



Udskrift af dombogen

DOM

Afsagt den 26. februar 2018 i sag nr. BS [REDACTED]:

T [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

mod

H [REDACTED]

c/o V [REDACTED] indehaver af A [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen, der er anlagt den 11. april 2016, er en tvist mellem to forsikringselskaber angående fordeling af erstatningsansvar efter færdselslovens § 103, stk. 2, i forbindelse med et sammenstød mellem to lastbiler den 19. november 2012.

Sagsøgeren, T [REDACTED], har nedlagt påstand om, at sagsøgte, H [REDACTED], tilpligtes at betale 355.880,00 kr., subsidiært et af retten fastsat mindre beløb, alt forrentet procesrente fra den 11. december 2013.

Det påstævnte beløb fremkommer således:

Totalskadet trækker (part 1)	765.000,00 kr.	
med fradrag af selvrisko	20.000,00 kr.	
salg af rester	<u>102.200,00 kr.</u>	
	<u>642.800,00 kr.</u>	642.800,00 kr.
Totalskadet trailer (part 1)	178.000,00 kr.	
med fradrag af salg af rester	<u>25.000,00 kr.</u>	
	<u>153.000,00 kr.</u>	153.000,00 kr.
Ødelagte varer i trailer		191.842,00 kr.
Oprydning E [REDACTED] udbetalt		<u>80.000,00 kr.</u>
Samlet erstatningsudgift		1.067.642,00 kr.
H [REDACTED] er ansvarlig for 1/3 eller		355.880,00 kr.

T [REDACTED] har gjort gældende, at ansvaret mellem trafikanterne

skal fordeles, således at H [REDACTED] bærer en tredjedel af udgifterne.

Sagsøgte, H [REDACTED], har påstået frifindelse, subsidiært mod betaling af et af retten fastsat mindre beløb.

Oplysningerne i sagen

Denne dom indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a, stk. 2.

Den 19. november 2012 skete der et færdselsuheld på den motorvej E45 i sydgående retning ved kantpæl 209,5, hvor en hos T [REDACTED] i det følgende benævnt T [REDACTED], forsikret lastbil med trailer, i det følgende benævnt part 1, i krybesporet bagfra påkørte en hos H [REDACTED], i det følgende benævnt H [REDACTED], forsikret lastbil, i det følgende benævnt part 2, som holdt i krybesporet efter at være havareret på grund af et sprængt dæk på højre forhjul. Politiet blev tilkaldt til uhedsstedet og optog politirapport. På uhedsstedet er der i vejens sydgående retning et krybespor samt to almindelige vognbaner. Der er ikke noget nødspor. Føret var tørt, det var dagslys og sigtbart (sigt over 100 meter), og den tilladte hastighed var 110 km/t.

Part 2 kørte som nævnt i sydgående retning på motorvejen i krybesporet. Omkring kl. 11.50 sprang eller punkterede dækket på højre forhjul, hvorfor lastbilen ikke kunne fortsætte sin videre kørsel og standsede op i krybesporet. Part 2'chauffør R [REDACTED] kontaktede sit vognmandsfirma om uheldet, og vognmandsfirmaet anmodede telefonisk sit servicefirma S [REDACTED] om at skifte hjulet på lastbilen. Det er oplyst, at vognmandsfirmaet havde en aftale med S [REDACTED] om, at de skulle være på uhedsstedet inden for 30 minutter. Parterne er enige om, at R [REDACTED] umiddelbart efter uheldet kl. 11.50 havde aktiveret havariblinket på lastbilen. Derimod er parterne uenige om, hvorvidt R [REDACTED] havde opsat advarselstrekant. S [REDACTED] kom imidlertid aldrig ud til part 2, selv om vognmandsfirmaet rykkede herfor to til tre gange. Cirka fire timer efter parts 2's havari kom part 1 kl. 15.42 kørende med cirka 80 km/t i motorvejens krybespor. Part 1'chauffør, vidnet H [REDACTED], opdagede for sent, at part 2 holdt stille i krybesporet, hvorfor part 1 påkørte part 2 bagfra. Omkring uheldstidspunktet var der blevet orienteret i trafikmeldingen om, at der holdt en havareret lastbil på motorvejen. Politiet har efterfølgende udstedt et bødeforlæg til H [REDACTED] for overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1, som er betalt af H [REDACTED]. Ud over skade på køretøjet skete der også skade på den af part 1 i traileren medbragte last.

