

[AM2021.10.13V]

Retten i Viborgs DOM - 10. marts 2020 2232/2019 - 12TC-90331-00003-18

Anklagemyndigheden mod T1 , cvr-nummer ... og T2 , født december 1958, ...

Anklageskrifter er modtaget den 27. maj 2019.

T1 er tiltalt for overtædelse af

1.

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, § 13jf. § 1, stk. 1, nr. 3, litra b, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (takograforordningen) artikel 33, stk. 2,

ved at være ansvarlig for, at der ikke efter Færdselsstyrelsens kontrolanmodning af 13. maj 2016 er indsendt diagramark, datafiler eller dokumentation for kørsel og anvendelsen af køretøj/lastbil med reg.nr. KT1 i perioden fra den 1. april 2016 til den 30. april 2016.

2.

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 38 af 28. marts 2007 § 14, § 13 jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra b, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (takograforordningen) artikel 33, stk. 2,

ved at være ansvarlig for, at der ikke efter Færdselsstyrelsens kontrolanmodning af 13. maj 2016 er indsendt diagramark, datafiler eller dokumentation for kørsel og anvendelsen af køretøj/lastbil med reg.nr. KT2 i perioden fra den 1. april 2016 til den 30. april 2016.

3.

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, § 13 Jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra b, Jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (takograforordningen) artikel 33, stk. 2,

ved at være ansvarlig for, at der ikke efter Færdselsstyrelsens kontrolanmodning af 13. maj 2016 er indsendt diagramark, datafiler eller dokumentation for kørsel og anvendelsen af køretøj/lastbil med reg.nr. KT3 i perioden fra den 1. april 2016 til den 30. april 2016.

4.

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, § 13 jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra b, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (takograforordningen) artikel 33, stk. 2,

ved at være ansvarlig for, at der ikke efter Færdselsstyrelsens kontrolanmodning af 13. maj 2016 er indsendt diagramark, datafiler eller dokumentation for kørsel og anvendelsen af køretøj/lastbil med reg.nr. KT4 i perioden fra den 1. april 2016 til den 30. april 2016.

5.

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, § 13 jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra b, Jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (takograforordningen) artikel 33, stk. 2,

ved at være ansvarlig for, at der ikke efter Færdselsstyrelsens kontrolanmodning af 13. maj 2016 er indsendt diagramark, datafiler eller dokumentation for kørsel og anvendelsen af køretøj/lastbil med reg.nr. KT5 i perioden fra den 1. april 2016 til den 30. april 2016.

6.

Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, § 13 jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra c, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 artikel 34, stk. 1,

ved som arbejdsgiver være ansvarlig for, at T2 den 20. april 2016 som fører af køretøj/ lastbil med reg.nr. KT6 under kørslen havde benyttet diagramarket ud over det tidsrum, det gælder for, hvorved der fremkom dobbeltmarkering.

T2 er tiltalt for overtrædelse af

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

ved den 20. april 2016 som fører af køretøj/lastbil med reg.nr. KT6 under kørslen at have benyttet diagramarket til ud over det tidsrum, det gælder for, hvorved der fremkom dobbeltmarkering.

Påstande

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om, at tiltalte, T1, skal idømmes bødestraf for overtrædelse af forhold 1-5.

Anklagemyndigheden har nedlagt endelig påstand om, at T1 skal frifindes i forhold 6.

Anklagemyndigheden har nedlagt endelig påstand om, at T2 skal frifindes.

T1 har nægtet sig skyldig.

T2 har nægtet sig skyldig.

Sagens oplysninger

Direktør V1 har afgivet forklaring på vegne af T1 .

T2 har afgivet forklaring.

Forklaringerne er lydoptaget og gengives ikke fuldt ud i dommen.

Rettens begrundelse og afgørelse

Vedrørende T1

Det er ubestridt, at tiltalte, T1 , ikke har fremsendt diagramark, datafiler eller dokumentation for kørsel og anvendelse af de 5 omhandlede køretøjer, der alle har en totalvægt på over 7,5 tons, i perioden fra den 1. april 2016 til 30. april 2016.

Twisten drejer sig om, hvorvidt tiltalte, T1 , var forpligtet til at fremsende diagramark, datafiler eller anden dokumentation, eller om køretøjerne var omfattet af undtagelsesbestemmelsen i køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 2, litra h, hvorefter transport, der udføres ved hjælp af bl.a. køretøjer, der benyttes i forbindelse med vedligeholdelse af vand-, gas- og elforsyninger, er undtaget fra bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen for så vidt angår national vejtransport.

