

[AM2022.12.15H]

**Københavns Byrets DOM - 31. marts 2021 - 80-10956/2020 -
0100-90180-00153-19**

Anklagemyndigheden mod *Tiltalte*, født 1990

Sagens baggrund og parternes påstande

Anklageskriftet er modtaget den 30. april 2020.

Tiltalte er tiltalt for overtrædelse af

1.

lov nr. 1538 af 19. december 2017 § 35, stk. 1, jf. § 24, sammenholdt med bekendtgørelse nr. 1628 af 19. december 2017 § 24, stk. 1, jf. § 2, stk. 1,

ved den 5. april 2019 kl. 01.42 at have ført personbil ... ad Amagertorv, København, og have anvendt personbilen til taxikørsel, selv om køretøjet ikke var godkendt og registreret hertil.

2.

lov nr. 1538 af 19. december 2017 § 35, stk. 1, jf. § 7, stk. 1,

ved den 5. april 2019 kl. 01.42 at have ført personbil ... ad Amagertorv, København, i erhvervsmæssigt øje-med uden at have erhvervet chaufførkørekort.

3.

lov nr. 1538 af 19. december 2017 § 35, stk. 1, jf. § 3, stk. 1,

ved den 5. april 2019 kl. 01.42 at have ført personbil ... ad Amagertorv, København, selv om der ikke var udstedt tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bødestraf.

Tiltalte har påstået frifindelse i forhold 1 og 3 og har erkendt sig skyldig i forhold 2.

Forklaringer

Der er afgivet forklaring af tiltalte og *Vidne*.

[FORKLARINGER UDELADT]

Oplysningerne i sagen

Der er dokumenteret ansættelsesbevis af 15. marts 2019 mellem tiltalte og *Virksomhed ApS (Virksomhed)*, hvoraf fremgår blandt andet:

"...

1. Medarbejderen ansættes til at køre fragt i privat bil, som medarbejderen råder over.

Medarbejderen ansættes som løsarbejder uden fast løn eller arbejdstid.

1.2 Medarbejderen refererer til arbejdsgiveren.

..."

Der er dokumenteret brev af 23. januar 2018 fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til Københavns Vestegns Politi, som blev dokumenteret i sin helhed.

Der er dokumenteret brev af 8. februar 2018 fra Københavns Politi til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som blev dokumenteret i sin helhed.

Der er dokumenteret brev af 1. marts 2018 fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til Københavns Politi, som blev dokumenteret i sin helhed.

Der er dokumenteret mail af 5. marts 2018 fra Københavns Politi til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som blev dokumenteret i sin helhed.

Der blev dokumenteret mail af 15. marts 2018 fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til Københavns Politi, der blev dokumenteret i sin helhed.

Der er dokumenteret Turopsummering fra *Virksomhed*, hvoraf fremgår, at tiltalte den 5. april 2019 kl. 01.31 startede en ordre, og at der blev betalt 80 kr. med visakort.

Personlige oplysninger

Tiltalte har om sine personlige forhold forklaret, at han siden februar 2020 har arbejdet som it-supporter hos *Firma*. Inden da var han ansat som it-medarbejder i en anden virksomhed. Han har i dag en indtægt på ca. 400.000 kr. om året. I 2019 havde han ikke andet arbejdet ved siden af *Virksomhed*, og *Virksomhed* var således hans eneste indtægt. Han fik løn fra *Virksomhed* en gang.

Han fik udbetalt ca. 5.000 kr. Heraf brugte han ca. 3.000 kr. på vedligehold og omkostninger til bilen.

Retten's begrundelse og afgørelse

Forhold 1 og 3

Tiltalte har været ansat af *Virksomhed* og har i den forbindelse udført kørsler for dem, herunder den 5. april 2019 kl. 01.42 hvor tiltalte kørte med passagerer. Kørslerne blev udført i tiltaltes egen bil og mod betaling fra passagererne. Betalingen skete fra passagererne til *Virksomhed*, der efterfølgende udbetalte løn til tiltalte for kørslen.

Det fremgår af lovforslag nr. 24 af 4. oktober 2017 om ændring af taxiloven, bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser § 1, at erhvervsmæssig personbefordring, der kræver tilladelse, ligeledes vil foreligge i de tilfælde, hvor der sker kørsel med en pakke eller lignende, og hvor der samtidig er en person, der transporteres med bilen, når der ydes betaling for transporten. Det er herefter uden betydning for sagens bedømmelse, hvorvidt passagererne i bilen havde medbragt gods, idet tiltalte rent faktisk transporterede passagerer, der betalte for transporten.

