

UDSKRIFT
AF
HØJESTERETS DOMBOG

HØJESTERETS DOM
afsagt tirsdag den 15. april 2014

Sag 4/2014

(1. afdeling)

Rigsadvokaten

mod

Tiltalte

og

Virksomhed ApS

(advokat Lars Lindhard, beskikket for begge)

I tidligere instanser er afsagt dom af Retten i Roskilde den 4. februar 2013 og af Østre Landsrets 19. afdeling den 4. juli 2013.

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Børge Dahl, Jytte Scharling, Poul Dahl Jensen, Lars Hjortnæs og Jan Schans Christensen.

Påstande

Tiltalte og Virksomhed ApS har påstået formildelse. Tiltalte har endvidere påstået frifindelse for påstanden om betinget frakendelse af førerretten.

Anklagemyndigheden har påstået stadfæstelse i forhold til Tiltalte og skærpelse i forhold til Virksomhed ApS

Anbringender

Tiltalte og Virksomhed ApS har anført bl.a., at færgereglen i artikel 9, stk. 1, i køre- og hviletidsforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006) skal finde anvendelse ved opgørelsen af køre/hviletiden efter forordningens artikel 8, uanset om tiltalte fuldt ud har overholdt hviletidsreglerne i artikel 8 eller ej. Det kan

ikke udledes af hverken ordlyden af forordningen eller formålet med artikel 9, at brug af færgereglen skulle forudsætte, at hviletidskravet i artikel 8 fuldt ud er opfyldt. Da de tiltalte har overholdt alle betingelser i færgereglen i artikel 9, skal færgereglen benyttes ved beregning af hviletiden efter artikel 8, således at der ved beregning af en overskridelse af kravene i artikel 8 skal tages hensyn til hvil afholdt i medfør af færgereglen. Når færgereglen benyttes, har tiltalte alene overskredet den foreskrevne hviletid med 22 %. Frakendelse af førerretten i medfør af færdselslovens § 125, stk. 6, sker alene, hvis køre- og hviletidsbestemmelserne er overskredet med mere end 30 %, og der skal derfor ikke ske frakendelse af **Tiltaltes** førerret.

Anklagemyndigheden har anført bl.a., at det er uomtvistet, at **Tiltalte** og **Virksomhed ApS** ikke inden for den 24-timers periode, som fremgår af artikel 8, stk. 2, i køre- og hviletidsforordningen har holdt en regulær daglig hviletid, idet det opnåede hvil inden udløbet af de 24 timer kun var på 8 timer og 34 minutter. Anvendelse af færgereglen i artikel 9, stk. 1, forudsætter, at der er holdt et regulært dagligt hvil på mindst 11 timer eller 3 + 9 timer inden for 24-timers perioden, at det regulære daglige hvil højst må være afbrudt to gange, at de to afbrydelser tilsammen maksimalt må udgøre en time, og at chaufføren i den regulære daglige hviletid skal have adgang til en køje eller liggeplads. Hvis en eller flere af disse betingelser ikke er opfyldt, finder færgereglen ikke anvendelse, og beregningen af hviletiden skal opgøres efter artikel 8, stk. 2. Ud fra formålet og en ordlydsfortolkning af artikel 9, stk. 1, sammenholdt med artikel 8, stk. 2, jf. artikel 4, litra g, følger, at alene ved afholdelse af et fuldt regulært dagligt hvil tillades det at foretage afbrydelser af hviletiden som led i færgetransport. Det synes endvidere klart forudsat i forarbejderne til køre- og hviletidsforordningen, at det alene er det fulde regulære daglige hvil, der tillades afbrudt som led i færgetransport. Ligeledes synes betingelsen om et fuldt regulært dagligt hvil også klart forudsat i Kommissionens vejledningsnotat 6, hvoraf det fremgår, at afbrydelserne som led i færgereglen under ingen omstændigheder må medføre, at den daglige regulære hviletid bliver kortere. Endvidere kan der henvises til Kommissionens direktiv 2009/5/EF af 30. januar 2009 som udtryk for, at færgereglen er en undtagelsesbestemmelse, der er knyttet til artikel 8, og således ikke særskilt kan strafsanktioneres.

