



## DOM

afsagt den 15. april 2014 i sag

SS 3 - 4031/2013 + 4032/2013

Anklagemyndigheden

mod

Københavns Kommune

SE 64942212

Ottiliavej 1

2500 Valby

og

Tiltalte 1 (T1)

cpr-nummer 180954-

Adresse 1

2200 København N

### Sagens baggrund og parternes påstande.

Der har medvirket domsmænd ved behandlingen af denne sag.

Anklageskrift er modtaget den 5. februar 2013, tillægsanklageskrift nr. 1 er modtaget 17. september 2013.

Københavns Kommune er tiltalt for

1.

overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1, § 28 stk. 4, 1. pkt. og § 67 stk. 2, jf. § 118, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 9,

ved den 29. august 2012 ca. kl. 19.00, som juridisk person at have været ansvarlig for, at sædekontakten i El-skraldebil, Goupil G3, 66-69 ikke fungerede, og at bilen i øvrigt ikke var i lovlig stand, idet begge fordæk var nedslidt i en sådan grad, at karkassens stållag var blotlagt ligesom højre bagdæk havde en utilstrækkelig bæreevne i forhold til at modstå det tilladte akseltryk, samt for at en af kommunens ansatte (T1) førte El-skraldebil, Goupil G3, 66-69, ad Strøget Frederiksberggade, København, uden at udvise agtpågivenhed og under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, og herunder forlod køretøjet uden at sikre, at dette ikke kunne sætte i gang af sig selv, idet T1 ud for Frederiksberggade 5, forlod køretøjet uden at trække håndbremsen og slukke for motoren, hvilket havde til følge, at bilen, i forbindelse med at T1 stående på strøget med overkroppen inde i bilen, satte i gang og kørte af sted ad strøget uden fører, hvorved flere gående blev påkørt, herunder Forurettede

██████████, der blev fastklemt foran under bilen, der fortsatte indtil denne kolliderede med bygningen Frederiksberggade 1A, alt med materiel- og personskaade til følge, samt hvorved ██████████ Forurettede afgang ved døden

2.

overtrædelse af straffelovens § 241,

ved den 29. august 2012 ca. kl. 19.00, som juridisk person at have været ansvarlig for, at en af kommunens ansatte (██████████ T1 ██████████), førte El-skraldebil, Goupil G3, 66-69, ad Strøget, Frederiksberggade, København, under de i forhold 1 beskrevne omstændigheder, og herunder uagtsomt tilføjede ██████████ Forurettede, der kom gående ad strøget, så svære læsioner, at han som følge af disse afgang ved døden.

3.

arbejds miljølovens § 45, stk. 1, jf. § 82, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2, jf. stk. 4, jf. § 86, jf. § 45, stk. 1, jf. bekendtgørelse nr. 1109 af 15. december 1992 om anvendelse af tekniske hjælpemidler § 9, stk. 2, jf. § 23, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 3,

ved den 29. august 2012 ca. kl. 19.00, som arbejdsgiver, at have været ansvarlig for, at det tekniske hjælpemiddel i form af en El-skraldebil, Goupil G3, 66-69, på strøget, Frederiksberggade, København K, ikke kunne anvendes således, at det var sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, og sikringsdele kunne anvendes efter hensigten. idet den ansatte, ██████████ T1 ██████████, forlod køretøjet uden at trække håndbremsen og slukke for motoren, hvilket alt havde til følge, at bilen, i forbindelse med at ██████████ T1 ██████████ stående på Strøget og med overkroppen inde i bilen, satte i gang og kørte af sted ad Strøget uden fører, hvorved ██████████ T1 ██████████ blev kastet ud af bilen og faldt, alt med fare for skade på ansattes liv og helbred til følge.

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bødestraf.

Københavns Kommune har påstået frifindelse, subsidiært rettens mildeste dom.

██████████ T1 ██████████ er tiltalt for

1.

overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1, § 28 stk. 4, 1. pkt. og § 67 stk. 3, jf. § 118, stk. 1, nr. 1,

ved den 29. august 2012 ca. kl. 19.00 at have ført El-skraldebil, Goupil G3, 66-69 ad Strøget, Frederiksberggade, København, uden at udvise agtpågivenhed, og under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, samt uden forinden at have sikret sig, at køretøjet var i lovlig stand, idet begge fordæk var nedslidt i en sådan grad, at karkassens stållag var blotlagt ligesom højre bagdæk havde en utilstrækkelig bæreevne til at modstå det tilladte akseltryk, og herunder at have forladt køretøjet uden

at sikre, at dette ikke kunne sætte i gang af sig selv, idet tiltalte ud for nummer 5 forlod køretøjet uden at trække håndbremsen og slukke for motoren, hvilket havde til følge, at bilen, i forbindelse med at sigtede stående på Strøget og med overkroppen inde i bilen, satte i gang og kørte af sted ad Strøget uden fører, hvorved flere gående blev påkørt, herunder **Forurettede**, der blev fastklemmt foran under bilen, der fortsatte indtil denne kolliderede med bygningen Frederiksberggade 1A, alt med materiel- og personskade til følge, samt hvorved **Forurettede** afgik ved døden

## 2.

overtrædelse af straffelovens § 241.

ved den 29. august 2012 ca. kl. 19.00 at have ført El-skraldebil, Goupil G3, 66-69 ad Strøget, Frederiksberggade, København, under de i forhold 1 beskrevne omstændigheder, og herunder uagtsomt at have tilføjet **Forurettede**, der kom gående ad Strøget, så svære læsioner, at han som følge heraf afgik ved døden.

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om fængselsstraf.

Anklagemyndigheden har endvidere nedlagt påstand om, at tiltalte i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 1, jf. § 125, stk. 5, frakendes førerretten betinget.

Tiltalte har nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært om rettens mildeste dom.

Boet efter **Forurettede** og afdødes søster, **Erstatningspart** har påstået, at Københavns Kommune og **T1** in solidum skal betale 152.973,00 kr. i erstatning. Beløbet er opgjort således:

Boets udgifter kan opgøres som følger (alle beløb i USD)

Begravelse	18690,00 USD
Hotel	464,67 USD
Catering	306,08 USD
Hotel	3.568,88 USD
Kilometeropgørelse til Baltimore - 327 miles	0 USD
Bus	1.400,00 USD
Flybilletter	1.515,80 USD
Transport til lufthavnen	108,14 USD
Dokumenter	250,00 USD
Tur til hotel	300,00 USD
Diverse indkøb	262,21 USD
Måltider	500,00 USD
Elafregning ved afhændelse af lejlighed	175,00 USD

Mulig husleje for følgende måneder	1.215,00 USD
Rengøring af lejlighed	3.000,00 USD
<u>I alt i USD</u>	<u>31.834,77 USD</u>
<u>I alt i danske kr. ved kurs 5,79</u>	<u>184.323,00 kr.</u>

De efterladte udgifter kan opgøres som

Gravafgift	1.775,00 USD
Gravsten	1.750,00 USD
Leje lejlighed september og oktober	2.415,00 USD
<u>I alt i USD</u>	<u>5.940,00 USD</u>
<u>I alt i danske kr. ved kurs 5,79</u>	<u>34.392,60 kr.</u>

Hertil renter jf. EAL § 16, jf. § 15. Forfaldsdagen er månedsdagen efter modtagelsen af opgørelsen af 15. november 2012 (bilag 2).

Det samlede krav kan derfor opgøres til.

§ 12 og § 1 krav	222.973,00 kr.
Allerede udbetalt	70.000,00 kr.
<u>Krav i alt pr. 12. december 2013</u>	<u>152.973,00 kr.</u>

Københavns Kommunes forsikringsselskab, Gjensidige Forsikring, har den 30. september 2013 forligsmæssigt udbetalt 70.000 kr. til boet.

Tiltalte, Københavns Kommune har påstået frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af 30.000 kr.

T1 har påstået frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et mindre beløb skønsmæssigt fastsat af retten.

### Forklaringer.

Der er afgivet forklaring af tiltalte og vidnerne politibetjent Vidne 1, Vidne 2, Vidne 3, Vidne 4 (V4), Vidne 5, Vidne 6, Vidne 7, Vidne 8 (V8), Vidne 9 (V9), Vidne 10, Vidne 11 (V11), Vidne 12 (V12) og Vidne 13 (V13).

T1 forklarede, at han er ansat i Københavns Kommunes renovationsafdeling. Han har været ansat næsten 10 år. Han arbejder fuld tid. Han kører forskellige biler. De fleste år, har han kørt el-bil. Da han blev ansat, fik han at vide, hvordan bilen fungerede. Det var en koordinator der hedder V4, der oplærte tiltalte. V4 holdt op i kommu-

nen for ca. 1 år siden. V4 viste, hvordan bilen virkede bl.a., at der er en sædekontakt, så bilen ikke kører, medmindre man sidder i den. De første ca. 4 dage kørte tiltalte med V4, for at lære bilen og de forskellige ruter at kende. Han begyndte på Købmagergade og Kgs. Nytorv. Man skal sidde på sædet for, at bilen kan betjenes. Der er en stor rød nødstopknap, som afbryder al strømmen. Knappen skulle bruges ved brand, eller hvis bilen begynder at køre af sig selv. Han blev oplært i en bil af mærket Goupil. De havde også andre mærker el-biler, bl.a. Mega, og denne type el-bil havde tidligere kørt af sig selv. Det var derfor han blev instrueret i at bruge den røde knap, hvis det skete igen. Han fik det hele at vide, herunder at han skulle tjekke lys, dæk og håndbremsen.