V1 har bl.a. forklaret, at de 5 omhandlede køretøjer alene er anvendt i forbindelse med udførelse af arbejde for elforsyningsselskaber, som T1 har indgået rammeaftaler med. T1 foretager vedligeholdelse af elforsyningsselskabernes anlæg og er på 24-timers kald til hastende opgaver for elforsyningsselskaberne. T1 etablerer også nye elkabler, for eksempel i nybyggerkvarterer. Dette arbejde omfatter altid samtidig renovering eller vedligeholdelse på eksisterende anlæg, som de nye kabler skal tilsluttes.

Efter ordlyden af undtagelsesbestemmelsen i køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 2, litra h omfatter bestemmelsen alene køretøjer, der benyttes i forbindelse med vedligeholdelse af elforsyningsanlæg. Undtagelsesbestemmelsen omfatter således efter ordlyden ikke køretøjer, der anvendes i forbindelse med etablering af nye elforsyningsanlæg. Den omstændighed, at der som følge af etableringen af nye anlæg foretages vedligeholdelsesarbejde på eksisterende anlæg, kan ikke føre til, at køretøjet er omfattet af undtagelsesbestemmelsen, idet vedligeholdelsesarbejdet i denne situation alene er et accessorium til den primære arbejdsopgave med etablering af nyt elforsyningsanlæg.

Da T1 ikke har godtgjort, hvornår køretøjerne har været anvendt i forbindelse med arbejde, der er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i køre- og hviletidsbekendtgørelsens § 2, litra h, lægger retten til grund, at anvendelsen af køretøjerne i perioden 1. - 30. april 2016 er omfattet af bestemmelserne i køre- og hviletidsbekendtgørelsen og takografforordningen.

Da T1 ikke efter Færdselsstyrelsens kontrolanmodning har indsendt diagramark, datafiler eller dokumentation for kørsel og anvendelse af de 5 omhandlede køretøjer i perioden fra den 1. - 30. april 2016, finder retten herefter T1 skyldig i overensstemmelse med tiltalen i forhold 1 - 5.

Det er ikke godtgjort, at T2 den 20. april 2016, som fører af køretøjet med registreringsnummer ... , benyttede diagramark til ud over det tidsrum, det gjaldt for. Derfor frifinder retten T1 i forhold 6 i overensstemmelse med anklagerens og forsvarerens påstand.

Deri takstmæssige bøde for overtrædelse af forhold 1-5 udgør 6.000 kr. pr. dag pr. køretøj. Da der er tale om overtrædelser begået med 5 køretøjer i 20 arbejdsdage i perioden 1. - 30. april 2016, udgør den samlede takstmæssige bøde 600.000 kr. Henset til den lange sagsbehandlingstid, der ikke kan tilregnes tiltalte, finder retten, at bøden skal nedsættes i medfør af straffelovens § 82, nr. 13. Bøden nedsættes med 5.000 kr. og halvdelen af det resterende beløb i overensstemmelse med retningslinjerne i Højesterets dom gengivet i UfR 2012.2315. Bøden nedsættes således til 297.500 kr.

Henset til, at der er tale om overtrædelser af køre- og hviletidsbekendtgørelsen og takografforordningen, som kategoriseres som "meget alvorlige overtrædelser (VSI)", og henset til at bøden er nedsat med mere end halvdelen i medfør af straffelovens § 82, nr. 13, finder retten ikke, at der er særlige grunde til at fravige udgangspunktet om absolut kumulation, jf. færdselslovens § 118a, stk. 1, jf. stk. 5, 1. pkt.

Straffen for T1 fastsættes således til en bøde på 297.500 kr., jf. Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 14, § 13 jf. § 12, stk. 1, nr. 3, litra b, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (takografforordningen) artikel 33, stk. 2.

Vedrørende T2

Da det ikke er godtgjort, at T2 den 20. april 2016 som fører af køretøjet med registreringsnummer KT6 benyttede diagramark til ud over det tidsrum, det gjaldt for, frifinder retten T2 i overensstemmelse med anklagerens og forsvarerens påstand.

Thi kendes for ret:

T1 skal betale en bøde på 297.500 kr.

T2 frifindes.

T1 skal betale den del af sagens omkostninger, der vedrør tiltalen mod denne.

Statskassen skal betale den del af sagens omkostninger, der vedrører tiltalen mod T2 . T2 skal dog selv afholde udgifterne til sin valgte forsvarer.

.....