Tiltalte har således foretaget erhvervsmæssig personbefordring i henhold til taxilovens § 1, stk. 1.

Det er under sagen ubestridt, at personbilen, som tiltalte anvendte til kørslerne, ikke var godkendt og registreret til taxikørslen, og at hverken *Virksomhed* eller tiltalte havde tilladelse til erhvervsmæssig persontransport.

Tiltalte har forklaret, at han var bekendt med, at det fremgik af ansættelseskontrakten med *Virksomhed*, at han blev ansat til at køre med fragt. Uagtet ordlyden i sin ansættelseskontrakt befordrede tiltalte passagererne på pågældende tid og sted, uden at tiltalte på nogen måde tog skridt til at undersøge, at han foretog kørslerne i overensstemmelse med gældende regler for dette.

Retten finder, at tiltalte - herunder blandt andet grundet ordlyden i sin ansættelseskontrakt - burde have taget skridt til at undersøge reglerne for persontransport, inden tiltalte udførte dette som led i sit erhverv, og at tiltalte burde have undersøgt reglerne andre steder end blot ved *Virksomhed*. Retten har herved lagt vægt på, at *Virksomhed* havde udarbejdet en ansættelseskontrakt vedrørende fragt, men at tiltalte desuagtet fik til opgave at transportere passagerer, hvorfor tiltalte burde have indset, at hans arbejdsopgaver kunne være omfattet af særlige regler. Retten finder, at tiltalte ved at undlade dette har udvist den fornødne grad af uagtsomhed, der kræves til domfældelse i en straffesag efter taxilovgivningen.

Retten finder herefter tiltalte skyldig i overtrædelse af taxilovens, lov nr. 1538 af 19. december 2017, § 3, stk. 1, og § 24, samt bekendtgørelse nr. 1628 af 19. december 2017 om særlige krav til biler til erhvervsmæssig transport § 2, stk. 1.

Det forhold, at tilladelse til erhvervmæssig persontransport i henhold til taxilovens § 3, stk. 2, alene kan udstedes til en virksomhed, kan ikke medføre et andet resultat.

Forhold 2

Tiltalte har erkendt sig skyldig i sagens forhold 2. Erkendelsen understøttes af sagens øvrige oplysninger, herunder *Vidnes* vidneforklaring. Det er derfor bevist, at tiltalte er skyldig i overensstemmelse med sagens forhold 2.

Straffastsættelse

Straffen fastsættes til en bøde på 54.000 kr., jf. lov nr. 1538 af 19. december 2017 § 35, stk. 1, jf. § 3, stk. 1, § 7, stk. 1, og § 24, og bekendtgørelse nr. 1628 af 19. december 2017 § 24, stk. 1, jf. § 2, stk. 1.

Forvandlingsstraffen er fængsel i 20 dage.

Der er ved bødens fastsættelse henset til, at det fremgår af lovforslag nr. 24 af 4. oktober 2017 om ændring af taxiloven, de almindelige bemærkninger pkt. 2.11.2, at meget alvorlige overtrædelser af taxiloven foreslås straffet med en bøde på 35.000 kr. Som eksempel på en meget alvorlig overtrædelse af taxiloven anføres overtrædelse af § 3, stk. 1, om krav om tilladelse til at udføre erhvervmæssig personbefordring, idet bødens størrelse er udtryk for overtrædelsens meget alvorlige karakter samt den økonomiske gevinst, som overtræderen tilegner sig ved at tilsidesætte lovens krav til erhvervets standard og krav til udøverens økonomiske og personlige kvalifikationer og habilitet. Strafniveauet kan fraviges i nedadgående retning, hvis der i en konkret sag foreligger formildende omstændigheder, jf. de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Uanset tiltaltes begrænsede indtægt ved den begåede overtrædelse af taxiloven finder retten, at der herefter ikke foreligger sådanne formildende omstændigheder, at der er grundlag for at nedsætte bøden. Retten har herved endvidere henset til, at reglerne om godkendelse af køretøjet til taxikørsel blandt andet har baggrund i hensynet til passagerernes sikkerhed.

Thi kendes for ret:

Tiltalte straffes med en bøde på 54.000 kr.

Forvandlingsstraffen er fængsel i 20 dage.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger.

.....