Foreholdt at Kommunen først fik Goupil biler i 2006 forklarede tiltalte, at han er oplært i flere typer biler også i en Goupil. Hver gang der kom en ny type bil, viste en kollega, hvordan den virkede og de kørte rundt sammen et par dage. Han har hørt fra kolleger, at Mega bilen har kørt af sig selv, og at den derfor er blevet skrottet. Han har ikke hørt, at Goupil har kørt af sig selv. Han lærte, at håndbremsen skulle trækkes og nøglen drejes, hver gang bilen blev parkeret. Han trak håndbremsen og drejede nøglen, hver gang han parkerede bilen. Han har almindeligt kørekort, og det er tilstrækkeligt. Han har ikke været på kursus eller modtaget anden undervisning i brug af el-bilen. Ca. 2 gange om året var der møder, hvor de talte om betjeningen af bilerne. Koordinatorer og driftsledere deltog i møderne. Der var instruktionsbøger bag sædet i bilen. Han har læst lidt i den, men det er længe siden. Han kan ikke huske, om han har fået udleveret sit eget eksemplar. Når han kører ud på sin rute, har han plastikposer, skovl, kost og hapsedang med. Bortset fra plastikposerne har han tingene på ladet af bilen. Plastikposerne havde han i førerkabinen, det havde alle. Siden er der kommet en regel om, at plastikposerne også skal være på ladet i nogle stropper. Dengang havde han poser i førerkabinen, i en grøn mælkekasse på gulvet foran passagersædet eller bare på gulvet. Mælkekassen stod løst på gulvet. Han ved ikke, om de vidste det på pladsen, men alle gjorde det. Man kørte ikke med fyldte skraldeposer inde i førerkabinen. Det var tilfældigt, hvilken bil han kørte i. Hvis der ikke stod en mælkekasse i bilen i forvejen, tog han en kasse fra pladsen, og satte den ind i bilen. Han begyndte kl. 14 den pågældende dag. Han tog en nøgle fra nøglebrættet, og gik han til den bil, der passede til nøglen. Han tjekkede bilen d.v.s om lys, bremsen og håndbremse virkede. Han tjekkede om den kunne køre. Han kan ikke huske, om han tjekkede dækkene. Han er ikke mekaniker, så han kan ikke åbne sædet og tjekke sædekontakten. Han går ud fra, at den virker, at sikkerheden er i orden, og derfor kørte han ikke først et stykke og lettede sig fra sædet for at afprøve sædekontakten. Håndbremsen virker som i en almindelig bil, d.v.s. den bremsen på dækkene. Han mener ikke, at elmotoren går ud, når han trækker håndbremsen. Håndbremsen virkede den pågældende dag. Når han havde trukket håndbremsen, holdt bilen helt stille. Han begyndte sin rute ved Gl. Torv og fortsatte ned mod Rådhuspladsen og tilbage. Det var en almindelig dag, så der var ingen problemer med bilen. Når han kom til en skraldespand, trak han håndbremsen.

Han kan ikke huske, om han også drejede nøglen. Bilen er sikker nok, når han trækker håndbremsen, så skulle det være godt nok. Der er en gearstang med 3 forskellige positioner; bak, neutral og frem. De var ikke instrueret i at foretage gearskifte i forbindelse med parkering. Der er en fodpedal, som fungerer som en speeder og en fodbremse. Der er ingen kobling. Han tømte skraldeposer ud for BR. Han smed skraldeposerne om på ladet. Han skulle have en ny pose, der lå på gulvet under forsædet. Han åbnede fordøren og lænede sig ind for at tage en plastikpose, og bilen begyndte at køre. Det gik meget hurtigt, og han blev væltet omkuld. Han har altid gjort det på den måde, og tænkte ikke på, at han kunne have åbnet døren i passagersiden i stedet. Poserne lå i mælkekassen, der stod på gulvet foran passagersædet. Han er helt sikker på, at han trak håndbremsen, da han parkerede bilen.

Foreholdt ikke underskrevet afhøringsrapport af 29. august 2012 kl. 21.15 ff bilag 3, forklarede tiltalte, at han havde black out efter at være væltet omkuld af bilen. Han har ikke forklaret som anført i rapportens side 2, idet han fastholder, at han trak håndbremsen. Da bilen satte i gang løb han efter den. Han hjalp andre med at løfte bilen væk fra forurettede. Han trykkede nødstop og trak håndbremsen. Det er almindelig procedure. Måske blev håndbremsen løsnet, da han lænede sig ind efter poser. Man skal trykke på en knap og trække i håndtaget samtidigt for at løsne håndbremsen. Han kan ikke svare på, om han kom til at løsne håndbremsen, da han lænede sig ind efter poser. Lige efter ulykken fjernede han mælkekassen fra førersædet. Han kan ikke huske, om han samtidig flyttede en skraldepose fra førerkabinen til ladet. Han kan ikke huske, om han fjernede noget fra førersiden. Hans kollega **Vidne 5** kom til ulykkesstedet. Han fortalte **Vidne 5**, at der var sket en ulykke, men kan ikke huske, hvad de iøvrigt talte om.

Adspurgt, hvorfor han tog mælkekassen fra førerkabinen forklarede tiltalte, at han var forvirret og chokeret. Han har ikke tidligere oplevet, at bilen trillede eller kørte af sig selv. Det kan den ikke, når håndbremsen er trukket.

Foreholdt samme afhøringsrapport bilag 3 forklarede tiltalte, at han måske forvekslede en Mega med en Goupil. Han var forvirret. Han havde det meget dårligt, da han blev afhørt kun 2 timer efter ulykken. Han havde set forurettede, der spyttede blod. Brandfolkene på stedet tog ham til side, og gav ham vand for at berolige ham. På stedet blev han alkoholmetertestet og der var ingen udslag. På politistationen blev han vejledt om, at han havde ret til en advokat og **Person 1** kom med det samme (**Person 1**, Københavns kommune). En Mega er også en el-drevet bil. Mega biler og Guipil er således samme type bil. Han har ikke oplevet, at bilen kom i ubalance på grund af terræforhold eller andet. Det er hans faste rutine at trække håndbremsen. Ud for BR var der 2 skraldestativer. Han havde tømt det ene stativ, og skulle have en ny pose, da det skete. Han havde hele overkroppen inde i førerkabinen, mens han stod på jorden. Når han standser for at tømme skraldeposer, er det ikke en parkering og derfor drejer han ikke nøglen hver gang. Han har ikke hørt noget om, at sæderne i bilerne er blevet

byttet om, så førersædet og passagersædet er byttet rundt. De har to slags skraldeposer, i ruller og i stakke. Rullerne er almindelige sorte affaldssække. Dem i stakke er større. Stativerne ud for BR er til de små sække fra rullen. Først løftede de bilen væk fra forurettede, derefter rakte han ind i bilen og aktiverede nødstop og trak håndbremsen. Han tog mælkekassen fra gulvet ved passagersædet og satte den op på ladet. Han vidste ikke, at sædekontakten i bilen var defekt. Da han nåede hen til bilen efter, at den var kørt ind i Danske Bank, tænkte han bare på at aktivere nødstopknappen.

Anklageren dokumenterede videooptagelser fra Strøget fra forskellige kameraer.

Efter afspilning af videoovervågning fra kamera 29 kl.18.53.40 forklarede tiltalte, at han efter at have aktiveret nødstop flyttede nogle plastikposer fra gulvet ved pedalerne til enten passagersædet eller ovenpå mælkekassen.

Efter afspilning af videoovervågning fra kamera 29 kl.18.57.30 forklarede tiltalte, at han tog en stak affaldssække fra førerkabinen og smed dem om på ladet. Det kan godt være, at det var de sække han i første omgang havde samlet op fra gulvet. Efterfølgende gik han om til passagersiden, åbnede døren og tog mælkekassen ud. Han kan ikke huske, om mælkekassen havde forskubbet sig eller om det var nødvendigt at vriste den fri. Mælkekassen var næsten fyldt med plastiksække.

**Vidne 1** forklarede, at han er politibetjent ved Københavns Politi. Han var på arbejde den 29. august 2012. Han og hans kollega var den første patrulje på stedet. Brandvæsen og ambulance var allerede ankommet. Der stod en skraldebil foran Danske Bank. Der lå en mand foran bilen. Der var mange mennesker og stemningen var kaotisk. Han er ikke bilkyndig. Han så ind i skraldebilen og bemærkede, at nøglen sad i, og at den stod i bakgear. Bilens forhjul var venstredrejede. Han mener ikke, at håndbremsen var trukket, men er ikke sikker. Bilens lad var næsten fyldt med skraldeposer. De undersøgte ikke om alle poser var fyldte.

Foreholdt sin gerningsstedsundersøgelserapport, bilag 11 bekræftede vidnet, at så er det sådan det var, at håndbremsen ikke var trukket.

Han var den første, der afhørte tiltalte. To repræsentanter fra Københavns Kommune var til stede ved afhøringen. Tiltalte var meget påvirket af situationen. Han virkede apatisk men kunne godt huske, hvad der var sket dernede. Tiltalte virkede ikke, som om han have haft black out. Tiltalte forklarede, at han ikke kunne huske om håndbremsen var trukket. Det er tiltaltes formulering han har anvendt i afhøringsrapporten, bilag 3, hvorefter tiltalte "..for længe siden har oplevet, at en bil af same type var begyndt at køre, uden der sad nogen i den". Da vidnet kom til stede, sad tiltalte i brandbilen. Vidnet talte ikke med brandfolkene om baggrunden herfor.

**Vidne 2** forklarede, at han er bilinspektør og blev kaldt til uheldsstedet. Han ankom ca. kl. 19.45. Han så skraldebilen, og fik en briefing af indsatslederen. Der gælder ingen lovkrav om, at skraldebiler af pågældende type bil skal være underlagt regelmæssig kontrol (periodisk syn), men der er flere slags regler, der skal være opfyldt. Det første han konstaterede var, at håndbremsen ikke var trukket. Han konstaterede også, at dækkene var meget nedslidte. Dækkene er bygget op af gummi uden på et stålnet, som holder sammen på dækkets konstruktion. Når stålnettet er synligt, er der risiko for at dækket springer. Stålnettet var synligt på begge fordæk. Der er kørt tusindvis af km efter, at gummi var slidt ned. Når dæk er så nedslidte, skal der ikke meget til før dækket springer. Det kan være en lille flintsten eller lignende. Hvis et dæk springer, er der risiko for at køretøjet brat ændrer køreretning, og dermed kan der opstå en meget farlig situation. Køretøjet har relativ stor egenvægt og der er derfor stor belastning på dækkene. Enhver kørekortindehaver kunne se nedslidningen, det var åbenlyst. Det ene bagdæk var underdimensioneret, idet det kun kunne bære 345 kg i stedet for, som foreskrevet, 500 kg. Det vil en almindelig kørekortindehaver ikke kunne se, man kan læse det. Det er mere ejeren af køretøjet, der er ansvarlig for det. Et korrekt dimensioneret bagdæk, ville måske have kostet 100 kr. mere. Der var tænding på køretøjet, og den stod i bakgearet. Han går ud fra, at det er fordi der er nogen, der har betjent gearvælgeren efter uheldet. Der var ikke trykket på nødstopet. Der var ikke lys på bilens for- og baglygter da han kom. Alle motorkøretøjer omfattet af "Maskindirektivet" skal have sædekontakt, der sikrer, at man kun kan køre, hvis man sidder på sædet. Da han løftede sædet konstaterede han, at sædekontakten var sat ud af funktion, idet den elektriske kontakt var kortslettet.

