

UDSKRIFT
AF
ØSTRE LANDSRETS DOMBOG

D O M

Afsagt den 13. oktober 2014 af Østre Landsrets 22. afdeling
(landsdommerne Lene Jensen, Arne Brandt og Sonja Hedegaard (kst.) med domsmænd).

22. afd. nr. S-1217-14:

Anklagemyndigheden

mod

1) Københavns Kommune

(advokat Finn Schwarz)

2) **Tiltalte 1**

(cpr.nr. 180954-)

(advokat Jakob Lund Poulsen, besk.)

Københavns Byrets dom af 15. april 2014 (SS 3-4031/2013 m.fl.) er anket af anklagemyndigheden med påstand om domfældelse i overensstemmelse med anklageskriftet samt skærpende for så vidt angår Københavns Kommune.

Københavns Kommune har påstået stadfæstelse.

Tiltalte 1 har anket dommen med påstand om frifindelse.

Anklagemyndigheden har over for denne tiltalte påstået skærpende.

Anklagemyndigheden har for landsretten præciseret, at der over for begge de tiltalte er nedlagt påstand om bødestraf.

Anklagemyndigheden har for landsretten berigtiget tiltalen i forhold 3, således at henvisningen til arbejdsmiljølovens § 82, stk. 2, udgår, og at det efter ”jf. stk. 4” tilføjes ”jf. stk. 5, nr. 1,”. Det bemærkes, at tiltalen i forhold 3 i forhold til dommens gengivelse rettelig i tillægsanklageskriftet er beskrevet således, at det efter ”og sikringsdele kunne anvendes efter hensigten” er anført ”idet en sædekontakt, der skulle standse bilen, når føreren forlod førersædet, var forbikoblet, ligesom”, således at ordet ”idet” udgår.

Den beskikkede bistandsadvokat har for landsretten nedlagt påstand om, at Københavns Kommune og [Tiltalte 1] in solidum, subsidiært alternativt, skal betale 105.761,31 kr. til [Erstatningspart] og boet efter [Forurettede] med tillæg af rente efter erstatningsansvarslovens § 16 fra den 15. december 2012, subsidiært 79.000 kr. med rente efter erstatningsansvarslovens § 16 fra den 29. september 2012 og mere subsidiært stadfæstelse.

Den principale påstand er opgjort således, at der i erstatningsbeløbet på i alt 222.973 kr. er fratrukket 47.211,66 kr., der er godtgjort af afdødes rejseforsikringsselskab, samt 70.000 kr., der er udbetalt af Gjensidige Forsikring som motoransvarsforsikringsselskab for skraldebilen. Den subsidiære påstand er opgjort som et overgangsbetrag i medfør af erstatningsansvarslovens 14 a til [Erstatningspart] fratrukket 70.000 kr.

Københavns Kommune og [Tiltalte 1] har nedlagt påstand om stadfæstelse, subsidiært betaling af et skønsmæssigt fastsat beløb større end 30.000 kr., men mindre end det krævede beløb.

Der er for landsretten forevist de samme billeder og afspillet de samme videosekvenser som i byretten.

Forklaringer

Der er i landsretten afgivet supplerende forklaring af [Tiltalte 1] og vidnerne politibetjent [Vidne 1], bilinspektør [Vidne 2], [Vidne 3], [V4] [Vidne 5], [Vidne 13 (V13)], [Vidne 10], [Vidne 9], [Vidne 6], [Vidne 7] og [Vidne 8 (V8)], der alle har forklaret i det væsentlige som i byretten.

De i byretten af vidnerne **Vidne 11** og **Vidne 12** afgivne forklaringer er dokumenteret i medfør af retsplejelovens § 923.

