



HOVRÄTTEN ÖVER
SKÅNE OCH BLEKINGE
Avdelning 1
Rotel 15

DOM
2021-05-05
Malmö

Mål nr
T 1681-20

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Malmö tingsrätts dom 2020-04-29 i mål T 5698-19, se bilaga A

PARTER

Klagande och motpart

H.Z Logistics B.V.
Burgenmeester van Doornlaan 16
2678 Kb De Lier
Nederländerna

Ombud: Advokat Anders Höglund
Advokatfirman Morssing & Nycander AB
Box 3277
103 65 Stockholm

Klagande och motpart

Thomsen & Streutker Logistics B.V.
Printer 35 7741 Me Coevorden
Nederländerna

Ombud: Advokat Oscar Tiberg
Chouette Advokatbyrå AB
Box 3625
103 59 Stockholm

SAKEN

Ansvar för fraktförare enligt artikel 23.4 CMR

HOVRÄTTENS DOMSLUT

Hovrätten ändrar tingsrättens domslut i fråga om rättegångskostnad på så sätt att hovrätten sätter ned det belopp som H.Z Logistics B.V. ska ersätta Thomsen & Streutker Logistics B.V. med till 403 651 kr, varav 350 000 kr avser ombudsarvode. På beloppet ska utgå ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 29 april 2020 tills betalning sker.

I övrigt gäller tingsrättens domslut.

H.Z Logistics B.V. ska ersätta Thomsen & Streutker Logistics B.V. för rättegångskostnad i hovrätten med 200 000 kr avseende ombudsarvode jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för hovrättens dom tills betalning sker.

Dok.Id 391689

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 846 201 80 Malmö	Hovrättstorget 1	040-35 57 00 E-post: hovratten.skaneblekinge@dom.se www.hovrattensskaneblekinge.domstol.se - Se där om hovrättens personuppgiftsbehandling		måndag – fredag 08:00–16:00

PARTERNAS TALAN I HOVRÄTTEN

H.Z. Logistics B.V. (HZ) har yrkat att hovrätten förpliktar Thomsen & Streutker Logistics B.V. (T&S) att till HZ betala 135 325 euro jämte 5 procent årlig ränta på beloppet från och med den 8 oktober 2018 till dess betalning sker samt befriar HZ från skyldigheten att ersätta T&S för rättegångskostnad vid tingsrätten och i stället förpliktar T&S att ersätta HZ:s rättegångskostnad där. HZ har vidare yrkat att hovrätten i vart fall sätter ned de T&S tillerkända rättegångskostnaderna till 318 651 kr, varav 300 000 kr avser ombudsarvode.

T&S har yrkat att hovrätten ska förplikta HZ att ersätta bolagets rättegångskostnad vid tingsrätten med 911 966 kr, varav 858 315 kr avser ombudsarvode.

Parterna har motsatt sig varandras ändringsyrkande.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnad i hovrätten.

Parterna har till stöd för sin talan i hovrätten åberopat samma grunder och utvecklat sin talan på samma sätt som vid tingsrätten.

UTREDNINGEN I HOVRÄTTEN

Hovrätten, som avgjort målet utan huvudförhandling, har tagit del av i allt väsentligt samma utredning som tingsrätten. Tingsrättens ljud- och bildupptagningar av förhören har spelats upp.

HOVRÄTTENS DOMSKÄL

Avtalsbrottsgrunden

Den prövning som hovrätten har gjort av bevisningen och av de rättsliga frågorna har lett till att hovrätten ansluter sig till tingsrättens bedömning att HZ inte har visat att parternas avtal innefattat förbud mot omlastning eller anlitan- de av undertransportör och att

det därmed inte heller är visat att T&S begått något avtalsbrott. T&S har således inte på grund av avtalsbrott förlorat sin rätt att åberopa ansvarsbegränsningsreglerna i CMR.

Tingsrätten har valt att uttala sig om huruvida T&S, om avtalsbrott hade förelegat, kunnat sägas ha orsakat förlusten av cigaretterna genom grov vårdslöshet.

Vad först gäller frågan om T&S orsakat skadan, har T&S hävdat att HZ inte har visat att det finns något orsakssamband (kausalitet) mellan det påstådda avtalsbrottet och skadan. HZ har gjort gällande att avtalsbrottet orsakat skadan och att förbudet mot att använda undertransportör och omlastning av godset syftade till att så få personer som möjligt skulle få kännedom om lasten, vilket skulle förhindra stöld. Enligt HZ har användandet av undertransportör och omlastningen i Helsingborg ökat risken många gånger om för att lasten skulle stjälas i det att långt fler än chauffören sett lasten och kunnat tipsa om cigaretternas förvaring. T&S har pekat på att det finns andra tänkbara orsaker till stölden. Det kan, enligt T&S, lika gärna ha varit någon hos HZ, beställaren B&S Paul Global eller andra bolag som var inblandade i transporten som tipsat tjuvarna om att det fanns gods att stjäla på väg till Sverige.

Högsta domstolen har i flera avgöranden uttalat sig om vilken grad av bevisning som krävs till styrkande av att en uppkommen skada haft viss angiven orsak. Ett något lägre beviskrav än annars har därvid uppställts i fall då särskilda svårigheter ansetts föreligga att framlägga en fullständig bevisning om att andra skadeorsaker varit uteslutna. Kravet har i vissa fall formulerats så att det i betraktande av samtliga omständigheter ska framstå som klart mera sannolikt att orsaksförloppet varit det som den skadelidande påstått än att något av de sakförhållandena som hans motpart åberopat utgör skadeorsaken.¹

I detta fall får det anses föreligga särskilda svårigheter att framlägga en fullständig bevisning om att andra skadeorsaker varit uteslutna. Vid bedömningen av sannolikheten bör till en början beaktas att cigaretterna, enligt vad Carolina Jörgensen berättat, varit

¹ Se NJA 1991 s. 481 och där angivna rättsfall.

omslutna av genomskinlig plast och att lasten alltså varit fullt synlig. Av Carolina Jörgensens uppgifter framgår vidare att fyra anställda hos IC:e Transport och flera chaufförer från andra företag haft möjlighet att iaktta cigaretterna i samband med omlastningen. Hennes uppgifter och den åberopade rapporten från Wesmans ger också visst stöd för att tjuvarna haft hjälp av någon som haft tillgång till IC:es lokaler. Det har inte framkommit några omständigheter som ger stöd för de alternativa skadeorsaker som T&S hänvisat till. Vid en samlad bedömning anser hovrätten att den av HZ åberopade skadeorsaken är klart mera sannolik än de skadeorsaker som åberopats av T&S.

För att skadestånd ska kunna utgå krävs inte bara att det föreligger orsakssamband mellan avtalsbrott och skada. Det krävs också att orsakssambandet är adekvat. Genom kravet på adekvat kausalitet förhindras att alltför oväntade och avlägsna skadeverkningar ersätts. I detta fall får stölden anses vara en i någon mån påräknelig följd av handlandet och handlandet har typiskt sett ökat sannolikheten för ifrågavarande typ av skada. Till skillnad från tingsrätten anser hovrätten därför att orsakssambandet är adekvat.

Detta innebär sammanfattningsvis att, för det fall avtalsbrott hade förelegat, kravet på adekvat kausalitet mellan avtalsbrott och skada i och för sig är uppfyllt.

En ytterligare förutsättning för att fraktförarens rätt till ansvarsbegränsning ska bortfalla enligt artikel 29.1 CMR är att denne orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Som tingsrätten konstaterat avses med grov vårdslöshet i vägtransportsammanhang endast oaktsamhet av mycket allvarlig natur.² Av de skäl tingsrätten angett anser hovrätten att den vårdslöshet som ligger T&S till last inte är tillräckligt allvarlig för att grov vårdslöshet ska anses föreligga.

² Se prop. 1968:132 s. 132 och NJA 1986 s. 61.

Kostnadsersättningsgrunden

Hovrätten ansluter sig till tingsrättens bedömning att det står klart att förlikningsbeloppet i vart fall till viss del måste ha avsett ersättning för punktskatt. Frågan är då om punktskatt är en ersättningsgill kostnad enligt artikel 23 CMR.

Inledningsvis kan hänvisas till den redogörelse som tingsrätten har lämnat i sin dom på s. 20–23 för relevant praxis och doktrin. Vidare kan följande framhållas.

När CMR utarbetades uttrycktes en önskan om internationell enhetlighet i rättstillämpningen. Konventionen ska därför inte tolkas i ljuset av nationella allmänna förmögenhetsrättsliga principer. I stället ska tolkningen så troget som möjligt följa konventionens systematik och uppbyggnad samt göras med beaktande av dess förarbeten. En utgångspunkt för tolkningen är att den i konventionen avsedda riskfördelningen ska upprätthållas. Eftersom tillämpningen och tolkningen av CMR sker enbart vid nationella domstolar, är nationell rättspraxis från konventionsstaterna av stor betydelse, men även den juridiska litteraturen från olika länder.³

I praxis och litteratur framträder i huvudsak två olika tolkningar av uttrycket ”andra kostnader med anledning av befordringen” i artikel 23.4 – en vidare och en snävare. Enligt det vidare synsättet omfattas kostnader som har uppstått på grund av hur transporten faktiskt har förlöpt. Enligt det snävare synsättet omfattas endast kostnader som skulle ha uppstått om transporten hade förlöpt enligt transportavtalet, till exempel för vägning, plombering, försäkringspremier och vägsatser.⁴

I rättsfallet *Buchanan v. Babco* anlade House of Lords det vidare synsättet. Målet rörde ett parti whisky som skulle transporteras från Glasgow till Teheran. Whiskyn stals i London. Eftersom whiskyn därmed inte hann exporteras fick speditören betala punktskatt, vilket speditören sedan yrkade ersättning för. Ett oenigt House of Lords slog fast att

³ NJA 2016 s. 563.

