



ØSTRE LANDSRET
DOM
afsagt den 18. juni 2021

Sag BS-1626/2020-OLR
(18. afdeling)

Topdanmark Forsikring A/S
(advokat Nicolai Mailund Clan)

mod

Gjensidige Forsikring, dansk filial af
Gjensidige Forsikring ASA, Norge
(advokat Jesper Ravn)

Landsdommerne Ulla Staal, Julie Arnth Jørgensen og Morten Petersen Broberg (kst.) har deltaget i sagens afgørelse.

Sagen er den 1. juli 2019 anlagt ved Retten på Frederiksberg, der ved kendelse af 14. januar 2020 i medfør af retsplejelovens § 226, stk. 1, har henvist sagen til behandling ved Østre Landsret.

En brandmand blev under slukning af en markbrand på marken påkørt af en brandbil og afgik som følge heraf ved døden. Sagen angår, om Topdanmark Forsikring A/S, der som motorkøretøjsforsikringsselskab for brandbilen har udbetalt forsørgertabserstatning til enken, har krav på refusion heraf hos Gjensidige Forsikring, dansk filial af Gjensidige Forsikring ASA, Norge, der er erhvervsansvarsforsikrer for det berørte brandvæsen.

Påstande

Sagsøgeren, Topdanmark Forsikring A/S (herefter Topdanmark), har nedlagt påstand om, at sagsøgte, Gjensidige Forsikring, dansk filial af Gjensidige For-

sikring ASA, Norge (herefter Gjensidige), skal betale 906.719,58 kr. med procesrente fra sagens anlæg.

Gjensidige har påstået frifindelse.

Sagsfremstilling

Østjyllands Brandvæsen har hos Topdanmark indgået en specialaftale om motorkøretøjsforsikring bl.a. dækkende brandbilen, som forvoldte ulykken.

Østjyllands Brandvæsen har hos Gjensidige tegnet en erhvervsansvarsforsikring bl.a. dækkende føreren af pågældende brandbil.

Den 19. juli 2018 kl. 18.27 modtog Sydøstjyllands Politi telefonisk en anmeldelse om et færdselsuheld med personskaade, der netop havde fundet sted. Af anmeldelsesrapporten fremgår bl.a.:

"Kort beskrivelse af uheldet

I forbindelse med slukning af naturbrand på stubmark, bakkede part 1, brandbil (tankvogn) med 5-10 km/t mod nord, hvorved den ramte og kørte henover part 2, som var indsat som brandmand og var til fods på stedet. Part 2 afgået ved døden.

...

Uheldsstedet er en kvadratisk ny-høstet mark på ca. 120x120 meter i tilknytning til Tåstrupvej 80, Stjær, udenfor bymæssig bebyggelse. Selve ulykken er indtruffet ca. 100 meter sydøst for ejendommen på Tåstrupvej 80. Mod hhv. øst, syd og vest grænser marken op til tilsvarende markarealer. Mod vest er marken afgrænset af et lavt trådhegn, og i de øvrige retninger er den naturligt afgrænset. Mod nord grænser marken op til Tåstrupvej, og der er indkørsel til marken fra Tåstrupvej, umiddelbart øst for ejendommen nr. 80.

...

På undersøgelsestidspunktet var det tørt, og markens stubbe var høstet i ca. 15 cm. højde. Desuden var et bælte på ca. 5 meters bredde fra syd mod nord harvet, umiddelbart øst for uheldsstedet. Flere steder omkring uheldsstedet var stubbene afsvedne, som følge af branden på stedet. Underlaget var – for både den harvede og øvrige del – ujævnt og der lå flere løse sten på størrelse med knytnæver. Solen stod i sydvest. Al trafik på marken var indstillet."

Af politirapport af samme dato vedrørende afhøring af føreren af brandbilen (tankvognen) fremgår bl.a.:

"Afhørte forklarede, at de havde styr på branden. De havde netop kørt frem mod syd for at assistere nogle folk, som var til fods, og som sprøjtede manuelt med en slange. Dermed kunne folkene til fods hvile lidt, imens afhørte og hans kollegaer assisterede.

Efterfølgende begyndte afhørte at bakke tilbage mod nord, mod Tåstrupvej, imens de sprøjtede ekstra vand på et ellers slukket område. Inden afhørte begyndte at bakke, kontrollerede han begge sidespejle samt bilens bakkamera.

Afhørte var sikker på, at der ikke var nogen i kameraets eller sidespejle-nes vinkel, og afhørte begyndte at bakke. Han mente bestemt at have haft frit udsyn, men kunne ikke afvise, at solen måske gik i bakkameraet. Han bakkede ca. 10 meter, da han mærkede et bump. Afhørte tænkte ikke videre over dette, da marken var meget ujævn, og det sandsynligvis bare var noget jord. Han bakkede med ca. 5 km/t. Afhørte var ret sikker på, at der ikke var tale om højere hastighed, da det ikke vil være muligt at bakke hurtigere med bilen over så ujævnt underlag. Bilen var udstyret med bakkealarm. Afhørte kunne dog ikke afgøre, om det var aktiveret under bakning, idet de sprøjtede med vandkanon, hvilket var en del larm i kabinen."

Den 20. juli 2018 aflagde Arbejdstilsynet besøg hos Østjyllands Brandvæsen og gav i "Besøgsrapport" af samme dato brandvæsenet "strakspåbud" om at sørge for, at arbejde med efterslukning af markbrande blev udført sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarlig.

I bilinspektørerklæring af 22. august 2018 hedder det bl.a.:

"1. Indledende beskrivelse:

I forbindelse med en personpåkørsel torsdag den 19. juli 2018, kl. 18:27, hvor en lastbil under bakning påkørte en person på en mark syd for Tåstrupvej 80, 8464 Galten, blev undertegnede rekvireret.

Ved ankomst ca. 1 time efter uheldet påbegyndtes undersøgelse og opmåling af uheldsstedet. Undersøgelse og erklæring er følgende udfærdiget for fastlæggelse af den formodede årsag, hastighed og eventuelle andre tekniske forhold, som kunne have haft betydning for uheldets opståen.

2. Konklusion:

- Påkørselsstedet var en delvist afbrændt stubmark.
- Oversigtsforholdene var på uheldsstedet gode.
- Lastbilen havde tilfredsstillende indstillede spejle.
- Lastbilen var forsynet med bakkamera, bakkameraet var højt placeret og indstillet således at området i jordplan 3 til 4 m bag køretøjet var synligt i display.
- Lastbilens hastighed i påkørselsøjeblikket var ca. 9 km/h, hvilket må anses værende normal hastighed for manøvren med godt udsyn i spejle og bakkamera.

- Den påkørte person kan have haft nedsat mulighed for at erkende den bakkende lastbil, grundet støj og indsatsbeklædning med hjelm og radiogarniture.

...

5.0 Årsagsanalyse.

Der blev ikke konstateret køretøjstekniske fejl som kan antages at have været medvirkende årsag til påkørslen.

Tilsmudsning af spejle vurderes ikke som årsag til manglende erkendelse af personen.

Udsynet via bakkamera var tydelig i jordplan 3 til 4 meter bag lastbilen, med den aktuelle maksimale hastighed under manøvreren på 9 km/h (2,5 m/s) var personen højst synlig i bakkamera ca. 2 sekunder. I henhold til fund på uheldsstedet er det overvejende sandsynligt at den påkørte person havde brandhjelm på med radiogarniture (Sineterminal til beredskabskommunikation) dette kan have nedsat personens mulighed for at lastbilen kom bakkende.

...

