

Hovrätten över Skåne och Blekinge  
Ex ..... Inkom via .....  
1 2020-05-25  
Målnr. T 1681-20  
Aktbil 1 Rättsbil 15

ADVOKATFIRMAN  
**MORSSING & NYCANDER**

EST. 1880

Hovrätten över Skåne och Blekinge  
Box 846  
201 80 Malmö

**MALMÖ TINGSRÄTT**  
Avd

Ink 2020-05-19

Akt \_\_\_\_\_

Aktbil \_\_\_\_\_

Rätt tid. jn

Stockholm den 19 maj 2020

**ÖVERKLAGANDE**

Klagande:

HZ 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

Motpart:

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

Ombud:

Advokat Oscar Tiberg  
Chouette Advokatbyrå AB  
Box 3625  
103 59 Stockholm

Överklagad dom:

Malmö tingsrätts dom 2020-04-29 i mål  
T 5698-19

Såsom ombud för HZ Logistics, härafter HZ, får jag härmed överklaga tingsrättens dom med

HOVRÄTTEN ÖVER  
SKÅNE OCH BLEKINGE  
Rotel 15

INKOM: 2020-05-25  
MÅLNR: T 1681-20  
AKTBIL: 1

## **Yrkande**

- a) att hovrätten med undanröjande av tingsrättens dom bifaller HZ:s yrkande om att Thomsen & Streutker, i fortsättningen T&S, förpliktas att till HZ utge EUR 135 325 jämte 5 % årlig ränta å beloppet från och med den 8 oktober 2018 till dess full betalning sker
- b) att hovrätten befriar HZ från att ersätta T&S för dess rättegångskostnader i tingsrätten
- c) att hovrätten tillerkänner HZ ersättning för sina kostnader i tingsrätten
- d) samt att hovrätten tillerkänner HZ ersättning för sina rättegångskostnader i hovrätten med belopp som anges senare.

Ifråga om de T&S tillerkända rättegångskostnaderna i tingsrätten yrkar HZ att hovrätten i allt fall nedsätter dessa till vad HZ vitsordat vid tingsrätten.

HZ yrkar vidare att hovrätten inledningsvis meddelar prövningstillstånd.

### **1. Grunderna för överklagandet**

HZ åberopar samma grunder och omständigheter som i tingsrätten.

### **2. Felaktigheter i tingsrättens domskäl**

HZ Logistics följer nedan tingsrättens rubriker, uppställda frågor och benämningar.

### **3. "Avtalsbrottsgrunden"**

#### *3.1 Har instruktionerna i "Charteropdracht" utgjort avtalsinnehåll mellan parterna?*

Tingsrätten anger på sidan 14 tredje stycket att instruktionerna i Charteropdracht ska förstås så att de, enligt HZ:s mening utgör ett slags standardvillkor.

Vad undertecknad nämnde under slutanförandet i detta hänseende var att det för tillämpning av standardvillkor är tillräckligt att part hänvisar till sådana genom s.k. referensklausul för att villkoren ska anses utgöra avtalsinnehåll. I nu aktuellt fall fanns det inte behov för T&S representant att begära uppgift om innehållet i några standardvillkor. Villkoren ifråga stod redan angivna i avtalshandlingen om befraktning av gods på väg, "charteruppdrag". Och samma villkor hade översänts till T&S vid vart och ett av alla tidigare uppdrag som T&S utfört på HZ:s uppdrag.

I NJA 2016 s. 149 lämnar Kavita Bäck Mirchandani, chefsrådman vid sjörättsavdelningen vid Göteborgs tingsrätt sedan långt mer än tio år, en redogörelse för hur avtalsvillkor, NSAB, blir avtalsinnehåll inom transporträtten (sid 157). Hon anför:

