

**UDSKRIFT
AF
HØJESTERETS DOMBOG**

**HØJESTERETS DOM
afsagt onsdag den 17. september 2014**

Sag 94/2014

(2. afdeling)

Rigsadvokaten

mod

Tiltalte

(advokat Finn Roger Nielsen, beskikket)

I tidligere instanser er afsagt dom af Retten i Lyngby den 6. maj 2013 og af Østre Landsrets 18. afdeling den 29. januar 2014.

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Lene Pagter Kristensen, Thomas Rørdam, Poul Dahl Jensen, Lars Hjortnæs og Jens Kruse Mikkelsen.

Påstande

Dommen er anket af **Tiltalte** med påstand om frifindelse, subsidiært strafbortfald og mere subsidiært formildelse.

Rigsadvokaten har påstået skærpelse, således at byrettens dom stadfæstes.

Anbringender

Tiltalte har til støtte for sin principale påstand navnlig anført, at han ikke har foretaget konstruktionsændringer på sin Landrover Discovery 3, og at der derfor ikke foreligger en overtrædelse af den dagældende bestemmelse i registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 1, nr. 1.

Bilen var konstrueret og indrettet til ophold og beboelse derved, at der var etableret aftagelige sæder, monteret et særligt tag og et sammenklappeligt køkken, som var klargjort til montering af bord og gasblus. Der kan efter lovbestemmelsen ikke stilles krav om, at alt løst camperudstyr altid skal medbringes under kørslen, jf. herved straffelovens § 1. Det fremgik heller ikke af hans toldattest. Indretningen til beboelse var ikke afhængig af, om f.eks. hynder, luftmadraser eller den løse bordplade var medbragt. Han har endvidere været udsat for forskelsbehandling i forhold til andre indehavere af autocampere, idet han ikke modtog en toldattest, hvor kravet om altid at medbringe alt løst camperudstyr fremgik, og idet han ikke var blevet advaret om SKATs administrative praksis, sådan som andre blev ved advarselsbreve udsendt i januar 2012. Såfremt han findes skyldig, bør straffen bortfalde, fordi retstilstanden har været uklar, og fordi han ikke modtog en toldattest, hvor kravet om altid at medbringe alt løst camperudstyr fremgik. Skal der udmåles en straf, bør den formildes, fordi den fastsatte bøde ikke står i rimeligt forhold til hans kun lejlighedsvis anvendelse af bilen uden det løse camperudstyr.

Rigsadvokaten har navnlig anført, at **Tiltalte** ved ikke at medbringe alt løst camperudstyr har anvendt sin Landrover Discovery 3 i strid med betingelserne for den særligt lempelige afgiftsberigtigelse, han opnåede i 2006 efter den dagældende bestemmelse om autocampere i registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 1, nr. 1. Det følger af bestemmelsens ordlyd, at køretøjet ikke alene skulle være konstrueret, men også indrettet til ophold og beboelse, og det skulle køretøjet efter ordlyden være ”utvivlsomt”. Denne forståelse er også i overensstemmelse med forarbejderne til bestemmelsen. Det forhold, at SKAT ikke har pålagt alle andre at betale registreringsafgift eller anmodet om, at der blev rejst tiltale mod dem, medfører ikke, at **Tiltalte** skal stilles anderledes end det, som følger af reglerne på området. Der er ikke grundlag for strafbortfald, idet reglerne ikke har været uklare, men tværtimod har været beskrevet klart i SKATs vejledninger fra 1999 og frem til lovændringen i 2007. Der er ikke grundlag for, som landsretten har gjort, alene at fastsætte en ordensbøde for overtrædelsen. Der bør, som byretten har gjort, udmåles en normalbøde for den groft uagtsomme overtrædelse af punktafgiftslovgivningen, jf. Den juridiske vejledning pkt. A.C.3.5.2.2.

Retsgrundlag mv.

