmelderen, der viste en kopi af det bevis, som var forevist dagen forinden, og som han sammenholdt med det, der var i den pågældende lastbil. Chaufføren blev herefter sigtet for dokumentfalsk. Chaufførens pas viste, hvornår chaufføren var indrejst i Schengen, og hvordan.

Forevist forhold 1, bilag 38, har vidnet forklaret, at der her er tale om et makedonsk pas. Det er stemplet den 9. maj 2014, hvor man kan se, at personen er ankommet til Sverige. Det fremgår af "SE". Man kan endvidere se, at vedkommende er kommet med fly. "Save" er der, hvor grænseovergangen er beliggende. Hvis man rejser ud af Schengen, er der en tilsvarende kontrol og et tilsvarende stempel. Han gik i gang med at sammenligne diagramarkene med logbogen og fragtbrevene. Det skulle af diagramark og logbog fremgå, hvor vedkommende havde kørt fra og til. Der skulle være overensstemmelse mellem diagramark og logbog. Der var flere steder i logbogen, hvor der stod, at chaufføren havde været i Makedonien samtidig med, at diagramarkene viste, at han eksempelvis havde været i Sverige og . På diagramarket er skrevet registreringsnummeret på lastbilen. Det skal også stå i logbogen. Der var ingen tvivl om, at der var tale om samme lastbil. Dette underbyggede mistanken om dokumentfalsk og overtrædelse af godskørselsloven, hvorfor der var grundlag for at rejse tiltale mod chaufføren.

Den 3. september 2014 blev der standset en ny chauffør fra samme firma. Han var ikke til stede da. Det var politiassistent V4 , som kom ind og sammenlignede de to logbøger, hvorefter det kunne konstateres, at der var byttet logbøger. Det har betydning for politiets kontrol, idet det så ser ud som om, alting er i orden. Det kan derfor have det formål at snyde politiet. Vidnet så på de to logbøger fra samme selskab, der ikke stemte overens. Der var tilfælde, hvor samme lastbil var nævnt i to forskellige logbøger og skulle have været to forskellige steder på samme tidspunkt. Han har udarbejdet et hjælpebilag vedrørende logbøgerne. Alle logbøger har et nummer. Her var der tale om logbøger med nr. henholdsvis 381 og 807. Numrene refererer til tilladelserne fra de makedonske myndigheder. Nummeret står således på tilladelserne, der er fremlagt som bilag 1/8A og 4/

15A. Hvis man på side 15 i hjælpebilaget vedrørende logbøger ser på logbog nr. 381, så fremgår det, at bilen med reg.nr. den 16. juni 2014 har været i Skopje. For så vidt angår logbog med nr. 807, så fremgår det, at samme lastbil samme dag har været i i Sverige. Det er ham, der har lavet hjælpebilaget ved at sammenligne logbøgerne.

Han arbejder i , hvor han er uddannet som farlig gods sikkerheds-rådgiver. Transporten begynder, når godset er læsset på køretøjet. Han kendte transportvirksomheden. Efter tilladelsen kunne han se, hvilket firma, der var tale om, og her stod tillige "T1" på køretøjet. Han havde primært kontakt med en kvinde ved navn X3 , der udgav sig for at være manager/kørselsleder. Kontakten foregik primært på mail, men også telefon. X3 kunne ikke tegne virksomheden, selv om hun først selv gav udtryk for det. Han talte derfor også med V5 . I alle de år, der har været sager mod T1 , har T3 altid givet udtryk for at være direktør, og det er ham, der har taget stilling til de bøder, som virksomheden har modtaget. T3 har aldrig givet udtryk for ikke at have noget med "T1" at gøre. Tværtimod havde T3 kort før retsmødet i december 2014 kontakt til hans kollega vedrørende sagen. T1 har ikke været repræsenteret for et bødeforelæg i denne sag.

Vidnet blev foreholdt rapport af 21. juli 2014, forhold 1, bilag 6, hvoraf det fremgår, at X3 den 12. august 2014 telefonisk oplyste, at firmaet ikke ønskede at udtale sig til politiet, og at firmaets direktør heller ikke ønskede at tage kontakt til politiet. Firmaet ønskede sagen afgjort i retten.