Østre Landsrets 1. addelings DOM - 3. december 2021 - S-1089-21

(landsdommerne Annette Dam Ryt-Hansen, Nikolaj Aarø-Hansen og Jonas Per Nielsen (kst.)).

Anklagemyndigheden mod *Tiltalte*, født 1990, (advokat Eddie Omar Rosenberg Khawaja, beskikket)

Københavns Byrets dom af 31. marts 2021 (SS 80-10956/2020) er anket af *Tiltalte* med påstand om frifindelse i forhold 1 og 3, og i øvrigt formildelse af straffen.

Anklagemyndigheden har nedlagt endelig påstand om stadfæstelse.

Supplerende sagsoplysninger

Anklagemyndigheden har under hovedforhandlingen oplyst, at selskabet bag *Virksomhed* er blevet sigtet for overtrædelse af taxilovgivningen, og at sagen ikke er afgjort.

Forklaringer

Der er for landsretten afgivet supplerende forklaring af *tiltalte*.

Der er endvidere afgivet forklaring af *Vidne2*.

Den i byretten af vidnet politibetjent *Vidne1* afgivne forklaring er dokumenteret i medfør af retsplejelovens § 923.

Tiltalte har supplerende forklaret blandt andet, at han ikke var bekendt med, at det var ulovligt at transportere personer. Han spurgte hverken *Vidne2* eller andre, da han slet ikke havde mistanke om, at det kunne være ulovligt. Dengang havde han ikke hørt om firmaet Uber.

Han så *Virksomhed*-applikationen, da han blev ansat i selskabet. Det var ikke muligt heri at anføre, hvilket gods der skulle transporteres. Det var hans indtryk, at *Vidne2* godt var klar over, at han oftest transporterede personer i de kørsler, han fik gennem *Virksomhed*. Han begyndte først som chauffør i *Virksomhed* primo april 2019. Han ophørte den 5. april 2019, hvor han blev standset af politiet. Han fik først sin ansættelseskontrakt hos *Virksomhed* tilsendt, efter han havde sendt en mail til *Vidne2* om, at han var blevet standset af politiet.

Vidne2 har forklaret blandt andet, at han var direktør for *Virksomhed* i april 2019. Det var hans selskab, og det var ham, der stiftede det. Tanken med selskabet var, at kunderne kunne booke en pakketransport fra det ene sted til det andet. Man kan godt sige, at det svarede til De Grønne Bude eller 3x34. Det fungerede på den måde, at kunderne havde en booking-app, mens chaufførerne havde en driver-app. De to applikationer "talte" sammen. Selskabet eksisterede i perioden 2017-2021, og der er for nyligt indgivet konkursbegæring.

Han var inspireret af teknikken bag Ubers app-system, som han havde hørt om, men det var et tilfælde, at selskabet blev stiftet i 2017 – og dermed nogenlunde samtidig med, at Ubers drift i Danmark ophørte.

Han husker ikke konkret ansættelsen af tiltalte i *Virksomhed*, men det skyldes nok, at selskabet har haft flere end 1.000 personer ansat over den fireårige periode. De var på et tidspunkt fem ansatte på kontoret. Normalt blev chauffører ansat via mund-til-mund-metoden, men på et tidspunkt averterede de også efter chauffører via Facebook. Som han husker det, var ordlyden af ansættelseskontrakterne stort set identisk gennem alle årene. Alle chauffører kom igennem et introduktionsprogram på to timer. I dette program kunne de godt tale om, at chaufførerne skulle afvise persontransport. Man kunne på kontoret se, hvornår på døgnet de enkelte ture blev booket, men han husker ikke i detaljer oplysningerne herom. Som han husker det, var der nok omkring en håndfuld chauffører, der var blevet standset af politiet for at udføre persontransport. Det var han ked af at høre, men han sagde, at de pågældende chauffører jo godt vidste fra introduktionsforløbet, at det måtte de ikke.

Kunderne skulle ikke ved bestilling i appen angive karakteren af godset, men de skulle angive størrelsen af den bil, de ønskede. Omkring 2019 forsøgte de at få lavet et felt i appen, hvor kunderne skulle oplyse, hvilken type gods de ønskede flyttet, men det kunne deres it-leverandør ikke klare. Chaufføren fik 75% af indtjeningen – mens selskabet fik resten. Samlet havde de måske en omsætning på 25 mio. kr. over hele perioden. Det var hans opfattelse, at selskabets virksomhed var lovlig.

Dengang kendte han ikke nærmere til taxilovgivningen. De sidste to måneder har han kørt taxi.