Der er under sagen fremlagt politirapporter med gerningsstedsbeskrivelse samt afhøring af vidner, mail, hvor R [REDACTED] svarer på spørgsmål stillet af parterne, fotos fra uhedsstedet, taksatorrapporter samt bilag vedrørende oprydningssudgifter.

Endelig er der efter anmodning fra T [redacted] udmeldt syn og skøn ved mekaniker J [redacted], der har afgivet skønserklæring af 2. april 2017.

Under hovedforhandlingen er der afgivet forklaring af H [redacted], C [redacted], B [redacted], D [redacted], K [redacted] og skønsmanden J [redacted].

H [redacted] har blandt andet forklaret, at han har virket som ansat chauffør i cirka 22 år. Ved den pågældende lejlighed skulle han køre fra by 1 til by 2. Vidnet havde kørt turen mange gange tidligere og er kendt med strækningen. Han var startet på dagen cirka kl. 05.00. Han er vant til at stå tidligt op. Vidnet følte sig frisk under hele turen. Han havde også overholdt de lovpligtige pauser. Der var tale om en helt almindelig arbejdsdag. Han kørte sydpå ad motorvejen og hørte ikke i radioen noget om, at et køretøj skulle være punkteret. Vidnet kørte i krybesporet, og vejen gik op ad en bakke, Han bemærkede intet påfaldende under kørslen og så først det andet køretøj umiddelbart før påkørslen. I forbindelse hermed trak vidnet sit køretøj lidt til venstre, men kunne ikke undgå sammenstødet. Der lød et ordentlig brag. Under kørslen holdt han øje med kørebanen og var ikke beskæftiget med andre aktiviteter. Vidnet husker, at han forinden påkørslen havde passeret en rasteplads. Efter uheldet blev han kørt på hospitalet. Vidnet nogenlunde klar i hovedet, da han talte med politiet. Han har efterfølgende betalt et bødeforlæg.

C [redacted] har blandt andet forklaret, at han er 60 år og har været ansat i T [redacted] i 20 år. Han har beskæftiget sig med taksation af lastbiler og industrimaskiner. T [redacted] anmodede ham om at vurdere det transporterede gods samt traileren. Han besigtigede godset sammen med folk fra bolsjefabrikken. Ved sammenstødet blev førerhuset og køleelementet i traileren trykket tilbage. Køleelementet og pallerne knuste godset, der bestod af småkager og bolsjer. Nogle af varerne var nærmest revet ud af kasserne. De var læsset på paller i kasser og bestod i det væsentlige af julegaveæsker bestilt af bestemte firmaer samt reklamevarer. Varerne var mærket med labels beregnet til lejligheden. Traileren var ikke helt fyldt. Fabrikken måtte fremstille en ny sending i weekenden samt fremstille nye labels og etiketter. Fradraget på 10.000,00 kr. omfatter et mindre antal varer, som ikke blev beskadiget. Vedrørende oprydningssudgifter modtog T [redacted] en faktura fra E [redacted] på 161.716,91 kr., hvor beløbet fremstår "helt vanvittigt". T [redacted] fik da også efterfølgende en kreditnota på dette beløb. Han ved, at T [redacted] faktisk har betalt 80.000,00 kr. til E [redacted]. Han optog fotos i forbindelse med taksationen. Men de ikke blevet gemt.