Tiltalte 1 har supplerende forklaret blandt andet, at **V4** ikke havde vist ham instruktionsbogen, da han blev oplært. Der var ikke instruktionsbøger i alle biler. Han kontrollerede normalt dæk, fodbremse og nødstop. Han kontrollerede også gearstangen. **V4** viste ham, hvorledes han kunne løfte sig fra førersædet for at få bilen til at standse. Det var ikke noget han og kollegerne afprøvede, når man tog en bil. Der var ikke et forbud mod at opbevare løse poser i kabinen. Ved parkering trækker man håndbremsen og slukker for motoren. Man trykker ikke på nødstop. **V4** sagde, at det var nok bare at trække håndbremsen, når man standsede for at tømme en skraldepose. Tiltalte har ikke efterfølgende været på kurser i brug af den pågældende el-bil, men på teammøder drøftede de generelt forhold af interesse for sikkerheden. Det blev ikke her nævnt, at man også skulle sætte gearstangen i neutral. Han havde løse plastposer i den grønne mælkekasse og på passagersædet. Han husker ikke, hvor han ved det konkrete stop tog posen fra. Der var kun den grønne mælkekasse. Tiltalte har ikke skiftet dæk på el-biler, det gjorde mekanikeren. Aktivering af håndbremsen kræver ikke mange kræfter. Der anvendes en udløserknap, når håndbremsen deaktiveres. Da han tog plastposen fra kabinen, kan han være kommet til at ramme udløserknappen, eller han kan have udløst håndbremsen med vilje for at få fat på posen, hvis den har siddet fast. Han var i chok efter ulykken.

Om sine personlige forhold har tiltalte forklaret blandt andet, at han efter ulykken fortsatte med at arbejde ved kommunen, afbrudt af en kortere periode lige efter ulykken, hvor han gik til psykolog. Han startede med at arbejde to måneder efter ulykken. Han kørte ikke bil i starten, men gør det i dag, dog ikke på Strøget. Han har fået andre arbejdsopgaver. Han anvender en elbil af et andet mærke. Han er gift og har to voksne børn. Han har fortsat søvnproblemer.

Politibetjent Vidne 1 har supplerende forklaret blandt andet, at de dannede sig et overblik, da han og kollegaen nåede frem. Der lå en mand foran bilen. Han kan i dag ikke med sikkerhed sige, om håndbremsen var trukket. Tiltalte var meget påvirket, nærmest apatisk. Han var stille, men fattet. Tiltalte kunne huske kronologien i forløbet af ulykken. Hans første forklaring var, at han stod ved skraldespanden, da bilen satte i gang.

Bilinspektør [redacted] **Vidne 2** [redacted] har supplerende forklaret blandt andet, at bagdækkene har samme dimension som fordækkene. Det er næppe muligt for en almindelig fører at konstatere, hvorvidt bagdækket har haft en tilstrækkelig bæreevne. En affjedring ved udstigning vil ikke kunne ses som et tilbageløb, hvis håndbremsen er aktiveret. Det er fortsat hans opfattelse, at håndbremsen ikke kan have været aktiveret. Det kan man tydeligt se på den videofrekvens, hvor tililende personer løfter bilen væk fra den tilskadedekomne. Her kan man se, at baghjulene drejer rundt. Det er muligt, at den politimand, der afhørte ham telefonisk den 15. oktober 2012, har misforstået ham. En el-bil kan ikke køre med håndbremsen trukket. Sædekontakten fungerede ikke. Det er den undersøgte bil, som var involveret i ulykken, han beskriver med de anførte fejl. Den var dårligt vedligeholdt. Han bemærkede en grå mælkekasse med ruller med plastikposer, der stod på passagersædet i ulykkesbilen. Den stod der, da han så bilen første gang. Han har ikke lagt mærke til en grøn mælkekasse. Han havde fået at vide, at en person var ramt af en løbsk el-bil. Han tog ikke billeder af forholdene i kabinen, herunder billeder af lusen på det tidspunkt, hvor han så bilen første gang. Der var anvendt en ledning, som kan købes i en trælasthandel. En professionel ville ikke have anvendt den pågældende fremgangsmåde. Trafikstyrelsen oplyste ham efterfølgende om, at det var et brud på Maskindirektivet, når der ikke var en kontakt i sædet, som i øvrigt var afluset.