⁴ Fabricius, *Lov om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR)*, 4 uppl., 2017, s. 478 och 481; Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 6 uppl., 2014, s. 303.

artikel 23.4 till sin ordalydelse var tillräckligt bred för att omfatta kostnader som hade uppstått i anledning av hur whiskyn hade transporterats och att punktskatten därmed var en ersättningsgill kostnad.⁵

Danmarks Højesteret hänvisade till *Buchanan v. Babco* i ett avgörande från 1987 och anslöt sig till det vidare synsättet. Højesteret kom då fram till att avgifter för stulen likör omfattades av ”andra kostnader med anledning av befordringen”. Avgörandet har även bekräftats i efterkommande dansk praxis.⁶

Buchanan v. Babco har kritiserats i litteraturen eftersom det vidare synsättet gör det svårt för fraktföraren att bedöma sina risker.⁷ Brittiska Court of Appeal har även i ett senare rättsfall slagit fast att *Buchanan v. Babco* ”should [not] be applied more widely by the courts of this country than respect for the doctrine of precedent requires”. Domstolen anmärkte bland annat att rättsfallet inte överensstämmer med hur domstolarna i de flesta andra konventionsstaterna har tolkat artikel 23.4.⁸

Det snävare synsättet har varit regerande i tysk rättspraxis sedan 1980. Bundesgerichtshof uttalade i ett rättsfall från 2003 att andra kostnader med anledning av befordringen bara inkluderar sådana kostnader som skulle ha uppkommit vid transport enligt avtalet och som skulle ha bidragit till godsets värde på destinationen.⁹

Nederländernas högsta domstol har också tillämpat den snävare tolkningen, vilket ligger i linje med modernare europeisk praxis.¹⁰

⁵ House of Lords, *James Buchanan & Co Ltd v. Babco Forwarding & Shipping (UK) Ltd*, 1978.

⁶ Fabricius, a.a., s. 478 f.

⁷ Clarke, a.a., s. 303 ff; Messent och Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, 4 uppl., 2018, s. 240 ff.

⁸ Court of Appeal, *Sandeman Coprimar SA v. Trasitos y Transportes Integrales S.L and others*, 2003, p. 38.

⁹ Fabricius, a.a., s. 479; Bundesgerichtshof 2003-06-26 I ZR 206/00, refererat i Schelin, *Lastskadeansvar*, 2015, s. 98.

¹⁰ Hoge Raad der Nederlanden, *Phillip Morris Holland B.V v. Van der Graaf Wallwijk B.V*, 2006; jfr Messent och Glass, a.a., s. 245 f.

Franska domstolar har kommit till olika slutsatser. Cour de Cassation har dock i ett rättsfall från 2010 gjort bedömningen att punktskatt på cigaretter i destinationslandet inte utgör en annan kostnad med anledning av befördringen enligt artikel 23.4. Domstolen ansåg istället att sådan skatt ska anses ingå i godsets värde.¹¹

Det finns inte mycket svensk praxis i frågan. Hovrätten över Skåne och Blekinge har vid ett tillfälle tagit ställning till om besiktningsskostnader är ersättningsgilla enligt artikel 23.4. Målet rörde ostpartier som blev skadade under en transport. Besiktning hade skett dels för att dokumentera skador, dels för att konstatera i vilken utsträckning godset varit brukbart eller gått att sälja som en restvärdesförsäljning. Hovrätten ansåg att besiktningsskostnaden utgjorde en kostnad med anledning av befördringen och att den därmed var ersättningsgill enligt artikel 23.4.¹² Resonemanget utvecklades inte närmare.

Det står klart att *Buchanan v. Babco* har varit tongivande för det vidare synsättet både i Storbritannien och Danmark. Avgörandet är dock från 1978 och därmed förhållandevis gammalt. Det har dessutom kritiserats i doktrinen och Court of Appeal har senare ansett att rättsfallet ska tillämpas så lite som möjligt. Det innebär att stödet för det vidare synsättet numera är svagt i engelsk rätt.

Det snävare synsättet har tillämpats i Tyskland sedan 1980 och bekräftades av Bundesgerichtshof så sent som 2003. Nederländernas respektive Frankrikes högsta domstol har i nyare avgöranden också anslutit sig till detta. Det snävare synsättet är även mer förenligt med den i konventionen avsedda riskfördelningen och möjliggör för fraktföraren att överblicka sina risker. En uppdragsgivare som vill frakta värdefullt gods har både i artikel 24 och 26 CMR möjlighet att tillförsäkra sig en större ersättning för eventuellt förlorat gods än vad kostnadsbegränsningen i artikel 23 medger. Att tillämpa det snävare synsättet skulle inte förta uppdragsgivaren möjligheten att använda sig av dessa alternativ.

¹¹ Messent och Glass, a.a., s. 245 f.; Cour de Cassation, dom nr. 952 den 5 oktober 2010.

¹² Dom meddelad av Hovrätten över Skåne och Blekinge den 18 december 2015 i mål T 3319-14.

Mot denna bakgrund ansluter sig hovrätten till det snävare synsättet. Det innebär att ”övriga kostnader med anledning av befordringen” i artikel 23.4 bör anses omfatta endast sådana kostnader som skulle ha uppstått om transporten hade förlöpt enligt transportavtalet. Detta innebär att punktskatten inte är ersättningsgill i nu aktuellt mål.

Rättegångskostnader

Till följd av utgången i hovrätten ska HZ ersätta T&S för bolagets rättegångskostnad vid tingsrätten och i hovrätten, i den mån kostnaden har varit skäligen påkallad för att tillvarata T&S rätt.

T&S har i hovrätten förtydligat att ombudsarvode vid tingsrätten avser 129 timmar och 17 minuters arbete för Oscar Tiberg till ett pris om 6 000 kr per timme och 8 timmars arbete för Lisa Stichel till ett pris om 2 400 kr per timme. T&S har inte angett någon tidsåtgång eller timkostnad för T&S holländska ombud. T&S har förklarat att arbetet innefattar kontakter med IC:e Transport, vilket förutom ansvarsförhållandet mellan T&S och HZ också innefattar omfattningen av IC:e Transports ansvar mot T&S. T&S har hävdade att det inte går att dela upp arbetet i två olika delar eftersom bedömningen av det ansvar IC:e har mot T&S har direkt relevans för bedömningen av T&S ansvar mot HZ. Som ytterligare underlag för de vid tingsrätten framställda yrkandena om ersättning för rättegångskostnader har T&S i hovrätten åberopat en faktura utställd av Oscar Tibergs advokatbyrå till T&S avseende ombudsarvode och resekostnader samt e-post mellan Oscar Tiberg och företrädare för T&S gällande ombudens timkostnader.

T&S har begärt ersättning för rättegångskostnad i hovrätten med 380 000 kr avseende ombudsarvode, vilket motsvarar 65 timmars arbete. HZ har vitsordat 175 000 kr som skälig ersättning.

T&S har genom åberopat underlag visat att bolaget haft de kostnader för sina svenska ombud vid tingsrätten som det angett. Det saknas anledning att ifrågasätta att T&S haft de övriga kostnader som bolaget begärt ersättning för. Liksom tingsrätten anser hovrätten att målet inte har varit av särskilt omfattande karaktär och att parterna har åberopat förhållandevis begränsad bevisning. Målet har varken vid tingsrätten eller i hovrätten

pågått under särskilt lång tid. Tvisten har rört transporträtt som är Oscar Tibergs specialområde. Det får förutsättas att han i och med detta varit väl insatt i de rättsliga frågor som aktualiserats i målet och kunnat arbeta mera effektivt än ett allmänpraktiserande ombud. Detta avspeglas dock inte i den angivna tidsåtgången, som framstår som alltför hög. T&S har inte heller lämnat några närmare uppgifter beträffande det holländska ombudets arbete, vilket försvårar bedömningen av skäligheten. Brister av detta slag går ut över den som begär ersättning. Till skillnad från T&S anser hovrätten vidare att det arbete som T&S lagt ned gällande omfattningen av IC:e Transports ansvar mot T&S inte kan ersättas i detta mål. Mot denna bakgrund uppgår skälig ersättning för ombudsarvode vid tingsrätten till 350 000 kr och i hovrätten till 200 000 kr. Hovrätten ansluter sig till tingsrättens bedömning att T&S bör tillerkännas begärd ersättning avseende T&S egna arbete samt resekostnader.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast den 2 juni 2021.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Björn R. le Grand, Per G. Hansson och Fredrik Landgren (referent) samt tf. hovrättsassessorn Sara-Emelie Savert.