Personlige oplysninger

Tiltalte har forklaret, at hans personlige oplysninger er uændrede i forhold til det, han oplyste for byretten.

Landsrettens begrundelse og resultat

Også efter bevisførelsen for landsretten finder retten af de grunde, der er anført i dommen, at tiltalte – uanset sit ansættelsesforhold hos *Virksomhed* – ved den kørsel, der omtales i forholdene 1 og 3, selvstændigt har overtrådt de nævnte bestemmelser. Det tiltrædes herefter, at tiltalte er fundet skyldig som sket. Vidne2 har forklaret, at alle chauffører deltog i et introduktionsforløb, hvor det blev oplyst, at chaufførerne skulle afvise persontransport. Det forhold, at tiltalte for landsretten har forklaret, at han først modtog sin ansættelseskontrakt efter, han var blevet sigtet af politiet, kan henset hertil ikke føre til et andet resultat.

Navnlig henset til de bødetakster, der er forudsat i de specielle bemærkninger til taxilovens § 35, jf. lovforslag nr. L 24 af 4. oktober 2017, til karakteren af de konstaterede lovovertrædelser, og da der ikke foreligger formildende omstændigheder, findes bødestraffen passende udmålt.

Landsretten stadfæster herefter dommen, i det omfang den er anket.

Thi kendes for ret:

Byrettens dom i sagen mod *Tiltalte* stadfæstes.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger for landsretten, idet statskassen dog endeligt skal betale 1.790 kr. + moms af salæret til den beskikkede forsvarer.

.....

Højesterets 2. afdelings DOM - 15. december 2022 - 51/2022

Anklagemyndigheden mod *Tiltalte*, (advokat Eddie Omar Rosenberg Khawaja, beskikket)

I tidligere instanser er afsagt dom af Københavns Byret den 31. marts 2021 (SS-8010956/2020) og af Østre Landsrets 1. afdeling den 3. december 2021 (S-1089-21).

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Poul Dahl Jensen, Vibeke Rønne, Kurt Rasmussen, Kristian Korfits Nielsen og Rikke Foersom.

Procesbevillingsnævnet har den 27. juni 2022 meddelt begrænset tilladelse til anke til Højesteret, således at tilladelsen alene omfatter spørgsmålet om straffastsættelse.

Påstande

Dommen er anket af *Tiltalte* med påstand om formildelse.

Anklagemyndigheden har påstået stadfæstelse.

Retsgrundlag

Ved taxiloven (lov nr. 1538 af 19. december 2017), der trådte i kraft den 1. januar 2018, blev den tidligere lov om taxikørsel ophævet.

Taxiloven indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

”§ 3. Der kræves tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport i biler.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren udsteder efter ansøgning tilladelse til erhvervmæssig persontransport til virksomheder, der

1) har en godkendt ansvarlig leder, der faktisk og vedvarende skal forestå virksomhedens drift,

...

Stk. 4. Drives en virksomhed som personligt ejet virksomhed, skal den ansvarlige leder, jf. stk. 2, nr. 1, og stk. 3, være virksomhedsejeren.”

”§ 7. Der kræves chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervmæssig persontransport.

...”

”§ 24. Erhvervmæssig persontransport må kun udføres med biler, der er godkendt og registreret til erhvervmæssig persontransport.”

”§ 35. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 2, stk. 1, § 3, stk. 1 eller 8, § 4, stk. 2, § 5, stk. 1, § 6, stk. 2, § 7, stk. 1, § 8, stk. 2, § 9, stk. 2, § 10, § 20, stk. 1-9, § 21, stk. 3 eller 4, § 22, stk. 2, §§ 23-27, § 37, stk. 2 eller 3, § 38 eller § 40, stk. 2, ...

...

Stk. 5. Der kan ved udmåling af straffen efter stk. 1 lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse.”

Af de almindelige bemærkninger i lovforslaget fremgår bl.a. (Folketingstidende 2017-18, tillæg A, lovforslag nr. L 24, s. 11 ff.):

”2.2. Tilladelser til erhvervmæssig persontransport

...

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

...

Der stilles ikke krav om nogen bestemt virksomhedsform.

...

Virksomheden kan i henhold til § 3, stk. 2-4, i lovforslaget frit vælge virksomhedsform og kan således drives i personligt regi eller i selskabsform.”