Retsgrundlag

I køre- og hviletidsforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vej-

transport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85) hedder det bl.a.:

”... ud fra følgende betragtninger:

...

- (17) Hensigten med denne forordning er at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt at forbedre den generelle trafiksikkerhed. Dette opnås hovedsageligt ved hjælp af bestemmelserne om den maksimale køretid pr. dag, pr. uge og pr. 14-dages-periode, bestemmelsen om, at en fører skal tage en regulær ugentlig hviletid mindst en gang pr. to på hinanden følgende uger, og bestemmelsen om, at den daglige hviletid under ingen omstændigheder bør være under ni sammenhængende timer. Da disse bestemmelser sikrer passende hvile og under hensyn til de seneste års erfaringer med den praktiske håndhævelse, er der ikke længere behov for en ordning med kompensation for reduceret daglig hviletid.

...

Artikel 4

I denne forordning forstås ved:

...

- f) »hvil«: enhver sammenhængende periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid
- g) »daglig hviletid«: den daglige periode, i hvilken føreren frit kan disponere over sin tid; dette begreb dækker »regulær daglig hviletid« og »reduceret daglig hviletid«
- »regulær daglig hviletid«: ethvert hvil på mindst 11 timer. Denne regulære daglige hviletid kan subsidiært tages i to perioder, hvoraf den første periode skal være på mindst tre sammenhængende timer og den anden på mindst ni sammenhængende timer
 - »reduceret daglig hviletid«: ethvert hvil på mindst ni timer, men mindre end 11 timer

...

Artikel 8

1. Føreren skal have daglige og ugentlige hviletider.
2. Inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige eller ugentlige hviletid skal føreren have holdt en ny daglig hviletid.

Hvis den daglige hviletid, som falder inden for 24 timers perioden, er på mindst ni timer, men mindre end 11 timer, skal den betragtes som reduceret daglig hviletid.

...

Artikel 9

1. Uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj om bord på færge eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. I den nævnte regulære daglige hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggeplads.

...

Artikel 19

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og forordning (EØF) nr. 3821/85 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning, og må ikke medføre forskelsbehandling. Der må for samme overtrædelse af denne forordning og af forordning (EØF) nr. 3821/85 ikke pålægges mere end én sanktion eller indledes mere end én retsforfølgning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse foranstaltninger og sanktionsbestemmelser inden den dato, der er fastsat i artikel 29. Kommissionen underretter medlemsstaterne herom.

2. En medlemsstat giver de kompetente myndigheder mulighed for at pålægge en virksomhed og/eller en fører en sanktion for overtrædelse af denne forordning, når overtrædelsen konstateres på denne medlemsstats område, og overtrædelsen ikke allerede har givet anledning til en sanktion, også selv om overtrædelsen er begået på en anden medlemsstats eller et tredjelands område..."

På det tidspunkt, hvor lov nr. 557 af 24. juni 2005 om ændring af bl.a. færdselsloven blev vedtaget, forelå et ændret forslag til forordning nr. 561/2006 (dateret den 11. august 2003, KOM (2003) 490 endelig), hvor udformningen af artikel 9, stk. 1 og 2, svarer til den endelige udformning af forordningens artikel 9, stk. 1.

I færdselsloven hedder det bl.a.:

"§ 86 a. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af Det Europæiske Fællesskabs forordninger og direktiver samt internationale aftaler, overenskomster eller lignende om køre- og hviletid inden for vejtransport.

...

§ 118...

Stk. 7. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. Der kan endvidere fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder for overtrædelse af bestemmelser i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, og for overtrædelse af bestemmelser i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1.

...

§ 125. Føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, skal betinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj, hvis

...