Forevist foto bilag 13, side 3 forklarede vidnet, at der er 2 sorte ledninger forbundet med blå spadestik. Der er lavet en lus med en rød ledning og dermed opfatter sædet det, som om der sidder nogen i det. Det var forholdsvis simpelt at løfte sædet, hvor han så den kortsluttede ledning. Selve sædekontakten sidder inde i sædet og er ikke synlig. Det var ikke vanskeligt at løfte sædet. Han så, at der var hul i sædet og antog, at det var til brug for tilslutning af sædekontakten, der i det konkrete tilfælde var demonteret. Når man trækker håndbremsen mellem de to sæder afbremser man baghjulene mekanisk, derudover sidder der en kontakt i håndbremsen, så el-systemet deaktiveres og køretøjet ikke kan køre. Forskellen på en almindelig bil og en el-bil er, at en el-bil ikke kan køre, når håndbremsen er trukket. Han afprøvede håndbremsen, og den virkede perfekt. Når håndbremsen er trukket, kan bilen ikke rulle. Strøget er rimelig plant, så der kan den ikke rulle. De mekaniske bremsesystemer var justeret korrekt og fungerede perfekt og el-systemet fungerede. Hele systemet til håndbremsen fungerede perfekt. De afprøvede bilens top-hastighed og acceleration, og bilen var lovlig. Bilen accelererer meget hurtigt indtil en hastighed af 20 km/t. og når denne hastighed på ca. 20 meter. Derefter er accelerationen langsommere. Man skal ikke træde speederen helt ned for at opnå en hastighed af 20 km/t, måske 5-6 cm. Der er ikke stor modstand for at trykke pedalen ned, måske et par kilo eller mindre. Det sva-

rer til en symaskine pedal.

Anklageren afspillede kamera 25 kl. 18.51.25. Vidnet forklarede, at han ser bilen trille lidt bagud. Det ville den ikke kunne gøre, hvis håndbremsen var trukket. Selv om håndbremsen var trukket i første hak ville bilen ikke kunne trille 5 cm. Når man deaktiverer håndbremsen, skal man trykke på en pal og løfte lidt op og lægge den. Der skal slås ret hårdt på palen, hvis det skal ske tilfældigt. Det er udelukket, at håndbremsen var trukket, da bilen kørte førerløs ned ad Strøget. Der var ingen mekaniske fejl på køretøjet, og el-systemet fungerede. Hvis gearet stod i neutral, kan bilen ikke køre. For at bilen kan køre skal der være tænding, gearet skal stå i frem, og håndbremsen skal ikke være trukket. De tog køretøjet med til tekniske undersøgelser. Han konstaterede bl.a., at trekanten for langsomtkørende køretøjer var monteret forkert. Da der kom en anden el-skraldebil for at afhente skraldet fra uheldsbilen bemærkede vidnet, at trekanten på denne bil også var monteret forkert, idet den ikke var synlig, når ladet var fyldt. Skærmerkasser og -kanter var meget tærede, og bilen var generelt i dårlig vedligehold stand. I førerkabinen på passagersædet stod en mælkekasse med store tunge ruller affaldssække. Der lå ikke andre affaldssække. Han fandt ingen instruktionsbog i bilen, selv om han ledet efter den, også bag førersædet. Han afprøvede også sædekontakten i den anden skraldebil, der kom for at afhente skraldet fra uheldsbilen. Han løftede sædet op og kørte en tur, hvor han løftede sig fra sædet. I denne bil fungerede sædekontakten, som den skulle. På hans foranledning blev Arbejdstilsynet kontaktet for en afdækning af omfanget af problemerne med lusning af sædekontakten. Han kan ikke sige noget om, hvor længe lusningen har siddet på sædekontakten i uheldsbilen. Det var amatørarbejde, og han vurderer derfor, at det var et enkeltstående tilfælde. Han har ikke undersøgt, hvordan nødknappen deaktiveres, hvis den har været aktiveret. Ved andre maskiner skal man ikke gøre noget for at deaktivere nødstoppet, det kan også være tilfældet med skraldebilen. Han bakkede bilen væk fra muren. De har ikke lavet en konkret måling af, hvor let tryk der skal til for at aktivere speederen. Der er en affjedring af køretøjet, men det er et rimeligt stift køretøj.

Anklageren afspillede kamera 25 påny og vidnet forklarede, at noget af returløbet kan forklares med affjedring i forbindelse med tiltaltes udstigning. Umiddelbart ser det ud, for ham, som om håndbremsen ikke er trukket. Han sprættede ikke sædet op, og ved derfor ikke med sikkerhed, om der var en kontakt inde i sædet, men han så hullet inde i sædet, hvor han formodede kontakten skulle have siddet.

Forevist foto 3, bilag 35 forklarede vidnet, at han ikke har set sædekontakten eller den blanke plade. Han har ikke undersøgt passagersædet og der gælder ingen regler om sædekontakt der.

**Vidne 3** forklarede, at han er uddannet el-installatør og ansat ved Dansk Brand- og Sikringsinstitut. Han har undersøgt el-bilen hos **Virk. 1 A/S**

[REDACTED]. Han besigtigede bilen ialt 3 gange i september 2012. Han undersøgte bilens elektriske system. Han konstaterede, at køretøjets sædekontakt var forbikoblet. Der var ingen fejl i det elektriske system. Han søgte efter fejl også periodiske der kunne forklare, at bilen pludselig var begyndt at køre. Alt virkede. Tænding, gearvælger, nødstop, speeder og håndbremse virkede efter hensigten. Håndbremsen har en mekanisk og en elektrisk del. Når man trækker håndbremsen afbrydes det elektriske system, og der sker mekanisk afbremsning. Bilen kan ikke køre når håndbremsen er trukket. Under førersædet lå ledninger op til der, hvor der burde sidde en sædekontakt. Ledningerne var lusede. Han afmonterede begge sæder og så, at der sad en sædekontakt i passagersiden, men ikke i førersædet. Han måtte bruge brækjern for at løsne sædet i passagersiden. Førersædet var lettere at løfte af. Sæderne var tilsyneladende byttet rundt. Sædekontakten i passagersædet var defekt. Lusene var lavet pænt.

Forevist foto i vidnets rapport af 18. september 2012, bilag 35 forklarede vidnet, at han ikke kan huske om lusene var synlige eller lå bag en kant. Han tog stikprøver i andre el-skraldebiler fra kommunen. Han mener, at alle biler var af samme mærke "Goupil". Han konstaterede, at i hvert fald to andre biler også havde forbikoblede sædekontakter. For at bilen kan køre, skal der være tænding, gearvælgeren skal stå i frem eller bak, håndbremsen må ikke være trukket og nødstopet må ikke være aktiveret. Speederen har variabel modstand. Han har ikke målt, hvor mange kilos tryk, der skal til. Han lavede et forsøg med ruller af skraldeposer. De kunne godt holde trykket nede. Han lånte skraldeposerne ude på værkstedet. Han medbragte selv en mælkekasse til forsøget. 3 ruller plastikposer vil kunne aktivere speederen. På side 10 og 11 i hans rapport er billeder af hans forsøg med mælkekassen. Han mener ikke, at mælkekassen alene kan aktivere speederen. Der var fin plads på gulvet. Hvis mælkekassen står på gulvet, og rutsjer eller bliver skubbet sidelæns, vil han tro, at den stopper ved speederen. Speederen skal aktiveres oppefra. Man kan trække kassen fra gulvet i passagersiden hen over gulvet til førersiden foran speederen. Hvis der derfra falder plastikposeruller, kan disse aktivere speederen. En cirka 30 cm høj stak affaldssække vil kunne aktivere speederen, hvis de falder ned på den og ikke glider af.

Forevist kamera 29 kl. 18.57.30 forklarede vidnet, at han ikke kan se, hvad det er, tiltalte fjerner og derfor ikke kan svare på, om det kan have aktiveret speederen.

Forevist foto 11 i hans rapport forklarede vidnet, at gulvet i bilen er belagt med hård plast. Kassen glider fint hen over denne belægning. Han vil tro, at sædekontakten koster højst 1000 kr., og dertil kommer en montørtid. Det sæde der sad i førersiden, har aldrig haft en sædekontakt. Passagersædet sad rigtig godt fast. Det har siddet sådan i hvert fald på uheldsdagen og et halvt til et helt år før det. Han har ingen ide om, hvor længe sædekontakten har været defekt. Det var ikke ham, der afslørede lus i de to andre køretøjer. Køretøjerne var bragt ud til værkstedet af samme grund, og han gik hen for at

se det og sammenligne med sine egne fund.

Foreholdt rapport af 13. september 2012 bilag 30 forklarede vidnet, at det er rigtigt, at han har forklaret sådan. Sæderne var rimeligt ens, dog var førersædet en anelse mere slidt. Vidnet viste fotos af sæderne.

**Vidne 5** forklarede, at han var ansat i Københavns Kommune som specialarbejder og teamkoordinator. Han blev fritstillet i april i år. Han begyndte i maj 2008. Før han fratådte var der en form for sidemandsoplæring. Man kører med en kollega og lærer bilen og ruten at kende, d.v.s. at trække håndbremsen og tage nøglen ud. Det var kollegaer med mindst 4-6 måneders erfaring der stod for oplæringen. Man bruger et par dage på at være sammen, og derefter taler man sammen om arbejdet. Man skal tjekke bilen før man kører. Det var ren og skær sidemandsoplæring. Efter ulykken blev det intensiveret kraftigt. Under sidemandsoplæringen rettede man på den nye medarbejder, indtil man vurderede at han havde lært det. Efterfølgende var der ingen kontrol. Han havde fuld tillid til sine kollegaer. Der var fællesmøder og hver gang sagde områdechefen, at de skulle huske sikkerhed. Områdechefen sagde næsten hver gang "det er nøgle, det er håndbremse og det er gearstang i neutral" og tilføjede, at de før de kørte ud skulle tjekke dæk og bremses. I april var der ca. 30 procent etniske danskere og 70 procent med anden etnisk baggrund end dansk. Det gav sproglige problemer, som de forsøgte at løse ved at sige tingene igen og igen. Der var tilsvarende udfordringer i forbindelse med sidemandsoplæring. Det kræver stor tålmodighed. Hvis man fik ruten Christianshavn, fik man en bestemt bil. Hvis man fik opgaven at snappe i indre by, fik man en Melex, som er en lille bil, resten var først til mølle mellem Goupil-bilerne. Når man havde valgt en bil tjekkede man lygter, dæk, bremses og håndbremse. Man tjekkede ikke sædekontakt, fordi ikke ret mange vidste, at der var en. Han vidste det godt. Efter ulykken har mange kolleger fortalt ham, at de ikke vidste, der var sædekontakt i bilerne. Han tror, det var hovedparten, der ikke vidste det. Det er hans arbejdsgivers opgave at få bilerne til service, så de er i orden. I forbindelse med sidemandsoplæringen fik de nye medarbejdere udleveret en instruktionsbog, der hørte til bilerne. Der var ikke krav om, at de læste bogen. Bogen er på dansk. Når vidnet havde sidemandsoplæring fortalte han, at man kun kan køre bilen, hvis man sidder i den, men han nævnte ikke sædekontakten. Bortset fra en enkelt gang i 2008 eller 2009, har han ikke tjekket sædekontakten i en bil. Der har været problemer med biler, der ikke har kunnet køre, men han ved ikke om det skyldes problemer med sædekontakten. Når der var problemer med bilerne kontaktede de deres mekaniker, eller bilerne blev sendt ud til **Virk. 1 A/S**. Sædekontakten er jo en ekstra sikkerhed som fungerer uafhængig af, hvordan man iøvrigt betjener bilen. Hvis kontakten ikke virker, kan bilen slet ikke kunne køre, så han så ingen grund til særskilt at kontrollere sædekontakten forud for hver kørsel. Hvis man har glemt at trække håndbremsen, kan bilen rulle, ellers ikke. Efter diktat heraf supplerede vidnet med forklaring om, at det han mener er i den situation, hvor han stadig sidder i bilen. Han har aldrig oplevet, at bilen er rullet efter han steg