Hertil har vidnet forklaret, at det var X3 , der gav udtryk for dette. Siden september måned 2014 har der ham bekendt ikke været overtrædelser foretaget af T1 . Han har slet ikke set lastbiler fra virksomheden siden da. Før september måned 2014 så de jævnligt lastbiler på vejene fra det pågældende firma. Lastbilerne, der vedrører denne sag, er blevet beslaglagt, vurderet og værdiansat.

Forevist forhold 4, bilag 4, har vidnet forklaret, at det ham bekendt er et dokument, der er fundet i en af lastbilerne. Det er ikke ham, der har fået forevist det, og derfor må han henvise til sin kollega, der kommer og afgiver vidneforklaring senere. Det vedrører bilen i forhold 4.

Politiassistent V4 har forklaret, at han er ansat som politiassistent ved . Han laver kontroller af tunge køretøjer og standsede en lastbil den 3. september 2014. Det var en makedonsk lastbil. Der var tale om en tilfældig kontrol, hvor de kom kørende på motorvejen. Han så, at der var tale om makedonske nummerplader, og da Makedonien ikke er med i EU, kræver en sådan kørsel en særlig tilladelse; en CEMT-tilladelse. Han bad derfor om chaufførens

kørekort og virksomhedens tilladelse til godskørsel, altså CEMT-tilladelsen. Chaufføren talte fint engelsk, men da de spurgte til CEMT-tilladelsen, forstod han pludselig ingenting, og vidnet måtte selv finde den. Der var diagrammark i lastbilen. Chaufføren kunne fremvise næsten alle diagrammark. De lå i en kasse. Udover CEMT-tilladelsen var der også en bulgarsk tilladelse, men da lastbilen var indregistreret i Makedonien, krævede kørslen også en CEMT-tilladelse. Der var ingen leasingaftaler.

Foreholdt anmeldelsesrapport af 3. september 2014, forhold AD3, bilag 3, hvoraf det bl.a. fremgår, at der sammen med CEMT-tilladelsen og logbogen i øvrigt lå en bulgarsk EU-tilladelse til godskørsel sammen med en leasingkontrakt, hvoraf firmanavnet "T1" fremgik, har vidnet forklaret, at når det står der, så var der en leasingkontrakt. Man kan ikke køre på en EU-tilladelse, når lastbilen er indregistreret i Makedonien, uanset at lastbilen er leaset. For hver tredje tur skal der køres en tur til hjemlandet, men her viste de sidste tre uger i logbogen og på diagrammarkene, at lastbilen havde kørt i Skandinavien. Chaufføren erkendte, at han ikke havde været i Makedonien, selv om det stod i CEMT-tilladelsen. Han så chaufførens pas, som han fandt under ransagning. Her var der stemplet en indrejsedato, hvor chaufføren var indrejst i Sverige. Forevist kopi af passet, forhold 4, bilag 5, har vidnet forklaret, at man ud fra stemplerne kunne se, at chaufføren var indrejst i Sverige med fly den 15. juli 2014. Chaufføren sagde også selv, at han var kommet til Sverige med fly. Chaufføren blev anholdt for dokumentfalsk. Der blev tilkaldt en patrulje, og vognen blev ransaget. Lastbilen blev beslaglagt. Sættevognen blev afkoblet og blev stående på en rastepads, hvor virksomheden så selv kunne hente den. Det er efterfølgende sket.

Han mener, at de fik telefonnummeret til chefen i virksomheden af chaufføren. Han havde talt med virksomheden før. Det var kontordamen, X3, han havde talt med før. Det stod også i CEMT-tilladelsen og på køretøjet, at lastbilen var ejet af tiltalte. Umiddelbart var det hans opfattelse, at X3 kunne tegne selskabet. V5 var direktør, men han talte ikke særlig godt engelsk. Han henviste derfor til X3. X3 fik forklaret det hele. Chaufføren sagde, at V5 var direktør. Han har haft flere sager mod virksomheden. Der blev sendt en email senere samme dag, og den følgende dag blev han ringet op af T3. T3 forstod det ikke. Han sagde, at han var direktør i virksomheden. De ville gerne have en bødetakst, men det kunne han ikke give dem, fordi han ønskede at konfiskere køretøjerne. T3 ønskede ikke at komme til Danmark. T3 blev vejledt om at få beslaglæggelsen af bilerne indbragt for retten. T3 gav ikke udtryk for, at han ringede på vegne af andre end det tiltalte selskab. T3 var klar over, at der var to forskellige sager, og at de var to forskellige betjente, der havde foretaget anholdelse af chaufførerne. Kommunikationen med virksomheden har været præget af, at virksomheden har været noget på tværs. T3 har således nægtet at komme til Danmark, selv om de gav garanti for, at der ikke var nogen, der ville blive anholdt, og at en eventuel

afhøring kunne ske i København, da de vidste, at han opholdt sig i Sverige.