MALMÖ TINGSRÄTT
Avdelning 4

DOM
2020-04-29
Meddelad i
Malmö

Mål nr
T 5698-19

PARTER

Kärande

H.Z Logistics B.V.
Burgenmeester van Doornlaan 16
2678 KB De Lier
Nederländerna

Ombud: Advokat Anders Höglund
Advokatföretaget Morssing & Nycander AB
Box 3277
103 65 Stockholm

Svarande

Thomsen & Streutker Logistics B.V.
Printer 35
7741 ME Coevorden
Nederländerna

Ombud: Advokat Oscar Tiberg
Chouette Advokatbyrå AB
Box 3625
103 59 Stockholm

DOMSLUT

1. H.Z Logistics B.V:s talan ogillas.
 2. H.Z Logistics B.V. ska ersätta Thomsen & Streutker Logistics B.V:s rättegångskostnad med 553 651 kr, varav 500 000 kr avser ombudskostnad, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.
-

BAKGRUND

H.Z. Logistics B.V. (nedan ”HZ”) åtog sig i oktober 2018 att på uppdrag av B & S Paul Global International (nedan ”B&S”) transportera ett parti cigaretter från Nederländerna till Malmö. HZ anlidade i sin tur Thomsen & Streutker Logistics B.V. (nedan ”T&S”) att utföra vägtransporten från Dordrecht i Nederländerna till Malmö, med Stena Line Scandinavia AB (nedan ”Stena”) som mottagare av godset. Transporten avsåg 197 kollin med tobak (cigaretter). Vikten på godset uppgick till 2 111 kg. Beställningen av uppdraget avsåg att godset skulle hämtas fredagen den 5 oktober 2018 och levereras måndagen den 8 oktober 2018. I samband med försändelsen skickade HZ en blankett innehållande vissa instruktioner. Parterna är inte överens om när detta gjordes och om innehållet i blanketten utgör avtalsinnehåll. Parterna är i och för sig överens om innehållet i blanketten.

T&S anlidade dels Düchow, dels IC:e Transport AB (nedan ”IC:e”) för utförande av delar av transporten. Godset transporterades från Nederländerna en fredag och Stena kunde inte ta emot det förrän följande måndag. Godset avlämnades hos IC:e i Helsingborg den 6 oktober 2018 och lagrades sedan hos IC:e under två dagar innan det skulle transporteras vidare till Malmö den 8 oktober 2018. Under tiden som godset lagrades hos IC:e stals sju av åtta pallar. Stölden upptäcktes när godset skulle lastas för transport till Malmö. HZ:s ursprungliga uppdragsgivare B&S har riktat krav mot HZ motsvarande värdet avseende de stulna cigaretterna och ersättning för tobaksskatt (nedan även benämnt punktskatt). Under domstolsförfarande i Nederländerna har HZ och B&S träffat en överenskommelse innebärande att HZ till B&S har betalat ett belopp om 154 565 euro.

Parterna är överens om att CMR-konventionen (Konventionen av den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, nedan ”CMR”) är tillämplig i målet samt att T&S ansvarar för förlusten gentemot HZ. Av den anledningen har ett belopp motsvarande 15 387 SDR (särskilda dragningsrätter) jämte ränta betalats till HZ av T&S den 20 november 2019 efter det att HZ framställt yrkande om deldom. Parterna är oense om huruvida HZ har rätt till ytterligare ersättning från T&S.

Parterna är ense om att T&S mellan augusti och oktober 2018 utförde flera uppdrag för HZ. Det är i vart fall fråga om ett par transporter till Stena som visat sig ha gått till på samma sätt som den nu aktuella transporten.

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

H.Z. Logistics

H.Z har yrkat att T&S ska förpliktas att till HZ betala ett belopp om 135 325 euro med ränta om fem procent årligen från den 8 oktober 2018 till dess betalning sker. Kapitalbeloppet motsvarar vad HZ utgett till B&S avseende erlagd punktskatt.

H.Z har yrkat ersättning för rättegångskostnad.

Thomsen & Streutker

T&S har bestritt yrkandet. T&S har inte ifrågasatt att HZ betalat beloppet till B&S som förlikningslikvid men däremot att beloppet avsett punktskatt. Kapitalbeloppet har därför inte kunnat vitsordas till någon del. T&S har förklarat att det inte överläts åt tingsrätten att pröva vilken del som kan anses utgöra ett skäligt belopp avseende punktskatt. Sättet att beräkna ränta har godtagits som skäligt i och för sig.

T&S har för egen del yrkat ersättning för rättegångskostnad.

T&S har yrkat att HZ under alla förhållanden ska stå delar av T&S rättegångskostnad i målet, motsvarande skäliga 25 000 kr av det som begärts. H.Z har väckt talan vid domstol utan att först framställa krav mot T&S och ska därför ersätta T&S rättegångskostnader i den del av målet som medgetts.

H.Z. Logistics

HZ har motsatt sig T&S:s yrkande om ersättning för rättegångskostnad avseende särskild del om 25 000 kr.

GRUNDER

H.Z. Logistics

HZ har till sin uppdragsgivare B&S utgett 19 240 euro (8,33 SDR per kg) för det förlo-
rade godset och därtill för punktskatt 135 325 euro enligt artikel 23.3 respektive 23.4
CMR. T&S bär regressvis ett ansvar gentemot HZ motsvarande den alltså icke be-
talda skadan avseende punktskatten, 135 325 euro. T&S har genom att bryta mot sina
avtalsförpliktelser om att inte omlasta godset och inte anlita undertransportör för upp-
dragets utförande, orsakat HZ dess skada, numera begränsad till vad som motsvarar
punktskatten om 135 325 euro. T&S har åtagit sig transportörsansvar för godset. Under
detta ansvar har godset förkommit. Enligt artikel 17.1 i CMR är fraktföraren, i detta
fall T&S, ansvarig för förlust eller minskning av gods som inträffat under tiden mellan
godsets mottagande till befordran och dess utlämnande.

Grund 1

T&S är skyldigt att betala beloppet till HZ eftersom T&S av grov vårdslöshet har be-
gått avtalsbrott och därigenom orsakat HZ skada.

Inför vart och ett av de uppdrag som T&S utförde åt HZ lämnade HZ samma skriftliga
instruktioner i en handling benämnd Charteropdracht. Instruktionerna har utgjort avtal-
sinnehåll mellan parterna och T&S har inte protesterat mot dessa. För samtliga upp-
drag, även det nu aktuella, har således samma villkor och förbud gällt. Instruktionerna
för den i målet aktuella transporten lämnades först per e-post den 3 oktober 2018. Efter
viss justering av godsmängd och storleken på den frakt som T&S skulle vara berättigat
till skickade HZ en ny Charteropdracht till T&S den 5 oktober 2018. Instruktionerna
innehöll uttryckliga förbud mot att anlita annan för uppdraget samt mot att företa om-
lastning av godset under transporten från Dordrecht till Malmö. HZ har inte nåtts av
någon upplysning eller fråga av innebörden att T&S hade planer på att anlita andra
transportörer eller på att omlasta godset. HZ har först efter stölden fått kännedom om
att T&S, i strid med instruktionerna hade anlitat annan för utförande av del av tidigare
transportuppdrag och att godset även vid de tillfällena hade omlastats och lagrats hos
annan aktör. Att vissa fraktsedlar sänts till HZ:s kamerala avdelning i samband med

fakturerings av frakt har inte inneburit att personal hos HZ som planerade och kontraherade underfraktförare fick kännedom om fraktsedlarna.

Enligt artikel 29 CMR och 5 § lagen med anledning av Sveriges tillträde till CMR har fraktföraren inte rätt att åberopa bestämmelser om begränsning av ansvaret om skadan har orsakats uppsåtligt eller av grov oaktsamhet. T&S har genom att bryta mot de uttryckliga instruktionerna gällande förbud mot omlastning och/eller anlitan av underfraktförare eller utomstående lagerhållare, som båda tar sikte på undvikande av stöldrisken, agerat grovt vårdslöst vilket innebär att ansvarsbegränsningen inte är tillämplig. Förbuden är särskilt betydelsefulla då det varit fråga om stöldbegärlig egendom. Med anlita av Düschow och IC:e när godset förflyttades från Dordrecht till ett lager i Helsingborg fick ytterligare ett okänt antal personer kännedom om var det fanns stöldbegärligt gods vilket i sin tur fick till följd att stöldrisken ökade. Cigaretterna hade aldrig stulits om T&S hade följt instruktionerna. Eftersom det var fråga om typiskt stöldbegärlig egendom och det funnits anledning att begränsa kännedomen om transportens innehåll föreligger det också adekvat kausalitet mellan avtalsbrotten och stölden.

Grund 2

Den ersättning motsvarande tobaksskatt som utgetts till B&S utgör sådan ”kostnad med anledning av befordringen” som åsyftas i artikel 23.4 CMR. Ersättningsskyldighet för tobaksskatt föreligger enligt artikel 23.4 CMR oavsett tillämpning av artikel 29 i konventionen.

Thomsen & Streutker

Den skada som HZ begär ersättning för har inte orsakats uppsåtligt eller av grov vårdslöshet hos T&S och inte heller av någon sådan vårdslöshet hos någon som T&S ansvarar för. T&S har därför rätt att begränsa sitt ansvar för skadan till 8,33 SDR per kg av det förlorade godsets vikt, vilket motsvarar det belopp som redan har betalats till HZ. Någon rätt till ytterligare ersättning föreligger inte.

Instruktionerna skickades till T&S efter att avtalet om transport hade ingåtts och utgör inte avtalsinnehåll. Handlingen med benämningen Charteropdracht har inte utgjort avtalsinnehåll varken vid den aktuella transporten eller vid tidigare transporter. Parterna har varit överens om att transporten skulle utföras på det sätt som också skedde. T&S har inte avvikit från någon transportinstruktion. T&S har också förklarat att det på grund av mellankommande helg inte var möjligt att köra godset direkt till mottagaren och T&S anlidade regelbundet IC:e för att slutföra transporterna för HZ. Varje gång T&S anlidade IC:e meddelade Johan Wolters detta till HZ. Anlitandet av IC:e var en förutsättning för att T&S skulle kunna genomföra sitt uppdrag. HZ har varit införstått med att T&S har anlitat underentreprenörer. HZ har inte reagerat mot detta eller att någon annan än T&S har kommit för att hämta godset. HZ kände till att det inte skulle ta tre dygn för T&S att utföra transporten.