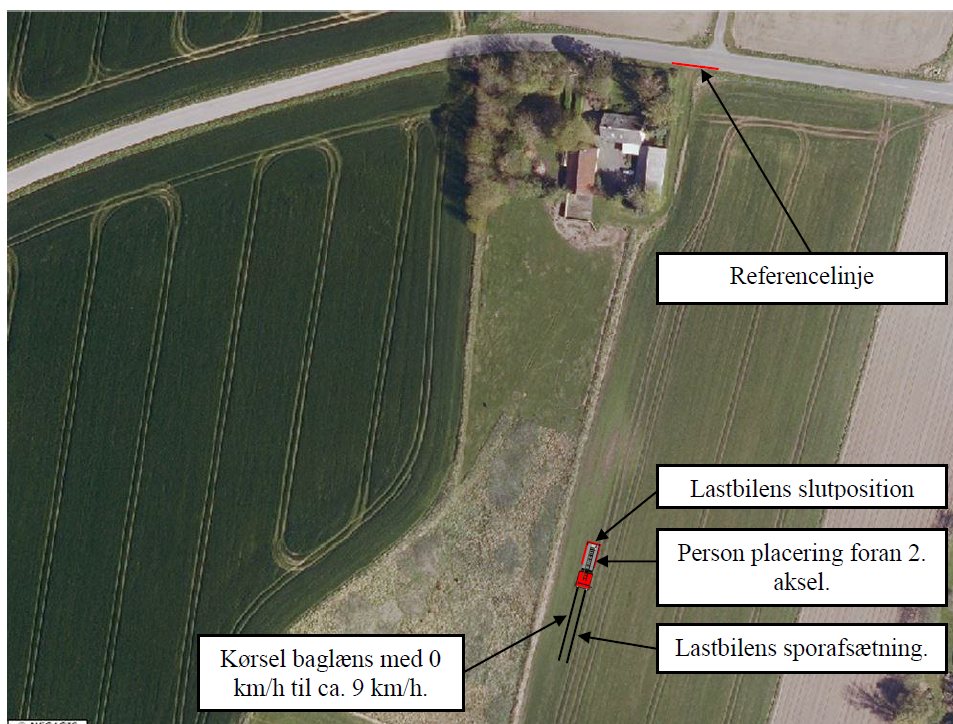


Foto 1: Skitsering af uheldsstedet.

- Referencelinje: Sydlig kant af kørebane på Tåstrupvej umiddelbart øst for nummer 80.
- Lastbil placeret i slutposition med fronten imod syd ca. 157,5 m syd for referencelinje.
- Lastbilens baghjul var i slutpositionen umiddelbart nord for den påkørte person.
- Lastbilen påbegyndte kørsel baglæns ca. 13 m før påkørslen."

Den 21. maj 2019 udbetalte Topdanmark forsørgertabserstatning til afdødes enke med 887.920 kr. samt renter fra den 17. februar 2019, eller i alt 906.719,58 kr.

I et brev samme dag til Gjensidige anmodede Topdanmark om refusion af det udbetalte beløb med henvisning til, at der var tale om et erhvervsansvar, for hvilket der var tegnet forsikringsdækning hos Gjensidige. I en mail af 23. maj 2019 afviste Gjensidige under henvisning til tidligere mails at yde refusion.

I et brev af 29. september 2020 har Østjyllands Brandvæsen besvaret en række spørgsmål om tankvogn SK-V1, Iveco Eurocargo 4x3 årgang 2014 (Brandbil), som forårsagede ulykken. I brevet hedder det bl.a.:

"Vedr. ulykken den 19. juli 2018, Tåstrupvej

...

1. *Skulle brandbilens motor være tændt for at benytte vandkanonens vand til brandslukning?*
Ja, brandbilens motor skal være i gang for at kunne levere drivkraft til vandkanon. Kraften overføres via kraftudtag (PTO) til brandpumpen, der er monteret på bilen. Brandpumpen leverer således vand til vandkanonen, eller andre udgange for vand på brandbilen.
2. *Leverer brandbilens motor drivkraft til vandkanonen?*
Ja. Brandbilens motor leverer drivkraft til vandkanonen.
3. *Hvorfra betjentes vandkanonen i forbindelse med brandslukning?*
I forbindelse med anvendelse af vandkanonen til brandslukning så betjenes vandkanonen fra en fjernbetjening i førerhuset på brandbilen.
4. *Indeholder brandbilen en vandtank, og forsyner denne vandkanonen og/eller øvrige slukningsredskaber med vand?*
Brandbilen indeholder en vandtank, og det er vandtanken, der forsyner vandkanonen via brandpumpen til slukningsarbejde.
5. *Er brandbilen monteret med hjælpemotor til brug for selve brugen af brandbilens vandkanon/brandsprøjte?*
Nej, brandbilen er ikke forsynet med en hjælpemotor. Som i svar 1, så er det bilens motor der via PTO leverer kraft til brandpumpen, der så leverer vandtryk til vandkanonen.
6. *Er det nødvendigt, at brandbilens motor og/eller en eventuel hjælpemotor er tændt for at benytte vandkanonens vand til brandslukning?*
Ja. Det er brandbilens motor, der leverer drivkraften til brandpumpen, der så leverer vand og tryk. Der er ikke monteret hjælpemotor."

Anbringender

Topdanmark har navnlig anført, at stedet, hvor ulykken fandt sted, ikke er omfattet af færdselslovens geografiske område, jf. færdselslovens § 1, hvorfor færdselsloven ikke finder anvendelse. Allerede derfor er den i sagen omhandle-

de ulykke ikke et "færdselsuheld" omfattet af færdselslovens §§ 101 eller 102. Hertil kommer, at der ikke var fejl og mangler ved den pågældende brandbil, som i øvrigt blev ført med minimal hastighed og i overensstemmelse med sædvanlig manøvrering i forbindelse med slukningsarbejder. Uanset at brandbilen er et "motordrevet køretøj", var den i ulykkesøjeblikket i det hele i brug som et arbejdsredskab i forbindelse med udførelsen af arbejdet med slukning af branden, og således ikke i brug i forbindelse med almindelig færdsel eller transport fra et sted til et andet, jf. herved FED1998.6 og FED1998.1027. EU-retten støtter, at da brandbilen var "i brug som et arbejdsredskab", skal dækning af ansvaret ske under den tegnede erhvervsansvarspolice hos Gjensidige. I EU-Domstolens dom af 4. september 2014 i sag C-162/13 (Vnuk) adskilte forholdene sig på væsentlige punkter fra nærværende sag, da der i den pågældende sag var tale om færdsel på en gårdsplads, der må antages at være betydeligt mere "befærdet" end marken i nærværende sag, ligesom der på en gårdsplads generelt er lettere adgang for almindelig trafik, dvs. offentlig færdsel. Gårdspladsens belægning må i øvrigt antages at være betydeligt mere egnet til ærindekørsel eller almindelig færdsel end en mark. Forholdene i EU-Domstolens dom af 28. november 2017 i sag C-514/16 (Rodrigues de Andrade) er i videre omfang sammenlignelig med nærværende sag, og dommen har i øvrigt højere præjudikatsværdi, da den er afsagt efterfølgende. Rodrigues de Andrade-dommen angik en ulykke på en plan jordvej ved et skrånende terræn med vinstokke, dvs. som i nærværende sag på landsbrugsarealer. Karakteren af landbrugsarealer frembyder i sagens natur ikke til almindelig trafikal kørsel, men der forekommer kørsel med motoriserede køretøjer fremstillet til arbejdsbrug. I Rodrigues de Andrade-dommen og i nærværende sag var køretøjerne i brug i forbindelse med henholdsvis ukrudtsspredning og brandslukning, og begge var således tændt og i brug som midler til at udføre arbejdsopgaver. EU-Domstolens generelle udtalelse om, at begrebet "færdsel" "ikke er begrænset til situationer med færdsel på veje, dvs. færdsel på offentlige veje, men at enhver anvendelse af et køretøj, der er i overensstemmelse med dette køretøjs almindelige brug, er omfattet af dette begreb", jf. Rodrigues de Andrade-dommen præmis 34, taler måske for, at Topdanmark skal dække erstatningsansvaret under motoransvarsforsikringen. Dette skal dog sammenholdes med Rodrigues de Andrade-dommens præmis 42, hvoraf fremgår, "at begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i denne bestemmelse ikke omfatter en situation, hvor en landbrugstraktor er involveret i en ulykke, når dens vigtigste funktion på tidspunktet for ulykkens indtræden ikke var at tjene som transportmiddel, men bestod i som arbejdsmaskine at generere den drivkraft, der var nødvendig for at aktivere pumpen på en ukrudtsmiddelsprøjte". I nærværende sag var brandbilens vigtigste funktion at slukke branden, og dette skete dels ved kørsel, dels ved styring af vandsprøjte fra brandbilen. Der var således ikke tale om transport fra A til B – fra et sted til et andet på marken. Det er ikke afgørende, hvorvidt brandbilen var i bevægelse eller stationær på uheldstidspunktet, eftersom brandbilens vigtigste funktion da var at slukke branden. Vandkanonen var tændt og i brug, da brandbilen var i