T3 har ringet og brokket sig nogle gange over konfiskationen. Han har aldrig før hørt, at bilerne skulle være ejet af X2, og at de kørte for "T1" i Bulgarien. Der blev fundet en fællesskabstilladelse. Han har ringet til Makedonien i den tro, at "T1" var samme firma som "X1". "T1" havde CEMT-tilladelsen.

V5 har forklaret, at han er ejer af firmaet X2. X2 ejer køretøjerne og, som er blevet beslaglagt af politiet. Bilagene E og F viser købsaftaler af 10. juni 2014 vedrørende de pågældende køretøjer. Han har originaldokumenterne. Bilerne blev overdraget fra "T1" til X2. Han kan bekræfte, at køretøjet med reg.nr.

blev solgt til den pris, som står på fakturaen af 10. juni 2014, der er fremlagt som bilag H, og at køretøjet med reg.nr. blev solgt den 10. juni 2014 til den købspris, der fremgår af bilag I. Med hensyn til bilag G, så er det en annonce fra Statstidende fra den 9. januar 2015, hvoraf det fremgår, at de tidligere registreringsattester på køretøjerne er gjort ugyldige. Bilag M er et dokument, der viser, at der er betalt gebyr til Statstidende. Politiet i Makedonien har forlangt, at der skal betales en afgift. De har forlangt, at det skal være skriftligt, at indregistrering til "T1" ikke længere er gyldig. Tilladelsen til at køre med de registrerede biler gælder således ikke længere for "T1". Den gælder kun for X2. Bilerne er blevet omregistreret. Bilag N dokumenterer, at bilen med reg.nr. den 12. januar 2015 er omregistreret til X2. De havde således ventet længe på, at bilerne skulle komme til Makedonien. Det tager bare sin tid med omregistrering. Alle papirer skal godkendes af notarer. Det er politiet, der udsteder tilladelsen i Makedonien. Bilag J er en leasingkontrakt. Han kan bekræfte, at der er indgået en leasingaftale mellem X2 og "X1" den 11. juni 2014 vedrørende lastbilen med reg.nr. Det fremgår af artikel 3 i aftalen, at leasingperioden skulle gælde fra den 11. juni 2014 til den 11. juni 2017. Han kan endvidere bekræfte, at leasingaftalen fremlagt som bilag K er indgået mellem de samme to parter vedrørende køretøjet med reg.nr. for perioden 11. juni 2014 til 11. juni 2017.

"X1" havde også her dispositionsretten over køretøjet fra den 11. juni 2014. "X1" havde herefter ansvaret for, hvad bilerne skulle bruges til. Det var kun "X1", der kunne disponere over bilerne. Han er bekendt med, at "X1" benytter underentreprenører.

Foreholdt at lastbilen med reg.nr. den 25. juni 2014 holdt i, hvor der skete pålæsning af farligt gods, og hvor politiet i den forbindelse kom til stede, har vidnet forklaret, at det kun kan være "X1", der har haft noget med den transport at gøre. Han har ikke noget med det pågældende selskab at gøre. Han har heller ingen funktion i selskabet "T1". Det er ikke rigtigt, at han har optrådt som direktør for "T1", når han har talt med det danske politi. Han talte ikke med det danske politi om at få udleveret køretøjerne.

Traileren til køretøjet med reg.nr. blev af politiet parkeret på en parkeringsplads ved motorvejen. Derimod har politiet beslaglagt traileren til den anden lastbil. Trailerne var tomme.