Reglerne om en særlig lempelig afgift for campingbiler (autocampere) blev oprindelig indsat i registreringsafgiftsloven ved lov nr. 61 af 7. februar 1990 med følgende ordlyd:

”§ 5 a. For køretøjer med tilladt totalvægt over 2 t, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, udgør afgiften 60 pct. af den afgiftspligtige værdi.
Stk. 2. Et køretøj, som er berigtiget med afgift efter stk. 1, afgiftsberigtiges efter § 4, når betingelserne for den foretagne afgiftsberigtigelse ikke længere er opfyldt. Afgiften nedsættes dog med 60 pct. af køretøjets afgiftspligtige værdi.”

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår bl.a. (jf. Folketingstidende 1989-90, tillæg A, L 42, sp. 1329 og 1331):

”Almindelige bemærkninger

...

A. 1. Campingbiler.

Ved lovforslaget foreslås afgiften af campingbiler nedsat.

Efter gældende regler beskattes campingbiler (autocampere, motorhomes m.v.) som almindelige personbiler. Det betyder, at de belægges med 105/180 pct. afgift af bilens værdi indbefattet moms.

Det forhold, at campingbiler på grund af deres særlige opbygning og indretning til ophold og beboelse er bekostelige i anskaffelse selv uden afgift, har medført, at der her i landet kun er registreret få campingbiler.

For at gøre det lettere både at erhverve og leje campingbiler foreslås det, at der indføres en særlig afgiftssats for biler, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse.

Satsen er foreslået fastsat til 60 pct. af den afgiftspligtige værdi. En værdiafgift på 60 pct. skønnes at give den afgiftsbelastning, der udligner afgiften af den særlige campingindretning, og skønnes samtidigt at være den lavest mulige sats, når det skal undgås, at campingbiler substituerer almindelige personbiler.

...

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 3 [§ 5 a]

Forslaget om afgiftslettelse vedrører alene køretøjer med totalvægt over 2 tons, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse. Det betyder, at køretøjet skal have en passende loftshøjde, og skal være indrettet med sovepladser, køkken, vand-, og spildevandstank m.m. Beboelsesdelen kan eventuelt være aftagelig.

Hvis køretøjet efterfølgende ombygges til almindelig personbil afgiftsberigtiges det som sådan, idet afgiften dog nedsættes med 60 pct. af den afgiftspligtige værdi.”

Under lovforslagets behandling besvarede skatteministeren bl.a. følgende spørgsmål fra Folketingets Skatteudvalg (jf. L 42 – bilag 3 og 17):

”Spørgsmål 3:

Ad nr. 3. Hvad kan ministeren oplyse om afgiftsberegningen, når beboelsesdelen er aftagelig, og køretøjet benyttes til almindelig kørsel uden beboelsesdelen?

Svar:

Af en bil, der er konstrueret og indrettet til campingformål, skal der svares afgift som sådan, hvad enten beboelsesdelen er fast monteret eller aftagelig. At beboelsesdelen eventuelt senere tages af i kortere eller længere perioder, har ingen betydning for afgiftsberegningen.

...

Spørgsmål 9:

Ad besvarelsen af spørgsmål 3...

Kan konstruktionen af en bil med aftagelig beboelsesdel give anledning til misbrug i afgiftsmæssig forstand, hvis køretøjet benyttes uden beboelsesdel?

Svar:

For at bilen skal kunne afgiftsberigtiges med 60 pct. skal der svares afgift af bilens værdi monteret med beboelsesdelen. Køretøjet uden beboelsesdel vil fremtræde som en ladvogn og frit kunne benyttes som sådan.

Afgiften på 60 pct., der er betalt af værdien med beboelsesdelen, vil være større end afgiften på en gul-plade-bil, hvor afgiften mellem 2 og 3 tons i tilladt totalvægt er 12.000 kr. og mellem 3 og 4 tons 7.500 kr. Der er derfor ingen risiko for misbrug.”

Ved lov nr. 463 af 31. maj 2000 blev reglerne for campingbiler i registreringsafgiftsloven justeret, og bestemmelsen fik følgende ordlyd:

”§ 5 a. For følgende køretøjer udgør afgiften 0 kr. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 60 pct. af resten:

1) Køretøjer med en egenvægt over 2 t, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, herunder med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer,

...”