"Huvudregeln är att standardvillkor måste bringas till motpartens kännedom före avtalsslutet för att bli ett led i avtalet. Normalt räcker det med en tydlig hänvisning till dessa, en s.k. referensklausul, förutsatt att villkoren finns tillgängliga på ett sådant sätt att motparten har tillfälle att utan svårighet ta del av dem före avtalets ingående (Adlercreutz, Avtalsrätt II, 5:e upplagan 2001, s. 64 ff., Grönfors, Avtalsgrundande rättsfakta s. 40, Ramberg, Spedition och fraktavtal s. 41, NJA 1980 s. 46 och ND 2009 s. 1). Vid beställning per telefon ligger det emellertid ofta underförstått att det sker på näringsidkarens allmänna villkor, såvida det inte är fråga om oväntade eller särskilt tyngande klausuler (Bernitz, Standardavtalsrätt, 7:e upplagan, s. 61). När det gäller avtal ingångna mellan näringsidkare som tidigare har haft affärsförbindelser med varandra anses dessutom ofta det nya avtalet vara ingånget på samma villkor som de tidigare.

Nordtrafik har uppgett att NSAB 1985 utgör avtalsinnehåll mellan parterna eftersom Nordtrafik på sin hemsidas huvudsida vid tiden för bokningen hade en hänvisning till att alla uppdrag utfördes i enlighet med NSAB 1985. M.Ö. har invänt att bokningen skedde per telefon och att det vid bokningen inte gjordes någon hänvisning från Nordtrafiks sida till standardvillkoren. Det finns ingen utredning i målet som utvisar att M.Ö. varit inne på Nordtrafiks hemsida innan bokningen eller på annat sätt tagit del av någon information om att NSAB 1985 tillämpades när han gjorde bokningen och innan bokningsbekräftelsen skickades till honom. M.Ö. har bokat transport av bilen i egenskap av konsument. Det finns inga uppgifter i målet som talar för att han tidigare haft någon affärsförbindelse med Nordtrafik och av den anledningen har känt till vilka avtalsbestämmelser bolaget tillämpade (jfr ND 1990 s. 1 och ND 2009 s. 21). Tingsrätten anser därför att Nordtrafik inte har lyckats bevisa att M.Ö. vid bokningstillfället varit medveten om eller borde ha varit medveten om att Nordtrafik tillämpade NSAB 1985 på alla uppdrag.

Fråga är då om M.Ö. ändå är bunden av NSAB 1985 eftersom han inte gjort någon invändning mot uppgifterna i bokningsbekräftelsen.

Hänvisningen till NSAB 1985 återfinns i bokningsbekräftelsen under rubriken Meddelande till agent. Bekräftelsen innehåller även en rubrik Meddelande till kund. Även om det av innehållet i texten under rubriken Meddelande till agent framgår att meddelandet egentligen riktar sig till kunden kan en hänvisning till NSAB:s regelverk under den rubriken inte anses vara så tydlig att bestämmelserna är att betrakta som avtalsinnehåll mellan parterna när den ena parten är konsument. En näringsidkare kan nämligen inte ta för givet att en konsument läser den del av en handling som uppges vara riktad till en annan part än konsumenten själv.

Nordtrafik har inte lyckats bevisa att den ettåriga preskriptionsregeln i § 29 i NSAB 1985 utgör avtalsinnehåll mellan parterna."

I nu aktuellt fall var det fråga om avtal mellan näringsidkare. Avtalsparterna hade haft fyra eller fem helt likartade avtal under en period av knappt två månader. De villkor som HZ påstår att T&S var bundna av behövde inte letas upp av T&S på någon hemsida och gjordes således inte till avtalsinnehåll genom en referensklausul. Avtalshandlingen, "Charteropdracht", hade, som sagt, använts mellan parterna vid flera tillfällen. T&S hade således tagit del av de instruktioner som gällde när T&S gjorde bokningen per telefon den 3 oktober 2018. T&S representant Johan Wolters upplyste också vid förhöret med honom att han tagit emot sådana "Charteropdracht" flera gånger men att han trott att det som stod i handlingen endast var ett slags "formalitét".

