

Kan bøder i sager om ulovlig cabotagekørsel udmåles takstmæssigt?

Ved ændringen i 2013 af lov om godskørsel blev bødesatserne i forbindelse med overtrædelse af cabotage reglerne ændret, hvilket blandt andet medførte en takstmæssig bødesats på 35.000 kr. for bl.a. ulovlig cabotagekørsel. Det blev endvidere fastslået, at der kan ske en fordobling eller en tredobling af bødestørrelsen, såfremt der i den konkrete sag foreligger skærpende omstændigheder. Der kan dog stilles spørgsmålstegn ved, om bødestørrelsen i sager om ulovlig cabotagekørsel kan udmåles takstmæssigt på denne måde, eller om der i højere grad bør tages hensyn til den økonomiske vinding opnået ved overtrædelsen, hvilket hensyn Retten i Odense tog i en nyligt afsagt dom i en straffesag omhandlende levering af jetbrændstof i strid med EU's sanktioner.



retten i Odenses dom af 14. december 2021

Retten i Odense afsagde den 14. december 2021 dom i en straffesag, hvor det særligt interessante i sagen var, hvorvidt fastsættelsen af straffen skulle opgøres efter selskabernes omsætning ved det begåede, eller om straffen skulle fastsættes efter selskabernes fortjeneste.

Sagen omhandlede et selskabs levering af ca. 172.000 tons jetbrændstof til anvendelse i Syrien, hvilket var i strid med EU's sanktioner samt et selskabs (og en direktørs) medvirken hertil. Anklagemyndigheden gjorde gældende, at man ved bødefastsættelsen burde anvende principperne for bødefastsættelse i sager om overtrædelse af lovgivningen om forbud mod hvidvask samt principperne for bødefastsættelse i sager om overtrædelse af den konkurrenceretlige lovgivning. Anklagemyndigheden mente derfor, at bøderne skulle udgøre halvdelen af selskabernes omsætning ved de handler, der var rejst tiltale for.

Retten i Odense fandt dog ikke, at bødestørrelsen skulle fastsættes ud fra anklagemyndighedens betragtninger. Derimod anførte retten, at bødeudmåling i sager om sanktionsovertrædelser ikke skal ske efter samme principper som i sager om overtrædelse af hvidvaskreglerne.

For så vidt angår den *forsættlige* overtrædelse fandt retten, at bøden skulle udmåles, så den omtrent svarede til det dobbelte af den opgjorte fortjeneste, mens bødestørrelsen for så vidt angår det uagtsomme forhold skulle opgøres, så den omtrent svarede til den opgjorte fortjeneste. Ved straffastsættelsen i begge forhold lagde retten særlig vægt på den ved lovovertrædelsen opnåede økonomiske vinding, ligesom der blev lagt vægt på lovovertrædelsens karakter af sanktionsbrud under særligt skærpende omstændigheder og på omfanget heraf.

Dermed blev bødestørrelserne markant lavere, end hvad anklagemyndigheden havde nedlagt påstand om.

njords bemærkninger

Ulovlig cabotagekørsel anses som værende en meget alvorlig overtrædelse, hvorfor dette også sanktioneres strengt. Den 1. januar 2014 trådte ændringen af bødesatserne for ulovlig cabotagekørsel i kraft, således at ulovlig cabotagekørsel som udgangspunkt udløser en bøde på 35.000 kr., hvilken bødestørrelse afspejler overtrædelsens alvorlige karakter. Hertil kommer, at der kan ske en fordobling eller tredobling af bødestørrelsen, såfremt der i den konkrete sag foreligger skærpende omstændigheder, såsom hvis der er kørt ulovlig gennem længere tid eller der er tale om gentagende overtrædelser.

Spørgsmålet er herefter, hvorvidt et sådan takst baseret system med absolut kumulation er i overensstemmelse med det generelle krav om proportionalitet i bødeberegningen.

Selvom den foreliggende dom ikke omhandler straffastsættelsen i sager om ulovlig cabotagekørsel, er dommen dog interessant i forhold hertil, idet der kan drages visse paralleller. I begge tilfælde er det ved de respektive forordninger overladt til medlemsstaterne at fastsætte regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af forordningen. Det er et krav, at sanktionerne er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning – altså skal sanktionerne være proportionelle.

Eftersom sanktionering for overtrædelse af cabotageforordningen er hjemlet i godskørselsloven, og sanktionering for levering af jetbrændstof i strid med EU's sanktioner er hjemlet i straffeloven, er det ikke muligt at drage en direkte parallel mellem disse bestemmelser. Ordlyden af bestemmelserne minder dog i det væsentlige om hinanden, idet der ved begge tilfælde skal tages hensyn til, hvilke økonomiske gevinster der er opnået eller forsøgt opnået.

Den foreliggende dom er derfor særlig interessant i forhold til sager om ulovlig cabotagekørsel, idet praksis på området viser, at en kumulativ tilgang til udmålingen af bødestørrelsen i sådanne sager bliver foretaget uden hensyntagen til de økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået, hvorimod Retten i Odense tog hensyn til dette ved bødefastsættelsen. Dommen taler således for, at bødeberegningen ved ulovlig cabotagekørsel bør tage udgangspunkt i den økonomiske vinding.

At der i højere grad bør tages hensyn til den opnåede økonomiske vinding i sager om ulovlig cabotagekørsel, kan ligeledes støttes på forarbejderne til godskørselsloven. I lovforslaget til ændringen til godskørselsloven fra 2013 fremgår det således, at bøden skal ses i lyset af overtrædelsens meget alvorlige karakter. Det fremgår dog endvidere, at bøden også skal ses i lyset af den økonomiske gevinst, som virksomheden tilegner sig uretmæssigt ved at udføre ulovlig cabotagekørsel.

Dette sætter således spørgsmålstejn ved, om praksis på området ved ulovlig cabotagekørsel, hvor bødestørrelsen er takstmæssig fastsat, og hvor den ved skærpende omstændigheder kan fordobles eller tredobles, er i strid med det generelle proportionalitetsprincip, og at bødeberegningen derfor i højere grad bør tage udgangspunkt i den økonomiske vinding ved den ulovlige cabotagekørsel og således ikke bør baseres på et takstmæssigt system med absolut kumulation.

Hvis du er interesseret i at høre nærmere om reglerne om ulovlig cabotagekørsel, er du meget velkommen til at kontakte partner Ulla Fabricius.



Send os en besked

Du er velkommen til helt uforpligtende at kontakte vores transportretlige advokater, hvis du har et spørgsmål eller en udfordring.

Tilmeld dig vores nyhedsbrev
Hold dig opdateret ved at følge os på LinkedIn



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12
UF@NJORDLAW.COM



LENE ISHØJ
ADVOKAT

(+45) 77 40 10 46
LEI@NJORDLAW.COM