ud af den. Når man standser for at skifte skraldepose, skal man trække håndbremsen, sætte gear i neutral og tage nøglerne ud af bilen. Denne instruks blev indskærpet efter ulykken. Det blev sagt 20 gange om dagen, fordi alle var meget påvirkede. Det havde også været instruks før ulykken og baggrunden var at undgå, at unge mennesker eller narkomaner tog bilen, mens de udførte deres arbejde. Nogle anbragte skraldeposerne på passagersædet, andre i forruden og andre gjorde, som der blev sagt. Han havde dem omme i ladet. Der stod en mælkekasse på ladet til poser. Han mener ikke, han har oplevet mælkekasser med poser inde i førerkabinen, måske en enkelt gang. Han syntes det blev sagt. F.eks. sagde han det, hvis han oplevede det. Det har også ofte være taget op på fællesmøder. Der har aldrig måttet stå mælkekasser inde i førerkabinen. Han har gode erfaringer med tiltalte. Tiltalte er meget pligtopfyldende. Tiltalte har haft plastikposer og handsker inde i førerkabinen, men vidnet har ikke set, at tiltalte har haft mælkekassen inde i førerkabinen. Vidnet kom til ulykkesstedet fra Nørregade. Han så tiltalte gå hvileløst rundt. Han gik hen til tiltalte og tog fat i ham og sagde, "du skal slet ikke være her". Vidnet så ikke, at tiltalte var inde i bilen.

Foreholdt at man på overvågningsvideon kan se, at tiltalte fjerner poser og efterfølgende en mælkekasse fra førerkabinen, efter at vidnet var kommet til stede forklarede vidnet, at det så han ikke.

De skriftlige instrukser sidder i bilruden. Det er instruks om, hvad man skal gøre før og under kørslen. Den blev sat i bilruden efter ulykken. Alle procedurer blev skærpet. De havde samme instruks før ulykken, men da blev den formidlet mundtligt i forbindelse med sidemandsoplæringen. Hans fritstilling har ikke noget med ulykken at gøre. De var 18 medarbejdere på **Plads**. I perioder var de to teamkoordinatorer. I august 2012 var der kun ham. Reelt havde han ledelsesbeføjelser, når områdechefen gik hjem kl. 20. Vidnet og hans kolleger arbejder fra kl. 14 til 23. I august 2012 var der ikke tilknyttet mekanikere på pladsen. Der er en nu, **V8**, men han kan ikke huske, hvornår han startede.

Foreholdt at bilinspektøren har erklæret, at 3 af 4 af ulykkesbilens dæk var ulovlige forklarede vidnet, at han ikke gik ud og legede mekaniker. Hvis hans kolleger kom ind til ham og sagde, at bilen var ok gjorde han ikke mere. Han er blevet afhørt af politiet, det kan godt passe det var den 11. oktober 2012 .

Foreholdt ikke underskrevet afhøringsrapport bilag 40, side 2 bekræftede vidnet, at han har forklaret sådan. Han kunne også finde på at have affaldsposer liggende på gulvet i førerkabinen. Det måtte man bare ikke. Efter afspilning af kamera 29 kl. 18.57.30 forklarede vidnet, at han slet ikke kan huske det. Det første han husker er, at han hjalp tiltalte over i brandbilen.

**Vidne 6** forklarede, at han er direktør for **Virk. 1 A/S**

. Firmaet har tidligere haft serviceaftale på nogle af kommu-

nens el-biler af mærket. Melex og Goupil. Firmaet er kommunens største leverandør af el-biler. Firmaet har ikke længere agentur på Goupil. Der medfølger en dansk instruktionsbog i hver bil. De laver typisk et opstartskursus for de af kommunens medarbejder, der bliver frigjort til det. Kurserne omfatter brug og vedligeholdelse af bilen. Goupil har en håndbremse, en dødemandsknap, der slår hele el-systemet fra, en gearvælger og en tænding. Desuden er der i en Goupil en sædekontakt og det er ikke et lovkrav. I Melex er der ikke sædekontakt. Han ved ikke om der er sædekontakt i Mega. Det er ikke et produkt han har solgt. I 2009 indgik firmaet en serviceaftale om 35-40 el-biler. Kommunen opsigte aftalen i sommeren 2012, fordi de selv ville overtage opgaven. Når firmaet lavede service, gennemgik de hele bilen også sikkerhedssystemet. Så skrev de en mail med reparationsforslag til kommunens værksted og spurgte, hvad de skulle lave. De tjekkede også sædekontakten. De så jævnligt, at sædekontakterne var lusede og deres mekaniker havde fast instruks om at lave det. Man luser bilernes sædekontakt for at undgå, at de sætter ud, når man f.eks kører over et bump. De har ikke set lusninger i Københavns Kommunes køretøjer. I begyndelsen af serviceaftalen svarede kommunen mest, at de skulle lave de reparationer, de foreslog. Senere blev svarene oftere, at de ikke skulle lave noget, fordi kommunen havde ansat 1 til 2 mekanikere, og derfor selv ville sørge for det. Til sidst sendte han en mail, og bad om et klart svar. Næste dag, den 10. august 2012, opsigte kommunen deres serviceaftaler. Deres erfaring var, at kommunen ikke lavede de ting, som deres værksted anbefalede. Hvis de havde anbefalet dæk-skifte og fik det pågældende køretøj ind igen, kunne de konstatere, at dækkene ikke var skiftet. Han tilbød kommunen, at relevante medarbejdere kunne komme på kursus i service af de køretøjer, kommunen nu havde overtaget ansvaret for. Kommunen vendte ikke tilbage. Han kan ikke huske, hvornår bilen var til service hos dem sidste gang. Dagen efter ulykken, blev de bedt om at hente 9-10 Goupil biler og undersøge dem for fejl og mangler. Bilernes tilstand var gennemgående ringe. 5 af dem havde lusede sædekontakter. Der var andre almindelige ting som f.eks nedslidte dæk. Han mener ikke, at kommunen i forvejen havde informeret om, at der var lusede køretøjer. Han har ikke set ulykkesbilen blive serviceret og repareret. Bilen var senest til service 6-9 måneder før ulykken.

Foreholdt bilag 49-4 forklarede vidnet, at det er præcist sådan en værkstedsordre, han har forklaret om. Det er deres mekanikers vurdering af, hvad der skal laves på bilen. Mekanikeren har forud gennemgået bilen og dens sikkerhedsudstyr, herunder sædekontakten. Mekanikeren har tjekket sædekontakten ved at køre i bilen, og rejse sig fra sædet, og kontrolleret at bilen standsede. Da bilen kom fra bilinspektionen ud til dem bemærkede de, at sædekontakten sad i passagersædet, og det undrede dem. Han var ikke selv til stede, da de så det. De har ikke haft bilen til service eller reparation siden maj 2012. De assisterede **Vidne 3** i hans undersøgelse for Dansk Brand og Sikringsinstitut. Han kender ikke **Vidne 3's** vurdering, og vidste derfor ikke, at kontakten var defekt.

**Vidne 7** forklarede, at han er ansat som mekaniker og montør i **Virk. 1 A/S**. Han har i nogle år lavet service på kommunens el-biler. Han starter med at køre en tur i bilen, og tjekke bremses, lygter og sædekontakt. Det sidste gør han ved at rejse sig fra sædet, når han kører. En enkelt gang har der været en luset sædekontakt, som de så har rettet ved at tilslutte kontakten igen. Det er et til to år siden. Som regel kigger han under førersædet. Det er sjældent, han kigger under passagersædet, for der er ikke noget at lave dernede. Da han lavede service på denne bil, kørte han ud på **Plads**. Efter service skrev han fejlene ned, og når han kom hjem sendte værkføreren en mail til kommunen om, hvad der skulle laves. Det var op til kommunen at få det lavet. Dæk og hjul skifter kommunen selv. Han skrev det på sedlen, så han havde fortalt det.

Foreholdt bilag 49-4 forklarede vidnet, at det er ham der har lavet værstedsoordren. Dækkene var slidt ned. Bilerne var generelt i dårlig stand. Han kontrollerede ikke, om kommunen rent faktisk skiftede dækkene, når han skrev, at de var nedslidte. Han er helt sikker på, at han også tjekkede sædekontakten i bilen, da den var til service sidste gang i maj 2012. Da bilen kom ind efter ulykken, så han der sad en sædekontakt i passagersædet, og at kontakten i førersædet var luset. Da de andre Goupil biler kom ind på værkstedet efter ulykken, gennemgik han dem. Der var ikke noget, der skulle laves her og nu. Han tror han fandt en bil mere, der var luset. Der var ikke 5 biler mere, der var luset. Han tror ikke en sædekontakt koster mange basører, måske 200 kr. + 1½ times montering og kørsel. Uheldsbilen kom også ud til dem, men den er ikke repareret. Det er ham, der har skrevet værkstedsoordren af 4. september 2012, bilag 49-5. Det er hans gennemgang af, hvad der skulle til for at bringe bilen op to date. Da han lavede den sidste service på bilen i maj, udfyldte han ikke et tjekskema.

