

D O M

afsagt den 2. september 2008 af Vestre Landsrets 11. afdeling

(dommerne Vogter, Kirsten Thorup og Sophia van Binsbergen (kst.) i ankesag S-1527-08

Anklagemyndigheden

mod

Tiltalte

CPR nr. (Født 1958)

(advokat Knud Ole Ravn Meden, København).

Retten i Viborg har den 4. juni 2008 afsagt dom i 1. instans (SS 2986/2007 og SS 230/2008).

Tiltalte har påstået frifindelse, herunder frifindelse for påstanden om betinget frakendelse af førerretten, og i øvrigt formildelse.

Anklagemyndigheden har påstået skærpelse af bødestraffen.

Anklagemyndigheden har for landsretten berigtiget tiltalen, således at der i forhold 1 efter "justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007, § 11, nr. 2, jf. § 4," tilføjes: "jf. tidligere justitsministeriets bekendtgørelse nr. 688 af 29. juni 2005, § 10, nr. 2, litra b, med senere ændringer" og efter "forordning nr. 561/2006, artikel 7," tilføjes: "jf. tidligere Rådets forordning (EØF) nr.

3820/85 artikel 7, stk. 1". Hjemlen for betinget frakendelse af førerretten findes nu i færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6.

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

Der er endvidere afgivet forklaring af vidnerne politiassistent **Vidne 1** og **Vidne 2 (Tidl. Person 1)**.

Tiltalte har supplerende vedrørende forhold 1 forklaret, at der var 2 skiver i apparatet. Tidligere kunne man enten bytte rundt på skiverne i kontrolapparatet ved chaufførskift eller dreje på knapperne, som han gjorde. På den anden skive ville man kunne se, at det var **Vidne 2**, der kørte. Denne skive har han efterlyst, for den vil kunne dokumentere det, der skete. De skulle skifte chauffør lynhurtigt på grund af køkørsel. De skiftede plads inden 4 ½ times kørsel som krævet.

Vedrørende forhold 2 har tiltalte supplerende forklaret, at medchaufføren af en eller anden grund ikke kunne komme til tiden. Han samlede derfor gæsterne op først og kørte tilbage til Silkeborg efter medchaufføren. De læssede køretøjet og pakkede bussen, før medchaufføren satte sit diagramark ind i kontrolapparatet. Han kendte ikke nogen regel om, at begge chauffører absolut skulle være i bussen fra starten eller i hvert fald efter en times kørsel. Han har været på forskellige kurser, men der undervises ikke meget i køre- og hviletidsreglerne, og "en time-reglen" er ikke blevet nævnt.

Politiassistent **Vidne 1** har forklaret, at han i mange år har arbejdet med køre- og hviletidssager. Efter

reglerne skal man flytte diagramarkene i kontrolapparatet ved chaufførskift og ikke bare "stille på knapperne". Sådan som aftegningen på diagramarket vedrørende forhold 1 er fastsat, ser det i øvrigt ikke ud til, at der er stillet på knapperne.

Vidne 2 har om forhold 1 forklaret, at han og tiltalte kørte hjem fra Norge i februar 2007, men han kan kun huske turen, fordi han sad fast undervejs. Han kan ikke huske turens detaljer, herunder fx hvornår de kørte af sted. Det var tiltalte, der var førstemand, og derfor ham, der bestemte. I dag husker han ikke, hvem der sad bag rattet indledningsvis. Chaufførerne holder altid megen kontrol med køre- og hviletidsreglerne. Sommetider skifter de efter bare 3 timer, og de kører ikke mere end de 4 ½ time, de må. Han plejer at skifte skiven ved chaufførskift, hvis han er førstemand på turen. Han har dog for lang tid siden, da han kørte i et andet firma, oplevet, at man blot stillede på knapperne. Skiverne skal opbevares i et vist antal dage, og han er ikke længere i besiddelse af den skive, der viser hans kørsel den omhandlede dag.

Forsvareren har for vidt angår forhold 2 bl.a. gjort gældende, at artikel 8, stk. 2, i Rådets forordning nr. 3820/85 om kørsel med to førere efter sit formål må forstås således, at det ikke kræves, at chauffør nr. to er til stede i de første 4½ time af kørslen.

Som nævnt i byrettens dom har anklagemyndigheden heroverfor gjort gældende, at reglerne om kørsel med to førere efter artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 3820/85 som udgangspunkt ikke finder anvendelse, såfremt der i en del af køretiden kun har befundet sig én fører i køretøjet. Som det fremgår

af den udtalelse af 18. juni 2001 fra Færdselsstyrelsen, der er citeret i byrettens dom, havde styrelsen dog efter sin praksis undladt at begære tiltalerejsning ved op til 1 times fravigelse ved starten og slutningen af turen.

Denne praksis er tillige beskrevet i Rigspolitiets brev af 22. februar 2006 til International Transport Danmark, hvori det hedder:

"...