- 6) føreren har overtrådt bestemmelser om køretid eller hviletid fastsat i de forordninger, der er nævnt i § 86 a, stk. 1, eller i forskrifter, der er udstedt i medfør af § 86 a, stk. 1, med mere end 30 pct.”

I forarbejderne til færdselslovens § 118, stk. 7 (tidligere § 118, stk. 8), er anført bl.a., jf.

Folketingstidende 2004-2005, tillæg A, L 153, s. 6877-6878, 6880-6883, 6887, 6889 og 7004-7005:

”3.1.1.4. Nye EU-regler om køre- og hviletid

...

Kommissionen har endvidere fremsat forslag til en ny forordning om køre- og hviletid og et nyt kontroldirektiv, som skal erstatte de gældende bestemmelser. Forslagene forventes vedtaget i løbet af 2005.

Formålet med den nye forordning om køre- og hviletid er at harmonisere konkurrencevilkårene mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Baggrunden for forslaget til en ny forordning er et ønske om at forenkle de eksisterende regler og tilvejebringe fælles regler om køre- og hviletid, der fortolkes ensartet i hele EU. En ensartet fortolkning af køre- og hviletidsreglerne er bl.a. en forudsætning for indførelsen af den digitale fartskriver.

Med forslaget til et nyt direktiv om minimumsbetingelser for gennemførelse af køre- og hviletidsforordningen og kontrolapparatforordningen har Kommissionen ønsket at sætte fokus på medlemsstaternes indsats over for håndhævelse af reglerne om køre- og hviletid. Det foreslås bl.a., at medlemsstaterne skal være forpligtede til at gennemføre øget kontrol med overholdelse af reglerne om køre- og hviletid. Endvidere skal medlemsstaterne sikre, at sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning.

Indholdet af de nye EU-regler er nærmere beskrevet i lovforslagets bilag 2, underbilag 2.6.

...

3.1.3. Rigsadvokatens redegørelse om sanktionerne for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne

...

For så vidt angår Rigsadvokatens overvejelser og anbefalinger vedrørende den mere detaljerede udformning af sanktionssystemet for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid og kørsel uden føreret henvises til pkt. 3.2. nedenfor.

Det anføres i redegørelsen, at forslaget til et nyt sanktionssystem er udarbejdet på grundlag af de gældende EU-regler om køre- og hviletid, men at forslaget vil kunne anvendes uændret i forhold til de ændringer, der er forudsat i den nye forordning om køre- og hviletid. Det er endvidere Rigsadvokatens vurdering, at forslaget til et nyt sanktionssystem opfylder de krav til sanktionerne, der er forudsat i forslaget til et nyt kontroldirektiv, jf. herved bemærkningernes pkt. 3.1.1.4. ovenfor.

...

3.2. Den nærmere udformning af et skærpet sanktionssystem for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne

3.2.1. Indførelse af et gradueret bødesanktionssystem for overtrædelse af køre- og hviletidsforordningen

3.2.1.1. Rigsadvokatens anbefaling

...

For så vidt angår føreren foreslås det, at der fastsættes en bøde på 100 kr. for hver gang, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides med 1 procent. En bøde på 100 kr. pr. overskridelsesprocent svarer til bødetaksten ved overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt.

Endvidere foreslås det, at der for ejeren fastsættes en bøde på 200 kr. for hver procent, den fastsatte grænse for køretid eller hviletid overskrides, således at der som hidtil fastsættes en bøde til ejeren, der er dobbelt så stor som bøden til føreren.

...

3.2.1.2. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet kan tiltræde, at en skærpelse af bødesanktionerne af de af Rigsadvokaten anførte grunde sker ved indførelse af et gradueret sanktionssystem, hvor bøderne stiger i takt med den procentvise overskridelse af reglerne.

...

De foreslåede bødetakster er gengivet i lovforslagets bilag 2, underbilag 2.3.1-2.3.10.

...

3.2.2. Indførelse af hjemmel til frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen

...