**V4** forklarede, at han har været i ansat i København Kommunes Renholdelsesafdeling siden 2002. Han blev fyret den 1. januar 2013. Han skulle blandt andet tømme skraldespande på Strøget. Han blev lært op af erfarne kolleger. Oplæringen varede typisk 3-4 dage. Man lærte bilen at kende, og så kørte man ruten sammen 2-3 dage, og derefter kørte man alene. Der var ingen afsluttende prøve. De kørte elbiler, blandt andet Goupil. Der var en "frem og tilbage"-knap, håndbremse, sædesensor og blink. Kun når man sidder på sædet, har lagt håndbremsen ned, og sat bilen i "frem", kan den køre. Man valgte selv, hvilken bil man tog. Det var meningen, man skulle tjekke bilens funktioner, inden man kørte. Man skulle tjekke lys, bremses og tip. Han tjekkede det. Det var ikke alle, der gjorde det. Man tjekkede ikke sædekontakten, for det gav sig selv, når man kørte. Der var ikke ret mange, der tjekkede sædekontakter ved at lette sig fra sædet. Den bil, tiltalte kørte, havde problemer med, at den kørte af sig selv. Det var blevet sagt 100 gange, men der blev ikke gjort noget ved det. Driftsleder **Person 2 (P2)** og opgavekoordinatorer **Vidne 5** og **V13** var alle orienteret. Vidnet har selv sagt det en masse gange, også at dækkene var nedslidte. Vidnet og andre kolleger påtalte, at dækkene var helt nedslidte, så stålet var syn-

ligt, men de fik bare at vide, at der kom nye dæk om 10 dage og om 4 dage. Vidnet har flere gange sagt til **V13**, at der var problemer med sædekontakten, første gang et par måneder før ulykken. Vidnet sagde det også til politiet, da vidnet og en kollega var ude ved tiltaltes bil for at tømme den for skrald før den blev kørt til teknisk undersøgelse. En politimand spurgte, hvordan bilen virkede og vidnet illustrerede det og oplyste samtidigt, at der har været problemer med sædekontakten. Der var holdkultur på arbejdspladsen, så man sagde ikke, at man ikke ville køre i bilerne, for så var man ude. Til frokost og i pauser talte de imidlertid åbenlyst om det, og de påtalte forskellige forhold, blandt andet overfor **P2**. Tiltalte havde været på ferie og vidnet tog på ferie lige efter, så vidnet havde ikke fortalt tiltalte om problemerne med 66-69 (ulykkes-)bilen. Vidnet og tiltalte var på to forskellige hold, men den pågældende dag var vidnet på byttevagt og derfor tilfældigt på arbejde samtidigt med tiltalte. Deres opgavekoordinatorer spiser og holder pause med dem, og derfor hører de alt, hvad der bliver fortalt om bilerne. De skriver reparationsedler, for eksempel hvis der mangler lys eller er nedslidte dæk. Vidnet tror, at han har lavet en seddel på denne bil. Vidnet var opgavekoordinator for **V13**, så han kender systemet. Vidnet har oplært tiltalte. Der varede 2-3 dage. Tiltalte var hurtig til at lære. De gennemgik alle procedurer, blandt andet at man skulle trække håndbremsen og sætte bilen i frigear, når man standsede bilen. Det var ikke nødvendigt at tage nøglen. Hver 3. måned udfyldte de nogle sikkerhedssedler vedrørende forholdene på arbejdspladsen. De gennemgik ikke køre- og sikkerhedsreglerne på møder. Når man var ansat og kendte procedurerne var det nok. De talte jo sammen over frokosten og i pauserne og rykkede jævnligt deres opgavekoordinator, hvis der var mangler ved bilerne. Der var møder, hvor områdecheferne repeterede de forskellige regler. Det var 1-2 gange om året. Så blev der sagt, at de skulle huske at trække håndbremsen, undgå konfrontationer med fodboldfans osv. Der var ingen regler om, hvad man måtte have i førerkabinen. De havde poser liggende på gulvet foran på passagersædet eller på instrumentbrættet i passagersiden. Man kunne ikke lægge poserne på ladet, for så blev de beskidte. Man måtte gerne have poserne i førerkabinen. **V12** kørte den pågældende bil en dag. I en pause fortalte han vidnet, at bilen gled af sig selv, selvom håndbremsen var trukket. Det var sjældent vidnet kørte den type bil. Han har ikke kørt den konkrete bil. Han blev overrasket, da han i forbindelse med, at han viste politimanden bilens funktioner, oplevede, at bilen begyndte at køre, selvom han ikke sad på sædet, da han kom til at røre speederen. Håndbremsen var lagt ned, og bilen stod i "frem", alt var tændt, men bilen burde ikke køre, når han ikke sad på sædet. Han har ikke hørt om andre biler med samme problemer. Han vil ikke oplyse, hvorfor han blev fyret, men det har ikke noget med denne sag at gøre. Der var en instruktionsbog til bilen, og på de fleste biler var der klistret noget op i sideruden. Da Goupilen blev leveret fulgte en bog med, og alle medarbejdere blev samlet og fik gennemgået bilen. Han mener, at instruktionsbogen lå hos driftslederen. Da han var ude for at tømme bilen efter ulykken, var der ingen instruktionsbog i den. Vidnet har sagt til **V13**, at bilen kunne køre af sig selv. Vidnet sagde det på vegne af nogle tyrkiske kolleger,

Person 3 (P3) og V12, som ikke taler så godt dansk, og derfor bad ham om at sige det videre til V13. Det, han sagde videre, var, at bilen kunne køre, selvom man ikke sad på sædet. Han mener, det var i maj 2012. V12 er på Vidne 5's hold. V12 fortalte vidnet, at han havde påtalt problemet overfor Vidne 5, men at der ikke var sket noget ved det. Vidnet kan huske, at han blev afhørt af politiet i september. Foreholdt en ikke underskrevet afhøringsrapport, bilag 37, bekræftede vidnet sin forklaring. Han mener, at både han og V11 sagde til politiet, at der ikke blev gjort noget, selvom de påtalte forhold flere gange. På fællesmøderne fungerede vidnet som tolk for sine tyrkiske kolleger. Der var mange sprog repræsenteret på arbejdspladsen, men de hjalp hinanden så godt de kunne. Vidnet kan ikke huske, om der er sædekontakt i Melexen. Tiltalte var den eneste, der havde gode principper med sin bil og gjorde den så ren som muligt.

V8 forklarede, at han har været ansat ved Københavns Kommune siden 1. marts 2012 som automekaniker på Plads. Da han startede, kørte han rundt med en af de andre mekanikere for at lære systemet at kende. Efter et par måneder blev han fast tilknyttet Plads. Det var en nyoprettet stilling, så der var ikke noget værktøj i begyndelsen. Hans opgave var vedligeholdelse af spejle, lygteglas og punkterede dæk, for der var fuld service fra et firma udefra. Han mener det var Virk. 1 A/S. Vidnet ved ikke om servicekontrakten vedrørende Goupil-bilerne blev opsagt på et tidspunkt. Chaufførerne skulle lave en seddel, og så tog han den fra kassen. Hvis det var større reparationsarbejder, var det firmaet udefra, der skulle lave det. Han var også på andre pladser. Han ved ikke, men går ud fra, at bilerne blev stående, hvis de for eksempel ventede på levering af reservedele. Dagen efter ulykken ringede V9 og bad vidnet tjekke sædekontakten på alle Goupilbilerne. Vidnet fandt lus på i alt 2-3 biler. Vidnet kunne se det, når han kørte sædet frem. Foreholdt gennemlæst afhøringsrapport, bilag 31, bekræftede vidnet, at han fandt to lus i fem biler. Der er ikke sædekontakt i Melexen. Det var hans indtryk, at det ikke var kommunens teknikere, der havde lavet lusene, fordi kommunen ikke havde noget med sædekontakterne at gøre. Han havde ikke hørt om problemer med sædekontakten i Goupilen. Han mindes ikke, at hverken V13 eller Vidne 5 har omtalt problemer med sædekontakten. Efter ulykken har de startet et helt nyt sikkerhedssystem op.

V9 forklarede, at han har været ansat som mekaniker i Københavns Kommune i 25 år. Han har været i Center for Renhold siden 2005. Han er på Plads. De er i alt 3 mekanikere. De har travlt og har svært ved at nå det hele. De har kontakt med den eksterne leverandør, der laver opgaver af mere end 2-3 timers varighed, eller hvis der kræves lift eller andre større opgaver. De vurderer selv, om det er noget de selv kan lave. De får fejlmeldinger fra chaufførerne. Efter ulykken er der blevet strammet lidt op på proceduren. Det var kun chaufførerne, der lavede fejlmeldinger. Det var ikke altid, de lavede en seddel. Nogle gange ringede de eller sagde det, når de mødtes på pladsen. Når opgaven var løst, blev fejlmeldingssedlen