Rigspolitiet er imidlertid bekendt med, at en times fravigelse, hvor kun én chauffør er til stede i køretøjet, ved start og afslutning af turen i forbindelse med bevislig af- eller påstigning ved bopæl, ved administrationen af reglerne i praksis er anset som en bagatelagtig forseelse, der ikke giver anledning til begæring om tiltalerejsning

..."

Artikel 4, litra o, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, som trådte i kraft den 11. april 2007, fastlægger nu området for kørsel med flere chauffører og lyder:

" I denne forordning forstås ved

...

o) "flermandsbetjening": den situation, hvor der i hver kørselsperiode mellem to på hinanden følgende daglige hviletider eller mellem en daglig hviletid og en ugentlig hviletid er mindst to førere om bord på køretøjet for at udføre kørsel. Ved flermandsbetjening er tilstedeværelsen

af en eller flere andre førere valgfri den første time, men obligatorisk resten af tiden."

Landsrettens begrundelse og resultat:

Forhold 1

Tiltaltes forklaring om, at han stillede på kontrolapparatets knapper i forbindelse med et chaufførskift inden 4½ times kørsel, støttes ikke af diagramarkets udvisende. Allerede af denne grund tiltrædes det, at tiltalte er fundet skyldig som sket.

Forhold 2

Tiltalte indledte kørslen den 9. februar 2007 kl. 13. Uanset, at den anden chauffør først satte diagramark i kontrolapparatet i forbindelse med, at han overtog rattet, lægger landsretten i lighed med byretten til grund, at chaufføren kom til stede ca. kl. 14.25. Tiltalte har således i knap 1½ time været eneste chauffør i køretøjet.

Efter EF-Domstolens dom af 16. januar 2003 i sag C-439/01, Cipka og Kvasnicka, skal artikel 8, stk. 2, i Rådets forordning nr. 3820/85 anvendes som en lex specialis-regel i forhold til samme bestemmelses stk. 1.

Det følger heraf bl.a., at anvendelsesområdet for artikel 8, stk. 2, ikke skal fortolkes udvidende. Landsretten kan derfor ikke tiltræde forsvarerens synspunkt om, at der først kræves tilstedeværelse af 2 chauffører efter de første 4½ time af en kørsel omfattet af artikel 8, stk. 2.

Uanset, at turen efter påstigning af den anden chauffør herefter blev gennemført under nøje overholdelse af de regler, der gjaldt for kørsel med 2 førere, kan kørslen således hverken efter reglernes ordlyd eller efter den tiltalepraksis, som er oplyst, anses for omfattet af reglerne om kørsel med to førere. Det tiltrædes derfor, at tiltalte - bedømt efter reglerne om kørsel med én fører som anført i anklageskriftet - er fundet skyldig i forhold 2 i overtrædelse af reglerne om daglig hviletid.

Straffen

Straffen fastsættes i medfør af justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 11, nr. 2 og 3, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 561/2006 artikel 7, stk. 1 (forhold 1), henholdsvis artikel 8, stk. 1 (forhold 2), jf. færdselslovens § 118, stk. 8, jf. § 86 a, dog således, at der ikke udmåles en strengere straf, end tilfældet ville være efter de regler, der gjaldt på gerningstidspunkterne, jf. straffelovens § 3, stk. 1.

Bøden for så vidt angår forhold 1 fastsættes i overensstemmelse med anklagemyndighedens påstand til 1.500 kr.

Langt størstedelen af kørslen i forhold 2 er gennemført i overensstemmelse med reglerne om kørsel med 2 førere. Reelt har tiltalte alene tilsidesat køre- og hviletidsbestemmelserne for kørsel med to førere ved inden for et tidsrum på 30 timer indledningsvis i knap ¼ time ikke at have haft en medchauffør - uden anden opgave end tilstedeværelse - i køretøjet. Overtrædelsen har ikke indebåret færdselsmæssige risici af den karakter, der begrundet reglerne om køre- og hviletid.

På denne baggrund finder landsretten, at der for overtrædel-
sen i forhold 2 alene bør udmåles en bøde af ordensmæssig
karakter. Bøden kan passende fastsættes til 1.000 kr. Det
tiltrædes derfor, at den samlede bødestraf i forhold 1 og 2
er udmålt til 2.500 kr. med forvandlingsstraf som anført.

Da overtrædelserne af reglerne om daglig hviletid i forhold 2
som anført har været af ordensmæssig karakter, kan overtræ-
delsen i forbindelse med fastsættelsen af andre retsfølger
ikke opgøres som en procentvis overtrædelse som anført i
tiltalen. Førerretten skal derfor ikke frakendes tiltalte
betinget i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 6.

Byrettens bestemmelse om betinget frakendelse af førerretten
udgår derfor.

Med de anførte ændringer stadfæster landsretten dommen.

T h i k e n d e s f o r r e t :

Byrettens dom stadfæstes med den ændring, at bestemmelsen om
betinget frakendelse af førerretten udgår.

Statskassen skal betale sagens omkostninger for landsretten.

Vogter

Kirsten Thorup

Sophia van

Binsbergen

(kst.)