B [redacted] har blandt andet forklaret, at hun er 57 år og kontorfunktionær, men for tiden arbejdsløs. Hun kørte i sydgående retning ad E45 motorvejen i en af de almindelige vognbaner. Hun så en lastbil holde i krybesporet cirka 500 meter forude, da vejen begyndte at stige op ad bakken. Der var tale om en lige strækning. Vidnet husker ikke, om lastbilen "holdt langt inde eller ude", men hun undrede sig "i det stille" over, at den ikke

bevægede sig. Hun husker ikke, om lastbilens havariblink var aktiveret, eller om der var opstillet advarselstrekant. Hun mener ikke at have hørt noget om ”havari” i radioen. Det var dagslys, men begyndt at ”blive lidt mørkt”. Foreholdt forklaring afgivet til politirapport af 19. november 2012, hvorefter vidnet blandt andet skal have forklaret, at lastbilen havde aktiveret sit katastrofeblink, har vidnet forklaret, at hun nu husker, at lastbilens katastrofeblink var aktiveret. Hun observerede påkørslen i sit bakspejl. Den bagfrakommende lastbil kørte frem med tilsyneladende uændret fart, og hun undrede sig over, at den ikke søgte at undvige bortset fra, at den umiddelbart før påkørslen trak lidt ud til venstre.

D [REDACTED] har blandt andet forklaret, at han er 29 år og virker som energirådgiver. Han var passager i en lastbil, der kørte ad [REDACTED] motorvejen i sydgående retning. Der var ikke nogen stærk trafik. Vidnets lastbil kørte bag den lastbil, som senere påkørte en holdende lastbil. Cirka fem til seks minutter før påkørslen havde vidnet over bilradioen hørt, at der holdt en punkteret lastbil i krybesporet. Da vidnets køretøj nåede frem til foden af bakken, så han den holdende lastbil i krybesporet 500 til 800 meter længere fremme, ligesom den anden lastbil fortsatte kørslen fremad i krybesporet. Umiddelbart efter så vidnet en røgsky i forbindelse med, at den holdende lastbil blev påkørt. Den bagerste lastbil lavede et lille sving inden påkørslen. Vidnets køretøj passerede efterfølgende de forulykkede køretøjer. Han husker ikke, om det holdende køretøj havde aktiveret sit havariblink, eller om der var opsat advarselstrekant. Foreholdt forklaring til politirapport af 19. november 2012, hvorefter vidnet blandt andet skal have forklaret, at han undrede sig over, at den bagerste lastbil kørte med normal hastighed – 80 km/t – har vidnet forklaret, at han ikke husker at have sagt således, men udtalelsen virker forkert. Foreholdt forklaring afgivet til politirapport af 29. januar 2013, hvorefter vidnet blandt andet skal have forklaret, at han med sikkerhed kunne sige, at den havarerede lastbil havde holdt med havariblink, kan vidnet vedstå denne oplysning. På daværende tidspunkt havde han sagen frisk i erindring. Der var ingen nødspor på stedet, og lastbilen holdt bedst muligt placeret i den givne situation.

K [REDACTED] har blandt andet forklaret, at hun er bygningsmaler og bor i by 3 [REDACTED]. Hun kørte ad [REDACTED] motorvejen i nordgående retning. Da hun kørte ned ad en bakke, kørte hun ind i nødsporet for at kontrollere, om hendes køretøj var punkteret. Vidnet blev da opmærksom på den holdende lastbil i krybesporet i den modgående kørselsretning. Hun observerede ikke, at havariblinket var tændt, ligesom hun heller ikke kunne se nogen advarselstrekant fra det sted, hvor hun stod. Umiddelbart herefter skete sammenstødet. Da der ikke umiddelbart kom andre til stede, løb hun over vejen og hen til førerhuset på den bagfrakommende lastbil. Hun talte med chaufføren. Heller ikke på dette sted kunne hun se nogen advarselstrekant. Efterfølgende talte hun med en anden tilkommende trafikant, idet de samtidig kikkede sig omkring. Den påkørte lastbil holdt fortsat i krybesporet. Der var ikke meget trafik på motorvejen. Vidnet husker ikke, om der i trafikradioen forinden var blevet meddelelse om et holdende

køretøj.