bevægelse, idet der var tale om målrettet slukning, som krævede bevægelse. I ulykkesøjeblikket var brandbilen således ikke i brug som et "motorkøretøj", men som et "arbejdsredskab" og dermed i et erhvervsmæssigt øjemed. Arbejdstilsynets "strakspåbud" blev givet i henhold til Arbejds miljølovens regler og understøtter dermed, at der var tale om en "arbejdssituation". Ifølge Østjyllands Brandvæsen var det nødvendigt, at brandbilens motor var tændt for at levere drivkraft til brandpumpen, som forsynede vandkanonen med vand på ulykkestidspunktet. Det er rigtigt, at brandbilen bakkede i selve uheldsøjeblikket, men det er funktionen, der er afgørende, jf. Rodrigues de Andrade-dommen præmis 39, hvoraf fremgår, "at den omstændighed, at køretøjet, der var involveret i ulykken, stod stille på tidspunktet for ulykkens indtræden, ikke i sig selv udelukker, at anvendelsen af dette køretøj på det pågældende tidspunkt kan være omfattet af dets funktion som transportmiddel og dermed af begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i første direktivs artikel 3, stk. 1." Såfremt ulykken var sket i forbindelse med transport fra eksempelvis mark A til mark B eller på vejen tilbage fra en endt slukningsopgave, da ville ansvaret efter en konkret vurdering formentlig skulle placeres på den lovpligtige ansvarsforsikring, fordi der alene var tale om en transportfunktion i overensstemmelse med køretøjets almindelige brug og ikke udførelse af arbejdsopgaven som sådan. Der er på denne baggrund "harmonisk" mellem dansk lov og retspraksis og EU-retten/EU-praksis ved vurderingen af, om en ulykke skal kategoriseres som et "færdselsuheld" eller i forbindelse med køretøjets "brug som et arbejdsredskab". Direktivet og Kommissionens opfattelse heraf understøtter i øvrigt, at nærværende sag ikke falder inden for direktivets anvendelsesområde, idet brandbilen ikke blev anvendt med et transportformål for øje, men med et formål om brandslukning via sprøjtekanonen, som var placeret på brandbilen. Herunder må det generelle formål i motorkøretøjsforsikringsdirektivet om at sikre et højt niveau af beskyttelse for ofre for trafikulykker tillægges vægt ved vurderingen af placeringen af erstatningsbyrden i nærværende sag. Nærværende sag er imidlertid ikke en "klassisk" trafikulykke, men en arbejdsulykke, som skete på en mark, hvor en frivillig brandmand deltog i slukningsarbejdet. Nærværende sag er heller ikke "alt eller intet" til de efterladte, idet Topdanmark allerede har udbetalt fuld erstatning til de efterladte. Placering af erstatningsansvaret på Gjensidige erhvervsansvarsforsikring er dermed ikke i strid med formålet i motorkøretøjsforsikringsdirektivet og Kommissionens opfattelse af samme.

Gjensidige har navnlig anført, at selskabet er enig i, at ulykken ikke indtraf på færdselslovens område, at ulykken skete, mens brandbilen bakkede, da brandbilen var i færd med at slukke en markbrand ved anvendelsen af brandbilens sprøjte, og at bakkemanøvren skete i forbindelse med slukningsarbejdet på marken og ikke i forbindelse med f.eks. kørsel væk fra marken. Selskabet er endvidere enig i, at en forudsætning for anvendelse af brandbilens vandkanon under slukningsarbejdet var, at brandbilens motor var tændt, da motoren (samtidig)

skulle agere pumpeapparat for vandkanonen, *at* der består et culpaansvar for føreren af brandbilen i anledning af dødsfaldet, og *at* en skade forvoldt på den skete måde (under slukningsarbejde på et område, der ikke henhører under færdselsloven) efter hidtil gældende dansk praksis må anses for forvoldt, mens brandbilen var i brug som arbejdsredskab, hvorfor skaden – som udgangspunkt – efter hidtil gældende dansk ret vil skulle dækkes under den hos Gjensidige tegnede erhvervsansvarsforsikring. Hidtil gældende dansk ret kan imidlertid ikke opretholdes, idet skaden – efter de angivne omstændigheder – må anses for forvoldt, mens brandbilen var under anvendelse som et naturligt led i anvendelsen af brandbilen som "færdsel med køretøj", og uheldet indtraf dermed under omstændigheder, der skal omfattes af den lovpligtige motoransvarsforsikring, jf. artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 og EU-Domstolens praksis, idet Danmark har implementeret (og er forpligtet til at implementere) samtlige motorkøretøjsforsikringsdirektiver. Det gøres således gældende, at begrebet "færdselsuheld" og "anvendelse som trafikmiddel" i den forstand, som disse begreber traditionelt anvendes i færdselslovens § 101 og dansk ret, må fortolkes i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, 's definition af, hvad der er omfattet af begrebet "[færdsel med] køretøjer" og EU-Domstolens praksis, jf. EU-Domstolens dom af 4. september 2014 i sag C-162/13 (Vnuk) og efterfølgende domme. Det er ved Vnuk-dommen principielt fastslået, at enhver skade forvoldt af et køretøj inden for køretøjets "almindelig anvendelse som motorkøretøj" er og skal være omfattet af den lovpligtige ansvarsforsikring for køretøjet og dermed tillige af begreberne "færdselsuheld" og "anvendelse som trafikmiddel". Dette gælder, uanset om køretøjet på skadestidspunktet i det væsentligste må anses for at have udført en arbejdsopgave, som det var tilfældet i Vnuk-dommen, hvor skaden blev forvoldt af en traktor, der var i færd med at læsse halmballer, og uanset om skaden er indtrådt på færdselslovens område, jf. EU-Domstolens dom af 20. december 2017 i sag C-334/16 (Torreiro). Det er ved EU-Domstolens dom af 20. juni 2019 i sag 100/18 (Línea) endnu en gang fastslået, at enhver skade forvoldt af et køretøj ved dets forventelige (almindelige) anvendelse må anses for omfattet af begrebet "færdsel med køretøjet" i artikel 3, stk. 1, 's forstand, idet EU-Domstolen også udstrakte dækningsområdet for den lovpligtige motoransvarsforsikring til at omfatte en brand fra en bil, efter at bilen havde holdt stille i 24 timer. EU-Domstolens dom af 28. januar 2017 i sag C-514/16 (Rodrigues de Andrade) er ikke i strid med disse konklusioner eller for den sags skyld sammenlignelig med nærværende sag. I Rodrigues de Andrade-dommen refererer EU-Domstolen for det første udtrykkeligt til Vnuk-dommens præmisser i relation til fortolkningen af artikel 3, stk. 1, men angiver herefter, at den konkrete skade ikke omfattedes af begrebet "færdsel med køretøjer" i artikel 3, stk. 1, idet ulykken skete som følge af, at motorkøretøjet (traktoren) holdt stille med motoren tændt for at virke som "driftsmotor" i forbindelse med oppumpningen af ukrudtsmiddel. Som følge heraf konkluderede EU-Domstolen, at den konkrete forvoldte skade (hvor køretøjet uden nogen former for forbindelse til kørsel eller brugen af køretøjet som motorkøretøj, mens traktoren stod på "terrassen" på