smidt ud. Vidnet gennemgik ikke bilen for fejl ud over dem, der var meldt. Der var ekstern service. **Virk. 1 A/S** lavede service på elbilerne. Hvis **Virk. 1 A/S** fandt noget, lavede de det. Dog skiftede de selv hjul, som de købte hos en anden ekstern udbyder. Vidnet hentede hjulene hos dækleverandøren, så chaufførerne selv kunne skifte hjulene. Der var tale om dæk på fælge. Der var flere slags. Chaufførerne fik ingen vejledning i, hvordan de skulle skifte hjul. På de fleste hjul stod der hvilken bil-type, de hørte til. Foreholdt at ulykkesbilen var monteret med underdimensionerede dæk, forklarede vidnet, at han ikke ved hvorfor. De kontrollerede ikke, om chaufførerne faktisk skiftede hjul, eller om de brugte de rigtige hjul. Vidnet lavede en aftale med pladsmanden på Nørrevold om at skifte hjul. Da Nørrevold blev nedlagt, flyttede pladsmanden med til **Plads**. Det var en fast aftale om, at pladsmanden skiftede hjul, idet han stillede de slidte frem, så vidnet kunne hente nye hos dækleverandøren. Vidnet går ud fra, at aftalen fortsatte efter at pladsmanden kom til **Plads**. Vidnet går ud fra, at folk ikke ville køre i en bil, der trængte til nye dæk. Vidnet ved godt, at 66-69 bilen kom fra service i september 2011 med bemærkning om, at dækkene skulle skiftes. Vidnet svarede **Virk. 1 A/S**, at de selv ville skifte dækkene. Vidnet kontrollerede ikke om dækkene virkelig blev skiftet. Foreholdt at **Virk. 1 A/S** igen i maj 2012 bemærkede, at to dæk på samme bil var nedslidte, forklarede vidnet, at han ikke ved, om det var de samme dæk. Det var ikke ualmindeligt, at dækkene var så nedslidte, at bilerne kørte på stålkassen. Det var derfor han havde aftalen med pladsmanden. Vidnet er enig i, at dækkene burde skiftes allerede, når slidbanen er slidt væk. Slidbanen kan slides væk på ½ år, og så er den bundulovlig. I begyndelsen gjorde han chaufførerne opmærksom på det, men de flyttede rundt på pladserne, og der kom hele tiden nye folk. Tiltalte var ny, så vidnet har ikke sagt det til ham. Vidnet har hørt, at kommunen ville opsiges serviceaftalen med **Virk. 1 A/S**. Vidnet ved ikke, om kommunen har gjort det. Baggrunden var utilfredshed med kvaliteten af den udførte service. Vidnet var ikke til stede, når mekanikere fra **Virk. 1 A/S** lavede service på bilerne. Efter service fik de en liste over ting, der skulle laves. Vidnet har aldrig modtaget uddannelse eller undervisning i Goupilen. En sælger fra **Virk. 1 A/S** talte flere gange om at holde et kursus, men det blev aldrig til noget. Efter ulykken har han gentaget tilbuddet. Vidnet har forsøgt at få oplyst de tekniske specifikationer vedrørende bilerne, men **Virk. 1 A/S** ville ikke udlevere dem, fordi de ikke ønsker at kommunen piller ved de tekniske systemer. **Person 4 (P4)** er materielansvarlig. Foreholdt bilag 49-4 bekræftede vidnet, at han mailede med **P4** om opsigelse af servicekontrakten med **Virk. 1 A/S**. **V8** blev ansat for at overtage service på elbilerne. Han skulle imidlertid først sættes ind i tingene. De opdagede imidlertid, at de ikke kunne få udleveret de tekniske oplysninger om elbilerne. Efter opsigelsen af serviceaftalen var det stadig **Virk. 1 A/S**, der skulle foretage reparationer. Vidnet har ikke hørt om lus i sædekontakten. Vidnet har ikke hørt om, at Goupilen kunne rulle eller køre af sig selv. Efter ulykken undersøgte **V8** de andre Goupilbiler for lus. Vidnet besluttede, hvilke reparationer, der skulle udføres efter service på grundlag af **Virk. 1 A/S** værkstedsordre. Foreholdt bilag 49-3, side 3, forklarede vidnet, at han først

skulle have penge til det, før han kunne bestille de anbefalede reparationer. Vidnet havde ikke selv et budget. Vidnet sendte en mail til områdeleder **P2**, der svarede om reservedelene kunne bestilles. Vidnet kan ikke huske, hvad pladsmanden hedder. Pladsmanden er ikke længere ansat. Vidnet ved ikke, om pladsmanden var ansat august 2012. Forevist foto af lus, bilag 35 forklarede vidnet, at han slet ikke vidste, at der var sædekontakt i Goupilbiler. De har materialer til at lave en tilsvarende lus.

**Vidne 10** forklarede, at han har været centerchef i Teknik og Miljø siden 2007. Områdecheferne refererer til ham. Efter han blev ansat, har han lavet en renholdelsesuddannelse, der omfatter tre moduler. Uddannelsesplanen blev iværksat i 2009. Oplæringen af chaufførerne sker ude på pladserne. Der er ingen kontrol med, hvem der gennemfører det praktiske forløb. Det sikres, at alle bliver indbudt til første modul, der omfatter generel information om arbejdspladsen. Der er ingen kontrol med, om folk deltager i første modul eller deltager i det efterfølgende praktiske forløb. Det er områdechefernes ansvar at give de nødvendige instruktioner. Der er ingen krav til, hvordan områdelederne løser deres opgaver. Han havde ikke hørt om lus i sædekontakterne før denne sag. De erfarede efterfølgende, at der i Teknik og Miljø var i alt 7-8 køretøjer med lus. De har ikke fundet ud af, hvem der har lavet lusene og hvornår. Han har forstået, at forklaringen nok er, at sædekontakterne var for følsomme, så der opstod utilsigtede kørestop. Vidnet har forstået, at der blev reklameret overfor leverandøren. Vidnet har ikke hørt om, at Goupilbilerne kunne køre eller rulle af sig selv. Før ulykken var der ingen skriftlige retningslinjer for, hvad chaufførerne måtte have i førerkabinen. Det er der nu. Vidnet ved, at områdecheferne før ulykken sagde, at man ikke måtte have løse genstande i kabinen. Han vidste, der var serviceaftale med **Virk. 1 A/S** men kender ikke det konkrete indhold. De drøftede pris og kvalitet. Han kan ikke huske, om de opsagde aftalen eller besluttede at ansatte egne folk til at klare opgaven. Han ved ikke, om der var instruktion til chaufførerne om, hvordan de skulle gennemgå bilerne. Han kan ikke huske, om en eller flere medarbejdere har været på kursus i Goupilbiler. Han har ikke hørt om, at **Virk. 1 A/S** har tilbudt at lave et kursus. Da han blev ansat, var han ude at køre i en skraldebil. Foreholdt bilag 44 forklarede vidnet, at det, han mener, er, at medarbejderne bør opbevare alle løse effekter på bilens lad. Det er hans teori, at ulykken skete, fordi medarbejderen opbevarede poser i kabinen. Han har ikke forklaret til politiet, at han havde viden om, at nogen medarbejdere de facto opbevarede løse poser i kabinen. Han har spurgt områdechef **Person 5**, om der har været problemer med sædekontakterne. Efter sin research erfarede vidnet, at det er **V9**, der har talt med områdechefen om sædekontakterne. Foreholdt at **V9** netop har forklaret i retten, at han slet ikke vidste, at der var sædekontakt, fastholdt vidnet sin forklaring.

**V11** forklarede, at han har været ansat i Københavns Kommune siden 2008. Han var på eftermiddagsholdet. Han har kørt Goupil. Der er ingen specifik uddannelse i at køre Goupil. Da han startede, viste en

kollega, hvordan bilen virkede, for eksempel at der er "frem og tilbage" gear. Bilen starter ved, at man starter nøglen. Når man standser bilen, sætter man den i frigear og trækker håndbremsen. Der var ikke nogen besked om, at man skulle tage nøglen ud. Foreholdt en ikke underskrevet afhøringsrapport, bilag 36, forklarede vidnet, at de efter ulykken har fået besked om at tage nøglen ud, når de standser for at tømme skraldespandene. Han vidste ikke, at der er sædekontakt i bilen. Hvis håndbremsen ikke virkede som den skulle, kunne bilen godt rulle lidt.

V12 forklarede, at han i fjorten år har arbejdet som skraldemand for Københavns Kommune. Han gik på efterløn i går. Han kørte Goupil-bil i 4-5 år efter bilen blev leveret. Bilerne havde mange fejl og han og hans kolleger rapporterede fejlene til ledelsen. Goupil-bilerne med nummer 66-68, 66-69 og 66-70 havde fejl og de var flere gange på værksted. Bilerne blev imidlertid ved med at have fejl f.eks. kørte de af sig selv medmindre man trådte på bremsen og slukkede kontakten. Vidnet mener ikke, at bilen nr. 66-69 var i brug i tiden op til ulykken fordi den ofte var på værksted. Vidnet kørte oftest i bil nr. 66-68. Da de flyttede til Nørreport skiftedes de til at bruge bilerne. Vidnet kørte 66-69 bilen 1-2 måneder før ulykken. Vidnet oplevede, at bilen fik motorstop og derfor blev den afleveret til værkstedet. Bilen kørte ikke af sig selv. Vidnet ved ikke, hvad der var galt med bilen. Da bilen kom tilbage fra værkstedet opstod der problemer igen. Når bilen var tilbage fra værkstedet kunne alle bruge den. Vidnet ved ikke om kollegaen

P3 kørte i 66-69 bilen efter den var kom retur fra reparation. P3 kørte oftest i bil nr. 66-70. De første 3 år efter at Goupil-bilen blev leveret til Knippelsbro kørte de i faste biler. Da de flyttede ud til Nørreport havde man ikke længere en fast bil, men kørte den, der var ledig. Alle Goupil-bilerne havde fejl. De nævnte 3 biler 68,69 og 70 lavede konstant fejl. F.eks. stoppede de pludselig. Da bilerne blev leveret stoppede de, når man rejste sig fra sædet. Den sidste tid kørte bilerne, selvom man rejste sig fra sædet. Vidnet ved ikke, hvorfor eller hvad mekanikerne havde gjort. Vidnet ved ikke om det var ens for alle 3 biler. Det var ikke noget, man tjekkede forud for sin kørsel. Det er de først begyndt på efter ulykken. Vidnets bil nr. 68 havde en bremsefejl, så bremsen låste. Vidnet har aldrig oplevet, at bilen kørte af sig selv eller trillede, efter den var standset. De talte indbyrdes om fejlene og rapporterede dem til ledelsen. Ca. et års tid efter Goupil-bilerne blev leveret oplevede en kollega, at hans bil kørte af sig selv og ind i Magasin. Ledelsen troede ikke på kollegaen og sagde, at det var fordi han havde glemt at trække håndbremsen. Kollegaen hedder Person 6. Vidnet og hans kolleger fortalte om fejlene til ledelsen, det vil sige P2 og før ham, V4 og Vidne 5. Det var ledelsen der gav værkstedet besked. Efter ulykken har ledelsen fortalt, at de skal huske og trække håndbremsen. Før ulykken var det den enkelte chauffør, der tog ansvaret for sin bil. Vidnet arbejdede på eftermiddagsholdet med blandt andre V4. V4 fungerede som tolk og koordinator. Foreholdt V4's forklaring til retsbogen side 17, forklarede vidnet, at det passer meget fint. Vidnet kan dog ikke huske om det var i maj 2012.

V13 forklarede, at han var ansat i Københavns Kommune i perioden fra 1. januar 2010 til 31. december 2013, som blandt andet teamkoordinator for eftermiddagsholdet samt arbejdsmiljørepræsentant. Vidnet samarbejdede med drift-og områdechefen og de indførte en logbog, hvor medarbejderne skrev fejl og mangler vedrørende bilerne, samt hvem der kørte hvilke biler. Tiltalte arbejdede på vidnets hold i forbindelse med byttevagter. Fejlmeldinger kunne være lys, bremses og hydraulik. Der har aldrig været fejlmeldinger om, at bilerne kørte eller trillede af sig selv. Lige præcis Goupil-bilerne 66-68, 66-69 havde ofte fejl. Vidnet har selv noteret 66-69 mindst 10 gange i logbogen, der stadig findes. Styrekuglerne i Goupil-bilen var meget små i forhold til bilens egen vægt. Vidnet kan ikke huske, at V4 har fortalt, at en af bilerne kørte af sig selv. V4 blev brugt som tolk for sine kollegers fejlmeldinger.