Skønsmanden J [REDACTED] der erklærede at vedstå skønserklæringen af 2. april 2017, har blandt andet forklaret, at lastbilen ikke kunne køre videre, jf. svar 1 i erklæringen. Dækket kunne – ad svar 2 – udskiftes på stedet, hvis man har en servicebil med kompressor. Dækket skal afmonteres med pulver. Dengang var der ikke regler for afskærmning. Vedrørende svar 4 var de anførte firmaer de tre nærmeste. Han vidste, at firmaerne alle kunne betjene lastbiler. Han så – svar 5 og 6 – det krøllede dæk på et foto. Det må have været varmt og kørt et stykke tid, inden det sprang. En erfaren chauffør ville mærke en punktering. Hvis man har kørt i nogle år, ville man mærke det. Det trækker lidt til siden. Dog har de fleste lastbiler det med at trække til højre. Det ville have været mere forsvarligt at køre ind på rastepladsen en til to kilometer før uheldsstedet. Han har kun haft et foto af hjulet som grundlag for in vurdering (skønserklæringens bilag 3) og har ikke været i fysisk besiddelse af hjulet. Han rettede alene henvendelse til de tre omtalte firmaer, hvor han nævnte lokation og om at de havde dæk (standarddæk). Han spurgte ikke om mulighederne den konkrete dag. På det nævnte foto kan man se dækket med den knuste navkapsel nede ved de hvide striber.

Parternes synspunkter

T [REDACTED]'s advokat har anført, at ansvarsfordelingen mellem part 1 og part 2 skal foretages i henhold til færdselslovens § 103, stk. 2, hvorefter erstatningen indbyrdes mellem de involverede køretøjer afgøres under hensyn til de foreliggende omstændigheder.

Uheldet skete, fordi part 2 holdt stille på motorvejen i et krybespor, hvor standsning eller parkering ikke må ske, jf. færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 9. Part 2 udgjorde herved et uventet faremoment i trafikken, hvilket kun er blevet forstærket af, at det pågældende sted på motorvejen har en stejl stigning i sydgående retning, og at lysforholdene på skadetidspunktet og part 2's hvide farve har gjort det vanskeligt for part 1 at bemærke part 2.

Hertil kommer, at part 2 burde have undersøgt dækket, forud for at dækket sprang, hvorved ulykken kunne være undgået. Ifølge skønsmandens besvarelse af spørgsmål 6 ”ser det ud til at dækket [højre fordæk] har været punkteret i et stykke tid”, forinden dækket sprang, og ”[d]erfor skønnes det at chaufføren kunne have kørt ind på rastepladsen cirka to kilometer før uheldet. Og der kunne have foretaget en inspektion af lastbilen”.

Fra dækket sprang, til uheldet med part 1 påkørsel af af part 2 fandt sted, gik der cirka fire timer, hvorfor part 2 har haft pligt til såvel til som mulighed for at få fjernet sin lastbil samt advare den øvrige trafik (ud over havariblinket på lastbilen), for eksempel ved underretning til politiet eller anmodning om en skiltevogn, jf. færdselslovens § 47. Det er i øvrigt ikke godtgjort, at der på korrekt måde var opsat en advarselstrekant, da hverken politi eller vidner har

bemærket en sådan. Part 2 burde desuden have kontaktet et andet værksted/dækfirma, da det efter de 30 minutter (eller kort derefter) må have – eller burde have – stået klart, at ”S [REDACTED]” ikke ville dukke op.

Part 1 kom kørende med normal hastighed (80 km/t i en 110 km/t zone), men bemærkede først part 2 ganske kort tid før sammenstødet, hvor part 1 forsøgte at undvige. Part 1 havde forud for ulykken overholdt sine pauser og var fuldt ud opmærksom ved sin kørsel. Det er uden betydning for fordelingen af ansvaret, om det er blevet meddelt over trafikradioen, at part 2 var havareret i krybesporet. På det således foreliggende grundlag gøres det gældende, at part 2 har handlet ansvarspådragende og skal bære 1/3 af ansvaret for uheldet den 19. november 2012.