vinmarken) skred på grund af jord, der var opfugtet under udpumpningen af ukrudtsmidlet, var uden forbindelse til brugen af køretøjet som motorkøretøj, men lige så vel kunne være sket, hvis en løsstående motor havde været opstillet på marken som drivkraft for udpumpningen. Omstændighederne i Rodrigues de Andrade-dommen er på ingen måde sammenlignelige med omstændighederne i nærværende sag, hvor ulykken indtraf, da brandbilen bakkede under slukningsarbejdet, og dermed skete i umiddelbar tilknytning til og som følge af brandbilens (naturlige) anvendelse som motorkøretøj. Ulykken skete således som en direkte konsekvens af, at brandbilen foretog en bakkemanøvre – og derved kørsel – i forbindelse med slukningsarbejdet på marken, hvorved brandbilen må anses for at have været i anvendelse som trafikmiddel ("færdsel med køretøj"), da skaden indtrådte. Det forhold, at brandbilens motor (også) på skadestidspunktet fungerede som drivkraft for selve vandpumpen, der blev anvendt i forbindelse med slukningsarbejdet på marken, ændrer ikke på, at ulykken indtrådte som følge af brandbilens kørsel og ikke som følge af selve anvendelsen af brandsprøjten i forbindelse med brandbilens slukning af branden. Det var således en nødvendighed, at brandbilen kunne køre rundt på marken og tjene som trafikmiddel for at nå alle afkroge af de 200-300 m² mark, som brændte. På dette punkt adskiller sagen sig væsentligt fra Rodrigues de Andrade-dommen, hvor traktorens motor (alene) blev anvendt som drivkraft for den tilsluttede pumpe til ukrudtsmiddel, da skaden skete ved, at traktoren skred og faldt ned fra den "terrasse", hvor traktoren var placeret, som følge af erodering af jorden. Traktoren var med andre ord ikke i bevægelse eller anvendelse som motorkøretøj på skadestidspunktet, men derimod alene i anvendelse som arbejdsredskab (ved motorens brug som drivkraft for pumpen), og ulykken skyldtes alene udslip af ukrudtsmiddel fra pumpen og ikke kørsel eller anden brug af traktoren til færdsel. Dermed står faktum i nærværende sag i modsætning til faktum i Rodrigues de Andrade-dommen, hvor motorens tænding og maskinens væsentligste funktion var "at generere den drivkraft, der var nødvendig for at aktivere pumpen på en ukrudtsmiddelsprøjte", hvorimod brandbilens bakkemanøvre (og drivkraften fra motoren i forbindelse med bakkemanøvren) var uden forbindelse til det forhold eller en nødvendig forudsætning for, at der skulle ske udpumpning af vand til brug for brandsprøjtning under slukningsarbejdet. Ulykken skal derfor dækkes under den hos Topdanmark tegnede lovpligtige motoransvarsforsikring, idet ulykken må anses for omfattet af det objektive ansvar for brandbilen efter færdselslovens § 101 alternativt det culpaansvar, der (tillige) skal dækkes og være omfattet af den lovpligtige motoransvarsforsikring efter færdselslovens § 102, uanset om ulykken – ubestridt – er sket uden for færdselslovens område. Topdanmark har dermed ikke hjemmel til at gøre regres mod Gjensidige for det af Topdanmark under den lovpligtige motoransvarsforsikring udbetalte erstatningsbeløb.

Retsgrundlaget

1. Færdselsloven

Færdselsloven indeholder følgende bestemmelser bl.a.:

”§ 1. Loven gælder, hvor andet ikke er bestemt, for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

...

§ 101. Den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet.

...

§ 102. Hvis et motordrevet køretøj volder skade på anden måde end nævnt i § 101, stk. 1, skal den, der er ansvarlig for køretøjet, betale erstatning efter lovgivningens almindelige regler.

...

§ 105. Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal være dækket af en forsikring i et ansvarsforsikringsselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed. ...

Stk. 2. Forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger på indtil 50 mio. kr. og tingsskade på indtil 10 mio. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

Stk. 3. De i § 105, stk. 2, nævnte beløb reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb anvendes uafrundet som grundlag for reguleringen af beløbene det følgende år. De årlige beløb afrundes til nærmeste med 1 million delelige kronebeløb. Transport-, bygnings- og boligministeren kan med henblik på at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005 (femte motorkøretøjsforsikringsdirektiv) foretage yderligere regulering af de i § 105, stk. 2, nævnte beløb. Transport-, bygnings- og boligministeren bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.”

Færdselslovens § 1 fik sin nuværende affattelse ved lov nr. 123 af 24. maj 1955 om færdsel, hvorved den hidtil gældende færdselslov og loven om motorkøretøjer blev skrevet sammen til én lov. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår bl.a., jf. Folketingstidende 1954-55, tillæg A, sp. 261, at lovforslaget byggede på betænkning nr. 91/1954 angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer, afgivet i juni 1955 af det af Justitsministeriet i 1949 nedsatte udvalg (færdselsudvalget). Af lovforslagets bemærkninger fremgår endvidere, jf. sp. 262-263, at man kan tiltræde færdselsudvalgets bemærkninger om fortolkningen af passussen ”som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter”. Om denne passus anføres i betænkningen bl.a., jf. s. 38:

”... det afgørende for, om der er tale om en vej i lovens forstand, er, om den benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter; der må altså lægges vægt på de faktiske forhold, og der må kræves en mere almindelig benyttelse, men det er tilstrækkeligt, at et enkelt af færdselse-

lementerne (fodgængere, cyklister, bilister) benytter vejen. Med hensyn til den nærmere betydning af, at vejen benyttes til almindelig færdsel, kan udvalget tiltræde den i domspraksis fastslåede fortolkning. Man er enige om, at der næppe kan gives nogen absolut entydig fortolkning; ...

Færdselslovens § 101, stk. 1, om objektivt ansvar for trafikskader forvoldt af køretøjer, fik sin nuværende affattelse ved lov nr. 495 af 27. november 1985 om ændring af færdselsloven (Erstatning og forsikring). Af lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen fremgår (nr. L 7 af 2. oktober 1985), at bestemmelsen svarer til § 1, nr. 1, i lovudkastet i betænkning nr. 1036/1985 om erstatning og forsikring for skader opstået ved benyttelse af motordrevne køretøjer afgivet af det af Justitsministeriet i 1975 nedsatte trafikerstatningsudvalg. I lovudkastets bemærkninger til bestemmelsen anføres bl.a., jf. betænkningen s. 160:

”Det objektive erstatningsansvar for kørselsuheld finder, jfr. færdselslovens § 1, kun anvendelse, hvor skaden indtræder på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jfr. nærmere kapitel 3.2.4.”

I betænkningens kapitel 3.2.4, Færdsel på vej, jf. s. 39-40, hedder det bl.a.:

”Færdselslovens regler gælder kun på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jfr. færdselslovens § 1. Der skal efter bestemmelsen lægges afgørende vægt på de faktiske forhold på stedet, og der synes i retspraksis at være en tendens til en udvidende fortolkning for så vidt angår sager vedrørende grovere færdselsforseelser og sager om erstatningsansvar. Færdselslovens særlige ansvarsgrundlag omfatter efter praksis skader indtruffet under færdsel på private veje og gårdspladser, blot de er åbne for almindelig færdsel, jfr. f.eks. U1967/467 H (skovvej taget i brug i forbindelse med byggearbejde i skoven) ...”

2. EU-ret – Motorkøretøjsforsikringsdirektivet mv.

Flere af færdselslovens regler om erstatning og forsikring bygger på fem EU-direktiver om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, jf. henholdsvis Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972, Rådets direktiv 84/5/EØF af 30. december 1983, Rådets direktiv 90/232/EØF af 14. maj 1990, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/26/EF af 16. maj 2000 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/14/EF af 11. maj 2005, idet sidstnævnte direktiv (femte direktiv) indeholder ændringer til de fire første direktiver. Det femte direktiv blev implementeret i dansk ret ved lov nr. 1560 af 20. december 2006 om ændring af færdselsloven (Behandling af erstatning efter færdselsuheld m.v.), hvorved bl.a. lovens § 105, stk. 3, blev ændret. De fem direktiver er ophævet ved og erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdel-

se, som er en kodificeret (konsolideret) udgave af de fem direktiver (herefter "Motorkøretøjsforsikringsdirektivet").

Af Motorkøretøjsforsikringsdirektivet fremgår bl.a.:

"Kapitel 1
Almindelige bestemmelser

Artikel 1
Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) "køretøj" ethvert motordrevet køretøj, der er bestemt til trafik til lands, og som ikke kører på skinner, såvel som påhængskøretøjer, selv om de ikke er tilkoblede

...

Artikel 3
Lovpligtig forsikring af motorkøretøjer

Hver medlemsstat træffer med forbehold af artikel 5 passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring.

Der træffes inden for rammerne af de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger bestemmelse om, hvilke skader der dækkes samt om forsikringens nærmere vilkår.

Hver medlemsstat træffer passende foranstaltninger til at sikre, at forsikringskontrakten i øvrigt dækker følgende skader:

- a) skader, der forårsages i andre medlemsstater, i overensstemmelse med disse staters lovgivning
- b) skader, der kan ramme personer, som er hjemmehørende i en af medlemsstaterne, på en strækning, der direkte forbinder to områder, hvor traktaten finder anvendelse, når der ikke findes et nationalt forsikringsbureau i det passerede område; i dette tilfælde skal skaden dækkes i overensstemmelse med reglerne om lovpligtig ansvarsforsikring i den medlemsstat, hvor køretøjet er hjemmehørende.

Den forsikring, der er omhandlet i stk. 1, skal dække tingsskade såvel som personskade.

...