Vid det aktuella uppdraget bokat per telefon den 3 oktober 2018 liksom alla tidigare uppdrag översände HZ per e-post ett "Charteropdracht" ifyllt med, liksom vid tidigare tillfällen, den frakt T&S skulle erhålla. När så T&S samma dag upplyste att det i samband med lastningen noterats att fråga var om större mängd cigaretter än som sagts översände HZ ett nytt Charteropdracht



med rätt mängd gods och då ändrades avtalet också ifråga om T&S vederlag, frakt. När avtalet för det aktuella uppdraget "gjordes om" hade T&S således redan tillgång till instruktionerna.

Sättet att ingå avtal på hade skett flera gånger före den 5 oktober 2018. Texten fanns tydlig på gul botten på handlingens enda sida.

Tingsrättens bedömning att instruktionerna i "Charteropdracht" inte varit bindande för T&S är felaktig.

T&S har i målet påstått, såvitt kan förstås, att avtalsvillkoren avtalats bort genom att Johan Wolters när han tog emot bokningen per telefon skulle ha nämnt för Dominic Hijlkema att T&S använt sig av underfraktförare tidigare och att en lagring av godset skulle ske.

Dominic Hijlkema har förnekat detta.

Dominic Hijlkema uppgav vid förhöret med honom i tingsrätten att han inte kunde minnas att Wolters skulle ha talat om att T&S anlitat underfraktförare eller att han skulle ha nämnt att T&S hade för avsikt att också mellanlagra godset hos ytterligare en undertransportör. T&S kan inte anses ha avtalat bort tydliga avtalsvillkor genom att påstå att Johan Wolters per telefon sagt att annan transportör skulle anlitas för lagring av godset i Helsingborg. Tydligt avtalsinnehåll i skrift upphör inte att gälla för att en representant för den parten i efterhand, sedan en miljonskada inträffat, säger att han har nämnt per telefon att han inte hade tänkt bry sig om visst eller vissa avtalsvillkor, när den andra parten förnekar att han hört motparten säga något om saken per telefon. Och varför skulle Wolters alls ha nämnt hur de planerat att göra med detta femte eller sjätte uppdrag? Wolters hade ju själv aldrig uppfattat instruktionerna i uppdragshandlingarna, "Charteropdracht", som något avtalsinnehåll som T&S behövde bry sig om. Tvärtom uppgav ju Wolters i tingsrätten att han uppfattat bland annat förbudet mot att anlita undertransportör liksom förbudet att företa omlastning av gods som ett slags "formalitet". T&S har inte åberopat någon omständighet som stödjer Wolters utsaga i tingsrätten. Ord står mot ord och den som vill påstå ändring av avtalsinnehåll bär bevisbördan för det. T&S har inte uppfyllt den bevisbördan.

Tingsrätten noterar så att de fraktsedlar som bifogats T&S fraktfakturor visade att förbudet mot att anlita undertransportör inte följts och att HZ, enligt tingsrätten, därmed får anses ha accepterat företagna kontraktsbrott bakåt i tiden och också för framtiden. Att dessa kopior av fraktsedlar som bifogats fraktfakturor ifråga om uppdrag som varken föranlett skador, dröjsmål eller förluster, mottagits av en stor organisation som HZ utgör och att representanter som inte alls haft anledning att göra en bedömning eller ens en reflektion av betydelsen av dessa fraktsedelskopior, tycks tingsrätten inte ha fäst något avseende vid. HZ hävdar tvärt emot att part inte kan sända en handling till en vaktmästare hos motparten och därefter med framgång i domstol påstå att vaktmästaren, det bolag denne är anställd vid, inte reagerat och att det bolaget därför får anses ha ingått avtal med annat innehåll än det skriftliga avtalet.

Vid sidan av brottet mot förbudet att anlita undertransportör utgjorde brottet mot att inte omlasta godset en direkt och självständig orsak till stölden hos IC:e Transport. Hade cigaretterna inte lossats från bilen i Helsingborg och lagrats in hos IC:e Transport, hade förlusterna inte uppkommit. Tvärtemot tingsrätten är det HZ:s uppfattning att omlastningen och lagringen av cigaretter hos IC:e Transport utgjort just en "nödvändig betingelse", i den mån detta skadeståndsrättsliga begrepp ska tillämpas på frågan om effekt av ett avtalsbrott, för stöldens uppkomst och därmed förlusten, liksom uppkomsten av skyldigheten att erlagga punktskatt för cigaretterna.