[redacted] **Vidne 3** [redacted] har supplerende forklaret blandt andet, at han har optaget billeder af sæderne med kontakt og lus i el-bilen, som han foreviste for landsretten. Når håndbremsen er trukket, kommer stangen lidt over sædernes niveau. Der skal efter brugervejledningen være en kontakt i førersædet. Derfor antager han, at sæderne er byttet rundt, men han kan ikke afvise, at kontakten er byttet mellem sæderne. Passagersædet sad meget fast, det gjorde førersædet ikke. Den lus, som fandtes i ulykkesbilen, er lavet ordentligt. Ledningerne lå nede i bunden af bilen, men han ved ikke, om andre har placeret dem der. Man kan konstatere, at der ikke er en kontakt, ved at rejse sig fra førersædet under kørsel. Man kan køre sædet ud og vippe det op for at se, om der er en kontakt. Speederen reagerer bedst for tryk ovenfra, men det kan lade sig gøre at trykke speederen ned fra siden. Bilens bevægelser over belægningen kan meget vel få materiale, der er placeret oven på speederen til at falde af. Han har ikke lavet forsøg hermed. Han ved ikke, hvor stort et tryk der kræves for at aktivere speederen. Han undersøgte bilen tre gange, en enkelt gang havde han en kollega med. Der har også i forskellig udstrækning medvirket ansatte fra det firma, der ydede service på bilerne.

V4 har supplerende forklaret blandt andet, at han stod for sidemandsoplæring. Han havde selv lært at køre bilen af andre ansatte. Nye blev oplært i kontrol af bilen, inden man kørte. Da bilerne blev købt, blev alle instrueret i sædekontakten. De, der kørte bilerne, blev henvist til at læse i vejledningen. Håndbremsen skulle trækkes, og nøglen skulle drejes, når de tømte skraldespandene. Det var ikke nødvendigt at tage nøglen eller aktivere nødstopet ved de korte ophold ved skraldespandene, bortset fra de områder, hvor der færdedes mange mennesker. Efter ulykken skulle nøglen tages med, og nødstopet aktiveres, også ved korte stop. Der var ingen ændringer med hensyn til, om der måtte være skraldeposer i kabinen. Alle havde mælkekasser, der indeholdt ruller med skraldeposer. Han har prøvet at køre i ulykkesbilen ganske kort. Bilen kan ikke køre af sig selv, den kan heller ikke trille. Det er der andre typer af biler, der har kunnet gøre. Kollegerne hævdede imidlertid, at denne type bil kunne trille af sig selv. Det sagde han videre til **Vidne 5** og **V13**. Der var en mekaniker, der kunne skifte dæk og lave mindre reparationer. Der blev lavet en skadessedel af koordinatoren efter oplysninger om mangler og fejl fra chaufførerne. Ved service eller større reparationer blev bilerne sendt til **Virk. 1 A/S**. Koordinatorerne blev i begyndelsen af 2012 sendt på specielle kurser vedrørende bilerne. Indberetninger vedrørende mangler og fejl blev samlet i en mappe. Mappen stod ved computeren, hvor de registrerede deres timer. Han har sagt til sin koordinator, **V13**, at der var problemer med sædekontakten i ulykkesbilen. Deres tillidsmand hed **Person 8**. Tonen i afdelingen var, at enten arbejdede man, eller også blev man fyret. Der var ingen penge til reparationer, navnlig ikke i slutningen af året.

Vidne 5 har supplerende forklaret blandt andet, at håndbremse, lygter og dæk skulle gennemgås inden kørsel. Sædekontakten skulle bare være der som en ekstra sikkerhed. Den behøvede de ikke at kontrollere. Manualen indgik ikke i sidemandsoplæringen. Først efter ulykken blev det obligatorisk at aktivere nødstopet. Nøglerne skulle også tages med. Det var også reglen før ulykken, den blev bare ikke efterlevet. Nøglen skulle også drejes. Det blev sagt, at der ikke måtte være affaldssække i kabinen, men de var pressede. Derfor blev den regel heller ikke efterlevet, heller ikke af ham selv. Det var en stresset arbejdsplads. Bilerne var ikke i orden. Han videregav chaufførernes oplysninger om fejl og mangler ved bilerne. Da de fik egen mekaniker på **Plads**, blev bilerne passet bedre. Områdechefen skulle reagere på hans indberetninger, men der manglede kontinuerlig service. Bilerne blev kun repareret, når de var gået i stykker. Det blev aldrig oplyst, hvornår bilerne blev repareret. Der blev bare sat en seddel på ruden med angivelse af defektens karakter. Han har ikke hørt, at der var problemer med ulykkesbilen. Vidnet