Kapitel 5
Særlige kategorier af skadelidte, eksklusionsklausuler, enkelt præmie, køretøjer sendt fra en medlemsstat til en anden

Artikel 12
Særlige kategorier af skadelidte

1. Med forbehold af artikel 13, stk. 1, andet afsnit, skal den i artikel 3 omhandlede forsikring dække ansvaret for personskader, der ved færdsel med et køretøj forvoldes på andre passagerer end føreren.

...

3. Den forsikring, der er omhandlet i artikel 3, skal dække person- og tingsskade på fodgængere, cyklister og andre ikke-motoriserede trafikanter, der som følge af en ulykke, hvori et motorkøretøj er involveret, har ret til erstatning i henhold til den nationale civilret.

Nærværende artikel berører hverken erstatningsansvaret eller skadesbeløbet.”

Motorkøretøjsforsikringsdirektivets artikel 3, stk. 1, har været genstand for EU-Domstolens fortolkning i en række sager.

Af EU-Domstolens dom af 4. september 2014 i sag C-162/13 (Vnuk) fremgår bl.a.:

”33 Med sit spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om første direktivs artikel 3, stk. 1, skal fortolkes således, at omstændigheder som de i hovedsagen omhandlede, nemlig en traktormanøvre på en gårdsplads, som foretages for at placere den anhænger, som traktoren er udstyret med i en lade, er omfattet af begrebet »[færdsel med] køretøjer«.

...

37 Begrebet køretøj er præciseret i direktivets artikel 1, nr. 1), hvorefter der ved »køretøj« i dette direktiv forstås »ethvert motordrevet køretøj, der er bestemt til trafik til lands, og som ikke kører på skinner, såvel som påhængskøretøjer, selv om de ikke er tilkoblede«.

...

41 Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt en traktormanøvre på en gårdsplads, som foretages for at placere den anhænger, som traktoren er udstyret med, i en lade, skal betragtes som henhørende under begrebet »[færdsel med] køretøjer« i denne bestemmelse eller ej, bemærkes indledningsvis, at dette begreb ikke kan være overladt til hver enkelt medlemsstats vurdering.

42 Hverken første direktivs artikel 1, dette direktivs artikel 3, stk. 1, eller nogen anden bestemmelse heri eller i andre direktiver vedrørende lovpligtig ansvarsforsikring henviser således til medlemsstaternes ret vedrørende dette begreb. Ifølge fast retspraksis følger det såvel af kravene om en ensartet anvendelse af EU-retten som af lighedsprincippet, at indholdet af en EU-retlig bestemmelse, som ikke indeholder nogen udtrykkelig henvisning til medlemsstaternes ret med henblik på at fastlægge dens betydning og rækkevidde, normalt i hele Den Europæiske Union skal undergives en selvstændig og ensartet fortolkning, som skal søges under hensyntagen ikke alene til bestemmelsens ordlyd, men li-

geledes til dens kontekst og de formål, der forfølges med den ordning, som bestemmelsen er en del af (jf. i denne retning dom Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, præmis 19 og 21 og den deri nævnte retspraksis).

...

48 ... ingen af direktiverne om lovpligtig forsikring indeholder en definition af, hvad der skal forstås ved begreberne »ulykke«, »skadestilfælde«, »færdsel«, eller hvad der skal forstås ved »anvendelse af køretøjer« i disse direktivers forstand.

49 Disse begreber skal imidlertid forstås i lyset af det dobbelte formål om beskyttelse af ofrene for ulykker forvoldt af et motorkøretøj og liberaliseringen af personers og varers bevægelighed i forbindelse med gennemførelse af det indre marked, som direktiverne forfølger.

50 ... Skønt Domstolen gentagne gange har fastslået, at det fremgår af betragtningerne til første og andet direktiv, at deres formål er at sikre den frie bevægelighed både for køretøjer, der er hjemmehørende på Unionens område, og for personer, som kører i dem, har den imidlertid ligeledes gentagne gange fastslået, at de også har til formål at sikre personer, der lider skade ved ulykker forvoldt af disse køretøjer, ensartet behandling, uanset hvor i Unionen ulykken finder sted (jf. bl.a. i denne retning domme Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, præmis 13, og Csonka m.fl., C-409/11, EU:C:2013:512, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).

...

52 Udviklingen af EU-lovgivningen vedrørende lovpligtig ansvarsforsikring viser endvidere, at dette formål om beskyttelse af ofrene for ulykker forvoldt af motorkøretøjer konstant er blevet forfulgt og forstærket af EU-lovgiver.

...

56 Henset til samtlige ovenstående bemærkninger og navnlig det formål om beskyttelse, som forfølges med første til tredje direktiv, kan det ikke antages, at EU-lovgiver har ønsket at udelukke skadelidte ved en ulykke forvoldt af et køretøj fra den beskyttelse, der ydes af direktiverne, med henvisning til køretøjets anvendelse, når denne anvendelse er i overensstemmelse med dette køretøjs almindelige brug.

...

58 ... For det andet fremgår det af den forelæggende rets oplysninger, at den ulykke, der har givet anledning til tvisten i hovedsagen, blev forvoldt af et køretøj, der bakkede for at placere sig på et bestemt sted, og følgelig ses at være forvoldt ved en anvendelse af et køretøj, der er i overensstemmelse med dets almindelige brug, hvilket imidlertid tilkommer den forelæggende ret at undersøge.

59 Under disse omstændigheder, og henset til samtlige ovenstående bemærkninger, skal det forelagte præjudicielle spørgsmål besvares med, at første direktivs artikel 3, stk. 1, skal fortolkes således, at enhver anvendelse af et køretøj, der er i overensstemmelse med dette køretøjs al-

mindelige brug, er omfattet af begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i denne bestemmelse. En traktormanøvre på en gårdsplads som den i hovedsagen omhandlede, som foretages for at placere den anhænger, som traktoren er udstyret med, i en lade, kan således være omfattet af dette begreb, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at undersøge.”

I EU-Domstolens dom af 28. november 2017 i sag C-514/16 (Rodrigues de Andrade) hedder det bl.a.:

”25 Den forelæggende ret ønsker med det første og det andet spørgsmål, der skal behandles samlet, nærmere bestemt oplyst, om første direktivs artikel 3, stk. 1, skal fortolkes således, at begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i denne bestemmelse omfatter en situation, hvor en traktor, der står stille på en jordvej på en landbrugsejendom, og som har motoren tændt med henblik på at aktivere pumpen til en ukrudtsmiddelsprøjte, der er tilkoblet denne traktor, bliver revet med af et jordskred, der opstår som følge af en kombination af flere faktorer, herunder traktorens vægt, motorens og pumpens vibrationer og kraftig regn, hvilket medfører, at en person, der arbejder på denne ejendom, afgår ved døden.

...

28 Det bemærkes indledningsvis, at en landbrugstraktor som den i hovedsagen omhandlede henhører under begrebet »køretøj« som omhandlet i nævnte direktivs artikel 1, nr. 1), idet der er tale om, et »motordrevet køretøj, der er bestemt til trafik til lands, og som ikke kører på skinner, såvel som påhængskøretøjer, selv om de ikke er tilkoblede«.

29 Det skal i denne henseende bemærkes, at denne definition er uafhængig af den brug, der gøres eller kan gøres af det pågældende køretøj. Den omstændighed, at en traktor under visse omstændigheder kan anvendes som landbrugsmaskine, er følgelig uden betydning for konstateringen af, at et sådant køretøj er omfattet af begrebet »køretøj« i første direktivs artikel 1, nr. 1) (dom af 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, præmis 38).

...

33 Endvidere følger det af udviklingen af EU-lovgivningen vedrørende lovpligtig ansvarsforsikring, at dette formål om beskyttelse af ofrene for ulykker forvoldt af motorkøretøjer konstant er blevet forfulgt og forstærket af EU-lovgiver (jf. i denne retning dom af 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, præmis 52-55).

34 Domstolen har i denne sammenhæng nærmere bestemt fastslået, at første direktivs artikel 3, stk. 1, skal fortolkes således, at begrebet »[færdsel med] køretøjer« i denne bestemmelse ikke er begrænset til situationer med færdsel på veje, dvs. færdsel på offentlige veje, men at enhver anvendelse af et køretøj, der er i overensstemmelse med dette køretøjs almindelige brug, er omfattet af dette begreb (jf. i denne retning dom af 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, præmis 59).