Parternas avtal vid den aktuella transporten ingicks muntligen per telefon och bekräftades genom fraktsedeln. Av denna framgår varken att lasten är cigaretter eller att parterna har avtalat om sådana begränsningar som HZ gör gällande. T&S vitsordar i och för sig att cigaretter är stöldbegärlig egendom. T&S fick dock kännedom om att lasten bestod av cigaretter först i samband med lastningen. T&S har således inte haft anledning att förstå att lasten var särskilt stöldbegärlig eller att HZ skulle ställa några särskilda krav på transporten.

T&S har inte gått miste om sin rätt att åberopa ansvarsbegränsningen enligt artikel 23 CMR. T&S anlidade inte IC:e i syfte att godset skulle bli stulet och har inte heller agerat grovt vårdslöst vid valet av underleverantör. Den gemensamma partsavsikten med instruktionerna har inte heller varit att förhindra stöld.

IC:e har inte varit en underfraktförare i CMR:s mening, utan en efterföljande fraktförare. IC:e inträdde i fraktavtalet när det tog emot godset och fraktsedeln.

Det bestrids att såväl tobaksskatt som den betalning B&G har erlagt utgör sådan frakt, tullavgift eller annan kostnad med anledning av befordringen som ska ersättas i enlighet med artikel 23.4 i CMR. T&S bestrider vidare att det belopp HZ har lagt ut och nu yrkar i målet utgör tobaksskatt.

Sammanfattningsvis bestrider T&S att HZ:s blankett med instruktioner utgjorde avtalsinnehåll. T&S bestrider vidare att instruktionerna i blanketten på något annat sätt har blivit bindande för T&S. Om instruktionerna var avtalsinnehåll eller på något annat sätt kom att bli bindande för T&S, har T&S i och för sig brutit mot avtalet. Även om det förhöll sig på det sättet var avtalsbrottet varken uppsåtligt eller grovt vårdslöst. T&S bestrider under alla omständigheter att bolaget eller någon bolaget ansvarar för, orsakade skadan av grov vårdslöshet. Den tobaksskatt som HZ:s uppdragsgivare har tvingats betala är inte en sådan kostnad med anledning av befordringen som ska ersättas i enlighet med artikel 23.4 i CMR. Det bestrids också att det belopp HZ har lagt ut och nu yrkar i målet utgör tobaksskatt.

H.Z. Logistics genmäle

HZ har inte, genom någon representant, anställd, styrelseledamot eller annan som haft att ingå avtal med T&S eller lämna instruktioner till T&S, varit införstått med att T&S avsåg att bryta mot instruktionerna om förbud mot att anlita underfraktförare eller annan aktör för enligt transportavtalet otillåten lagring av cigaretterna. T&S har inte fått något medgivande från HZ att göra avsteg från instruktionerna i fråga.

Tobaksskatten kom att debiteras B&S just p.g.a. att nästintill hela cigarrettpartiet blev stulet under transport. Hade transporten inte utförts på det sätt som skett hade cigaretterna inte blivit stulna. Tobaksskatt hade då inte kunnat debiteras B&G och B&G hade i sin tur inte haft skäl att rikta ersättningsanspråk mot HZ.

I förhållande till HZ har T&S varit förste, verkställande och siste fraktförare enligt det mellan parterna ingångna avtalet. Att T&S begått kontraktsbrott mot HZ genom att

sätta underfraktförare i sitt ställe kan under inga förhållanden ändra avtals- och ansvarsförhållandet mellan HZ och T&S. Om T&S anser att förhållandet mellan T&S och de av bolaget anlidade fraktförarna reglerades av 6 kap. CMR så saknar det betydelse för det avtalsförhållande som rått mellan HZ och T&S. T&S kontraherades av HZ utan att HZ överlämnade någon fraktsedel eller något gods till T&S. En annan sak är att det, när det gäller förhållandet mellan Düchow och IC:e, kan ha varit så att fraktsedel och gods överlämnats med påföljd att reglerna i 6 kap. om efterföljande fraktförare blev gällande dem emellan.

PARTERNAS TALAN

Parterna har, utöver grunderna ovan, till stöd för sin talan anfört följande.

H.Z. Logistics

Under augusti till oktober 2018 lämnade B&S i uppdrag till HZ att genomföra transporter från Nederländerna till Sverige. Dominic Hijlkema skötte dessa uppdrag hos HZ. Dominic Hijlkema undersökte vilka nederländska transportörer som utförde vägtransporter från Nederländerna till Sverige och kom då i kontakt med T&S. Dominic Hijlkema fick då också veta att T&S redan genomfört ett par transporter på uppdrag av HZ.

Representanter för HZ fick det aktuella transportuppdraget den 3 oktober 2018 och kontaktade då T&S per telefon för att fråga om bolaget kunde åta sig uppdraget. Dominic Hijlkema hade kontakt med Johan Wolters hos T&S. Dominic Hijlkema undersökte om T&S kunde vara tillgängligt för ett uppdrag. T&S åtog sig uppdraget. Den 5 oktober fick T&S närmare uppgifter om transporten och då överlämnades fraktsedel och packlista till T&S eller, som det sedermera visat sig, till en av T&S anlidad transportör. Samma dag skickades även instruktioner, det s.k. Charteropdracht, för uppdraget per e-post till T&S, innebärande bland annat att uppdragstagaren T&S inte ägde rätt att omlasta godset och att T&S inte heller ägde sätta annan i sitt ställe, såsom även skett vid tidigare transportuppdrag parterna emellan. T&S accepterade instruktionerna vid varje tillfälle och gjorde inte något försök att göra förbehåll om att få anlita annan i

sitt ställe. Godset skulle lastas hos B&S den 5 oktober 2018 för att lossas i Sverige den 8 oktober 2018.

I samband med lastningen av godset i Dordrecht den 5 oktober 2018 konstaterades att det var åtta pallar som skulle lastas, i stället för sju som tidigare angetts. Dominic Hijlkema sände då korrigerade instruktioner till T&S. Fraktens storlek justerades upp med 100 euro eftersom mängden gods ökats. Av utställd fraktsedel med packlista framgick att godset utgjordes av s.k. högvärdigt gods, innebärande kraftigt ökad stöldrisk. Dominic Hijlkema utgick från att T&S själva skulle utföra transporten i enlighet med de instruktioner som T&S erhållit vid såväl detta som vid tidigare uppdrag. Dominic Hijlkema har inte vid något tillfälle fått någon fråga om möjlighet för T&S att anlita annan för uppdragets utförande, eller om i vad mån omlastningsförbudet kunde åsidosättas, och fick inte heller det vid detta uppdrag. Godset upphämtades inte hos HZ i De Lier utan hos B&G i Dordrecht. Gods och fraktsedel lämnades inte ut av HZ som således inte hade fysiska möjligheter att se eventuell firmabeteckning på den bil eller det släp som användes för transporten.

Fraktsedlarna upprättades av avsändarna och överlämnades till T&S såsom tilltänkt utförande transportör tillsammans med godset. I det aktuella fallet liksom i andra fall där HZ uppdragit åt T&S att utföra uppdrag har, som det visade sig den 8 oktober 2018, T&S anlitat andra transportföretag. Dessa transportföretag, såsom Düchow, mottog fraktsedeln på den plats där godset lastades. Representanter för Düchow, sannolikt chauffören av aktuellt fordon, fyllde då för hand i T&S:s firma i fraktsedelns box 16, innebärande att T&S var fraktförare, och det egna bolaget såsom verkställande fraktförare i box 23. I några fall har den av T&S anlitade transportören använt sin firmastämpel. Om dessa förhållanden har representanter för HZ som skött transportavtal med andra transportföretag inte haft någon kännedom. HZ, inklusive Dominic Hijlkema, har således inte haft någon information om att T&S, som det visade sig den 8 oktober 2018, bröt mot instruktionerna i Charteropdracht under perioden från slutet av augusti 2018 t.o.m. den 6 oktober 2018.

HZ:s kamerala avdelning, som ombesörjer utbetalning av frakt till anlidade transportörer såsom T&S, har i och för sig erhållit kopior av fraktsedlar tillsammans med fakturor. Dessa fraktsedelskopior och fakturor har emellertid avsänts av T&S kamerala avdelning. När en transport utförts på avsett sätt, utan skador eller förluster och i rätt tid, regleras fakturorna av HZ:s kamerala avdelning och i dessa fall har fraktsedeln ingen betydelse. Varken den avdelning hos HZ som sköter transportplaneringen, avtalen, ”claims-avdelningen” eller reklimationsavdelningen ser eller informeras i sådana fall om vad som må ha bifogats en fraktfaktura som sänts till HZ:s kamerala avdelning. Om emellertid avsändare eller mottagare av godset reklamerat mot sändningen eller transporten så hanteras det av HZ:s ”claims-avdelning” och ifrågavarande fraktsedel blir uppmärksammas. Så blev fallet den 8 oktober 2018 när HZ underrättades om att cigaretter stulits under den i målet aktuella transporten.

Vad gäller fraktsedlarna ska det särskilt noteras att dessa inte har reglerat HZ:s avtalsförpliktelser gentemot T&S; dvs. varken frakten och dess storlek eller det vederlag T&S varit berättigat till. Fraktsedlarna har endast upprepat en del av det som redan avtalats i var och en av de instruktioner, Charteropdracht, som HZ genom Dominic Hijkema skickat till T&S per e-post. Dessa epostmeddelanden har mottagits av T&S, om inte alltid så i vart fall vanligen, genom Johan Wolters.