Foreholdt V4's forklaring til retsbogen side 16, forklarede vidnet, at han tror, at V4 taler om en Melex og ikke en Goupil-bil. Der var problemer med parkeringsbremsen i en Melex. Der blev løbende holdt teammøder, hvor vidnet orienterede om emner fra blandt andet arbejdsmiljøkoordinatormøderne og om fejlmeldingsblanketter. Teammøderne blev afholdt efter behov og mindst én gang om måneden. De talte altid om sikkerhed. Møderne var ofte i forbindelse med overgangen mellem formiddags- og eftermiddagsholdene over en kop kaffe og af ca. 10. minutters varighed. På møderne aftalte de blandt andet ruterne tilrettelæggelse f.eks. at det kunne være hensigtsmæssigt at køre ruterne baglæns, hvis der var mange turister i byen. De talte også om, at man med fordel kunne tage bilnøglen ud af bilen, når man standsede, fordi man derved undgik tyveri. Det var chaufførens ansvar, at bilen fungerede. Der var ingen decideret eller overordnet instruktionen fra ledelsen om det. Alle folk har altid vidst, at bilerne skulle stilles i neutral position med håndbremsen trukket. Vidnet stoppede i København Kommune efter aftale. Han og Vidne 5 blev hjemsendt den 10. april 2013, samtidigt med at P2 blev afskediget og en ny driftschef tiltrådte. Der var altid problemer med 66-69 bilen. Det var forskellige fejl blandt andet bremses, lys, lad m.v. Der var ingen fejlmeldinger af sædekontakten. Vidnet har ikke hørt nogen kolleger tale om det. Vidnet tror ikke, at folk generelt var klar over, at der var sædekontakt i Goupil-bilerne. Det var ikke noget der indgik i den almindelige sidemandsoplæring. De havde en fast driftsleder P2, som var meget optaget af sikkerhed. I weekenden var det imidlertid en anden driftsleder, som måske havde et andet fokus. I august/september hvert år blev det sagt, at kassen var tom og at der ikke var flere penge til blandt andet reparationer. Som arbejdsmiljørepræsentant tog vidnet biler med fejl ud af drift. Det er imidlertid sket, at folk er kørt i en bil, der var blevet fejlmeldt. Man måtte ikke køre op over kantstenen, fordi bilerne ikke kunne holde til det. Men folk gjorde dette alligevel for at klare deres ruter. Vidnet har selv taget biler ud af driften, fordi de ventede på nye dæk. Vidnet har imidlertid også oplevet, at bilerne blev indsat i driften igen i hans fravær, selvom dækkene ikke var skiftet. Det, der blev diskuteret mest på teammøderne var, at folk skulle huske at sætte bilen til opladning efter brug.

De talte ikke om, hvordan man skulle kontrollere bilerne før man kørte i dem. Efter ulykken begyndte de at tale om det. Vidnet opdagede, at der lå 10 gamle instruktionsbøger, som imidlertid ikke var opdateret. Alle medbragte arbejdshandsker, store- og små affaldssække, hapsetang, papposer og en kost og skovl på ruterne. Der var ingen faste regler for, hvor man skulle opbevare tingene. De fleste kørte med kasser med poser, samt hapsetang inde i kabinen på førersædet, gulvet eller bag chaufføren. Efter ulykken er det blevet forbudt og alt skal være i ladet. Før ulykken var der ingen instruktioner om at tjekke sædekontakten. En dag kom en medarbejder og sagde, at hans bil ikke kunne køre. Bilen var lige kommet tilbage fra værksted og derfor undrede det vidnet. Vidnet fandt ud af, at problemet var, at chaufføren var for let til at aktivere sædekontakten. Vidnet har set lusninger på Goupil-bilernes ratsstammer. Vidnet har set **P7** ude på Nørreport lave en lusning i ratsstammen for at få bilen brugbar. Vidnet er ikke autoelektriker. Vidnet mener ikke, at han har set en sædelus i Goupil-bilerne.

Person 7 (P7)

Forevist foto 2, bilag 35, forklarede vidnet, at han har set tilsvarende lus i flere udgaver under sæderne i 1-3 Goupil-biler. Vidnet kan ikke huske, at **V4** har nævnt for ham, at der var problemer med sædekontaktet i 66-69. Hvis **V4** har sagt det, har vidnet skrevet det i logbogen også kan man læse det der. Logbogen lå opslået på den aktuelle dag på et bord. I skabet ved siden af lå de tidligere års logbøger. Da vidnet havde sidste arbejdsdag den 10. april 2013 lå logbogen fremme. Efter ulykken talte vidnet med deres egen mekaniker **V8**, om **V8's** fund af sædelus i 2-3 Goupil-biler. Vidnet spurgte om der var flere biler med sædelus, men iværksatte ingen undersøgelser af, hvordan sædelusene var opstået/udført.

**Vidne 5** forklarede, at han ikke husker om nogen har fortalt ham at 66-69 bilen kørte af sig selv. Foreholdt **V4's** forklaring i retten, fastholdt vidnet, at han ikke husker det. Vidnet husker ikke om **V12** og **P3** har talt om det. Herunder fortalt ham, at bilen kørte af sig selv. Der var flere biler der kørte på helt nedslidte dæk så stålet var synligt. Vidnet har fået fejlmeldinger om det og har bragt fejlmeldingerne videre til sin chef **P2**. Vidnet gik så ud fra at dækkene blev skiftet. Men kontrollerede det ikke selv.

### Oplysningerne i sagen.

Bilinspektør **Vidne 2** fra Rigspolitiets færdsel- og beredskabsafdeling har den 31. august 2012 udfærdiget: "Attest om undersøgelse af køretøj i anledning af færdselsuheld". Af attesten fremgår, at undersøgelsen er foretaget umiddelbart efter uheldet den 29. august 2012 fra kl. 19.50 på uheldsstedet og fortsat den 30. august 2012 på undersøgelsespladsen Korsdalsvej i Rødovre, og vedører en EL-bil af mærket Goupil med **Reg.nr. 1**, under sagen omtalt som bil nr. 66-69. Af attesten fremgår blandt andet:

"...

Begge fordæk var nedslidt i en sådan grad, at karkassens stålag var blotlagt - fare for sprængning.

Højre bagdæk havde en utilstrækkelig bæreevne (345 kg) til at modstå det tilladte akseltryk.

..."

Brandundersøger og el-sagkyndig **Vidne 3** fra Dansk Brand- og Sikringsteknisk institut DBI, har den 12. september 2012 udarbejdet en undersøgelsesrapport, hvoraf blandt andet fremgår:

"...

Jeg har ikke konstaterede fejl i renovationsbilens elektrisk system, der har medført, at den har kunnet køre af sig selv.

..."

Af gerningsstedsundersøgelsesrapport udarbejdet af politibetjent **Vidne 1** fremgår blandt andet:

"...

Gearstangen sås at være sat i "bak", og det forreste hjulpar sås at være venstredrejet. Nøglerne til bilen sad stadig i bilen. Håndbremsen sås ikke, at være trukket.

..."

"...Ved siden af den eldrevne bil, på højre side, lå en mand, benævnt FOU. Denne ved patruljens ankomst afgang ved døden..."

Det er ubestridt, at **Forurettede** blev påkørt og fastklemt under el-bilen 66-69, da denne kørte førerløs ad strøget, og at **Forurettede** døde af de kvæstelser, han derved pådrog sig.

#### Forarbejder:

Straffelovrådet udtalte i betænkning nr. 1289/1995 om juridiske personers bødeansvar (side 80), at selskabsansvar må forudsætte, at den pågældende overtrædelse objektivt kan anses for "begået" af et selskab, og at denne betingelse vil være opfyldt, hvis overtrædelsen er begået af en medarbejder under udførelse af en opgave, der ligger indenfor virksomheds arbejdsområde i vid forstand, medmindre der i det konkrete tilfælde foreligger helt usædvanlige og virksomheden uvedkommende forhold fra den pågældende medarbejders side. Det fremgår endvidere, af betænkningen side 81, at:

"...

I praksis anvendes selskabsansvaret i færdselsloven på en måde, der afviger fra det anførte. Selskabsansvarsbestemmelsen i færdselsloven er ikke begrænset til nærmere angivne overtrædelse af færdselsloven. Kerneområdet for bestemmelsens anvendelse i praksis er tilfælde, hvor ansvaret efter færdselsloven påhviler ejer/bruger, og ejer/bruger er et selskab. Selskabsansvaret anvendes derimod normalt ikke, når en ansat chauffør har overtrådt almindelige adfældsregler, der alene retter sig til føreren, f.eks regler om vigepligt, overhaling, forbud mod promille- og spirituskørsel, forbud mod at køre frem for rødt lys osv. Dette gælder, selv om den ansatte chaufførs overtrædelse af sådanne regler er begået i forbindelse med kørsel for det pågældende selskab på en sådan måde, at overtrædelsen ikke kan karakteriseres som et helt usædvanligt, virksomheden uvedkommende, skridt fra den ansattes side.

..."

Straffelovens § 306 lyder således:

"...

Der kan pålægges selskaber N.V(juridiske personer) straffeansvar efter reglerne i 5. kapitel for overtrædelse af denne lov.

..."

§ 306 blev indsat ved lov nr. 228 af 4. april 2000. I 2002 blev anvendelsesområdet udvidet til alle overtrædelser af straffeloven. I de almindelige bemærkninger til lovforslag 3 - 378 LF af 6. juni 2002 er blandt andet anført:

"...

Det beror på den konkrete straffebestemmelse, om strafansvaret for den juridiske person alene indtræder, når en enkeltperson har handlet med forsæt, eller om også uagtsomme overtrædelser kan medføre strafansvar for den juridiske person, jf. straffelovens § 19. Kræves der forsæt, kan strafansvar for den juridiske person kun komme på tale, hvis en eller flere inden for virksomheden beviseligt har overtrådt den pågældende straffelovsbestemmelse med forsæt. Kræves der alene uagtsomhed for individualansvar, gælder samme tilregningskrav i forhold til den juridiske person.