- 35 Det følger af ovenstående betragtninger for det første, at rækkevidden af begrebet »[færdsel med] køretøjer« ikke afhænger af egenskaberne ved det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes.
- ...
- 37 Det skal for det andet påpeges, at de motorkøretøjer, der er omhandlet i første direktivs artikel 1, nr. 1), uafhængigt af deres betegnelse almindeligvis anvendes som transportmiddel.
- 38 Det følger heraf, at begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i dette direktivs artikel 3, stk. 1, omfatter enhver anvendelse af et køretøj som transportmiddel.
- 39 I denne henseende bemærkes, at den omstændighed, at køretøjet, der var involveret i ulykken, stod stille på tidspunktet for ulykkens indtræden, ikke i sig selv udelukker, at anvendelsen af dette køretøj på det pågældende tidspunkt kan være omfattet af dets funktion som transportmiddel og dermed af begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i første direktivs artikel 3, stk. 1. Desuden er spørgsmålet om, hvorvidt motoren var tændt på tidspunktet for ulykkens indtræden, ikke afgørende i denne forbindelse.
- 40 Efter denne præcisering skal det for så vidt angår køretøjer, der som den omhandlede traktor ud over deres almindelig brug som transportmiddel ligeledes under visse omstændigheder kan anvendes som arbejdsmaskiner, afgøres, om denne traktor i forbindelse med ulykken blev anvendt hovedsagelig som transportmiddel, i hvilket tilfælde anvendelsen vil kunne henhøre under begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i første direktivs artikel 3, stk. 1, eller blev anvendt som arbejdsmaskine, i hvilket tilfælde den omhandlede anvendelse ikke er omfattet af dette begreb.
- 41 I det foreliggende tilfælde fremgår det af de oplysninger, som den forelæggende ret har fremlagt, at da ulykken indtraf, blev den omhandlede traktor anvendt som generator for den drivkraft, der var nødvendig for at aktivere pumpen til ukrudtsmiddelsprøjten, der var tilkoblet traktoren med henblik på spredning af dette ukrudtsmiddel på en landbrugsjendoms vinstokke. Med forbehold af de undersøgelser, som det tilkommer den forelæggende ret at foretage, synes en sådan anvendelse således hovedsagelig at knytte sig til denne traktors funktion som arbejdsmaskine og ikke som transportmiddel, hvorfor denne anvendelse ikke henhører under begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i første direktivs artikel 3, stk. 1.
- 42 Under hensyn til ovenstående betragtninger skal det første og det andet spørgsmål besvares med, at første direktivs artikel 3, stk. 1, skal fortolkes således, at begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i denne bestemmelse ikke omfatter en situation, hvor en landbrugstraktor er involveret i en ulykke, når dens vigtigste funktion på tidspunktet for ulykkens indtræden ikke var at tjene som transportmiddel, men bestod i som arbejdsmaskine at generere den drivkraft, der var nødvendig for at aktivere pumpen på en ukrudtsmiddelsprøjte.

Af EU-Domstolens dom af 20. december 2017 i sag C-334/16 (Núñez Torreiro) fremgår bl.a.:

- 11 Den 28. juni 2012 deltog José Luis Núñez Torreiro, officer i den spanske hær, i nogle natlige militærøvelser på et militært træningsanlæg i Chinchilla (Spanien), da det militære hjulkøretøj af typen »Aníbal« (herefter »det omhandlede køretøj«), der var forsikret af AIG med en lovpligtig forsikring, og hvori han var passager, væltede, hvilket påførte ham skader af forskellig karakter. Køretøjet kørte ikke i et område, der var beregnet til hjulkøretøjer, men i et terræn beregnet til bæltekøretøjer.
...
- 27 Endvidere fremgår det af udviklingen af EU-lovgivningen vedrørende lovpligtig ansvarsforsikring, at dette formål om beskyttelse af ofrene for ulykker forvoldt af motorkøretøjer konstant er blevet forfulgt og styrket af EU-lovgiver (jf. i denne retning dom af 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, præmis 52-55, og af 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, præmis 33).
- 28 Det følger af ovenstående betragtninger, at artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 skal fortolkes således, at begrebet »færdsel med køretøjer« som omhandlet i denne bestemmelse ikke er begrænset til situationer med færdsel på veje, dvs. færdsel på offentlige veje, men at enhver anvendelse af et køretøj, der er i overensstemmelse med dette køretøjs almindelige brug, er omfattet af dette begreb (jf. i denne retning dom af 4.9.2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, præmis 59, og af 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, præmis 34).
- 29 I denne forbindelse har Domstolen præciseret, at for så vidt som de motorkøretøjer, der er omhandlet i første direktivs artikel 1, nr. 1), hvis ordlyd svarer til ordlyden af artikel 1, nr. 1), i direktiv 2009/103, uafhængigt af deres betegnelse almindeligvis anvendes som transportmiddel, henhører enhver anvendelse af et køretøj som transportmiddel under dette begreb (dom af 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, præmis 37 og 38).
- 30 Domstolen har endvidere fastslået, at rækkevidden af det pågældende begreb ikke afhænger af egenskaberne ved det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes (dom af 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, præmis 35).
...
- 32 I det foreliggende tilfælde er det ubestridt, at det omhandlede køretøj på det tidspunkt, hvor det væltede og således påførte José Luis Núñez Torreiro nogle skader, blev anvendt som transportmiddel.
- 33 En sådan anvendelse henhører derfor under begrebet »færdsel med køretøjer« som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103.
- 34 Den omstændighed, at det omhandlede køretøj, da det væltede, kørte på et militært træningsanlæg, hvortil der ikke var adgang for ikke-militære køretøjer, og i et område på dette terræn, som ikke var egnet til

færdsel med hjulkøretøjer, således som det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, kan ikke påvirke denne konklusion og begrænser derfor ikke den lovpligtige forsikring, der følger af bestemmelsen.

...

- 36 Henset til ovenstående betragtninger skal det første og det andet spørgsmål besvares med, at artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 skal fortolkes således, at den er til hinder for en national ordning såsom den i hovedsagen omhandlede, som giver mulighed for at udelukke skade, der indtræffer i forbindelse med kørsel med et motorkøretøj på veje eller områder, der ikke er »egnet til færdsel«, fra den lovpligtige forsikrings dækning med undtagelse af veje eller områder, der, selv om de ikke er egnede til færdsel, alligevel er »til offentlig brug«.

I EU-Domstolens dom af 20. juni 2019 i sag C-100/18 (Línea Directa Aseguradora) hedder det bl.a.:

- ”29 Med de præjudicielle spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103, skal fortolkes således, at en situation som den i hovedsagen omhandlede, hvor et køretøj parkeret i en bygnings private garage er brudt i brand med udspring i køretøjets elektriske kredsløb og har startet en ildebrand, hvorved denne bygning blev beskadiget, er omfattet af begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i denne bestemmelse, selv om nævnte køretøj havde holdt stille i mere end 24 timer inden brandens opståen.

...

- 36 Domstolen har præciseret, at for så vidt som de motorkøretøjer, der er omhandlet i artikel 1, nr. 1), i direktiv 2009/103 uafhængigt af deres betegnelse almindeligvis anvendes som transportmiddel, henhører enhver anvendelse af et køretøj som transportmiddel under det nævnte begreb (dom af 20.12.2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, præmis 29).

- 37 I denne henseende bemærkes for det første, at den omstændighed, at det i uheldet implicerede køretøj stod stille på tidspunktet for uheldets indtræden, ikke i sig selv udelukker, at anvendelsen af dette køretøj på det pågældende tidspunkt kan være omfattet af dets brug som transportmiddel og dermed af begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 (jf. i denne retning dom af 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, præmis 38 og den deri nævnte retspraksis).

- 38 Spørgsmålet om, hvorvidt motoren på det pågældende køretøj var tændt på tidspunktet for uheldets indtræden, er heller ikke afgørende (jf. i denne retning dom af 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, præmis 39 og den deri nævnte retspraksis).

...

- 40 Heraf følger, at rækkevidden af begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 ikke afhænger af egen-

skaberne ved det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes, og navnlig ikke af den omstændighed, at det pågældende køretøj holdt stille og befandt sig på en parkeringsplads på uheldstidspunktet (jf. i denne retning dom af 15.11.2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, præmis 37 og 40).