var ikke **V4's** koordinator, det var **V13**. Der var altid problemer sidst på året, hvor der ikke altid var penge til reparationer. Så kom de biler, som var defekte, ikke ud at køre. Der var dog kolleger, der alligevel kørte i de pågældende biler. Der var ingen, der forhindrede dette. Vidnet arbejdede sammen med tiltalte. Vidnet kørte sine egne ture. Han kørte selv i andre typer el-biler, men det afhang af arbejdsopgaven. Han har ikke konstateret, at kontakten i førersædet på Goupil-bilerne var defekt i de biler, som han har kørt i. Man skulle skrive sig ind i en bog, når man tog en bil. Han blev overrasket over dækkenes tilstand på ulykkesbilen. Han kender til logbogen, hvor defekter blev noteret ud for de enkelte biler. Han blev fritstillet i april 2013. På dette tidspunkt eksisterede logbogen. **Virk. 1 A/S** kom til tider på pladsen og reparerede biler efter anmodning af områdechefen.

V13 har supplerende forklaret blandt andet, at han deltog i sidemandsoplæringen. Sikkerhed og kontrol af bilerne havde ikke den højeste prioritet. Det var mest den praktiske håndtering, som der blev lagt vægt på. **Plads** var en samlestation for fire afdelinger, og langt hovedparten af medarbejderne havde sproglige problemer. Efter ulykken blev sikkerheden indskærpet og de trin, som skulle kontrolleres, blev sat i ruden på bilerne. I logbogen blev der henvist til manualen, som han ikke har læst. De brugte meget tid på samarbejdsproblemer. Fejlmeldinger var svingende, og service på bilerne lokalt blev først indført efter ulykken.

Vidne 10 har supplerende forklaret blandt andet, at uddannelsen over tre moduler var rettet mod alle i centret. Den var særligt rettet mod dem, der arbejdede på gaden. Første modul handlede om kommunens opbygning, mens det følgende modul foregik på pladserne og handlede om løsning af de enkelte opgaver. Områdecheferne stod for den praktiske gennemførelse. Der var ingen skriftlige instrukser. Der var en bog, der hørte til hver bil. Der var ikke en opfølgning til disse tiltag. Der blev udarbejdet en oversigt, der viste, hvem der deltog. De, der ikke deltog, tog man hånd om ved at tilbyde anden undervisning. Forvaltningen var opmærksom på de sproglige udfordringer, der var på **Plads**. Manualerne blev ikke oversat til andre sprog.

Vidne 9 har supplerende forklaret blandt andet, at der efter ulykken blev lavet et papir, som chaufførerne skulle udfylde med eventuelle defekter. Hvis bilen var defekt, blev et defektkort lagt i bilen, der herefter ikke måtte benyttes. Det nye var, at bilerne blev gennemgået grundigt hver morgen. Han ved ikke, hvorfor han ikke har modtaget undervisning i anvendelse af Goupil-biler. Han var ikke en del af sidemandsoplæringen. Han svarede

dog på spørgsmål, hvis der var nogen. Bilerne skulle efter aftalen med **Virk. 1 A/S** til eftersyn hvert halve år. Det var **Virk. 1 A/S**, der holdt øje med, at bilerne nu også kom til den aftalte service. Han arbejdede ikke på **Plads**, men i Hejredalsgade. Han deltog ikke sammen med **Virk. 1 A/S** i syn af bilerne. Han så bare fakturaerne. Gennem **V8** fik han at vide, at **Virk. 1 A/S** ikke havde udført servicen tilfredsstillende.