T [REDACTED] har som følge af færdselsuheldet betalt 1.067.642,00 kr. i erstatning til part 1. Beløbet er opgjort efter fradrag af part 1's selvrisiko på 20.000,00 kr. Der henvises til opgørelsen af det påstævnte beløb, forsikringsselskabets betalingsoversigt, taksatorrapporter samt rapport fra E [REDACTED]. Part 1 havde derudover en selvrisiko på 14.132 kr., som er fratrukket i to mindre krav, som T [REDACTED] også har afholdt, på 12.833,47 kr. (krav vedrørende leje, kørsel med videre) og 1.975,00 kr. (bugsering af trækker), hvorfor der ikke rejses krav herom. Ansvaret bør efter det passerede fordeles med 2/3 til part 1 og 1/3 til part 2, hvorfor T [REDACTED]'s krav udgør en tredjedel af 1.067.642,00 kr. eller 335.880,00 kr. Idet der henvises til betalingsanmodning ved mail af af 11. november 2013, kræves det påstævnte beløb forrentet fra den 11. december 2013.

H [REDACTED]'s advokat har anført, at det påhviler T [REDACTED] at godtgøre, at der er noget at bebrejde den chauffør, der førte den hos H [REDACTED] forsikrede lastbil, i erstatningsretlig relevant henseende i anledning af påkørslen den 19. november 2012. T [REDACTED] har ikke godtgjort dette. Det er således ikke bevist, at der er udvist nogen form for eller grad af skyld af den pågældende chauffør, der skulle kunne begrunde et erstatningsansvar for H [REDACTED].

Chaufføren var hverken standset eller parkeret med sin lastbil. Han var derimod, uden at det kan bebrejdes ham, havareret og var i konsekvens deraf tvunget til at holde ind til siden, hvilket han gjorde, således at han var til mindst mulig gene for den forbipasserende trafik. Han havde derudover truffet alle relevante foranstaltninger i form af aktivering af havariblink og opsætning af advarselstrekant til at advare andre trafikanter om havariet og om sin placering i, hvad der i hvert fald af politiet er betegnet som nødsporet. Henset til, at der var tale om et havari, gør det i øvrigt ingen forskel, om der måtte have været tale om et krybespor. Derudover havde chaufføren straks tilkaldt hjælp med henblik på bugsering af den havarede lastbil.

Endvidere havde et ukendt, men antageligt meget stort antal trafikanter uden problemer kunnet passere forbi den havarede lastbil i en periode på næsten 4 timer. Oversigtsforholdene på stedet var særdeles gode, og det var dagslys, da påkørslen fandt sted. Der var tillige udsendt varsel over trafikradioen om

placeringen af den havarerede lastbil.

Ikke desto mindre påkørte den chauffør, der førte lastbilen forsikret af T■■■■, den havarerede lastbil. Desuden påkørte han den havarerede lastbil uden på forhånd at have sænket farten og/eller ændret vognbane eller i det mindste i god tid at have forsøgt at trække mod venstre med henblik på at kunne passere den havarerede lastbil. Derudover blev chaufføren, der påkørte den havarerede lastbil mødt med et bødeforlæg, som er accepteret og betalt, for ikke at have udvist den agtpågivenhed, der kræves i henhold til færdselslovens § 3, stk. 1. Den fulde skyld for påkørslen påhviler således chaufføren af den påkørende lastbil, og T■■■■ må som ansvarsforsikrer for lastbilen derfor også bære det fulde ansvar for skaderne.

Måtte retten finde, at der skal finde skyldfordeling sted i overensstemmelse med T■■■■'s påstand, gøres det endvidere gældende, at det af T■■■■ opgjorte krav på 355.880 kr. ikke er fuldt tilstrækkeligt dokumenteret, hvorfor et eventuelt berettiget krav skal fastsættes til et lavere beløb efter rettens skøn.