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår bl.a. (jf. Folketingstidende 1999-2000, tillæg A, L 235, s. 6437 og 6439):

”Almindelige bemærkninger

...

Campingbiler

I 1989 blev registreringsafgiften af campingbiler med virkning fra 1. januar 1990 nedsat fra marginalt 180 pct. til 60 pct. med den begrundelse, at campingindretningen ikke skulle belastes med den høje marginale afgift af almindelige personbiler.

Efter bestemmelsen defineres campingbiler, som biler med en tilladt totalvægt over 2 ton, som er utvivlsomt indrettet til ophold og beboelse. I bemærkningerne til bestemmelsen i lovforslaget blev dette specificeret yderligere: ”køretøjet skal have en passende loftshøjde, og skal være indrettet med sovepladser, køkken, vand- og spildevandstank mm.” (L 42, 1989-90-samlingen).

Metoderne til at opfylde kravene til indretningen af campingbiler til meget lave omkostninger er imidlertid blevet mere og mere fantasifulde i de forløbne 10 år. Derved udvandes den oprindelige begrundelse for at campingbiler skulle have en lavere afgiftsats samtidigt med, at campingbiler substituerer større personbiler, der kunne give et langt større provenu til statskassen.

...

Regeringen foreslår derfor, at bestemmelsen om den særligt gunstige afgiftsberigtigelse for campingbiler præciseres med krav om mindst 4 sovepladser og en ændring med hensyn til størrelsen af bilerne fra 2 ton tilladt totalvægt til 2 ton egenvægt. Herved skulle ordningen kunne normaliseres samtidigt med, at ”rigtige” campingbiler fortsat kan få glæde af ordningen.

...

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

...

Til nr. 8 [§ 5 a]

Den foreslåede ændring præciserer, at der med campingbiler forstås køretøjer med en egenvægt over 2 t, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, herunder med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer. Både præciseringen med hensyn til størrelse af bilen og overnatningsfaciliteterne, har til formål at begrænse mulighederne for at få almindelige større personbiler kategoriseret som campingbiler.”

Under førstebehandlingen af lovforslaget i Folketinget anførte skatteministeren (Ole Stavad) bl.a. (jf. Folketingstidende 1999-2000, forhandlingerne, s. 6427):

”...Problemet er den direkte omgåelse af reglerne... De biler, vi taler om her, er ikke biler, der er købt med henblik på at blive brugt som campingbiler. Det er biler, der får en interimistisk indretning, så de formelt opfylder nogle betingelser, og derefter bruges

de som ganske almindelige biler til daglig drift med en afgift, der er langt, langt lavere end for alle andre biler. Vi har kunnet se, at der har været en eksplosion i antallet af biler af den karakter ... Jeg tror ikke, nogen af os er tjent med, at vi har en lovgivning, som bruges til noget ganske andet end det, der er tilsigtet.”

Under lovforslagets videre behandling besvarede skatteministeren bl.a. følgende spørgsmål fra Folketingets Skatteudvalg (jf. L 235 – bilag 16 og 17):

”[Kommentar til henvendelse fra en borger, N.N.:]

[N.N.] mener, at det i lovforslaget angivne provenutab ved den nuværende campingbilordning er ren gætværk og forkert, at kravet om mindst 4 sovepladser er urimeligt, og endelig at lovforslaget er en handelshindring og alene er begrundet i misundelse.

Hertil bemærkes: Den del af lovforslaget, der vedrører campingbiler, går ud på at normalisere ordningen for campingbiler således, at Folketingets oprindelige intention om en særligt lav registreringsafgift af biler, som er utvivlsomt indrettet til ophold og beboelse, fortsat er gældende, men uden at ordningen benyttes til biler, der i praksis substituerer andre større personbiler til fuld afgift.

Det er indlysende, at de biler, der uden ændringer i den særligt fordelagtige campingbilordning, vil blive brugt som andre større personbiler, vil opfylde et kørselsbehov, som ellers skulle have været dækket på anden måde – typisk af en almindelig personbil til fuld afgift.