Vestre Landsrets 13. afdelings DOM - 13. oktober 2021 - S-0615-20

(dommerne Peter Buhl, Ida Skouvig og Anders Raagaard)

Anklagemyndigheden mod T1 , CVR: ... , (advokat Jacob Forman, København)

Retten i Viborg har den 10. marts 2020 afsagt dom i 1. instans (rettens nr. 2232/2019).

Påstande

Tiltalte, T1 , har påstået frifindelse, subsidiært formildelse.

Anklagemyndigheden har påstået skærpeelse.

Supplerende sagsfremstilling:

Færdselsstyrelsen har afgivet udtalelser af 8. april og 4. oktober 2021 om bestemmelsen i køre- og hviletidsbekendtgørelsen § 2, litra q.

Forklaringer

Tiltalte ved direktør V1 har for landsretten i det væsentlige forklaret som i 1. instans.

V1 har supplerende forklaret, at materialerne bliver kørt ud af energiselskabet, fx i containere, hvor de så kan hente kabler mv. Det er derfor ikke rigtigt, når der står i gengivelsen af hans forklaring for byretten, at der var kobberkabler og ledningskabler på bilerne. Bilerne bruges ikke til transport af materialer, men kun til transport af entreprenørmaskiner. Der er på bilerne en kompressor og luftslanger til underføring. Desuden medbringes der gravemaskiner, som læsses af og på bilerne, som er forsynet med slisker.

På billedet af køretøjet med registreringsnummer KT5 (ekstrakten side 45) kan man bl.a. se en jordloppe og et bånd til at lægge over kablerne. Der er også nogle kabelstumper, der skal smides ud, og et skilt til vejafspærring. Ved siden af bilen ses en kabeltromle. Det medbragte er nødvendigt til udførelse af arbejdet.

På billedet af køretøjet med registreringsnummer KT4 (ekstrakten side 46) ses en stor grå kasse, en såkaldt "ruf", der bruges til opbevaring af fx kabelsøger, håndværktøj og skovle. Den maskine, som har været medbragt, er kørt af bilen i forbindelse med, at den er anvendt til arbejdet på stedet. Der har nok også været en jordloppe i ruffen, men den er også taget af bilen.

På billedet af køretøjet med registreringsnummer KT1 (ekstrakten side 47) ses en kompressor, der bruges ved vejunderføring af kabler. Det er den gule kasse. Man kan desuden se luftslanger til kompressoren. Måske er der også en jordloppe. Det gælder helt generelt for bilerne, at de er forsynet med søgeudstyr. Det blå, der ses på billedet, står efter hans opfattelse ikke på køretøjets lad, men bagved, og har ikke noget at gøre med køretøjet.

På billedet af køretøjet med registreringsnummer KT2 (ekstrakten side 48) ses en gul kompressor, en maskine til at grave huller med og kegler til vejafspærring. Der er desuden en "ruf" med værktøj mv. til brug for arbejdet på stedet.

På billedet af køretøjet med registreringsnummer KT3 (ekstrakten side 49) ses bl.a. rør til vejunderføring, som bruges, når hullet er boret, kabler og soldater til afmærkning. Den maskine, der har været medbragt, står bag køretøjet.

På billedet i ekstrakten side 50 kan bagved køretøjet ses en styrbar underboringsmaskine. De rør, der ses på ladet, er foringsrør, der skal forhindre sammenstyrtnings, når der er foretaget underboring til et kabel.

Billederne af køretøjerne er taget midt på dagen. Maskinerne befinder sig derfor ikke på køretøjerne, men er i brug i forbindelse med arbejdet.

Til brug for dokumentation af køretøjernes kørsel i april 2016 har virksomheden indhentet GPS-oplysninger, der viser køretøjernes kørsel i den periode, som tiltalen vedrører. Alle køretøjer er forsynet med GPS. Af GPS-oplysningerne ses, at køretøjet med registreringsnummer KT5 har stået stille i meget lang tid. Det er nok, fordi der ikke har været arbejde til den, og det er også noteret, at den skulle klargøres til syn. Det fremgår af GPS-oplysningerne, at også KT3 har stået stille i meget lang tid i gerningsperioden, og at KT1 slet ikke har kørt. Det skyldes, at der ikke har været arbejde til køretøjerne. KT4 har ifølge GPS-oplysningerne kørt meget. Det har alt sammen drejet sig om vejunderføring, fordi virksomheden ikke laver andet. KT2 har også været ude at køre hele måneden. Den har heller ikke lavet andet end vejunderføring.