3.2.2.2. Justitsministeriets overvejelser

...

Lovforslagets bilag 2, underbilag 2.3.1-2.3.10 indeholder en oversigt over de overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne, som efter forslaget vil medføre en betinget frakendelse. I tabellerne er der foretaget en beregning af den procentuelle overskridelse i forhold til overtrædelsen i tid. En frakendelsesgrænse på mere end 30 pct. vil således i sager om de hyppigst forekommende overtrædelser indebære, at førerretten skal frakendes betinget efter nedenstående tabel 3.

...

Bilag 2.3.10

Bilag 3.10

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 artikel 9

Daglig hviletid- min. 11 timer samlet (afbrudt før/efter færge/jernbanetransport)			
Overtrædelse i tid	Overtrædelse i %	Bøde fører/ virksomhed*)	Yderligere sanktion til fører
7 min.	1%	Ingen	Ingen
14 min.	2%	Ingen	Ingen
20 min.	3%	Ingen	Ingen
27 min.	4%	Ingen	Ingen
33 min.	5%	500 kr. / 1.000 kr.	Ingen
40 min.	6%	600 kr. / 1.200 kr.	Ingen
47 min.	7%	700 kr. / 1.400 kr.	Ingen
53 min.	8%	800 kr. / 1.600 kr.	Ingen
1 time	9%	900 kr. / 1.800 kr.	Ingen
1 time og 6 min.	10%	1.000 kr. / 2.000 kr.	Ingen
1 time og 13 min.	11%	1.100 kr. / 2.200 kr.	Ingen
1 time og 20 min.	12%	1.200 kr. / 2.400 kr.	Ingen
1 time og 26 min.	13%	1.300 kr. / 2.600 kr.	Ingen
1 time og 33 min.	14%	1.400 kr. / 2.800 kr.	Ingen
1 time og 39 min.	15%	1.500 kr. / 3.000 kr.	Ingen
1 time og 46 min.	16%	1.600 kr. / 3.200 kr.	Ingen
1 time og 53 min.	17%	1.700 kr. / 3.400 kr.	Ingen
1 time og 59 min.	18%	1.800 kr. / 3.600 kr.	Ingen
2 timer og 6 min.	19%	1.900 kr. / 3.800 kr.	Ingen
2 timer og 12 min.	20%	2.000 kr. / 4.000 kr.	Ingen
2 timer og 19 min.	21%	2.100 kr. / 4.200 kr.	Ingen
2 timer og 26 min.	22%	2.200 kr. / 4.400 kr.	Ingen
2 timer og 32 min.	23%	2.300 kr. / 4.600 kr.	Ingen
2 timer og 39 min.	24%	2.400 kr. / 4.800 kr.	Ingen
2 timer og 45 min.	25%	2.500 kr. / 5.000 kr.	Ingen
2 timer og 52 min.	26%	2.600 kr. / 5.200 kr.	Ingen
2 timer og 59 min.	27%	2.700 kr. / 5.400 kr.	Ingen
3 timer og 5 min.	28%	2.800 kr. / 5.600 kr.	Ingen
3 timer og 12 min.	29%	2.900 kr. / 5.800 kr.	Ingen
3 timer og 18 min.	30%	3.000 kr. / 6.000 kr.	Ingen
3 timer og 25 min.	31%	3.100 kr. / 6.200 kr.	Betinget førerretsfrakendelse
3 timer og 32 min.	32%	3.200 kr. / 6.400 kr.	Betinget førerretsfrakendelse

3 timer og 38 min.	33%	3.300 kr. / 6.600 kr.	Betinget førerrets- frakendelse
3 timer og 45 min.	34%	3.400 kr. / 6.800 kr.	Betinget førerrets- frakendelse
3 timer og 51 min.	35%	3.500 kr. / 7.000 kr.	Betinget førerrets- frakendelse
3 timer og 58 min.	36%	3.600 kr. / 7.200 kr.	Betinget førerrets- frakendelse
4 timer og 5 min.	37%	3.700 kr. / 7.400 kr.	Betinget førerrets- frakendelse
4 timer og 11 min.	38%	3.800 kr. / 7.600 kr.	Betinget førerrets- frakendelse
4 timer og 18 min.	39%	3.900 kr. / 7.800 kr.	Betinget førerrets- frakendelse
4 timer og 24 min.	40%	4.000 kr. / 8.000 kr.	Betinget førerrets- frakendelse

...”

Bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport er udstedt i medfør af bl.a. færdselslovens § 86 a og § 118, stk. 8 (nu stk. 7). I bekendtgørelsen hedder det bl.a.:

”§ 1. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) *Køre- og hviletidsforordningen*: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85.

...

§ 11. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder den, der overtræder følgende bestemmelser om:

...

- 3) hviletid, jf. artikel 8 og 9 i køre- og hviletidsforordningen samt artikel 8 i AETR,

...”

Rigsadvokaten har indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet vedrørende anvendelse af køre- og hviletidsforordningens artikel 9, stk. 1, i henholdsvis vej- og virksomhedskontrollen. I Rigspolitiets udtalelse af 4. marts 2014 er anført bl.a.:

”De almindelige betingelser for afholdelse af dagligt hvil fremgår af artikel 8.

En daglig hviletid kan som udgangspunkt aldrig lovligt afbrydes, jf. kravet i artikel 4, litra f, og det vil derfor være den længst opnåelige *sammenhængende* hviletid inden for 24 timer (eller 30 timer ved flermåndsbetjening) efter afslutningen af den forudgående daglige hviletid, som politiet "leder efter" i forbindelse med kontrol.

Det fremgår dog af køre- og hviletidsforordningens artikel 9, stk. 1, at uanset artikel 8 må en regulær daglig hviletid, som holdes, mens føreren ledsager et køretøj ombord på færge eller tog, højst afbrydes to gange af andre aktiviteter i sammenlagt højst én time. I den nævnte regulære hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggeplads.

Når disse betingelser er opfyldt, vil politiet således se bort fra afbrydelserne, og hviletiden udgøres herefter af den kumulerede hviletid på hver side af de (maksimalt) to afbrydelser.

Hvis en eller flere af betingelserne for anvendelse af færgereglen er tilsidesat, er det derimod Rigspolitiets opfattelse, at undtagelsesbestemmelsen i artikel 9 ikke efter sin ordlyd kan finde anvendelse. Kontrollen må herefter foretages i overensstemmelse med de almindelige bestemmelser om dagligt hvil i artikel 8. Dette fremgår endvidere af Rigspolitiets vejledning om kontrol af køre- og hviletidsbestemmelserne, afsnit 4.2.9., som er tilgængelig for både politiet og andre brugere på politiets hjemmeside.

Vejkollen er den kontrol, der foretages af politiet ude på vejen...

I vejkontrollen sker kontrol med overholdelse af artikel 9, stk. 1, i overensstemmelse med de retningslinjer, som fremgår af ovennævnte vejledning. Hvis det således under en kontrol konstateres, at der i forbindelse med en færgeoverfart er afholdt et (sammenlagt) dagligt hvil kortere end 10 timer og 28 minutter (11 timer fratrukket sanktionstolerancen på 5 pct.), og der ikke er tale om et opdelt dagligt hvil, finder undtagelsesbestemmelsen i artikel 9, stk. 1, ikke anvendelse, idet betingelsen om afholdelse af et regulært dagligt hvil ikke er opfyldt. Det daglige hvil kontrolleres derfor i henhold til de almindelige bestemmelser i artikel 8. Det betyder, at eventuelle afbrydelser i hviletid for at køre ombord og af færgen ikke anses for lovlige afbrydelser, og det vil herefter alene være den længst opnåelige *sammenhængende* hviletid inden for 24-timers perioden, der udgør det daglige hvil.