Om straffastsættelsen er der i de almindelige bemærkninger i lovforslaget anført bl.a. (Folketingstidende 2017-18, tillæg A, lovforslag nr. L 24, s. 21 f.):

”2.11. Straffebestemmelser

2.11.1. Gældende ret

Det nuværende bødeniveau for overtrædelse af taxiloven og bestemmelser udstedt i medfør heraf fremgår af Rigsadvokatens meddelelse nr. 5/2009 om taxikørsel m.v., som senest er revideret den 17. december 2014. Det følger af Rigsadvokatens meddelelse, at anklagemyndigheden for chaufførernes vedkommende som udgangspunkt skal nedlægge påstand om bødestraffe på mellem 500 kr. og 1.500 kr. med mulighed for en stigning til 3.500 kr. i tilfælde af gentagne overtrædelser. For vognmændenes vedkommende kan der blive tale om bødestraf, hvis disse er medansvarlige for chaufførers overtrædelser. Bøderne er i sådanne tilfælde på samme niveau eller højere og indtil det dobbelte, hvis der er grundlag for dette.

I tilfælde, hvor der foreligger flere overtrædelser til samtidig bedømmelse, skal der nedlægges en samlet bødepåstand ud fra en konkret vurdering.

På bus- og godskørselsområdet blev der ved lov nr. 1639 af 26. december 2013 indført anbefalede bødeniveauer på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for mest alvorlige overtrædelser.

2.11.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af den politiske aftale om modernisering af taxiloven, at der skal udformes et bødekatalog med kriterier samt anbefalede bødeniveauer, således at disse bringes på niveau med bus- og godskørselsområdet.

Det foreslås at hæve bødeniveauet generelt, således at det kommer til at svare til niveauet på bus- og godskørselsområdet. En sådan generel forhøjelse forventes at ville have en præventiv effekt.

Det foreslås videre, at der ved udmåling af straf for overtrædelse af denne lov eller af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov ikke alene lægges vægt på, hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået ved den pågældende overtrædelse, men også hvorvidt overtrædelsens karakter er mindre alvorlig, alvorlig eller meget alvorlig.

Det foreslås således at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser, jf. forslaget § 35, jf. Bilag 1.

Det foreslås videre at indføre en bødesats på 5.000 kr. i de tilfælde, hvor der er tale om mindre alvorlige overtrædelser. Der vil fx være tale om en mindre alvorlig overtrædelse, hvis kørselskontorets priser og priser for eventuelle tillægsydelser ikke fremgår af kørselskontorets hjemmeside. Bødens størrelse skal ses i lyset af overtrædelsens mindre alvorlige karakter, idet passagererne i dette tilfælde udvendigt på bilen kan aflæse prisen for en tur på 10 km. Ved den pågældende undladelse opnås ikke en uberettiget økonomisk vinding.

Meget alvorlige overtrædelser af loven, fx udførelse af erhvervs-mæssig persontransport uden at have tilladelse hertil i henhold til § 3, stk. 1, i denne lov foreslås straffet med en bøde på 35.000 kr.

Bødens størrelse er udtryk for overtrædelsens meget alvorlige karakter samt den økonomiske gevinst, som overtræderen tilegner sig ved at tilsidesætte denne lovs krav til erhvervets standard og ikke mindst krav til udøvernes økonomiske og personlige kvalifikationer og habilitet.

Det foreslås, at bøder skal kunne overstige 35.000 kr., hvis der er tale om skærpende omstændigheder, fx hvis den ulovlige virksomhed er blevet udført gennem længere tid, eller hvis der er tale om gentagne overtrædelser.

Som udgangspunkt skal bødestraffens størrelse i forbindelse med skærpende omstændigheder afspejle det undtagne beløb eller den uberettigede vinding, som er opnået ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, vil kunne fordobles eller tredobles.

Fastsættelsen af straffen beror dog fortsat på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i de konkrete sager. Det angivne strafniveau kan således fraviges i både opog nedadgående retning, hvis der i en konkret sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.”

Af bemærkningerne til taxilovens § 35 fremgår bl.a. (Folketingstidende 2017-18, tillæg A, lovforslag nr. L 24, s. 60 ff.):

”Til § 35

...

Formålet med forslaget er at nedsætte antallet af overtrædelser af bestemmelserne i lovforslaget.

Det foreslås, at bødeniveauet hæves betydeligt i forhold til niveauet for forhold omfattet af den gældende bestemmelse, således at det kommer på niveau med bødesatserne på bus- og godskørselsområdet. Det foreslås således at indføre bøder på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser, på 15.000 kr. for alvorlige overtrædelser og på 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser.