Når det gælder antallet af sovepladser, mener jeg, at dette er et nødvendigt krav for at leve op til ovennævnte oprindelige intention. Ægteparret, der hellere vil have gulv- eller bagageplads i stedet for 2 af sovepladserne, må henvises til at lade de ekstra sovepladser forblive i den position, som de har under kørslen. Ellers ville loven jo alligevel åbne for biler, hvor beboelsesformålet træder i baggrunden.

...

Spørgsmål 5:

Hvad er ministerens holdning til ved et ændringsforslag at tage den del af lovforslaget, der vedrører campingbiler, ud med henblik på at få undersøgt resultatet af de administrative stramninger, der er gennemført i december 1999, og at få undersøgt mulige modeller, som - hvis de gennemførte administrative stramninger viser sig utilstrækkelige - kan forhindre det egentlige misbrug af reglerne?

Svar:

Den administrative stramning som [SKAT] har gennemført tager udgangspunkt i lovens nuværende ordlyd og herunder den støtte til begrebet ”utvivlsomt indrettet til ophold og beboelse”, der kan hentes i bemærkningerne til det lovforslag, der gennemførte særeglerne for campingbiler i 1990. Opstramningen går ud på at sikre, at der ikke efter godkendelsen som campingbil kan ske større ændringer af campingindretningen, der går ud på at tilbageføre bilen i skikkelse af almindelig større personbil.

Lovforslaget supplerer den administrative stramning ved at øge kravet til størrelsen af bilerne med ca. 50 pct. og øge kravet til det mindste antal sovepladser med ca. 100 pct. sammenholdt med nuværende lovgivning/praksis.
..."

Den administrative stramning gennemført i december 1999, der er henvist til i spørgsmål 5, er beskrevet i SKATs nyhedsbrev af december 1999 til virksomheder, der er registreret efter lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv. samt virksomheder, der handler med eller ombygger campingbiler (j.nr. 99/99-343-00021). Af nyhedsbrevet fremgår bl.a.:

"Praksisændring

Med virkning fra den 1. februar 2000 vil der i godkendelserne fra [SKAT] blive anført, hvor mange sæder bag førersædet, som den ombyggede autocamper er godkendt med. Eventuelle befæstningshuller og -beslag mv. til ekstra sæder vil blive krævet afdækket eller fjernet.

Der vil endvidere blive stillet krav om, at køkkenarrangementet er fastmonteret i køretøjet. I nogle køretøjer er køkkenarrangementet indrettet på en sådan måde, at det (under kørsel) kan sammenklappes helt eller delvist, hvilket fortsat vil kunne accepteres.

I en autocamper skal der altid under kørsel medbringes bord (evt. aftageligt) samt udstyr til indretning af sovepladser."

De to sidste citerede afsnit svarer til, hvad der fremgår af SKATs punktafgiftsvejledning af 1. juli 2000, pkt. E.1.4.4:

"E.1.4.4 Busser og autocampere – 60 pct. afgift

...

Konstruktion og indretning

Autocampere skal have en tilladt totalvægt over 2 tons og være utvivlsomt konstrueret og indrettet til ophold og beboelse. Det vil sige forsynet med vinduer, isoleret, indvendig beklædt og opvarmet som større campingvogne. Der skal være sovepladser i køkkenarrangement med vand- og spildevandstanke evt. toilet og passende loftshøjde.

Sovepladserne kan indgå i kombination med køretøjets opholds- og spiseplads. Vand- og spildevandsanlæg skal være af en art og omfang, der svarer til køretøjets størrelse. En autocamper skal have en passende loftshøjde for at opfylde kravet om at være konstrueret og indrettet til ophold og beboelse. En passende loftshøjde betyder, at køretøjet enten skal have forhøjet tag eller løftbart tag. Der er ikke fastsat en minimumsloftshøjde, men der skal være sædvanlig ståhøjde ved køkkenarrangementet, og i bilens opholds- og gangarealer skal der være en loftshøjde, der tillader oprejst eller i det mindste let foroverbøjet gang.

Køkkenarrangementet skal være fastmonteret i køretøjet. I nogle køretøjer er køkkenarrangementet indrettet på en sådan måde, at det (under kørsel) kan sammenklappes helt eller delvis, hvilket godt kan accepteres. I en autocamper skal der altid under kørsel medbringes bord (evt. aftagelig!) samt udstyr til indretning af sovepladser.”