- 41 På denne baggrund skal det fastslås, at parkering og perioder, hvor et køretøj holder stille, er naturlige og nødvendige faser, som udgør en integrerende del af køretøjets anvendelse som transportmiddel.
- 42 Et køretøj anvendes således i overensstemmelse med dets brug som transportmiddel, når det kører, men principielt også når det er parkeret i tiden mellem to køreture.
- 43 I det foreliggende tilfælde bemærkes, at parkering af et køretøj i en privat garage udgør en anvendelse af køretøjet, der er i overensstemmelse med dets brug som transportmiddel.
- 44 Denne konklusion berøres ikke af den omstændighed, at nævnte køretøj havde været parkeret i garagen i over 24 timer. Parkeringen af et køretøj forudsætter nemlig, at køretøjet holder stille, nogle gange i længere tid, frem til sin næste køretur.
- 45 Hvad angår den omstændighed, at det i hovedsagen omhandlede uheld skyldtes en brand forårsaget af et køretøjs elektriske kredsløb, bemærkes, at såfremt det køretøj, som har forårsaget dette uheld, henhører under begrebet »køretøj« som omhandlet i artikel 1, nr. 1), i direktiv 2009/103, er det hverken fornødent nøjagtigt at angive, hvilken del af køretøjet der lå til grund for den skadevoldende begivenhed, eller at fastlægge, hvilken funktion denne del har.
- 46 En sådan fortolkning er i overensstemmelse med formålet om beskyttelse af ofrene for uheld forvoldt af motorkøretøjer, der konstant er blevet forfulgt og styrket af EU-lovgiver som anført i nærværende doms præmis 34.
- ...
- 48 Henset til ovenstående betragtninger skal de forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 skal fortolkes således, at en situation som den i hovedsagen omhandlede, hvor et køretøj parkeret i en bygnings private garage, som anvendes i overensstemmelse med køretøjets brug som transportmiddel, er brudt i brand med udspring i køretøjets elektriske kredsløb og har startet en ildebrand, hvorved denne bygning blev beskadiget, er omfattet af begrebet »[færdsel med] køretøjer« som omhandlet i denne bestemmelse, selv om nævnte køretøj havde holdt stille i mere end 24 timer inden brandens opståen.”

Den 24. maj 2018 har Europa-Kommissionen fremsat forslag til ændring af Motorkøretøjsforsikringsdirektivet (COM(2018) 336 final).

Af forslaget, som endnu ikke er færdigbehandlet, fremgår bl.a.:

"Artikel 1

I direktiv 2009/103/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 1 indsættes følgende som nr. 1a):

"1a) "færdsel med køretøj": færdsel med et sådant køretøj, der normalt er bestemt til at tjene som transportmiddel, som er i overensstemmelse med nævnte køretøjs almindelige brug, uanset køretøjets karakteristika og uanset det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes, og uanset om det er stationært eller i bevægelse."

Om baggrunden for forslaget er anført bl.a.:

"5) *Direktivets anvendelsesområde*

Den Europæiske Unions Domstol har i en række domme, hovedsagelig i sagerne "Vnuk", "Andrade" og "Torreiro", præciseret direktivets anvendelsesområde. Ved Vnuk-dommen fra september 2014 præciseres det, at forpligtelsen i direktivets artikel 3 til at have en ansvarsforsikring for motorkøretøjer omfatter enhver aktivitet, som er i overensstemmelse med et køretøjs "almindelige brug", uanset hvor køretøjet anvendes. Ved Rodrigues de Andrade-dommen af 28. november 2017 præciseres det, at ansvarsforsikringen for motorkøretøjer kun bør omfatte "almindelig brug af køretøjet som et transportmiddel" og "uanset terræn", undtaget ulykker, hvor køretøjet udelukkende anvendes til landbrugsformål. ...

For at sikre retssikkerhed og klarhed kodificerer dette forslag derfor retspraksis i EU-lovgivningen. Derved sikres der ensartet gennemførelse af retspraksis i national lovgivning."

Landsrettens begrundelse og resultat

Sagens baggrund og spørgsmål

En brandbil indrettet med vandtank og vandkanon deltog i slukningen af en brand på en stubmark. På marken bakkede brandbilen, mens vandkanonen var i funktion, og påkørte herunder en brandmand, der som følge heraf afgik ved døden. Topdanmark har som motorkøretøjsforsikringsselskab for brandbilen udbetalt forsørgertabserstatning til enken, men har rejst krav om refusion heraf hos Gjensidige, der er erhvervsansvarsforsikrer for det berørte brandvæsen. Gjensidige anerkender, at ulykken efter hidtil gældende dansk ret skal dækkes under erhvervsansvarsforsikringen, men gør gældende, at denne retstilstand ikke kan opretholdes som følge af EU-Domstolens fortolkning af Motorkøretøjsforsikringsdirektivet, der er implementeret i dansk ret.

Sagen angår, om ulykken ifølge Motorkøretøjsforsikringsdirektivets bestemmelser skal være dækket af en motorkøretøjsforsikring, jf. direktivets artikel 3, og i bekræftende fald om en direktivkonform fortolkning af færdselsloven fører til, at ulykken er omfattet af færdselslovens bestemmelser om lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

Færdselslovens regler

Det fremgår af færdselslovens § 1, at loven gælder, hvor andet ikke er bestemt, for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Efter lovens forarbejder skal der ved vurderingen heraf lægges vægt på de faktiske forhold, og der må kræves en mere almindelig benyttelse, men det er tilstrækkeligt, at et enkelt af færdselselementerne (fodgængere, cyklister, biler) benytter vejen.

Efter færdselslovens § 101 skal den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, erstatte skader, som køretøjet forvolder ved færdselsuheld eller ved eksplosion eller brand, der hidrører fra brændstofanlæg i køretøjet. Ifølge færdselslovens § 105, stk. 1, skal krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer være dækket af en ansvarsforsikring. Da andet ikke er bestemt i relation til færdselslovens §§ 101 og 105, gælder disse bestemmelser alene for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jf. lovens § 1.

Der er enighed om, at stubmarken, hvorpå ulykken fandt sted, ikke benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

Ulykken er herefter utvivlsomt ikke omfattet af færdselslovens bestemmelser om lovpligtig ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer, jf. §§ 101 og 105.

Motorkøretøjsforsikringsdirektivets bestemmelser

Det følger af direktivets artikel 3, stk. 1, om lovpligtig forsikring af motorkøretøjer, at hver medlemsstat træffer passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring. Af direktivets artikel 1 om definitioner fremgår, at der ved "køretøj" forstås ethvert motordrevet køretøj, der er bestemt til trafik til lands, og som ikke kører på skinner, såvel som påhængskøretøjer, selv om de ikke er tilkoblede.

EU-Domstolen har i dom af 4. september 2014 i sag C-162/13 (Vnuk) om fortolkningen af direktivets artikel 3 udtalt bl.a., at begreberne "ulykke", "skadestilfælde", "færdsel" og "anvendelse af køretøjer" skal forstås i lyset af det dobbelte formål, som motorkøretøjsforsikringsdirektiverne forfølger, om liberalisering af personers og varers bevægelighed i forbindelse med gennemførelse af det indre marked og om beskyttelse af ofrene for ulykker forvoldt af et motorkøretøj, herunder sikre sådanne personer ensartet behandling, uanset hvor i Unionen ulykken finder sted (præmis 48-50). Udviklingen i EU-lovgivningen vedrørende lovpligtig ansvarsforsikring viser endvidere, at formålet om beskyttelse af ofrene for ulykker forvoldt af motorkøretøjer konstant er blevet forfulgt og forstærket af EU-lovgiver (præmis 52). I sagen, der angik en traktormanøvre på en gårdsplads, som blev foretaget for at placere den anhænger, som traktoren var udstyret med, i en lade og herved forvoldte personskaade, udtalte Domstolen endvi-

dere, at enhver anvendelse af et køretøj, der er i overensstemmelse med dette køretøjs almindelige brug, er omfattet af begrebet "[færdsel med] køretøjer" som omhandlet i direktivets artikel 3, stk. 1 (præmis 59).