Det foreslås endvidere at der indføres bødesatser på 2.000 kr., 4.000 kr. og 8.000 kr. for chaufførers overtrædelse af konkrete bestemmelser i loven.

Forslagene til niveau for bødestraf for overtrædelse af de enkelte bestemmelser fremgår af bilag 1 til lovforslaget.

Som udgangspunkt skal bøden ved skærpende omstændigheder afspejle det undtagne beløb eller den uberettigede vinding, som er opnået ved overtrædelsen. Dette vil kunne medføre, at bøden for en overtrædelse, hvor der foreligger skærpende omstændigheder, fx gentagne kørsler uden tilladelse, vil kunne fordobles eller tredobles.

Udgangspunktet ved valg af ansvarssubjekt i særlovgivningen er, at tiltalen rejses mod den juridiske person. Der kan dog i en række tilfælde være anledning til – ud over tiltalen mod den juridiske person – tillige at rejse tiltale mod en eller flere fysiske personer, såfremt den eller de pågældende har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed.

Det er anklagemyndigheden, der i forbindelse med behandlingen af en straffesag tager stilling til, hvem der skal tiltales.

...

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 3, stk. 1, om at erhvervmæssig persontransport i biler indrettet til befordring af højst 9 personer, inkl. chaufføren, kun kan udføres på grundlag af tilladelse i henhold til dette lovforslag, straffes med bøde på 35.000 kr. Overtrædelse af det foreslåede i § 3, stk. 1, anses som en meget alvorlig overtrædelse, idet kravet om en tilladelse er det grundlæggende krav til udførelse af erhvervmæssig persontransport. Overtrædelse heraf vil påføre de vognmænd, der har erhvervet sig en tilladelse og som følge heraf lever op til de krav, der stilles for at få tilladelsen, og som til stadighed lever op til disse krav, en uretmæssig konkurrence.

...

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 7, stk. 1, om at der kræves chaufførkort for at føre biler, der udfører erhvervmæssig persontransport, straffes med bøde på 4.000 kr. Der er tale om et anbefalet straffniveau svarende til det, der gælder på bus- og godskørselsområdet. Udover at chaufføren kan blive pålagt en bøde for overtrædelsen, kan vognmanden tillige blive pålagt en bøde for ikke at have sikret sig, at chaufføren har et gyldigt chaufførkort, jf. § 35, stk. 2, se bemærkningerne hertil nedenfor.

...

Det foreslås, at overtrædelse af forslagets § 24 om, at erhvervmæssig persontransport kun må udføres med biler, der er godkendt og registreret hertil, straffes med bøde på 15.000 kr. Overtrædelse af bestemmelsen i § 24 anses som en alvorlig overtrædelse. Det er vigtigt for kunderne at vide, at de biler, der anvendes til erhvervmæssig persontransport er registreret og godkendt til denne anvendelse.

...

Det foreslås i stk. 5, at der ved udmåling af straffen efter stk. 1 kan lægges vægt på hvilke økonomiske gevinster, der er opnået eller søgt opnået ved den pågældende overtrædelse, og karakteren af den begåede overtrædelse.

De i bilag 1 foreslåede bødesatser, vil kunne fordobles eller tredobles, hvis der foreligger skærpende omstændigheder i forbindelse med overtrædelse af bestemmelser i denne lov.

Der bør ved udmåling af bødestraf tillige tages hensyn til omfanget af unddragne beløb og uberettiget vinding i forbindelse hermed."

Bilag 2 til lovforslaget (i bemærkningerne til lovforslaget benævnt som bilag 1) indeholder Transport-, Bygnings- og Boligministeriets forslag til niveauet for bødestraf på området for erhvervmæssig persontransport i biler, jf. taxilovens § 35. I bilaget er bødeniveauerne under overskriften "vognmandsvirksomheder og kørselskontorer" graderet efter, om overtrædelsen er kategoriseret som en "meget alvorlig overtrædelse" (en bøde på 35.000 kr.), en "alvorlig overtrædelse" (en bøde på 15.000 kr.) eller en "mindre alvorlig overtrædelse" (en bøde på 5.000 kr.). Overtrædelse af taxilovens § 3, stk. 1 (kørsel uden tilladelse) er kategoriseret som en meget alvorlig overtrædelse, og overtrædelse af lovens § 24 (bil ikke godkendt til erhvervmæssig transport) er kategoriseret som en alvorlig overtrædelse. Under overskriften "Overtrådte regler" er det angivet, at bødeniveauet ved overtrædelse af taxilovens § 7, stk. 1 (kørsel uden at have erhvervet chaufførkort) er 4.000 kr. til chauffører og 8.000 kr. til vognmanden.