I fråga om fakturering och betalning av frakt har parterna tillämpat det villkor om betalning inom 60 dagar som följer av instruktionerna Charteropdracht. HZ har tillämpat 60-dagarsregeln vid vart och ett av de åtta uppdrag som T&S hann utföra innan det uppdagades att det bröt mot instruktionerna. T&S, som nu gör gällande att bolaget begärt betalning inom 30 dagar, har inte vid något tillfälle protesterat mot HZ:s tillämpning av 60-dagarsregeln eller begärt någon dröjsmålsränta.

När T&S mottog uppdraget med Charteropdracht per e-post den 3 oktober 2018 framgick det visserligen inte att godset bestod av cigaretter. Eftersom det visade sig att lasten bestod av större mängd gods än vad som hade angetts i Charteropdracht av den 3

oktober, försågs dock T&S med ett nytt Charteropdracht den 5 oktober 2018. I det skedet visste T&S att godset bestod av cigaretter. I vart fall visste representant för Düchow att godset utgjordes av cigaretter. Vilka kontakter T&S hade med de transportörer bolaget anlitat är okänt för HZ. Utredningen kring stölden visar att gärningsmännen har haft initierad information om var och hur godset skulle komma att förvaras hos IC:e. Genomförandet av tillgreppet har varit direkt betingat av att gärningsmännen har haft kunskap om att cigaretterna skulle komma att förvaras på den tid och plats som skedde. Att detta var känt för dem berodde med all säkerhet på att T&S, som det visat sig, tidigare använt IC:es tjänster med lagring av gods hos IC:e och att personer med anknytning till IC:e eller Düchow lämnat upplysningar om godset som nått gärningsmännen.

Thomsen & Streutker

HZ kom ursprungligen i kontakt med T&S genom en fraktbörs, en digital marknadsplats som automatiskt matchar speditörer med potentiella kunder. HZ anlidade därefter under hösten 2018 T&S för ett antal transporter till Malmö. Fraktavtalen ingicks varje gång muntligen och bekräftades genom fraktsedlarna.

T&S är en speditör som vid tillfället för den aktuella transporten bedrev sin verksamhet helt utan egna bilar. Bolaget anlidade underleverantörer såväl för att utföra transporter som för att hantera och lagra gods i samband med bolagets uppdrag. T&S informerade HZ upprepade gånger, under hösten 2018, om att lasten skulle mellanlagras på terminal före utleverans till mottagaren och att en lokal underleverantör i Sverige skulle anlitas för delar av uppdraget. T&S skickade också en kopia av fraktsedeln till HZ tillsammans med fakturan vid varje transport. Samtliga av dessa var påskrivna av T&S:s underleverantörer och på flera av dessa framgick detta också tydligt direkt på fraktsedeln.

Fraktsedeln vid den aktuella transporten utfärdades av Thomas Düchow, en fristående åkare som T&S anlidade för att utföra transporten. Düchows företagsnamn står tydligt

angivet på hans lastbil. Det har således varit uppenbart för avsändaren att T&S har anlitat underentreprenörer, redan när godset lämnades för transport. Om HZ ansett att T&S var förhindrade att anlita underleverantörer skulle bolaget ha anmärkt mot detta, men så har inte skett vid något tillfälle.

Av fraktsedeln avseende den aktuella transporten framgår varken att lasten var cigaretter eller att parterna avtalat om sådana begränsningar som HZ påstår. Handlingen benämnd Charteropdracht uttrycker en mängd olika förväntningar, bl.a. angående temperaturmätning och att alla fakturor ska ha 60 dagars kredittid. T&S mätte inga temperaturer vid något tillfälle, varken vid lastning eller lossning. Samtliga fakturor från T&S hade också 30 dagars betalningstid.

Kontakterna mellan HZ och T&S kring transportuppgiften var enkla och informella. Den enda person hos T&S som har haft kontakt med HZ i samband med den aktuella transporten är Johan Wolters. Johan Wolters hade endast kontakt med Dominic Hijlkema hos HZ. Kontakterna skedde per mail och telefon. Telefonsamtalen skedde i tiden före transporten, både när avtalet ingicks och efteråt.

HZ beställde bara en normal transport av normalt gods. T&S fick inför transporten inte heller någon särskild information om att det rörde sig om stöldbegärligt gods som krävde särskilda försiktighetsåtgärder. Packlistan erhöles först senare. Godset hämtades i Dordrecht på fredagen och avståndet till Malmö var ca 100 mil. Transporten kunde således genomföras på ett dygn. Eftersom Stena hade stängt under helgen var det dock nödvändigt att låta godset vänta någonstans innan det kunde levereras. Detta var också anledningen till att godset lagrades hos IC:e i Helsingborg över helgen. IC:e skulle också utföra den sista biten av transporten till Stena i Malmö på måndagen. Johan Wolters har informerat HZ om detta och HZ har bekräftat att det var i sin ordning. HZ kände redan vid avtalets ingående till att godset skulle komma att lämnas ut tre dagar efter att T&S tog emot det. Tre dagar är omkring två dygn längre tid än vad själva transporten skulle ta att utföra.

Vad HZ gör gällande om omständigheterna kring stölden bestrids.

BEVISNING

HZ har åberopat vittnesförhör med Dominic Hijlkema. T&S har åberopat vittnesförhör med Johan Wolters och Carolina Jörgensen.

Parterna har åberopat skriftlig bevisning.

TINGSRÄTTENS BEDÖMNING

Utgångspunkter för tingsrättens bedömning

I målet är ostridigt att T&S gentemot HZ är ansvarigt för förlusten av cigaretterna. T&S har efter att stämning utfärdats i målet erlagt ett belopp motsvarande 15 387 SDR vilket motsvarar 8,33 SDR per kg förlorat gods jämte ränta.

HZ har anfört att T&S:s ersättningsskyldighet går utöver den gräns som framgår av artikel 23.3 CMR och åberopat två alternativa grunder till stöd för att sådan ytterligare betalningsskyldighet föreligger. Tingsrätten prövar inledningsvis frågan om T&S har orsakat skadan genom att bryta mot parternas avtal, och därvid gjort sig skyldigt till grov vårdslöshet (avtalsbrottsgrunden), därefter frågan om ersättning motsvarande betalning av punktskatt utgör en ersättningsgill annan kostnad ”med anledning av beföringen” enligt artikel 23.4 CMR (kostnadsersättningsgrunden).

Avtalsbrottsgrunden

Har instruktionerna i ”Charteropdracht” utgjort avtalsinnehåll mellan parterna?

När det gäller frågor om ett ingånget fraktavtals innehåll finns en regel i artikel 9.1 CMR enligt vilken fraktsedeln, ”såvida icke annat styrkes”, gäller som bevis om att fraktavtal slutits, om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset. Just

omlastningsförbud nämns vidare i artikel 6.2 a. CMR såsom ett villkor som i förekommande fall ska framgå av fraktsedeln. Av artikel 6.3 CMR framgår att parterna, utöver de uppgifter som räknas upp artikel 6.1–2 CMR, även äger införa de ytterligare uppgifter som de anser påkallade i fraktsedeln. Frågor om fraktavtals ingående regleras i övrigt inte i CMR och med undantag för artikel 18, som ålägger fraktföraren bevisbördan för vissa angivna ansvarsbefriande omständigheter, lämnas även bevisrättsliga frågor oreglerade i konventionen. Vid bedömningen av frågor om avtals ingående och innehåll samt om bevisbörda och beviskrav får ledning istället sökas i nationell rätt (se prop. 1968:132 s. 7f, 29 och 43, samt Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 6 uppl., 2014, s. 59 och 213f). Avtalet mellan HZ och T&S ingicks i Nederländerna. Parterna är dock ense om att tingsrätten, i avsaknad av utredning rörande innehållet i nederländsk rätt, har att utgå från att nederländsk rätt motsvarar svensk rätt i nu aktuella avseenden.

Tingsrätten noterar inledningsvis att det av den i målet aktuella fraktsedeln inte framkommer något om förbud mot omlastning eller mot anlitan av underfraktförare. Bevisbördan för att sådana förbud ändå avtalats parterna emellan åvilar HZ. Beviskravet är det som vanligen gäller i dispositiva tvistemål. HZ måste alltså för att nå framgång med sin talan ha styrkt att avtalsinnehållet varit det som bolaget påstått. HZ har gjort gällande att de i Charteropdracht uppradade villkoren/instruktionerna utgjort avtalsinnehåll mellan parterna vid var och en av de transporter som utförts av T&S på uppdrag av HZ och att T&S inte vid något tillfälle har opponerat sig mot villkoren.

HZ:s beskrivning av instruktionerna i Charteropdracht får förstås som att de, enligt HZ:s mening, utgör ett slags standardvillkor. Huvudregeln är att standardvillkor måste ha bringats till motpartens kännedom före avtalsslutet för att bli en del av avtalet. Villkor som motparten får kännedom om och tillställs först i efterhand blir alltså inte en del av avtalet (se NJA 2011 s. 600 samt Bernitz, *Standardavtalsrätt*, 9 uppl., 2018, s. 84 f). När det gäller avtal ingångna mellan parter som tidigare haft affärsförbindelser med varandra brukar synsättet vara att det nya avtalet anses vara ingånget på samma villkor

som de tidigare om det inte framkommer något som tyder på motsatsen (se t.ex. Bernitz, a.a., s. 69). Vidare kan en parts passivitet i vissa situationer få avtalsrättslig verkan. För att en parts passivitet ska få till följd att ett befintligt avtal anses ändrat krävs det att passiviteten ska kunna ges verkan som en viljeförklaring. Detta gäller såväl i fall då parterna gemensamt får anses ha ändrat avtalet som i fall då motparten har fått det befogade intrycket att den part som tillämpat ett avtal generöst permanent har avstått från att åberopa de avtalsvillkor som avviker från den generösa tillämpningen. Det krävs dock som huvudregel, för att passiviteten ska kunna uppfattas som en bindande viljeförklaring, att den passiva avtalsparten varit medveten om att tillämpningen av avtalet avvikit från vad som ursprungligen avtalats (se NJA 2018 s. 171).