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

Instruktionerna i "Charteropdracht" var tydliga. T&S tilläts inte lämna uppdraget vidare till annan transportör. T&S tilläts inte heller omlasta godset. Sedan det lastats på bil skulle det lossas på bestämmelseorten. Därigenom skulle så få personer som möjligt få kännedom om den stöldbegärliga lasten vilket skulle förhindra just stöld.

Men T&S, som först bröt mot förbudet att anlita annan transportör, bröt också mot förbudet att omlasta cigaretterna. Således lossades dessa från den bil på vilken de lastats i Dordrecht i Helsingborg hos ytterligare en anlitad underfraktförare, IC:e Transport AB i Helsingborg. Risken för att den stöldbegärliga lasten, cigaretterna, skulle stjälas hade därmed ökat många gånger om i det att långt fler än chauffören kunnat tipsa om cigaretternas förvaring.

## **4. "Kostnadsersättningsgrunden"**

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

Stölden, oegentligheten, ägde rum den 8 oktober 2018. Den 11 oktober 2018 riktade avsändaren av cigaretterna, B&S Paul Global International BV, ett ersättningsanspråk mot HZ. Där angavs, tre dagar efter stölden, att det totala värdet av sändningen uppgick till EUR 88 227,74 medan tillämplig skatt uppgick till EUR 241 721. Bilaga 52, aktbil 79.

Den talan som HZ väckte vid domstol i Rotterdam anhängiggjordes redan den 12 oktober 2018, dagen efter det att sagda krav mottagits.

Till följd av gällande EU-direktiv var det aldrig fråga om annat än svensk tobaksskatt eftersom det redan den 8 oktober 2018 var känt att stölden, oegentligheten, ägt rum i Helsingborg, Sverige. Jfr Artikel 7 i direktivet.

Den 1 februari 2019 mottog HZ ett skriftligt besked, aktbil 80, från B&S, som i engelsk översättning, löd:



"Next to the value of the goods amounting to Euro 77.505 we did receive meanwhile the (a bit lower) claim of the Swedish customs amounting to SEK 2.401.518 (converted into approx.. Euro 231.625). Total damages are therefore Euro 309.130...."

När parterna så den 18/20 februari 2019 ingick, undertecknade, förlikningsöverenskommelsen, Bilaga 50, aktbil 68, utgjorde således det svenska Skatteverkets krav på punktskatt, tobaksskatt, grund för B&S krav och också underlag för HZ:s betalning till B&S.

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

Här begränsar HZ sig till att påminna om att Johan Schelin i sin bok Lastskadeansvaret visserligen kommenterar praxis gällande CMR i flera hänseenden men hans bok gäller i huvudsak lastskadeansvaret under den svenska lagen om inrikes vägtransport (1974:610). Ifråga om alkoholskatt och tobaksskatt har Schelin därför sökt ledning i förarbetena till denna svenska lag. Hans uttalande om en snävare tolkning av begreppet (tingsrättens dom sid. 22 andra stycket) torde alltså vara begränsat till nämnda lag med dess förarbeten och inte i samma utsträckning gälla för CMR-konventionens tillämpning i Sverige genom lag 1969:12.