Anbringender

Tiltalte har anført navnlig, at der i lyset af sagens omstændigheder er grundlag for at formilde den idømte bødestraf.

Ved anvendelse af de bødetakster, der er forudsat i forarbejderne til taxilovens § 35, må der ske en konkret tilpasning i lyset af de faktiske omstændigheder, der er knyttet til overtrædelsen. Bødetaksterne i forarbejderne er tiltænkt anvendt i situationer, hvor der er tale om egentlige vognmandsvirksomheder eller virksomheder med sådanne karakteristika, der udøver erhvervsmæssig personbefordring.

Der ses ikke at være klare holdepunkter i taxiloven for at udmåle takstmæssige bøder over for en ansat, der udfører personbefordringen som led i et ansættelsesforhold til en virksomhed, der forestår levering af en ydelse til en kunde, der bliver personbefordret. Det er ikke forudsat i forarbejderne, at bødeniveauet i fuld udstrækning skal anvendes over for den ansatte person, uanset om personen formelt set vil være at betragte som en vognmandsvirksomhed i relation til taxilovens bestemmelser.

En direkte anvendelse af bødeniveauet, der er forudsat i forarbejderne, vil føre til et åbenbart urimeligt resultat, der i relation til overtrædelse af f.eks. taxilovens § 3, stk. 1, om kørsel uden tilladelse ikke tager hensyn til, at den økonomiske gevinst i det væsentlige tilfalder den ansattes arbejdsgiver.

Ved bedømmelsen skal det indgå i formildende retning, at der mellem ham og *Virksomhed* bestod et gyldigt ansættelsesforhold, og at han således udførte erhvervsmæssig personbefordring for *Virksomhed*, som oplyste ham og andre ansatte om, at godstransport med godsets indehaver var lovlig. Efter forklaringen fra *Virksomheds* direktør havde virksomheden ca. 1.000 ansatte chauffører i perioden fra 2017 til 2021 og en omsætning på 25 mio. kr. for hele perioden.

Ved bedømmelsen skal det endvidere indgå, at han straks afsluttede ansættelsesforholdet og ophørte med aktiviteterne, da han af politiet blev gjort opmærksom på, at virksomhedens aktiviteter ikke var lovlige.

Bødefastsættelsen skal ske under anvendelse af princippet om modereret kumulation, da overtrædelserne er begået ved samme handling.

Anklagemyndigheden har anført navnlig, at der ikke er grundlag for at fravige de bødeniveauer, der er forudsat i forarbejderne til taxiloven.

Efter forarbejderne er der ved fastsættelsen af bødeniveauerne bl.a. lagt vægt på generalpræventive grunde, idet det ikke skal kunne betale sig at undlade at overholde lovens krav til indhentelse af tilladelser og godkendelser mv. Der er endvidere lagt vægt på, at manglende overholdelse af disse krav vil virke konkurrenceforvridende i forhold til de mange taxivirksomheder, som overholder kravene. Overholdelse af kravene tjener flere hensyn til passagererne, herunder til deres sikkerhed.

Efter ordlyden af kontrakten mellem *Tiltalte* og *Virksomhed* synes der ikke at være tale om et ordinært lønmodtageransættelsesforhold, men reelt om en formidlingsaftale, hvor *Virksomhed* formidlede fragtopgaver, modtog betaling fra kunderne og udbetalte indtægterne til ham efter at have trukket deres eget formidlingsgebyr.

Virksomheds rolle kan på visse punkter sammenlignes med et kørselskontor. Uanset hvordan rollefordelingen mellem *Virksomhed* og *Tiltalte* karakteriseres, var det efter landsrettens bevisresultat hans egen beslutning at køre taxikørsel, selv om han ikke havde tilladelse hertil. Efter landsrettens bevisresultat kan det ikke lægges til grund, at han alene har fungeret som en menig ansat chauffør.

Der bør som udgangspunkt ske absolut kumulation af bøderne i den konkrete sag. De bestemmelser, der er overtrådt, tjener forskellige beskyttelsesinteresser og retter sig mod forskellige subjekter, hvilket bør afspejles i straffen.