I målet är ostridigt att såväl det i målet aktuella fraktavtalet som tidigare fraktavtal mellan parterna ingicks per telefon genom kontakter mellan HZ:s Dominic Hijlkema och T&S:s Johan Wolters vilka båda har hörts under huvudförhandlingen. Dominic Hijlkema har berättat att telefonsamtalen mellan honom och Johan Wolters som längst varade i en minut och att de behandlade ort för lastning respektive lossning, antal pal-lar samt pris för befordringen. Dominic Hijlkema har uppgett att han och Johan Wolters, såvitt han minns, aldrig diskuterade det som framgår av Charteropdracht men att HZ använde sådana handlingar för alla uppdrag. Dominic Hijlkemas uppgifter ger alltså inte stöd för att villkoren i Charteropdracht skulle ha berörts vid något av telefonsamtalen mellan honom och Johan Wolters. Det har heller inte framkommit att HZ under något av telefonsamtalen klargjort eller ens antytt för T&S att HZ hade särskilda krav beträffande transportuppdragets utförande eller att ytterligare avtalsvillkor senare skulle komma att preciseras skriftligen.

För det fall ”avtalsslutet” anses ha skett redan vid telefonsamtalet står det alltså klart att de i Charteropdracht upptagna instruktionerna inte kan ha utgjort avtalsinnehåll mellan parterna. När det gäller avtal som slutits per telefon framgår det dock av rättspraxis att en beställare under vissa förutsättningar har att utgå från att utförarens närmare villkor för uppdragets utförande kan komma att preciseras, genom att översändas

eller på annat sätt meddelas beställaren, i nära anslutning till telefonbeställningen förutsatt att detta sker innan utförandet påbörjats (se NJA 2007 s. 962). Detsamma gäller rimligen när det, såsom varit fallet mellan HZ och T&S, är beställaren och inte utföraren som framfört preciserade villkor efter telefonsamtalet. Frågan blir då om instruktionerna, med hänsyn till parternas agerande efter telefonsamtalet, och med beaktande av deras tidigare mellanhavanden, kan ha blivit bindande för T&S.

Det har framkommit att HZ även i samband med tidigare transportuppdrag tillställt T&S en Charteropdracht med likalydande instruktioner. Charteropdracht avseende den i målet aktuella transporten skickades till T&S den 3 oktober 2018 och ett korrigerat exemplar upprättades och översändes sedermera den 5 oktober 2018 i nära anslutning till lastningen av godset. Vid i vart fall två av de tidigare uppdragen förefaller dock Charteropdracht ha översänts först efter att transporten hade påbörjats; i ett av fallen så sent som dagen efter att godset hade lossats på destinationsorten. Under sådana förhållanden står det klart att instruktionerna inte kan ha blivit avtalsinnehåll genom översändandet till T&S. En annan sak är att instruktionerna, eller någon av dem, ändå kan ha utgjort en del av avtalet på grundval av ett mellan parterna utvecklat partsbruk.

Utöver omlastningsförbud och förbud mot anlitande av underfraktförare innehåller Charteropdracht instruktioner av olika slag, bl.a. om att temperaturmätning ska ske vid såväl lastning som vid lossning, samt om 60 dagars betalningstid avseende frakten. Det har inte framkommit något som tyder på att temperaturmätning skulle vara motiverat vid transport av cigaretter; Johan Wolters har tvärtom förklarat att begreppen ”Blok-pallet Dry” och ”blook pallets droog”, vilka använts i såväl Charteropdracht som i mailkorrespondens mellan parterna för att beskriva godset, ger uttryck för att transportuppdragen avsett pallar med ”torrgods”, dvs. gods som inte är fryst och inte behöver kylas. T&S har inte låtit utföra några temperaturmätningar och HZ har inte heller i efterhand efterfrågat sådana mätningar eller försökt att försäkra sig om att de skett. Vad gäller betalningstiden har det framkommit att T&S i sina fakturor tillämpat 30 dagars betalningstid men att HZ ändå genomgående synes ha erlagt betalning som om 60 dagars betalningstid gällde. Ovanstående illustrerar dels att ingen av parterna verkar ha

tillämpat temperaturmätninginstruktionen såsom avtalsinnehåll, dels att det inte funnits någon samsyn mellan parterna på hur faktureringen av frakt skulle ske. Att så varit fallet ger emellertid ingen ledning vid bedömningen av om just de förbud som nu åberopats av HZ utgjort avtalsinnehåll.

Att T&S skulle åta sig att utföra lastbilstransporter på avtalsvillkor som förbjöd bolaget att anlita undertransportörer framstår i sig som osannolikt mot bakgrund av att T&S under den aktuella tidsperioden varken hade några anställda chaufförer eller några egna lastbilar och således rent faktiskt saknade möjlighet att utföra transporter i egen regi. Det går naturligtvis inte att utesluta att så varit fallet men det förutsätter att T&S från början agerat i ond tro alternativt helt utan vetskap om det av HZ uppställda förbudet.

Johan Wolters har uppgett att han redan i inledningen av parternas affärsrelation informerade HZ, genom Dominic Hijlkema, om att T&S av ovan nämnd anledning alltid begagnade sig av undertransportörer. Han har vidare uppgett att frågan om omlastning hos en lokal transportör i Helsingborg behandlades under samtalet mellan honom och Dominic Hijlkema i samband med att T&S åtog sig uppdraget. Att frågan kom upp under samtalet berodde enligt Johan Wolters på att T&S fick kännedom om att godset inte kunde lossas på slutdestinationen under helgen utan först måndagen den 8 oktober 2018. Johan Wolters har förklarat att han då upplyste Dominic Hijlkema om att lossning skulle ske på lördagen hos en lokal transportör i Helsingborg för vidare transport till Malmö under måndagen; allt för att chauffören inte skulle behöva stå kvar och vänta hela helgen.

Dominic Hijlkema har sagt sig inte minnas att några diskussioner angående omlastning eller undertransportörer förekommit mellan honom Johan Wolters. Hans uppgifter kan enligt tingsrätten inte tas till intäkt för att sådana diskussioner inte skulle ha förekommit och de talar inte med nämnvärd styrka mot att de kan ha gått till som Johan Wolters berättat. T&S har visserligen inte vid något tillfälle efter mottagande av en Char-

teropdracht kontaktat HZ och opponerat sig mot instruktionerna. Att så är faller framstår dock som förståeligt för det fall HZ, såsom Johan Wolters gjort gällande, redan innan översändandet av instruktionerna varit införstått med hur T&S avsåg att utföra transporten. Till detta ska läggas att de fraktsedlar som upprättats inför var och en av transporterna såvitt framkommit varit undertecknade av de av T&S anlidade underfraktförarna. Att HZ, som mottagit fraktsedlarna i enlighet med artikel 5.1 CMR men inte riktat någon anmärkning mot T&S med anledning av hur transporterna har utförts, fortsatt att anlita T&S för transporter talar för att HZ accepterat anlitandet av underfraktförare; i vart fall har T&S med fog kunnat uppfatta saken på ett sådant sätt.

På grundval av det som framkommit i målet anser tingsrätten inte att det är visat att avtalet mellan HZ och T&S innefattat förbud mot omlastning och/eller anlitande av undertransportörer. Det är därmed inte heller visat att T&S begått något avtalsbrott.

Är det, för det fall T&S hade begått avtalsbrott, visat att T&S orsakat stölden genom grov vårdslöshet?

Den presenterade utredningen talar i viss mån för att säkerheten i IC:es lokaler varit bristfällig på olika sätt och att vissa rutiner åsidosatts i tiden kring stölden. Att IC:e skulle ha gjort sig skyldigt till grov vårdslöshet, och att T&S skulle ansvara för IC:es agerande, har dock inte åberopats av HZ såsom grund för talan. Inte heller har det gjorts gällande att T&S skulle ha agerat grovt vårdslöst vid valet av undertransportör eller av plats för omlastning.

Tingsrätten har kommit fram till att T&S inte har brutit mot parternas avtal. Av detta följer att T&S inte förlorat sin rätt att åberopa ansvarsbegränsningsreglerna i CMR. För utförlighets skull finner tingsrätten emellertid skäl att ändå kort beröra frågan om T&S, för det fall avtalsbrott förelegat, hade kunnat sägas ha orsakat förlusten av cigaretterna genom grov vårdslöshet.

HZ har gjort gällande att cigaretterna stulits till följd av T&S:s avtalsbrott. I kravet på vållande ligger i regel att det ska föreligga adekvat kausalitet mellan handlande och inträffad skada. Under vissa förhållanden kan emellertid ansvar anses föreligga även i avsaknad av adekvat kausalitet, detta i enlighet med principen om casus mixtus cum culpa (nedan casus mixtus). Enligt casus mixtus-principen kan den som stulit eller olovligen brukat annans egendom bli skadeståndsskyldig på grund av olyckshändelser som inträffar medan godset är i hans besittning. Principen kan även medföra skadeståndsansvar för icke adekvata följder vid medvetet åsidosättande av uttryckliga instruktioner. Även vid tillämpning av casus mixtus förutsätts det dock för skadeståndsansvar att vållandet varit en nödvändig betingelse för skadan. Casus mixtus-ansvar torde vidare bli aktuellt endast i fall av allvarligt åsidosättande av skyldigheter (se Hellner & Radetzki, Skadeståndsrätt, 10 uppl., 2018, s. 205 f).