Det samme gør sig gældende, såfremt der er tale om mere end to afbrydelser, eller afbrydelserne sammenlagt har en varighed på mere end én time.

Virksomhedskontrollen er en administrativ kontrol, der indtil 1. januar 2014 blev varetaget af Rigspoliet, men efter 1. januar 2014 varetages af Tungvognscenter Øst.

Ved virksomhedskontrollen udvælges et antal virksomheder hver måned til kontrol for overholdelse af køre- og hviletidsreglerne...

I virksomhedskontrollen anvendes en mere lempelig praksis i relation til artikel 9, stk. 1, end tilfældet er i vejkontrollen i forhold til kravet om et regulært dagligt hvil. Hvis det konstateres, at der i forbindelse med færgeoverfart har været afholdt et hvil, der er kortere end et regulært dagligt hvil, sanktioneres dette for korte hvil som en overtrædelse af artikel 9, stk. 1, og den procentvise overtrædelse udregnes i forhold til længden

af et regulært dagligt hvil. Der sker således i disse sager kumulation af hviletiderne på hver side af afbrydelserne.

Hvis de andre betingelser i artikel 9, stk. 1, er tilsidesat, og der således er tale om mere end to afbrydelser, eller afbrydelserne har en sammenlagt varighed på mere end én time, vil undtagelsesbestemmelsen i artikel 9, stk. 1, derimod ikke finde anvendelse, og der kontrolleres herefter i overensstemmelse med de almindelige regler om dagligt hvil, jf. artikel 8. Dette svarer således til praksis i vejkontrollen.

Rigspolitiet kan afslutningsvis oplyse, at Rigspolitiet gennem længere tid har overvejet en ændring af praksis i virksomhedskontrollen i relation til artikel 9, stk. 1, således at denne bringes i overensstemmelse med Rigspolitiets retningslinjer og praksis i vejkontrollen. Dette har dog afventet ibrugtagning af et nyt it-system, som er under udvikling. Systemet er i slutningen af 2013 delvist taget i brug, men det er besluttet, at ændring af den administrative praksis i virksomhedskontrollen vedrørende anvendelse af færgereglen afventer udfaldet af ankesagen i Højesteret.”

Højesterets begrundelse og resultat

Det er en grundlæggende regel i køre- og hviletidsforordningen (forordning (EF) nr. 561/2006), at et hvil skal være en sammenhængende periode, jf. artikel 4, litra f. Dette indebærer, at et hvil ophører, når det afbrydes, og at der ikke kan ske kumulation af hvilene på hver side af en afbrydelse.

Den såkaldte færgerregel i forordningens artikel 9, stk. 1, udgør en undtagelse herfra, idet der efter denne regel under visse betingelser kan ske kumulation af hvileperioder på hver side af en afbrydelse, således at der bliver tale om en sammenhængende hvileperiode.

Færgereglen i artikel 9, stk. 1, angår efter sin ordlyd situationer, hvor der i forbindelse med færgetransport holdes en regulær daglig hviletid, dvs. enten ét hvil på mindst 11 timer eller to hvil først på mindst 3 og derefter på mindst 9 timer, jf. herved forordningens artikel 4, litra g. Dette må forstås således, at hvileperioder, som har været afbrudt i forbindelse med færgetransport, kan kumuleres ved en beregning af, om der er holdt en regulær daglig hviletid inden for den relevante 24-timers periode, men ikke ved en beregning af, om der er holdt en reduceret daglig hviletid som nævnt i artikel 4, litra g (ét hvil på mellem 9 og 11 timer). De betingelser, som skal være opfyldt for at anvende færgereglen, er efter bestemmelsen, at hviletiden højst afbrydes to gange og højst i en time i alt, og at føreren under hele hviletiden har adgang til en køje eller liggeplads.

Mens de materielle regler om køre- og hviletid er fastsat i køre- og hviletidsforordningen, er sanktioneringen ved overtrædelse af reglerne inden for visse rammer overladt til medlemslandene, jf. forordningens artikel 19.