Efter hensynene bag bødeniveauerne kan det ikke tillægges betydning i formildende retning, at *Tiltalte* afsluttede sit ansættelsesforhold og ophørte med at køre ulovlig taxikørsel, efter han var blevet standset af politiet.

Højesterets begrundelse og resultat

Tiltalte er fundet skyldig i overtrædelse af taxilovens § 35, stk. 1, jf. § 24, § 7, stk. 1, og § 3, stk. 1, samt taxibekendtgørelsen ved den 5. april 2019 kl. 01.42 at have anvendt sin personbil til taxikørsel, selv om bilen ikke var godkendt og registreret hertil (forhold 1) og ved under samme kørsel at have ført bilen i erhvervsmæssigt øjemed uden at have erhvervet chaufførkort (forhold 2) og uden tilladelse til erhvervsmæssig persontransport (forhold 3). Ved landsrettens dom blev straffen fastsat til en bøde på 54.000 kr.

For Højesteret angår sagen alene straffastsættelsen.

Der er i forarbejderne til taxiloven redegjort for de bødeniveauer, der forudsættes anvendt ved overtrædelser af de enkelte bestemmelser. Det er i forarbejderne angivet bl.a., at overtrædelse af taxilovens § 3, stk. 1, hvorefter der kræves tilladelse til at udføre erhvervsmæssig persontransport i biler, anses som en meget alvorlig overtrædelse, der straffes med bøde på 35.000 kr. Det er endvidere angivet, at overtrædelse af taxilovens § 24, hvorefter erhvervsmæssig persontransport kun må udføres med biler, der er godkendt og registreret hertil, anses som en alvorlig overtrædelse, der straffes med bøde på 15.000 kr. Om bødeniveauet ved overtrædelse af taxilovens § 7, stk. 1, hvorefter der kræves chaufførkort for at føre en bil, der benyttes til erhvervsmæssig persontransport, er det i forarbejderne angivet, at chauffører straffes med bøde på 4.000 kr.

Landsretten har fundet det bevist, at *Tiltalte* – uanset sit ansættelsesforhold hos *Virksomhed* – ved den kørsel, der omtales i forholdene 1 og 3, selvstændigt har overtrådt taxilovens § 24 og § 3, stk. 1. Landsretten har efter forklaringen fra den daværende direktør for *Virksomhed* lagt til grund, at alle chauffører hos *Virksomhed* deltog i et introduktionsforløb, hvor det blev oplyst, at chaufførerne skulle afvise persontransport.

Landsrettens bevisresultat, hvorefter *Tiltalte* selvstændigt har overtrådt taxilovens § 3, stk. 1, og § 24, indebærer, at han er anset for at have drevet vognmandsvirksomhed i personligt regi i relation til den persontransport, som sagen angår, og at persontransporten således ikke er udført som led i hans ansættelse hos *Virksomhed*.

På den baggrund finder Højesteret, at det forhold, at persontransporten blev bestilt via *Virksomheds* app, og at betaling for turen skete til *Virksomhed*, ikke kan begrunde en fravigelse af de bødeniveauer ved overtrædelse af taxilovens § 3, stk. 1, og § 24, der er angivet i forarbejderne. Der foreligger heller ikke i øvrigt omstændigheder, der giver grundlag for at fravige bødeniveauerne.

I tilfælde, hvor der foreligger flere overtrædelser af taxilovgivningen til samtidig pådømmelse, må det i overensstemmelse med de almindelige regler for straffens fastsættelse og efter forarbejderne til taxiloven bero på en konkret vurdering, om den samlede bødestraf bør fastsættes ved sammenlægning af bødetaksten for hver enkelt overtrædelse eller under anvendelse af princippet om modereret kumulation, jf. straffelovens § 88.

Efter karakteren af overtrædelserne i den foreliggende sag, herunder at overtrædelserne er begået under én kørsel og har en nær sammenhæng, finder Højesteret, at den samlede bødestraf må fastsættes ud fra princippet om modereret kumulation.

Højesteret fastsætter efter sagens omstændigheder bøden til 40.000 kr.

Tiltalte straffes herefter med en bøde på 40.000 kr. Forvandlingsstraffen er fængsel i 20 dage.

Thi kendes for ret:

Tiltalte straffes med en bøde på 40.000 kr. med en forvandlingsstraf af fængsel i 20 dage.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger for byretten, mens statskassen skal betale sagens omkostninger for landsret og Højesteret.