Når der laves underføring af et kabel, graves der først et ca. 40 cm dybt hul. Hullet laves med en gravemaskine. Der anvendes derefter en "raket", som borer sig gennem jorden. Der skal bruges trykluft til at drive "raketten". "Raketten" kommer op af jorden igennem et andet hul, der er lavet der, hvor underboringen slutter. Der bliver også brugt en gravemaskine til at lave dette hul. Når "raketten" er kommet ud på den anden side, lægges der foringsrør i den passage, som "raketten" har lavet under jorden. Foringsrørene, der kan ses på billederne af bilerne, skal forhindre sammenstyrtnings. Hullerne fyldes op med gravemaskinen og stemples med jordloppen. På lastbilerne er der kun det udstyr med, der skal bruges til udførelsen af dette

arbejde. Det er chaufføren og en mand mere, som er med i bilen, der udfører arbejdet med vejunderføringen.

Landsrettens begrundelse og resultat

Forsvareren har for landsretten gjort gældende, at de køretøjer, der er omfattet af tiltalen, er undtaget fra bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen i medfør af § 2, litra q, i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 1418 af 25. september 2020.

Efter bekendtgørelsens § 2, litra q, er køretøjer eller kombinationer af køretøjer, der transporterer entreprenørmaskiner for en entreprenørvirksomhed inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, undtaget fra bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen for så vidt angår national vejtransport, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet. Bestemmelsen er en udmøntning af artikel 13, stk. 1, litra q, i køre- og hviletidsforordningen (EU-forordning 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport som ændret ved forordning 1054 af 15. juli 2020).

Det kan på baggrund af forklaringen fra V1 lægges til grund, at den tiltalte virksomhed er en entreprenørvirksomhed, der beskæftiger sig med nedlæggelse af el- og fiberkabler, og at der til brug for dette arbejde anvendes en række forskelligt udstyr, materiel og maskiner, herunder gravemaskiner, jordlopper, kompressorer, luftslanger, kegler til afspærring, kabler, foringsrør, håndværktøj, skovle, mv. Det lægges endvidere til grund, at køretøjerne omfattet af sagen har transporteret det udstyr, materiel og maskiner, som benyttes i forbindelse med nedlæggelsen af kablerne til og fra arbejdsstedet. Endelig lægges det til grund, at selve kablerne dog er blevet leveret på pladsen af energiselskabet, men at køretøjerne i et vist omfang er blevet brugt til borttransport af kabelrester.

Det fremgår ikke af forordningen eller bekendtgørelsen, hvad begrebet entreprenørmaskiner nærmere omfatter, og det kan derfor ikke afvises, at en eller flere af de maskiner, som er transporteret på køretøjerne, må anses for entreprenørmaskiner, således at transport af disse maskiner vil være omfattet af bekendtgørelsens § 2 q. Det er imidlertid som anført bevist, at der også transporteres andet gods end entreprenørmaskiner, og køretøjerne er kun undtaget fra bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, såfremt også dette gods er omfattet af undtagelsen i bekendtgørelsens § 2 q.

Bekendtgørelsens § 2, litra q, omfatter transport af "maskiner", men ikke også transport af det "udstyr" og "materiel", der i øvrigt benyttes til udøvelsen af erhvervet. Bestemmelsen adskiller sig derved fra "håndværkereglens" i køre- og hviletidsforordningens artikel 3 aa). Da bestemmelsen efter sin karakter af en undtagelsesbestemmelse endvidere må fortolkes indskrænkende, finder landsretten, at køretøjerne under de foreliggende omstændigheder ikke er omfattet af bekendtgørelsens § 2, litra q.

Da køretøjerne således ikke er undtaget fra bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og takograf-forordningen, har tiltalte pligt til at udlevere diagramark og opbevare disse, jf. herved bekendtgørelsens § 12, stk. 1, nr. 3.

Tiltalte har erkendt, at der ikke er udleveret eller opbevaret diagramark. Herefter, og da de fremlagte GPS-oplysninger om køretøjerne ikke indebærer, at kravet efter bekendtgørelsens § 12, stk. 1, nr. 3, kan anses for opfyldt, heller ikke for så vidt angår nogle af dagene, tiltrædes det, at tiltalte er fundet skyldig i tiltalen, dog således at bekendtgørelsens § 13 ikke finder anvendelse, idet strafansvaret påhviler tiltalte, der er et selskab, i medfør af bekendtgørelsens § 14.

Det tiltrædes med samme begrundelse, som byretten har anført, at straffen er fastsat som sket.

Landsretten stadfæster derfor byrettens dom.

Thi kendes for ret:

Byrettens dom stadfæstes.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger for landsretten.

Peter Buhl

Ida Skouvig

Anders Raagaard