Der er alene fremlagt uddrag af taksatorrapporterne. Skaderne på småkager, bolsjer med videre, som efter det oplyste befandt sig i traileren på lastbilen forsikret af T■■■■, er ikke nærmere dokumenteret, idet det bemærkes, at H■■■■ har vanskeligt ved at forstå til, at alle småkager og bolsjer skulle være blevet beskadiget ved påkørslen, og at det transporterede gods således slet ingen værdi skulle have derefter. Endvidere er der ingen dokumentation for oprydning udgifterne. De samlede udgifter på i alt 271.842 kr. i henseende til skader på småkager, bolsjer og E■■■■■■■■■■ skal derfor udgå af erstatningsopgørelsen, idet det bemærkes, at T■■■■ H■■■■'s anbringender ved flere lejligheder har været opfordret til at dokumentere sit eventuelt berettigede krav, uden at det imidlertid er sket.

Rettens begrundelse og afgørelse

Indledningsvis skal det bemærkes, at det ved vurderingen af vidneforklaringerne må tages i betragtning, at de omhandlede begivenheder fandt sted for mere end fem år siden, ligesom der vedrørende årsagen til havariet må tages hensyn til, at skønsmanden ikke har været i besiddelse af det omhandlede dæk og hjul, men har baseret sin vurdering på et enkelt foto af lastbilens højre forhjul med det beskadigede dæk. Det skal videre særligt bemærkes, at det uanset skønsmandens konklusion under afhjemlingen tillige fremgår af svar 6 i skønserklæringen, at "tidspunktet for punkteringen er svær/umulig at skønne". Retten finder derfor, at vurderingen af, hvornår parts 2's chauffør burde være blevet opmærksom på en punktering er forbundet med en ikke uvæsentlig usikkerhed.

Det fremgår af politiets undersøgelser på uheldsstedet, at det var dagslys, at føret var tørt, og at sigtbarheden var god.

Efter den skete bevisførelse lægges det herefter til grund, at part 2 efter ha-

variet med dækket standsede op i krybesporet, at part 2 holdt så langt til højre som muligt, at part 2 havde aktiveret køretøjets havafriblink, at part 2 havde holdt på stedet i cirka fire timer, da påkørslen fandt sted, at part 2 og vognmandsfirmaet forinden havde tilkaldt assistance flere gange, at part 1, der kørte i krybesporet, ved bunden af bakken havde frit udsyn, herunder til part 2, som holdt cirka 500 meter længere fremme i krybesporet, at part 1 fortsatte sin kørsel videre frem med uændret hastighed cirka 80 km/t, og at part 1 først umiddelbart før påkørslen af parts 2's køretøj søgte at dreje sit køretøj mod venstre.

Uanset at part 2 som nævnt holdt stille i krybesporet, findes part 1 under de ovenfor anførte omstændigheder at burde bære det fulde ansvar for påkørslen, jf. færdselsloven § 103, stk. 2. Idet det af T [REDACTED] i øvrigt anførte ikke kan føre til noget andet resultat, tages H [REDACTED]'s påstand om frifindelse til følge.

I sagsomkostninger betaler T [REDACTED] 50.000,00 kr. inklusive moms til H [REDACTED]. Det bemærkes, at udgifterne til syn og skøn 21.150,00 kr. endeligt bæres af T [REDACTED].

Ved omkostningsfastsættelsen er der lagt vægt på størrelsen af sagsgenstanden, sagen udfald og langvarige forløb, samt den omstændighed, at H [REDACTED] har oplyst ikke at være momsregistreret. Beløbsmæssigt er der taget udgangspunkt i takstmæssigt proceduraleser reguleret efter de førnævnte forhold.

Thi kendes for ret:

Sagsøgte, H [REDACTED], frifindes.

Inden 14 dage betaler sagsøgeren, T [REDACTED], 50.000,00 kr. i sagsomkostninger til H [REDACTED].

Udskriftens rigtighed bekræftes.
Retten i Glostrup, den 26. februar 2018.

[REDACTED], retsassistent