Ændringen medfører således, at det bliver muligt at straffe en juridisk person for f.eks. uagtsomt manddrab. Det vil dog afhænge af de konkrete omstændigheder, om forudsætningerne for at pålægge en juridisk person strafansvar er opfyldt. Er det tale om uagtsom manddrab i forbindelse med en arbejdsulykke, vil den juridiske persons strafansvar typisk være aktualiseret, i det overtrædelsen er sket inden for virksomheden og typisk med en eventuel økonomisk fordel for den juridiske person. Mere tvivlsom stiller situationen sig ved uagtsom manddrab i forbindelse med et færdselsuheld, hvor ejeren af køretøjet er en juridisk person og føreren er ansat hos den juridiske person. Der må ved sådanne grænsetilfælde søges vejledning i den praksis, der har udviklet sig på de enkelte område, navnlig færdselsområdet, hvor selskabsansvar typisk placeres der, hvor en eventuel økonomisk fordel ved overtrædelsen vindes, eller hvor overtrædelsen står i forbindelse med selskabets arbejdstilrettelæggelse. Følger det af en klar praksis på særlovsområdet, at der ikke pålægges den juridiske person strafansvar for særlovsovertrædelsen, vil samme praksis kunne overføres til straffelovsovertrædelsen. Vil der i eksemplet med uagtsomt manddrab i forbindelse med et færdselsuheld således ikke blive rejst tiltale med selskabet for den ansattes færdselsovertrædelse, f.eks. overtrædelse af ubetinget vigepligt, kan samme handling ikke begrunde en tiltale mod selskabet for uagtsomt manddrab.

Det forhold at en juridisk person pålægges strafansvar i anledning af straffelovsovertrædelse, er ikke til hinder for, at den enkeltperson, der har begået overtrædelsen, samtidig pålægges et individuelt strafansvar. Dette spørgsmål afgøres i overensstemmelse med den almindelige principper for ansvarsplacering. Ved straffelovsovertrædelser vil disse principper normalt føre til, at den pågældende enkeltperson også drages strafferetligt til ansvar. Den udvidede adgang til at pålægge juridiske personer strafansvar i anledning af straffelovsovertrædelser indebærer således ikke en tilsvarende begrænsning i mulighederne for at pålægge enkeltpersoner strafansvar i anledning af de samme overtrædelser.

..."

## Rettens begrundelse og afgørelse.

T1

### Ad forhold 1

Ved bilinspektør [redacted] Vidne 2's [redacted] attest og vidneforklaring er det godtgjort, at el-bil 66-69 ikke var i lovlig stand, da tiltalte kørte den ad Strøget den 29. august 2012 kl. ca. 19.00, idet begge fordæk var synligt og graverende nedslidte ligesom højre bagdæk var underdimensioneret. Det er herefter bevist, at tiltalte har overtrådt færdselslovens § 67, stk. 3. Af samme attest fremgår, at bilen ikke kunne køre, såfremt parkeringsbremsen (håndbremsen) var aktiveret og, at der ikke blev konstateret fejl ved dette sikkerhedssystem. Denne konklusion støttes af el-sagkyndig [redacted] Vidne 3's [redacted] konklusion og vidneforklaring. Hertil kommer gerningsstedsundersøgelsen, vidneforklaring fra politibetjent [redacted] Vidne 1 [redacted], fotos af bilen 66-69 efter uheldet, samt videoovervågningsfilm fra flere kameravinkler af tiltaltes kørsel forud for uheldet. Efter en samlet vurdering af alt foreliggende finder retten det ubetænkeligt at tilsidesætte tiltaltes forklaring om, at han trak håndbremsen da han parkerede el-bilen ud for BR, idet det anses for bevist, at håndbremsen ikke var trukket på uheldstidspunktet. Tiltalte er derfor tillige skyldig i overtrædelse af færdselslovens § 28, stk. 4, 1.pkt samt § 3, idet tiltalte ikke udviste agtpågivenhed og derved tilsidesatte væsentlige hensyn til færdselssikkerheden. Retten har herved blandt andet lagt vægt på, at forholdet blev begået på en gågade, hvorved der opstod og realiseredes fare for skade på flere gående personer, hvoraf [redacted] Forurettede [redacted] døde som følge af sine kvæstelser efter påkørslen.

#### Ad forhold 2

Efter tiltaltes egen forklaring lægger retten til grund, at tiltalte tjekkede håndbremsen i bil 66-69, og at denne virkede, da han kørte ud på sin rute den 29. august 2012 kl. 14.00. Tiltalte har forklaret, at han parkerede ud for BR og tømte skraldeposer, før han gennem døren i føresiden rakte ind efter nye skraldeposer, hvorefter bilen begyndte at køre. Tiltalte havde ingen forklaring på, hvorfor bilen begyndte at køre. El-sagkyndig [redacted] Vidne 3 [redacted] har forklaret at 3 ruller plasticposer eller en ca. 30 cm. høj stak affaldssække vil kunne aktivere speederen, forudsat de falder "oppefra" og "ned på" speederen og "ikke glider af". Der er ikke gennemført egentlige forsøg og test og der er ingen oplysninger om, hvor mange poser og sække, der befandt sig i kabinen på uheldstidspunktet, idet de poser tiltalte flyttede fra kabinen og om i ladet umiddelbart efter uheldet ikke er registreret. Uden sikre oplysninger om, hvorfor bilen begyndte at køre, lægger retten derfor til grund, at det skyldtes en uhensigtsmæssig og utilsigtet manøvre fra tiltalte. Herefter og da tiltalte undlod at trække håndbremsen og derved sikre sig, at bilen ikke kunne køre af sig selv, finder retten, at påkørslen af [redacted] Forurettede [redacted] kan tilregnes tiltalte som uagtsom. Tiltalte er derfor også skyldig i overtrædelse af straffelovens § 241.

Den omstændighed at bilens andet sikkerhedssystem, sædesensoren var defekt, kan ikke føre til et andet resultat.

\*) Straffen fastsættes efter straffelovens § 241 og færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. § 3, stk. 1, § 28, stk. 4, 1. pkt. og § 67, stk. 3 til 20 dagbøder á

250 kr.

Forvandlingsstraffen er fængsel i 20 dage.

Henset til det anførte om skyldspørgsmålet finder retten tillige, at tiltalte ved sin kørsel har tilsidesat væsentlige hensyn til færdselssikkerheden med alvorlige materiel- og personskade til følge. Herefter er betingelsen for betinget førerretsfrakendelse i medfør af færdselslovens § 125, stk. 1, nr. 1, jf. § 125, stk. 5 opfyldt.

Den nedlagte erstatningspåstand tages efter retsformandens bestemmelse til følge som nedenfor bestemt.

### **Københavns Kommune**

#### Vedr. forhold 1-3

Ved Bilinspektør [redacted] Vidne 2's attest og forklaring er det bevist, at el-bilen 66-69 ikke kunne anvendes sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarligt, idet begge bilers fordæk var nedslidte, højre bagdæk var underdimensioneret og sædesensoren var uvirksom. Tiltalte er som ansvarlig ejer og arbejdsgiver derfor skyldig i overtrædelse af færdselslovens § 67, stk. 2 og arbejdsmiljølovens § 45, stk. 1, jf. § 82, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2, jf. stk. 4, jf. § 86, jf. § 45, stk. 1, jf. bekendtgørelse nr. 1109 af 15. december 1992 om anvendelse af tekniske hjælpemidler § 9, stk. 2, jf. § 23, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 3 for disse forhold.

Retten har lagt til grund, at [redacted] T1 overtrådte en almindelig færdselsregel, der alene retter sig mod føreren, da han undlod at trække håndbremsen i forbindelse med parkering. Retten finder, at [redacted] T1 derved udviste en sådan grad af uagtsomhed, at forholdet er omfattet af straffelovens § 241. Uden nærmere oplysninger om den u hensigtsmæssige manøvre, der medførte et utilsigtet tryk på bilens speeder, findes det ikke godtgjort, at der er den til realisering af selskabsansvar og domfældelse for § 241 nødvendige sammenhæng mellem [redacted] T1's uagtsomme adfærd og tiltaltes tilrettelæggelse af hans arbejdsopgaver. Der er derfor ikke grundlag for at antage, at tiltalte kunne og burde have forhindret tiltaltes handle måde eller at tiltalte havde nogen fordel, herunder økonomisk, af den. Tiltalte frifindes derfor for \*\*)overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1, § 28, stk. 4, og § 67, stk. 2 samt straffelovens § 241.

\*\*\*)Tiltalte straffes med en bøde på 40.000 kr. jf. arbejdsmiljølovens § 45, stk. 1, jf. § 82, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2, jf. stk. 4, jf. § 86, jf. § 45, stk. 1, jf. bekendtgørelse nr. 1109 af 15. december 1992 om anvendelse af tekniske hjælpemidler § 9, stk. 2, jf. § 23, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 3.

Erstatning:

Det følger af erstatningsansvarslovens § 12, at boet efter **Forurettede** kan kræve erstatning for rimelige begravelsesudgifter. Undtaget herfra er blandt andet pårørendes transportudgifter, udgifter til skiftebehandling, flytning og fraflytning af lejemål. Det er oplyst, at afdødes rejseforsikring har dækket udgifterne til hjemtransport af **Forurettede** til USA. De rejste krav om blandt andet transport af begravelsesfølge, hotelophold i forbindelse med afvikling af afdødes lejemål og husleje i opsigelsesperioden er ikke omfattet af "andet tab" i erstatningsansvarslovens § 1, og kan ikke erstattes med et overgangsbetrag efter erstatningsansvarslovens § 14a.

Retten har herved lagt vægt på, at **Forurettede** og hans søster ikke havde et økonomisk fællesskab og på, at der ikke i øvrigt foreligger særlige omstændigheder.

Efter en samlet vurdering af de rejste krav og de dokumenterede udgifter til begravelse af **Forurettede** findes en rimelig erstatnings skønsmæssigt at kunne fastsættes til 100.000 kr. Med fradrag af allerede udbetalte 70.000 kr. fastsættes residualerstatningen derfor til 30.000 kr.

#### **Thi kendes for ret:**

#### **Københavns Kommune**

Københavns Kommune straffes med en bøde på 40.000 kr.

**T1**

**T1**

straffes med 20 dagbøder af 250 kr.

Forvandlingsstraffen er fængsel i 20 dage.

Retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, frakendes tiltalte. Frakendelsen er betinget på vilkår, at tiltalte i 3 år fra endelig dom ikke fører motordrevet køretøj under sådanne omstændigheder, at førerretten skal frakendes.

Tiltalte skal betale sagens delvise omkostninger med 10.000 kr. + moms i salær til den beskikkede forsvarer, advokat Jakob Lund Poulsen.

Statskassen skal betale sagens delvise omkostninger med 65.200 kr. + moms i salær til den beskikkede forsvarer, advokat Jakob Lund Poulsen.

De tiltalte, Københavns kommune og **T1**, skal endvidere inden 14 dage in solidum til boet efter **Forurettede** betale 30.000

kr. med tillæg af procesrente fra den 15. december 2012 til betaling sker.

**Dommer**

\*) \*\*, \*\*\*) berigtiget i medfør af retsplejelovens § 221 - 5. maj 2014

**Dommer**