Her i landet er der indført et graderet sanktionssystem, hvor både bødens størrelse og spørgsmålet om frakendelse af førerretten afhænger af, hvor stor den procentvise overskridelse af forordningens regler er.

De danske regler om sanktionering af overtrædelse af reglerne i EU-forordningen om køre- og hviletid udløser en bøde på 100 kr. ”pr. overskridelsesprocent” til føreren og på 200 kr. ”pr. overskridelsesprocent” til ejeren samt betinget frakendelse af førerret til føreren ved en overskridelse på mere end 30 pct., jf. lovforslag nr. L 153 af 13. april 2005 om ændring af færdselsloven mv. (Folketingstidende 2004-2005, tillæg A, s. 6882-6883).

Som bilag til lovforslaget er medtaget en oversigt vedrørende overtrædelse af ”daglig hviletid – min. 11 timer samlet (afbrudt før/efter færge/jernbanetransport)”. Oversigten, som angår artikel 9 i forordning (EØF) nr. 3820/85, der nu er afløst af forordning (EF) nr. 561/2006, bygger på en forudsætning om, at der i forbindelse med færgetransport ved den opgørelse af overskridelsens procentvise størrelse, der skal foretages med henblik på sanktionsfastsættelsen, skal ses bort fra afbrydelser mellem hvileperioder i overensstemmelse med færgereglen.

Det fremgik af bemærkningerne til lovforslaget, at oversigten ville kunne anvendes uændret også i forhold til den nu gældende forordning, som på daværende tidspunkt var under vedtagelse i EU, jf. Folketingstidende 2004-2005, tillæg A, s. 6881.

I den foreliggende sag er det ubestridt, at de ovenfor nævnte betingelser for at anvende færgereglen er opfyldt, idet **Tiltalte** i forbindelse med overfarten med færgen fra Aarhus til Kalundborg afbrød sit hvil to gange i sammenlagt 50 minutter og havde adgang til en køje eller liggeplads.

Ved udløbet af den relevante 24-timers periode kl. 03.11 den 10. maj 2012 havde **Tiltalte** kun nået at holde hvil i 8 timer og 34 minutter, og han manglede således ved en beregning efter artikel 9, stk. 1, at holde hvil i 2 timer og 26 minutter for at opfylde kravet i forord-

ningens artikel 8, stk. 2, om et hvil på mindst 11 timer inden for 24-timers perioden (svarende til ca. 22 pct.).

Højesteret finder herefter, at [Tiltaltes] overtrædelse skal bedømmes ud fra, at han har holdt et sammenhængende hvil på 8 timer og 34 minutter, og at overskridelsen i forhold til et regulært dagligt hvil på 11 timer således kan opgøres til 2 timer og 26 minutter.

På denne baggrund finder Højesteret, at [Tiltalte] bør straffes med en bøde på 2.500 kr. og frifindes for påstanden om betinget frakendelse af førerretten.

Højesteret finder endvidere, at [Virksomhed ApS] bør straffes med en bøde på 4.500 kr. Det bemærkes herved, at [Tiltalte] er dømt som chauffør ved transporten, og [Virksomhed ApS] er dømt, fordi selskabet var ansvarlig for transporten. Den omstændighed, at [Tiltalte] også er eneanpartshaver og direktør i selskabet, kan ikke føre til en nedsættelse af bøden for selskabet, da der ikke er tale om samme formueenhed, og da de præventive grunde, der ligger bag køre- og hviletidsbestemmelserne, taler imod strafnedsættelse for selskabet.

Thi kendes for ret:

[Tiltalte] straffes med en bøde på 2.500 kr. Forvandlingsstraffen er fængsel i 6 dage.

[Tiltalte] frifindes for påstanden om betinget førerretsfrakendelse.

[Virksomhed ApS] straffes med en bøde på 4.500 kr.

Statskassen skal betale sagens omkostninger for byret, landsret og Højesteret.

--oo0oo--

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Højesteret, den