Han er fra begyndelsen blevet kontaktet af det danske politi. Det er dem, der har forsøgt at tale med ham. Fordi han ved, hvem der havde købt bilerne, var han interesseret i at få det undersøgt. Han har hele tiden sagt til politiet, at han ikke havde noget med "T1" at gøre. Han har kontrakterne, og det er derfor, han kan udtale sig på vegne af de andre virksomheder. Han har været tvunget til at undersøge forholdene, fordi bilerne blev beslaglagt. Direktøren i "X1" er X4. Det er hans onkels søn. Direktøren i "T1" er X5, som er hans bror. Denne har været direktør indtil årsskiftet. De ventede på at få lastbilerne til Makedonien i forbindelse med omregistreringen. Det var politiet, der lavede papirerne. Det var ikke nødvendigt at køre dem til Makedonien for at få foretaget omregistreringen, men de skulle synes. Lastbilerne kom ikke.

Vidnet blev foreholdt kørebog nr. 807, forhold 4, bilag 15, side 13, hvortil han har forklaret, at han ikke ved, om det er rigtigt, at der står, at bilen med reg.nr. har været i Skopje i Makedonien i perioden fra den 13. juli 2014 til den 15. juli 2014. Han har hørt, at chaufføren er straffet for falske papirer. Han ved ikke, om bilerne har været i Makedonien på de tidspunkter, der fremgår af kørebogen. Virksomheden X2's ejer andre biler end dem, der er beslaglagt i denne sag. Virksomheden udfører vognmandskørsel med CEMT-tilladelser og bulgarske eller svenske tilladelser.

T2 blev ved dom af 10. juli 2014 straffet med fængsel i 40 dage for dokumentfalsk ved "den 25. juni 2014 ca. kl. 12.00 på Bavnevej 13 i , i lastbilens kørebog, hvilken bog det påhviler ham at føre, at have anført at have været i Makedonien d. 16. til 19. juni 2014, selv om bilen rettelig kørte i Danmark og Sverige i perioden, hvilken bog blev fremvist i forbindelse med politiets kontrol samme dag." Han blev ved dommen udvist af Danmark med indrejseforbud i 6 år. Sagen blev fremmet som tilståelsessag. Den forklaring, som T2 afgav under sagen mod ham, har været dokumenteret under denne sag. Det fremgår, at T2 bl.a. har forklaret:

"I Danmark skulle han udføre transporter for firmaet "T1" i Makedonien, hvor han er ansat. Efter aftale med arbejdsgiveren skulle han være i Skandinavien, men de har ikke præciseret i hvor mange dage. Inden han tog fra Makedonien vidste han ikke, hvilke opgaver han skulle udføre. Det var firmaet, der planlagde det. Hver dag var det forskellige ruter. Han vidste det ikke på forhånd. Han fik besked telefonisk. Firmaet ringede om nye ture, når de havde nogen. Firmaet bestemte hvor og hvornår han skulle køre.

...

I går ankom han til _____, hvor han blev anholdt. Han havde fået besked fra sin arbejdsgiver om at læsse der.

...

Kørebogen har han udfyldt efter instruktioner fra firmaet. Diagramarkene for den 15.-21. juni 2014 har han også udfyldt. Det er hans diagramark.

...

Han har skrevet i kørebogen, at han var i Makedonien fra den 16. til den 19. juni 2014, fordi han fik at vide af firmaet, at han skulle udfylde kørebogen sådan. Han skulle skrive, at han var i Makedonien, selvom han ikke har været der i den periode.

...

Det var X3 _____, som fortalte ham, hvad han skulle skrive i kørebogen. Det havde de talt om i telefonen...Han bestemmer selv, hvornår han hviler, men hvad han skal skrive i kørebogen bestemmer firmaet.

...

Forehold sin forklaring til afhøringsrapport af 29. juni 2014...bekræftede han, at han har forklaret til politiet, at han var instrueret om at smide diagramarket ud og sætte et nyt i, hvis han fik problemer med at overholde køre-hviletidsreglerne. Det er T3 _____, der har sagt, at han skulle gøre sådan. Det har T3 _____ sagt til ham en gang omkring den 9. eller 10. juni 2014.

...

I den periode, han har været ansat i "T1" _____, har han ikke været tilbage i Makedonien."