Disse afsnit fremgik uændret af punktafgiftsvejledningen, indtil § 5 a, stk. 1, blev ændret ved lov nr. 541 af 6. juni 2007, hvor bestemmelsen om autocampere blev flyttet til stk. 2 og fik følgende ordlyd:

”Stk. 2. Køretøjer, der er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, afgiftsberigtiges efter § 4. For køretøjer som nævnt i 1. pkt. med en tilladt totalvægt på mindst 2 t, der er indrettet med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer, kan der dog ved afgiftsberigtigelsen ses bort fra udgiften til beboelsesindretningen samt fortjeneste og moms heraf...”

Af de almindelige bemærkninger til lovforslaget fremgår bl.a. (jf. Folketingstidende 2006-07, tillæg A, L 217, s. 7830):

”1.5. Stramning for autocampere

Det har vist sig, at bestemmelsen er blevet udnyttet på en u hensigtsmæssig måde, idet almindelige større personbiler – oftest af MPV-type – ombygges til campingbiler, hvor omkostningerne ved ombygningen har været meget begrænsede, således at disse biler i praksis substituerer almindelige større personbiler, hvorved provenuet fra registreringsafgiften af personbiler udhules.

Det foreslås, at hovedreglen fremover bliver, at der for campingbiler betales registreringsafgift som for almindelige personbiler, men at værdigrundlaget er uden udgiften til campingindretningen.”

Registreringsafgiftsloven indeholder bl.a. følgende straffebestemmelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 29 af 10. januar 2014:

”§ 27. Med bøde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt

...

4) anvender et afgiftspligtigt køretøj, der er fritaget for afgift, eller hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5, § 5 a, stk. 1 og 2, § 6, stk. 1, § 6 a, stk. 1, eller § 6 b, stk. 1, i strid med de betingelser, der gælder for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse,

...”

Højesterets begrundelse og resultat

Sagens baggrund mv.

Tiltalte erhvervede den 15. september 2006 en Landrover Discovery 3, som blev afgiftsberigtiget efter den dagældende bestemmelse for campingbiler (autocampere) i registreringsafgiftslovens § 5 a, stk. 1, nr. 1, hvorefter afgiften udgjorde 0 kr. af de første 12.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 60 % af resten. Dette var en undtagelse fra den almindelige bestemmelse om registreringsafgift af personbiler i § 4, hvorefter afgiften udgjorde 105 % af de første 57.400 kr. af den afgiftspligtige værdi og 180 % af resten.

Det var efter § 5 a, stk. 1, nr. 1, en betingelse for den lempelige afgiftsberigtigelse, at køretøjet utvivlsomt var konstrueret og indrettet til ophold og beboelse, herunder med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst 4 personer.

Efter registreringsafgiftslovens § 27, stk. 1, nr. 4, straffes med bøde bl.a. den, der forsætligt eller groft uagtsomt anvender et afgiftspligtigt køretøj, hvoraf der er betalt afgift efter § 5 a, stk. 1 og 2, i strid med de betingelser, der gælder for afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse.

Siden en praksisændring offentliggjort i december 1999 har SKAT fortolket bestemmelserne således, at der i en autocamper under kørsel bl.a. altid skal medbringes bord (eventuelt aftageligt) samt udstyr til indretning af sovepladser. Denne praksis er også beskrevet i punktafgiftsvejledningen fra 2000 og i de følgende år, hvor den lempelige registreringsafgift for autocampere var gældende.

Ved en lovændring i 2000 skærpede Folketinget bestemmelsen om indregistrering af autocampere for at begrænse mulighederne for at få almindelige større personbiler kategoriseret som campingbiler og derved undgå, at autocampere substituerede større personbiler. SKATs administrative stramning blev omtalt i forbindelse med Folketingets behandling af lovforslaget.

Strafhjemlen mv.