För att fraktförarens rätt till ansvarsbegränsning ska bortfalla enligt artikel 29.1 CMR krävs det att denne orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet. Med grov vårdslöshet i vägtransportsammanhang avses endast oaktsamhet av mycket allvarlig natur (NJA 1986 s. 61). HZ har anfört att förbuden mot omlastning respektive anlitande av undertransportör syftade just till att undvika stöld av godset och att ett åsidosättande av förbuden därför måste anses grovt vårdslöst. Förbud av detta slag kan i och för sig kan anses ägnade att minska risken för stöld under transporten. Tingsrätten bedömer dock, särskilt med beaktande av att förbuden inte på något sätt framhållits eller betonats särskilt av HZ, att överträdelse av förbuden i sig inte är tillräckligt för att grov vårdslöshet ska anses föreligga. Det kan vidare konstateras att det utifrån omständigheterna knappast kan anses föreligga adekvat kausalitet mellan de påstådda avtalsbrotten och den senare inträffade stölden. Det är oklart om principen om casus mixtus, som alltså innebär ett eftergivande av kravet på adekvans, är tillämplig inom ramen för CMR:s ansvarssystem. Även om principen skulle vara tillämplig krävs det, för att T&S:s rätt till ansvarsbegränsning ska bortfalla, att T&S avvikelse varit grovt vårdslös vilket alltså inte är visat.

Kostnadsersättningsgrunden

Vad har det förlikningsbelopp HZ betalat till B&S avsett?

Av det ingivna förlikningsavtalet framgår att det krav B&S ursprungligen riktade mot HZ avsåg dels de stulna cigaretternas värde om 77 505 euro, dels ersättning för erlagd svensk punktskatt om 231 625 euro. Av förlikningsavtalet framgår vidare att B&S och HZ, sedan HZ åberopat rätt till ansvarsbegränsning enligt CMR och inlett förfarande mot B&S, ingick en förlikning enligt vilken HZ skulle betala 154 565 euro, dvs. ett belopp motsvarande hälften av det ursprungligen yrkade beloppet.

T&S har inte ifrågasatt att B&S betalat punktskatt i enlighet med Skatteverkets beslut men däremot anfört att HZ inte visat att förlikningsbeloppet till någon del avsett ersättning för sådan skatt. Eftersom cigaretternas fulla värde endast uppgått till knappt hälften av det av HZ erlagda förlikningsbeloppet står det emellertid enligt tingsrättens mening klart att förlikningsbeloppet i vart fall till viss del måste ha avsett ersättning för punktskatt. Tingsrätten går därför vidare och prövar frågan om punktskatt är en ersättningsgill kostnad enligt artikel 23.4 CMR.

Tolkningen av begreppet "andra kostnader med anledning av befordringen" i artikel 23.4 CMR

Av artikel 23 CMR framgår att den fraktförare som är ersättningsansvarig med anledning av att godset skadats eller gått förlorat, utöver ersättning för godsets värde, är skyldig att återbetala frakt, tullavgifter och andra kostnader med anledning av befordringen. Till skillnad från vad som gäller beträffande ersättning för det förlorade eller skadade godsets värde finns ingen beloppsbegränsning när det gäller återbetalning av "frakt, tullavgifter och andra kostnader med anledning av befordringen" enligt artikel 23.4 CMR. Utöver uppräknningen av kostnader som ska återbetalas innehåller artikel 23.4 CMR emellertid även en begränsning av fraktförarens ansvar genom att det anges att "annan skada ersätts icke". Det har ovan konstaterats att T&S inte orsakat förlusten

av cigaretterna genom grov vårdslöshet och därmed inte förlorat rätten att åberopa de regler i CMR som begränsar fraktförarens ansvarighet (se artikel 29 CMR). Eftersom det belopp HZ erlagt till B&S avseende punktskatt varken avsett ”frakt” eller ”tullavgifter” föreligger ersättningsskyldighet för T&S:s del endast om beloppet kan anses utgöra en annan kostnad ”med anledning av befordringen” i artikel 23.4 CMR:s mening.

Vilka ”andra kostnader med anledning av befordringen” (”other charges incurred in respect of the carriage of the goods” i den engelska originaltexten) som är ersättningsgilla enligt artikel 23.4 preciseras inte i CMR. Beträffande tolkning av CMR har Högsta domstolen, i rättsfallet NJA 2016 s. 563 (p. 26), uttalat bl.a. att:

Regelverket i CMR är ett sammansatt och komplicerat ansvarssystem. Ett stort antal olika faktorer ska beaktas. Vissa faktorer verkar till förmån för transportören medan andra ger lastägaren vissa fördelar. Tillsammans åstadkommer reglerna en rimlig riskfördelning beträffande de skador och förluster som kan uppkomma vid en transport på väg. En utgångspunkt för tolkningen av konventionen är att den avsedda riskfördelningen ska upprätthållas.

I samma rättsfall uttalar Högsta domstolen att tolkning av CMR inte ska ske i ljuset av nationella allmänna förmögenhetsrättsliga principer, utan istället så troget som möjligt följa konventionens systematik och uppbyggnad med beaktande av dess förarbeten. Av betydelse vid tolkningen kan enligt Högsta domstolen vara bl.a. hur frågan lösts i konventioner rörande andra transportsätt samt nationell rättspraxis och juridisk litteratur från konventionsstaterna.

När det gäller utländsk rättspraxis kan det konstateras att begreppet ”andra kostnader med anledning av befordringen” har tolkats på olika sätt i olika konventionsstater (se t.ex. Fabricius, Lov om fragtaftaler ved international vejtransport [CMR], 4 uppl., 2017, s. 478ff). De skilda synsätten har bl.a. att göra med om formuleringen ”med anledning av befordringen” anses inskränka regelns tillämpningsområde till kostnader som skulle ha uppkommit även om transporten förlöpt såsom det var tänkt, eller om begreppet även innefattar kostnader som uppkommit under transporten såsom den rent

faktiskt förlöpte (se Clarke, a.a., s. 303ff). Distinktionen blir uppenbarligen av stor betydelse för det fall godset försvinner eller skadas under transporten; endast med det vidare synsättet anses kostnader med anledning av skadan ersättningsgilla. Med det snävare synsättet har HZ inte rätt till ersättning för kostnader som uppkommit med anledning av stölden utan endast till återbetalning av kostnader som även skulle ha uppkommit för det fall transporten hade förlöpt såsom planerat.

I svensk doktrin har Schelin förespråkat den snävare tolkningen av begreppet (Schelin, Lastskadeansvaret, 2015, s. 97 f). Schelin menar att en sådan tolkning ligger i linje med den allmänna målsättningen att så långt som möjligt stärka begränsningsreglernas genomslagskraft. Även i utländsk doktrin har den vidare tolkningen av begreppet lyfts fram som problematisk eftersom den gör det svårt för fraktföraren att bedöma vilka ekonomiska risker ett uppdrag för med sig (se t.ex. Clarke, a.a., s. 98ff).

För svenskt vidkommande har frågan om hur begreppet ”andra kostnader med anledning av befordringen” i CMR ska tolkas överhuvudtaget inte varit föremål för Högsta domstolens prövning. Högsta domstolen har däremot, i NJA 2014 s. 425, tagit ställning till om räddningskostnader, avseende gods som transporterats på järnväg, var ersättningsgilla enligt de s.k. CIM-reglerna (Bihang B till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik) vilka gäller som lag i Sverige. Ansvarsregleringen i CIM är snarlik den i CMR och föreskriver att den ersättningsskyldige, utöver ersättning för förlorat eller skadat gods (begränsad i förhållande till det förlorade godsets bruttovikt), ska ”betala tillbaka befodringsavgiften, tullavgifter och andra utlägg i anledning av befordringen”. Högsta domstolen konstaterade att räddningskostnaderna inte var ersättningsgilla enligt någon av ansvarsreglerna i CIM. Något närmare resonemang kring vilka kostnader som kan utgöra ”andra utlägg i anledning av befordringen” fördes emellertid inte i domskälen.

I underrättspraxis finns ett avgörande från Hovrätten över Skåne och Blekinge, den 18 december 2015 i mål nr T 3319-14. Målet gällde kylbilstransport av ett parti ostar från Tyskland till Sverige. Lastägaren A hade anlitat bolaget N för att utföra transporten. N

anlitade därefter bolaget F som i sin tur anlitade bolaget B. Transporten kom att utföras av B med en kyltrailer tillhörande F. Sedan transporten hade avslutats framkom att bilens kylanläggning inte hade fungerat som den skulle och att ostarna hade skadats eftersom temperaturen i lastutrymmet var avsevärt högre än vad parterna hade avtalat. Parterna i målet, som egentligen bestod av två kumulerade mål; ”huvudmålet” och ”regressmålet”, var N, F och B. I huvudmålet ålades F att utge ersättning till N för de skadade ostarnas värde efter avdrag för vad ostarna inbringat vid en restvärdesförsäljning, samt att återbetala den ursprungliga frakten. Därutöver ålades F att utge ersättning till N för kostnaden avseende besiktning av de temperaturskadade ostarna. Såväl tingsrätten som hovrätten ansåg att besiktningsskostnaden utgjorde en ersättningsgill kostnad med anledning av befordringen enligt artikel 23.4 CMR. B ålades i regressmålet betalningsskyldighet gentemot F i samma utsträckning som F ålagts betalningsskyldighet mot N. B befanns däremot varken skyldigt att ersätta N:s eller F:s rättegångskostnader i huvudmålet eftersom dessa inte ansågs utgöra kostnader med anledning av befordringen i CMR:s mening. Hovrätten uttryckte härvid att CMR bygger på en allmän målsättning att av rättsekonomiska skäl begränsa fraktförarens ersättningsansvar gentemot godsägaren. Mot den bakgrunden ansåg hovrätten att frågor om orsakssamband och förutsebarhet var avgörande för bedömningen av om ett ersättningsanspråk var att anse som en kostnad ”med anledning av befordringen” eller ej. Rättegångskostnaderna i huvudmålet ansågs ur B:s perspektiv inte ha uppstått som en normal och förutsebar följd av den godsskada B ansvarade för.