T3 _____ blev ved dom af 4. september 2014 straffet med fængsel i 40 dage for intellektuelt falsk, ved "den 3. september 2014 ca. kl. 09.50 under kørsel med makedonsk lastbil _____, i forbindelse med politiets kontrol på Rasteplads Ejer Baunehøj, Motorvej E45 ved Skanderborg, svigagtigt at have fremvist kørebog vedrørende CEMT tilladelse 00807, hvilken bog det påhviler ham at føre, hvori han havde anført, at lastbil _____ havde været i Makedonien i perioderne 1.-4. august samt 25.-28. august 2014, selvom bilen rettelig kørte i Danmark, Norge og Sverige i perioderne." Han blev ved dommen udvist af Danmark med indrejseforbud i 6 år. Sagen blev fremmet som tilståelsessag. Den forklaring, som T3 _____ afgav under sagen mod ham har været dokumenteret under denne sag. Det fremgår, at T3 _____ bl.a. har forklaret:

"Han er ansat hos "T1" _____. Han indrejste i EU for omkring halvanden måned siden.

...

Han har kørt lastbil i EU i perioden fra 15. juli til nu.

...

Han har ikke kørt lastbilen til Makedonien i perioden fra 15. juli

2014 og indtil i dag.

...

Kørebogen er ført af ham, og han var ikke i Skopje, selvom det er anført på flere sider i kørebogen, side 15 og 17. Det er ham, der har anført, at lastbilen havde været i Skopje.

...

De diagrammark, der blev fundet i lastbilen, er udfyldt af ham. De viser de rigtige oplysninger, og dermed andre oplysninger end kørebogen viser. Årsagen til, at han skrev noget andet i kørebogen var, at han var tvunget til det, fordi han ellers ikke kunne køre i lastbilen.

...

Han fik instruktion fra en kollega om, hvordan han udfyldte papirerne. Han har ikke haft den store kontakt med chefen i firmaet. Kontoret i Makedonien har ikke givet ham instrukser. Han har kun kontakt med firmaet, hvis der er noget galt med lastbilen, ligesom han fra kontoret får besked om, hvor han skal køre. Andet drøfter han ikke med chefen eller ansatte på kontoret. Han tror at firmaet godt ved, at de ikke kører i Skopje.

...

Han og andre chauffører har nogen gange byttet kørebøger. Han kan ikke svare på, hvorfor de har byttet kørebøger.

...

Det kan være, at der er andre chauffører, der har haft kontakt med firmaet herom, men det har han ikke. Han byttede tilladelsener med andre, fordi han var presset dertil. Det er ikke blevet sagt, at han ville blive fyret, hvis han ikke udfyldte det sådan og sådan, men det ville nok være konsekvensen.

Direktøren for firmaet hedder V5 ."

Der har været fremlagt en udtalelse, der fremstår som afgivet af X5

Der har endvidere været fremlagt registreringsattest, der viser, at T1
, den 3. september 2013 i Makedonien blev registreret som ejer og bruger af bilen med reg.nr. , og registreringsattest, der viser, at T1
, den 11. april 2013 i Makedonien blev registreret som ejer og bruger af bilen med reg.nr.

Interpool, Skopje har ved udtalelse af 5. december 2014 bekræftet, at lastvognen af mærket Volvo model FH520 med reg.nr er indregistreret i firmaet T1 med sæde i Makedonien. Det samme gør sig gældende med lastvognen af mærket Volvo model FH62TB med reg.nr.

Der har været fremlagt kørebøger, diagrammark, fragtbreve og CEMT-tilla-

delser.

De i sagen omhandlede lastbiler blev beslaglagt af politiet hhv. den 25. juni 2014 og den 3. september 2014. Retten i Kolding godkendte ved kendelse af 2. oktober 2015, at dette var sket uden forudgående retskendelse og opretholdt samtidig beslaglæggelserne.

Tiltalte er i Danmark mange gange tidligere straffet for overtrædelse af godskørselsloven ved vedtagelse af en række bødeforlæg i 2012 og et enkelt bødeforlæg i 2013 for at have foretaget godstransporter uden tilladelse til tredjelandskørsel.

Retten's begrundelse og afgørelse

Lastbilerne med registreringsnumrene [redacted] og [redacted], som T2 [redacted] og T3 [redacted] kørte i, da de blev standset i Danmark hhv. den 25. juni og 3. september 2014, var da indregistreret i Makedonien som tilhørende virksomheden T1 [redacted]. Makedonien er ikke medlem af EU, og det er ubestridt, at tiltalte havde CEMT-tilladelser til at foretage grænseoverskridende godstransport. Chaufførerne T2 og T3 [redacted] har begge forklaret, at de var ansat af T1 [redacted] i Makedonien, og at det var fra dette firma, de blev instrueret, og for hvem de udførte transporterne. På den baggrund og med henvisning til forklaringen fra de to politiassistenter om kontakten med den makedonske virksomhed, finder retten - uanset de dokumenterede købsaftaler og leasingkontrakter -, at tiltalte var ejer af begge lastbiler, da disse blev standset af politiet, og at de i tiltalen anførte transporter alle blev udført for tiltalte.