Vidne 6 har supplerende forklaret blandt andet, at der var ens servicevilkår for Goupil-bilerne og Melex-bilerne i kontrakterne med Københavns Kommune. Hans virksomhed har tilbudt kurser for medarbejdere i Københavns Kommune i brug af den pågældende elbil, men det blev ikke til noget. De brugte producentens brugermanual som en slags tjekliste ved gennemgangen af bilerne. De gennemgik sikkerhedssystemerne. Servicen fandt sted i hans virksomhed, men det er sket, at hans virksomhed har udført serviceopgaver på **Plads**. Han har tilbudt kommunen at udlevere alt teknisk materiale vedrørende bilerne, også efter det tidspunkt hvor kontrakten om vedligeholdelse blev opsagt af kommunen. Københavns Kommune var en stor kunde, derfor var der ikke et problem hermed. Service på kommunens biler var en stor rodebutik, fordi ingen i kommunen kunne tage stilling til servicens omfang, herunder hvilke arbejder der skulle udføres efter, at bilerne var gennemgået. Opsigelsen af kontrakten var et svar på hans henvendelse om, hvilken service hans virksomhed skulle udføre. Da der er en kontakt i Goupil-bilernes førersæde ved levering, er det ulovligt at fjerne den. På andre typer el-biler er der ingen kontakt i sæderne. Det er ikke et lovkrav, at der skal være en kontakt. Ved leveringen af bilerne har der givet været gennemført et brugerkursus for de ansatte i kommunen. Han vil ikke afvise, at man i hans virksomhed i forbindelse med service selv anvender lus, men de fjernes igen ved tilbagelevering af bilen. Hvis bilen står stille, og håndbremsen trækkes, vil bilen ikke kunne bevæge sig.

Vidne 7 har supplerende forklaret blandt andet, at når man rejser sig fra sædet, eller når man trækker håndbremsen, skal bilen standse. Den kan ikke køre. Han ved af erfaring, hvilke forhold han skal undersøge ved en service, men i manualen er der også en tjekliste. Han tjekker altid, om kontakten i førersædet virker. Da han gennemgik bilen i maj 2012, har han ikke anført noget vedrørende defekte sædekontakter. Han kan godt selv anvende lus i forbindelse med service, men den fjernes igen, når han er færdig med bilen. De kiggede altid efter lus. Han ved ikke, hvorfor det var nødvendigt for kommunens ansatte at sætte lus i bilerne. Han starter normalt altid med at køre en tur i en bil, inden han gennem-

går bilen. Han kan ikke huske, om ulykkesbilen kunne køre, da han gennemgik den efter ulykken. Sædekontakten sidder fast i sædet med skruer.

V8 har supplerende forklaret blandt andet, at han fandt to biler med lus efter ulykken. Han var ikke tilfreds med den service, som Virk. 1 A/S udførte. Han har ikke overværet et servicetjek. Det var områdechefen, der fik listen med mangler ved bilerne, når et servicetjek var gennemført. Han modtog ikke oplysningerne. Kommunens interne system for service af elbilerne fungerede nok ikke optimalt før ulykken. Det var tilfældigt, om han fik et papir med oplysninger om mangler ved bilerne eller fik oplysningerne herom fra chaufførerne. Han undersøgte ikke selv bilerne. Han reagerede kun, når han fik en fejlmelding. Kommunens system for service af bilerne er ændret væsentligt som følge af ulykken.

Landsrettens begrundelse og resultat

Også efter bevisførelsen for landsretten findes Tiltalte 1 skyldig i overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1, § 28, stk. 4, 1. pkt., og § 67, stk. 3, (forhold 1) af de grunde, som er anført af byretten, dog med den ændring, at han efter den af bilinspektør Vidne 2 afgivne forklaring frifindes for ikke at have sikret sig, at højre bagdæk havde en tilstrækkelig bæreevne til at modstå det tilladte akseltryk. Det lægges endvidere efter bevisførelsen til grund, at han forlod bilen uden at have slukket for motoren.

5 voterende finder af de grunde, som er anført af byretten, at Tiltalte 1 har gjort sig skyldig i uagtsomt manddrab efter straffelovens § 241 (forhold 2). Der er herved tillige lagt vægt på, at Tiltalte 1 på det pågældende tidspunkt, hvor håndbremsen på el-bilen ikke var trukket, og tændingsnøglen ikke var drejet, fra førersiden rodede rundt på gulvet efter plastposer i nærheden af speederen, hvor mælkekassen med plastposerne var løst placeret, hvorefter bilen satte i gang.