Såväl tingsrätten som hovrätten verkar i det ovan nämnda målet ha anslutit sig till det vidare synsättet – dvs. att inte endast kostnader med anledning av transporten utan även kostnader med anledning av skadan kan vara ersättningsgilla enligt 23.4 CMR. Tingsrätten gör ingen annan bedömning i det nu aktuella målet utan instämmer i att begreppet ”andra kostnader med anledning av befordringen” får anses omfatta sådana kostnader som uppkommit med anledning av transportens faktiska förlopp och därunder inträffad skada. Vilka närmare utgifter och kostnader som är ersättningsgilla får sedan, i enlighet med vad hovrätten uttalat, avgöras genom en bedömning av orsakssamband och förutsebarhet.

Är punktskatt en ersättningsgill kostnad enligt artikel 23.4 CMR?

Regler om punktskatt för cigaretter finns i lagen (1994:1563) om tobaksskatt, vilken bygger på det s.k. punktskattedirektivet (Rådets direktiv 2008/118/EG). Såvitt nu är av intresse innebär reglerna, förenklat och i korthet, följande. Skattskyldigheten för tobaksskatt regleras i 9 – 9 c §§ tobaksskattelagen. Skattskyldighet åvilar enligt 9 § bl.a. den som i egenskap av godkänd upplagshavare hanterar tobaksvaror enligt ett uppskovsförfarande, den som i egenskap av godkänd varumottagare tar emot tobaksvaror som flyttats enligt ett uppskovsförfarande, den som för in eller tar emot beskattade tobaksvaror från ett annat EU-land till Sverige samt den som i annat fall innehar skattepliktiga tobaksvaror utanför ett uppskovsförfarande utan att skatten för varorna har redovisats i Sverige. Det är möjligt att skjuta upp skattskyldighetens inträde vid tillverkning, bearbetning, förvaring och flyttning inom EU genom ett s.k. uppskovsförfarande. Under uppskovsförfarandet får cigaretterna, under i lagen angivna förutsättningar, bl.a. flyttas mellan skatteupplag i olika EU-länder och skyldigheten att betala skatt inträder först när, och i det land där, cigaretterna släpps för konsumtion. En av förutsättningarna för att cigaretter ska få flyttas under uppskovsförfarande är att det ställs s.k. flyttningssäkerhet innan flyttningen påbörjas. Därigenom kommer den som ställt säkerhet att svara för skatten till dess cigaretterna tagits emot på destinationen. Om varor som flyttas under ett uppskovsförfarande inte når angiven destination på grund av en oegentlighet som innebär att varorna släpps för konsumtion i Sverige ska tobaksskatten betalas av den som ställt flyttningssäkerhet eller av varje annan person som medverkat i den otillåtna avvikelser från uppskovsförfarandet och som varit medveten om eller rimligen borde ha varit medveten om att avvikelserna var otillåtna (27 § tobaksskattelagen).

Frågan om punktskatt utgör en ersättningsgill kostnad ”med anledning av befordringen” enligt CMR har prövats av domstolar i andra konventionsstater och därvid besvarats på olika sätt (se bl.a. Clarke, a.a., s. 303ff, Fabricius, a.a., s. 477ff, samt Schelin, a.a., s. 95 ff). Som framgått ovan är frågan hittills obesvarad i svensk rätt.

Vid en jämförelse med reglerna för internationell järnvägstrafik, dvs. de ovan nämnda CIM-reglerna i dess nu gällande lydelse, kan konstateras att det i artikel 30 § 4 CIM finns en regel motsvarande den i 23.4 CMR men som dock uttryckligen synes undanta punktskatter av det slag B&S betalat från ersättningsskyldigheten. Enligt den regeln ska transportören utöver ersättning för det förlorade godsets värde (begränsad till 17 beräkningsenheter per kg bruttovikt) betala tillbaka ”transportavgiften, erlagda tullavgifter och andra utlägg i samband med transporten av det gods som har gått förlorat, med undantag av punktskatter på varor som transporteras inom ramen för suspensiva tullförfaranden”. I likhet med CMR syftar ansvarsreglerna i CIM till att åstadkomma en riskfördelning mellan transportör och transportkund där transportörens ansvar är klart, enhetligt och begränsat (se bl.a. NJA 2014 s. 425, p. 11 i Högsta domstolens domskäl).

Av ovanstående redogörelse framgår att skattskyldigheten för punktskatt på cigaretter kan inträda vid olika tidpunkter och åvila olika rättssubjekt; allt beroende på omständigheterna i det enskilda fallet. Av Skatteverkets beslutsförslag framgår att den i målet aktuella cigarettlasten transporterades under ett uppskovsförfarande. I och med att cigaretterna stals innan de nådde sin tilltänkta destination ansågs de enligt reglerna i tobaksskattelagen släppta för konsumtion i Sverige. B&S hade ställt flyttningssäkerhet för skatten och blev därför betalningsskyldigt avseende skatten. Skyldigheten för B&S att utge punktskatten uppkom alltså i och för sig som en följd av stölden. Allt sammantaget anser tingsrätten dock, med beaktande av systematiken i och syftet bakom CMR, att B&S:s skyldighet att betala punktskatt inte kan anses ha uppkommit som en normal och tillräckligt förutsebar följd av stölden sett ur T&S:s perspektiv. Kostnaden kan därmed inte anses ersättningsgill enligt artikel 23.4 CMR.

Käromålet ska ogillas

Tingsrätten har kommit fram till att det inte är visat att förbuden mot omlastning respektive anlitande av undertransportör utgjort en del av parternas avtal och att T&S

därmed inte begått något avtalsbrott. Eftersom T&S således inte förlorat sin rätt till ansvarsbegränsning enligt CMR är T&S inte skyldigt att utge ersättning för de stulna cigaretternas värde utöver det som redan erlagts. Tingsrätten har vidare bedömt det belopp med vilket HZ ersatt B&S för erlagd svensk punktskatt inte utgör en ersättningsgill kostnad med anledning av befordran enligt artikel 23.4 CMR. Inte heller det som anförts av HZ i övrigt ger vid handen att T&S är skyldigt att betala det av HZ yrkade beloppet. Av ovanstående följer att HZ:s talan ska ogillas.

Rättegångskostnader

I egenskap av vinnande part har T&S rätt till ersättning för sin rättegångskostnad. T&S har yrkat ersättning med 911 966 kr, varav 858 315 kr avser ombudsarvode. HZ har vitsordat ett belopp om 300 000 kr avseende ombudsarvode såsom skäligt i och för sig.

Målet har inte varit av särskilt omfattande karaktär och parterna har åberopat förhållandevis begränsad bevisning. Målet har inte heller pågått under särskilt lång tid. Det av T&S yrkade beloppet kan jämföras med HZ:s rättegångskostnadsanspråk om 285 630 kr, varav 270 000 kr avser ombudsarvode. Vid en samlad bedömning anser tingsrätten att den av T&S yrkade ersättningen för ombudsarvode inte i sin helhet anses ha varit skäligen påkallad för tillvaratagande av T&S:s rätt. Ersättning till T&S för ombudsarvode bör enligt tingsrättens bedömning utgå med skäliga 500 000 kr. Tingsrätten ser ingen anledning att ifrågasätta skäligheten av den av T&S yrkade ersättningen i övrigt. T&S ska alltså tillerkännas ersättning för rättegångskostnad med totalt 553 651 kr.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (TR 02)

Sista dagen för överklagande är den 20 maj 2020. Överklagande ges in till tingsrätten men prövas av Hovrätten över Skåne och Blekinge.

Anna Täcklind

Caroline Rosengren

Hampus Ekelund

I avgörandet har deltagit chefsrådmannen Anna Täcklind, hovrättsassessorn Caroline Rosengren och tingsfiskalen Hampus Ekelund (referent)



Hur man överklagar

Dom i tvistemål, tingsrätt

TR-02

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv tingsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att hovrätten ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

Det är inte säkert att du kan lägga fram nya bevis. Vill du göra det ska du förklara varför du inte lagt fram bevisen tidigare.

Vill du ha nya förhör med någon som redan förhörts eller en ny syn (till exempel besök på en plats), ska du berätta det och förklara varför.

Tala också om ifall du vill att motparten ska komma personligen vid en huvudförhandling.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till tingsrätten. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Tingsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar tingsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till hovrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även hovrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i hovrätten

När överklagandet kommer in till hovrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Hovrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om tingsrätten har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med tingsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.



Hur man överklagar hovrättens avgörande

Den som vill överklaga hovrättens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till hovrätten.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till hovrätten senast den dag som anges i slutet av hovrättens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar hovrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningsstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i hovrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (hovrättens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se