Højesteret finder, at det er i overensstemmelse med lovens ordlyd, forarbejder og formål at stille krav om, at bilens camperudstyr skal medbringes under kørsel i en autocamper, for at den kan anses for ikke alene konstrueret, men også utvivlsomt indrettet til ophold og beboelse.

Det lægges efter landsrettens bevisresultat til grund, at [Tiltalte] blev standset af politiet under kørsel på offentlig vej den 2. juni 2011 uden at medbringe bilens camperudstyr, herunder bord, gasblus og liggeunderlag, og at han i foråret 2011 i flere tilfælde havde foretaget tilsvarende kørsler. Landsretten fandt, at forholdet kunne tilregnes [Tiltalte] som i hvert fald groft uagtsomt.

Højesteret tiltræder herefter, at [Tiltalte] er fundet skyldig efter registreringsafgiftslovens § 27, stk. 1, nr. 4, jf. § 5 a, stk. 1, nr. 1, som affattet ved indregistreringen af hans bil i 2006, jf. lovbekendtgørelse nr. 977 af 2. december 2002.

Højesteret finder endvidere, at [Tiltalte] ikke har været udsat for en forskelsbehandling i forhold til andre ejere af autocampere, som kan begrunde straffrihed eller strafbortfald. Der er heller ikke grundlag for at lade straffen bortfalde under henvisning til, at retstilstanden har været uklar, idet SKATs administrative praksis havde været uændret siden december 1999 og offentlig tilgængelig bl.a. i punktafgiftsvejledningen på tidspunktet for indregistreringen af [Tiltaltes] køretøj i 2006.

Fastsættelse af bøden

Det fremgår af SKATs juridiske vejledning pkt. A.C.3.5.4.5.2., at der alene forudsættes fastsat en normalbøde beregnet på grundlag af den unddragne registreringsafgift, hvis et køretøj benyttes i strid med reglerne i registreringsafgiftsloven i mere end 3 måneder, og at der i andre tilfælde forudsættes fastsat en mindre ordensbøde.

Ordensbøder forudsættes efter vejledningen graderet efter, om der har været tale om retsstridig benyttelse i indtil 1 uge, herunder enkeltstående tilfælde (1.500 kr.), i mere end 1 uge, men ikke over 1 måned (3.000 kr.), i mere end 1 måned, men ikke over 2 måneder (4.500 kr.), eller i mere end 2 måneder, men ikke over 3 måneder (7.500 kr.).

Det fremgår af landsrettens dom, at landsretten i overensstemmelse med [Tiltaltes] forklaring har lagt til grund, at han ud over kørslen den 2. juni 2011 ”i foråret 2011 i flere tilfælde havde foretaget tilsvarende kørsler”. Af [Tiltaltes] forklaring for landsretten fremgår, at det formentlig drejede sig om 6-7 kørsler i foråret 2011, hvor han kørte til en containerplads i forbindelse med, at han renoverede sit hus, og at han efter hver kørsel genplacerede camperudstyret i bilen.

Da det ikke fremgår af landsrettens bevisvurdering, hvornår i foråret 2011, de tidligere 6-7 kørsler fandt sted, finder Højesteret, at der ved straffastsættelsen må tages udgangspunkt i, at det ikke kan udelukkes, at kørslen den 2. juni 2011 og de forudgående 6-7 kørsler har ligget inden for en periode på 1 måned.

På den baggrund fastsætter Højesteret bøden til 3.000 kr. med forvandlingsstraf af fængsel i 6 dage.

Der er herefter ikke anledning til at tage stilling til, hvordan bøden skulle fastsættes, hvis det måtte lægges til grund, at de i alt 7-8 enkeltstående kørsler havde fundet sted over en periode på mere end 1 måned, herunder en periode på mere end 3 måneder.

Konklusion

Højesteret stadfæster herefter landsrettens dom med den ændring, at bøden nedsættes til 3.000 kr. med forvandlingsstraf af fængsel i 6 dage.

Thi kendes for ret:

Landsrettens dom stadfæstes med den ændring, at [Tiltalte] straffes med en bøde på 3.000 kr. med forvandlingsstraf af fængsel i 6 dage.

Statskassen skal betale sagens omkostninger for Højesteret.