Af bevisførelsen, herunder de fremlagte logbøger fremgår, at lastbilen med reg.nr. [redacted] med T2 [redacted] som chauffør, kørte i alt fire godstransporter mellem Danmark og Sverige i perioden 10. til 18. juni 2014. Det lægges videre til grund, at lastbilen herefter ikke returnerede til Makedonien, og at T2 [redacted] i pågældende lastbil og nu med en ny logbog fortsatte med at køre godstransporter mellem Danmark og Sverige som anført i anklageskriftets forhold 1a, 1b og 1c.

Det fremgår tilsvarende, at lastbilen med reg.nr. [redacted] med T3 [redacted] som chauffør, kørte i alt tre godstransporter mellem hhv. Sverige og Danmark og Danmark og Norge i perioden 4. til 8. august 2014. Det lægges videre til grund, at lastbilen herefter ikke returnerede til Makedonien. Det fremgår af navnlig logbog nr. 807 samt fragtbreve, at T3 [redacted] herefter kørte yderligere fire godstransporter, inden han blev standset i Danmark den 3. september 2014, hhv. den 26. til 27. august 2014 fra Sverige til Danmark, den 28. til 29. august 2014 fra Danmark til Norge, den 29. august - 1. september 2014 fra Norge til Sverige og den 1. til 3. september 2014 fra Sverige til Danmark. som anført i anklageskriftets forhold 4a, 4b, 4c, og 4d.

Efter navnlig forklaringen fra T2 under straffesagen mod ham sammenholdt med sagens samlede oplysninger finder retten det bevist, at T2 i logbog nr. 381 i strid med sandheden havde anført, at lastbilen med reg.nr. i perioden 16. til 19. juni 2014 havde været i Makedonien, selvom det af logbog nr. 807 og diagramark fremgik, at lastbilen da kørte i Danmark og Sverige.

Efter navnlig forklaringen fra T3 under straffesagen mod ham sammenholdt med sagens samlede oplysninger finder retten det bevist, at T3 i logbog nr. 807 i strid med sandheden havde anført, at lastbilen med reg.nr. i perioden 25. til 28. august 2014 havde været i Makedonien

På denne baggrund og i øvrigt med henvisning til sagens samlede oplysninger om de mange uoverensstemmelser, som politiet har konstateret, og som retten finder alene kan have været i tiltaltes interesse, finder retten i det hele tiltalte skyldig i overensstemmelse med anklageskriftet.

Straffen fastsættes til 50 dagbøder á hver 5.000 kr., jf. godskørselslovens § 17, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1, jf. § 1, stk. 2, og straffelovens § 175, stk. 1, jf. § 23, jf. § 306.

Retten har navnlig lagt vægt på sagens karakter og omfang, herunder at tiltalte gentagne gange fortsatte med at transportere gods uden tilladelse til tredjelandskørsel efter, at T2 blev standset den 25. juni 2014 dømt den 10. juli 2014 for dokumentfalsk, og lastbilen, som han kørte i, var blevet beslaglagt. Der er endvidere lagt vægt på, at tiltalte mange gange tidligere i 2012 og en enkelt gang i 2013 er straffet for ligeartet kriminalitet.

Af samme grund finder retten, at betingelserne for at konfiskere lastbilerne med registreringsnumrene og i medfør af godskørselslovens § 17 a, og straffelovens § 75, stk. 2, nr. 1, er opfyldt, samt CEMT-tilladelserne nr. nr., jf. straffelovens § 75, stk. 2, nr. 1. Retten tager derfor påstanden om konfiskation til følge.

Thi kendes for ret:

Tiltalte T1 skal straffes med 50 dagbøder á hver 5.000 kr.

Hos tiltalte konfiskeres lastbil , lastbil , CEMT-tilladelse nr. og CEMT-tilladelse nr. .

Tiltalte skal betale sagens omkostninger.

Tina Gehlert Schmidt
dommer

/sca