

## DOM

afsagt den 25. maj 2020 af Vestre Landsrets 13. afdeling (dommerne Chris Olesen, Stig Glent-Madsen og Annette Nørby (kst.)) i ankesag

V.L. S-0977-19

Anklagemyndigheden

mod

T1

...

(advokat Anders Stoltenberg, København)

Retten i Sønderborg har den 17. april 2019 afsagt dom i 1. instans (rettens nr. K01-7466/2018).

### **Påstande**

Tiltalte, T1, har påstået frifindelse, subsidiært formildelse.

Anklagemyndigheden har påstået skærpeelse, således at bøden udmåles til 82.000 kr.

### **Forklaringer**

Tiltalte og vidnet politiassistent Svend Otto Pedersen har for landsretten i det væsentlige forklaret som i 1. instans.

T1 har supplerende forklaret, at transporten var planlagt således, at der skulle være tre chauffører. T2 skulle oprindeligt have forladt lastbilen i Tyskland. De to øvrige chauffører var også ansat i virksomheden. Virksomhedens disponent kunne ikke få fat i chaufførerne, men de håbede, at chaufførerne kom. Allerede inden T2 kørte fra Danmark, blev de klar over problemet. Normalt har de ekstra personale, og andre gange tager han selv turen, hvis der er sygdom eller andet forfald. Det er også muligt at hyre eksterne chauffører. Det blev aftalt, at T2 senere skulle overtage lastbilen længere nede i Tyskland.

T2 kontaktede vognmandsfirmaet, da han ikke kunne nå at aflevere dyrene indenfor 24 timer. Det var en nødsituation, og de var bekendt med, at de ville overskride 24-timers reglen. Det er en ofte forekommende problemstilling, som de tyske myndigheder har en vis forståelse for. De kørte derfor hurtigst muligt. De overvejede at anvende en samlestald, men den var så tæt på målet, at det ikke gav mening, da det ville belaste dyrene yderligere. Der var ikke plads i samlestalden i Schweinfurt. De var nødt til at improvisere, og der var i realiteten ingen andre muligheder. T2 kørte med tog på strækningen, hvor lastvognen blev ført af en anden chauffør. Det skete efter aftale med hans disponent. De tyske myndigheder anser togtur for pausetid. T2 kunne som udgangspunkt frit disponere over sin pausetid.

Hans vognmandsvirksomhed udfører alene dyretransporter og har også en samlestald. Virksomheden har kunder i hele Europa. Der er ingen kontorer i Danmark. Virksomheden har nu 10 lastbiler. I 2017 var der 14-15 lastbiler, 20-22 medarbejdere og derudover 2-3 ansatte på kontoret. I øjeblikket er der 10 fastansatte og 4 vikarer i virksomheden. Hans samlever og 2 deltidsansatte arbejder også på kontoret. Virksomheden er personlig ejet, og han har drevet den i 19 år. Frem til 2019 var der også en disponent ansat i virksomheden.

Politiassistent Svend Otto Pedersen har supplerende forklaret, at hans arbejde bestod i at kontrollere al tung transport. Hans specialområde var dyretransporter og køre- og hviletid. Han har arbejdet med området i mange år. Tiltaltes lastbiler observeres næsten dagligt i Danmark.

## **Procedure**

Tiltalte har for landsretten yderligere gjort gældende, at sagen ikke er omfattet af dansk straffemyndighed. Der er rejst tiltale for forhold, der skulle være begået i udlandet af en udenlandsk statsborger ansat i en udenlandsk virksomhed. Tiltalte har ikke en tilknytning til Danmark.

Anklagemyndigheden har heroverfor gjort gældende, at sagen er omfattet af dansk straffemyndighed.

## **Landsrettens begrundelse og resultat**

### Om dansk straffemyndighed

Indledningsvis bemærkes, at sagen vedrørende forhold 1, 2 og 3, uanset om forholdene er begået i udlandet, er omfattet af dansk straffemyndighed, jf. færdselslovens § 134, stk. 5.

Efter forarbejderne til straffelovens § 8, nr. 3, er det en forudsætning for dansk straffemyndighed, at tiltalte har eller har haft en vis tilknytning til Danmark. Den omhandlede dyre-transport fra Danmark til Italien blev udført af den hos tiltalte ansatte chauffør, som afhentede svinene i Danmark i en af tiltaltes lastbiler. Tiltalte er i Danmark tidligere straffet adskillige gange for overtrædelse af transportreglerne, og politiassistent Svend Otto Pedersen har forklaret, at tiltaltes lastbiler næsten dagligt blev observeret i Danmark. På den baggrund har tiltalte den fornødne tilknytning til Danmark, og betingelserne for dansk straffe-myndighed i forhold 4 og 5, jf. straffelovens § 8, nr. 3, er derfor opfyldt.

#### Om skyldsspørgsmålet

Tiltalte er en enkeltmandsvirksomhed. Efter forklaringen fra T1 om virksomhedens størrelse og organisation i 2017 er virksomheden omfattet af straffelovens § 26, stk. 2.

Efter bevisførelsen for landsretten tiltrædes det, at T2 ikke frit kunne disponere over sin tid i den periode, hvor T1 var fører af lastbilen, og at han derfor ikke har afholdt det påkrævede hvil.

Herefter og af de grunde, som byretten har anført, tiltrædes det, at tiltalte i forhold 1, 2, 3, 4 og 5 er fundet skyldig som sket.

I forhold 4 skal henvisningen til Rådets forordning (EF) nr. 1/2005, artikel 3, litra a) dog udgå. I forhold 4 henvises til den nugældende bekendtgørelse nr. 26 af 13. januar 2020, § 37, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 4, og i forhold 5 henvises til den nugældende bekendtgørelse nr. 26 af 13. januar 2020, § 37, stk. 3, jf. stk. 1, nr. 1.

#### Om straffastsættelsen

Særligt under hensyn til at tiltalte adskillige gange tidligere er straffet i forbindelse med overtrædelse af transportreglerne, finder landsretten, at den samlede bødestraf passende skal udmåles til 82.000 kr. Det tiltrædes, at straffen er fastsat som en tillægsstraf.

Med den anførte ændring stadfæster landsretten dommen.

Thi kendes for ret:

Byrettens dom stadfæstes med den ændring, at bødestraffen forhøjes til 82.000 kr.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger for landsretten.