EU-Domstolens dom af 28. november 2017 i sag C-514/16 (Rodrigues de Andrade) angik en ulykke, der indtraf, da en traktor blev anvendt som generator for den drivkraft, der var nødvendig for at aktivere pumpen til en ukrudtsmiddelsprøjte, der var tilkoblet traktoren med henblik på spredning af ukrudtsmidlet. Domstolen udtalte bl.a., at direktivets artikel 3, stk. 1, skal fortolkes således, at begrebet "[færdsel med] køretøjer" ikke er begrænset til situationer med færdsel på veje og ikke afhænger af egenskaberne ved det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes (præmis 34 og 35), og begrebet omfatter enhver anvendelse af et køretøj som transportmiddel (præmis 38). Den omstændighed, at køretøjet holder stille på tidspunktet for ulykkens indtræden, udelukker ikke i sig selv, at anvendelsen af køretøjet på det pågældende tidspunkt kan være omfattet af dets funktion som transportmiddel, og i denne forbindelse er det ikke afgørende, om motoren er tændt på tidspunktet for ulykkens indtræden (præmis 39). Om køretøjer, der ud over deres almindelige brug som transportmiddel under visse omstændigheder tillige kan anvendes som arbejdsmaskiner, udtalte Domstolen endvidere, at direktivets artikel 3, stk. 1, skal fortolkes således, at begrebet "[færdsel med] køretøjer" ikke omfatter en situation, hvor en landbrugs-traktor er involveret i en ulykke, når dens vigtigste funktion på tidspunktet for ulykkens indtræden ikke var at tjene som transportmiddel, men bestod i som arbejdsmaskine at generere den drivkraft, der var nødvendig for at aktivere pumpen på en ukrudtsmiddelsprøjte (præmis 42).

I EU-Domstolens dom af 20. december 2017 i sag C-334/16 (Núñez Torreiro), som vedrørte et militært hjulkøretøj, der væltede under kørsel på et militært træningsanlæg i et område, der ikke var egnet til færdsel med hjulkøretøjer, udtalte Domstolen bl.a., at direktivets artikel 3, stk. 1, skal fortolkes således, at bestemmelsen er til hinder for en national ordning, som giver mulighed for at udelukke skade, der indtræffer i forbindelse med kørsel med et motorkøretøj på veje eller områder, der ikke er "egnet til færdsel", fra den lovpligtige forsikringsdækning (præmis 32-34).

I dom af 20. juni 2019 i sag C-100/18 (Línea Directa Aseguradora) udtalte EU-Domstolen endvidere bl.a., at et køretøj anvendes i overensstemmelse med dets brug som transportmiddel, når det kører, men principielt også når det er parkeret i tiden mellem to køreture (præmis 42). I sagen, hvor et køretøj parkeret i en bygnings private garage brød i brand med udspring i køretøjets elektriske kredsløb og antændte en ildebrand, hvorved garagebygningen blev beskadiget, udtalte Domstolen tillige, at direktivets artikel 3, stk. 1, skal fortolkes således, at den pågældende situation var omfattet af begrebet »[færdsel med] køretøjer«,

selv om køretøjet havde holdt stille i mere end 24 timer inden brandens opståen (præmis 48).

EU-Domstolens afgørelser om fortolkningen af Motorkøretøjsforsikringsdirektivets artikel 3, stk. 1, indebærer således, at et køretøj omfattet af definitionen i artikel 1, nr. 1, som det klare udgangspunkt skal være dækket af en lovpligtig ansvarsforsikring, når køretøjet anvendes i overensstemmelse med dets brug som transportmiddel, uanset egenskaberne ved det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes. Undtaget er navnlig tilfælde, hvor køretøjets vigtigste funktion på tidspunktet for ulykkens indtræden ikke er at tjene som transportmiddel, men som arbejdsmaskine.

På denne baggrund og i lyset af de formål, som Motorkøretøjsforsikringsdirektivet forfølger, herunder navnlig beskyttelse af ofre for ulykker forvoldt af motorkøretøjer, finder landsretten, at et tilfælde som det foreliggende, hvor en brandbil i overensstemmelse med dets almindelige funktion som transportmiddel under slukning af en brand på en stubmark bakkede og herunder forvoldte skade, efter Motorkøretøjsforsikringsdirektivets artikel 3, stk. 1, skal være dækket af en lovpligtig ansvarsforsikring. Det forhold, at brandbilens vandkanon var i funktion under kørslen kan ikke føre til et andet resultat.

Direktivkonform fortolkning

Som nævnt anerkender Gjensidige, at ulykken efter hidtil gældende dansk ret skal dækkes under erhvervsansvarsforsikringen, men har anført, at denne retstilstand ikke kan opretholdes som følge af EU-Domstolens fortolkning af Motorkøretøjsforsikringsdirektivet, som er implementeret i dansk ret.

Det fremgår af EU-Domstolens dom af 19. april 2016 i sag C-441/14 (Ajos), jf. herved Højesterets dom 6. december 2016, gengivet i UfR 2017.824, at EU-Domstolen gentagne gange har fastslået, at et direktiv i en tvist mellem private ikke i sig selv kan skabe forpligtelser for private og derfor ikke som sådan kan påberåbes over for sådanne parter, men at den forpligtelse for medlemsstaterne, der følger af et direktiv, til at virkeliggøre dets mål og deres pligt til at træffe alle almindelige eller særlige foranstaltninger for at sikre opfyldelsen af denne forpligtelse, påhviler alle myndighederne i medlemsstaterne, herunder også domstolene inden for rammerne af deres kompetence (præmis 30). Det fremgår endvidere, at det følger heraf, at de nationale domstole ved anvendelsen af national ret er forpligtede til at tage hensyn til samtlige bestemmelser i denne ret og til at benytte sig af de fortolkningsmetoder, der er anerkendt i denne, for i videst muligt omfang at fortolke den nationale ret i lyset af det pågældende direktivs ordlyd og formål med henblik på at opnå det resultat, der tilsigtes med direktivet, og således handle i overensstemmelse med TEUF artikel 288, stk. 3, (præmis 31). Det fremgår dernæst, at forpligtelsen til overensstemmende for-

tolkning begrænses af generelle retsprincipper, og at den ikke kan tjene som grundlag for en fortolkning contra legem af national ret (præmis 32).

Den konkrete sag

Som nævnt er ulykken utvivlsomt ikke omfattet af færdselslovens bestemmelser om lovpligtig ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer, da ulykken ikke indtraf på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jf. lovens §§ 101 og 105, jf. § 1.

Som ligeledes anført finder landsretten, at et tilfælde som det foreliggende, hvor en brandbil med vandtank og vandkanon under slukning af en brand på en stubmark bakker på marken, mens vandkanonen er i funktion, og herunder foretager personpåkørsel, efter Motorkøretøjsforsikringsdirektivets artikel 3, stk. 1, skal være dækket af en lovpligtig ansvarsforsikring for motorkøretøjer.

Ved anvendelse af dansk rets anerkendte fortolkningsprincipper er det imidlertid ikke muligt at nå til et resultat, hvorefter færdselslovens §§ 101 og 105 også skal omfatte tilfælde, hvor færdslen foregår andre steder end på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jf. færdselslovens § 1. Såfremt bestemmelserne skulle fortolkes således, at den lovpligtige ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer også skulle dække tilfælde, der falder uden for færdselslovens anvendelsesområde, ville det være en tilsidesættelse af færdselslovens klare bestemmelser og et brud på retssikkerheden og den forudsigelighed i rettens anvendelse, som må kræves. En sådan fortolkning ville således være contra legem af dansk ret og tillige betyde, at EU-retten blev tillagt direkte virkning i en tvist mellem to private parter.

På denne baggrund, og da ulykken er omfattet af den hos Gjensidige tegnede erhvervsansvarsforsikring, finder landsretten, at Gjensidige endeligt skal dække den af Topdanmark udbetalte forsørgertabserstatning.

Konklusion

Gjensidige skal til Topdanmark betale 906.719,58 kr. med procesrente fra sagens anlæg.

Sagsomkostninger

Under hensyn til sagens karakter og videregående betydning finder landsretten, at ingen af parterne skal betale sagsomkostninger til den anden part.

THI KENDES FOR RET:

Gjensidige Forsikring, dansk filial af Gjensidige Forsikring ASA, Norge, skal inden 14 dage til Topdanmark Forsikring A/S betale 906.719,58 kr. med procesrente fra den 1. juli 2019.

Ingen af parterne skal betale sagsomkostninger til den anden part.

Publiceret til portalen d. 18-06-2021 kl. 10:01

Modtagere: Sagsøgte Gjensidige forsikring, Dansk filial af Gjensidige
forsikring ASA, Norge , Advokat (H) Jesper Ravn, Sagsøger Topdanmark
Forsikring A/S, Advokat (H) Nicolai Mailund Clan