Én voterende finder ikke, at der efter bevisførelsen er fuldt tilstrækkeligt grundlag for at statuere, at Tiltalte 1 har handlet med den fornødne uagtsomhed, hvorfor denne voterende stemmer for at frifinde ham for overtrædelse af straffelovens § 241.

Der afsiges dom efter stemmeflertallet.

Københavns Kommune har nedlagt påstand om stadfæstelse af byrettens dom, herunder domfældelse for overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2, hvorfor spørgsmålet for landsretten alene har været, om kommunen som arbejdsgiver kan gøres strafferetligt ansvarlig for **Tiltalte 1's** handlinger, dvs. overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1, og § 28, stk. 4, 1. pkt., i forhold 1 samt straffelovens § 241 (forhold 2).

Som fastslået ved vurderingen af **Tiltalte 1's** strafferetlige ansvar indtraf ulykken ved, at han i strid med færdselsloven og de sikkerhedsforskrifter, som han var bekendt med, undlod at trække håndbremsen og slukke for motoren.

Som antaget i de i byrettens dom citerede forarbejder til straffelovens § 306 vil et strafferetligt ansvar for en juridisk person ved uagtsomt manddrab i forbindelse med et færdselsuheld skulle vurderes i forhold til den praksis, der har udviklet sig på færdselsområdet, således at ansvar kun statueres, hvor der er en økonomisk vinding ved overtrædelsen, eller hvor overtrædelsen står i forbindelse med den juridiske persons arbejdstilrettelæggelse.

Uanset at bevisførelsen har afdækket en på det pågældende tidspunkt uhensigtsmæssig tilrettelæggelse af kontrollen, vedligeholdelsen og serviceringen af Københavns Kommunes Goupil-biler, der har bevirket grove mangler ved bilerne, herunder mangler ved ulykkesbilens sædekontakt, og indebåret en vis mangelfuld uddannelse, instruktion samt opfølgning over for de ansattes anvendelse af bilerne på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde, tiltræder 4 voterende, at der under de foreliggende omstændigheder, hvor årsagen til ulykken er fastlagt som sket, ikke er grundlag for at gøre et strafferetligt ansvar gældende over for Københavns Kommune efter færdselslovens § 3, stk. 1, og § 28, stk. 4, 1. pkt., og straffelovens § 241.

To voterende finder, at der som følge af kommunens forhold er grundlag for at drage kommunen strafferetligt til ansvar for ulykken, hvorfor disse voterende stemmer for at dømme kommunen for overtrædelse af de ovenfor nævnte bestemmelser.

Der afsiges dom efter stemmeflertallet, således at Københavns Kommune frifindes for overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1, og § 28, stk. 4, 1. pkt., samt straffelovens § 241.

Bøde- og forvandlingsstraffen for **Tiltalte 1** findes passende udmålt.

Det tiltrædes af de grunde, som er anført af byretten, at **Tiltalte 1** er frataget førerretten betinget.

Bødestraffen for Københavns Kommune, der fastsættes i overensstemmelse med den berigtigede tiltale for landsretten i forhold 3 samt færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 9, nu stk. 10, jf. § 67, stk. 2, forhøjes til 45.000 kr.

De juridiske dommere tiltræder af de grunde, som er anført af byretten, dommens bestemmelse om erstatning. Landsretten har herved lagt vægt på de helt særlige omstændigheder i forbindelse med begravelsen af forurettede, som er bisat i USA, samt på de tiltaltes påstande om stadfæstelse af udmålingen af erstatningen, der overstiger det beløb, der normalt tilkendes i forbindelse med begravelsesudgifter, også ved begravelse i udlandet.

Med de ovenfor anførte ændringer stadfæster landsretten dommen.

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

Byrettens dom i sagen mod **Tiltalte 1** stadfæstes.

Byrettens dom mod Københavns Kommune stadfæstes med den ændring, at bøden forhøjes til 45.000 kr.

Tiltalte 1 skal betale de sagsomkostninger for landsretten, som vedrører ham.

Statskassen skal betale de sagsomkostninger for landsretten, som vedrører Københavns Kommune.

(Sign.)