#### *4.3 Är punktskatt en ersättningsgill kostnad enligt artikel 23.4 CMR?*

Tingsrätten har kommit till slutsatsen att ifrågavarande punktskatt inte ska anses utgöra kostnad med anledning av befordringen, enligt CMR. Tingsrätten gör en jämförelse med de s.k. CIM-reglerna på järnvägsrättens område och konstaterar att i CIM 30 § 4 undantas ersättnings skyldigheten för punktskatter av det slag B&S betalat. Argumentet är överraskande. Det är riktigt att CIM åtminstone i sin lydelse 1980 hade en bestämmelse angående andra kostnader som är ersättningsgilla helt lika bestämmelsen i CMR. Det som tingsrätten bortsett ifrån eller förbisett är skälen för att CIM reviderades på sätt som skett. Tingsrätten tycks utgå ifrån att det skulle ske strävanden efter en harmonisering mellan CIM och CMR och att det på något sätt var orsaken till att man ändrade regeln i CIM. Så var det inte. Tar man del av argumentet vid den revision som skedde så pass sent som 2011 så finns där inga tecken på att man tagit hänsyn till innehållet i CMR-konventionen, snarare tvärtom. Lika lite tog man i diskussionerna kring ett då behandlat förslag om att höja kilobegränsningsbeloppet i CIM från 17 SDR till 25 SDR, hänsyn till det förhållandet att CMR ju har en kilobegränsning på 8,33 SDR. Det är inte så att CIM och CMR i så särskilt stor utsträckning strävar efter en harmonisering. När en gemensam text i de båda konventionerna ändras i den ena men inte i den andra, så tyder det inte på harmonisering utan motsatsen.

Det ska i sammanhanget konstateras att författarna till de böcker som tingsrätten hänvisar till, dvs. till författarna Ulla Fabricius respektive Malcolm A. Clarke, inte uppmärksammat tingsrättens idé om att CMR:s artikel 23.4 borde tolkas i enlighet med den nya bestämmelsen i CIM. Tingsrättens argument har ingen förankring i rättstillämpning eller doktrin. Revisionen av CIM artikel 30 § 4 år, där det bestämdes att punktskatter inte längre skulle ersättas, företogs år 2011, se utdrag i bilaga. Malcolm A. Clarkes sjätte upplaga av International carriage of goods by road, färdigställdes enligt förord till verket år 2013, två år efter ändringen i CIM. Ulla Fabricius

färdigställde fjärde upplagan av Lov om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR) i juli 2017. Som sagt, ingen av dessa har ifråga om "annan kostnad med anledning av befordringen" kommit på idén att ens kommentera ändringen i CIM.

I själva verket innebär ändringen i CIM ett starkt skäl för att punktskatt ska liksom fallet är i rättspraxis i många länder, ersättas som annan kostnad med anledning av befordringen. Man företog rimligen inte en ändring i konventionstexten beträffande CIM om det inte var för att ändra innehållet i CIM till något annat än det som gällt tidigare och som gäller för CMR, dvs. att punktskatter är ersättningsgilla som annan kostnad i anledning av befordringen.

Tingsrätten anammar så ändå bl.a. Hovrättens över Skåne och Blekinge bedömning i mål T 3319-14, meddelad den 18 december 2015, ND 2015 s. 48, nämligen att kostnader som kan ses som en förutsebar följd av en händelse under befordringen ska ersättas enligt artikel 23.4 CMR. Således har hovrätten ansett att besiktningsskostnader är en sådan kostnad. I det målet prövades inte rätt till ersättning för punktskatt.

Tingsrätten har alltså utgått från att kostnad som kan anses förutsebar ska ersättas. Men ifråga om den punktskatt som Skatteverket beslutat om i detta mål kom tingsrätten till slutsatsen att det skulle ha varit en icke förutsebar effekt trots att "oegentligheten" under förflyttning av varorna ifråga inträffat under en transport med cigaretter och trots att punktskatten enligt gällande lag också tillämpats av Skatteverket. Det förhåller sig ju i själva verket precis tvärtom. Det är inte så att ersättningsskyldigheten ens är betingad av någon osäkerhet om huruvida part begär sådan ersättning eller inte utan själva ersättningsskyldigheten återfinns i lag som numera bygger på direktiv från EU. Den punktskatt som Skatteverket beslutat om faller som en mogen frukt från det regelsystem som finns. Så mycket mer förutsebart kan inte någon ersättningspost bli. En besiktningsskostnad är jämförelsevis osäker intill dess någon anser det behövt att göra en besiktning och åtgärden vilar på parts agerande. Besiktningen är kanske inte alla gånger motiverad, t.ex. vid totalförlust. Men punktskatten den utgår, som sagt, till följd av lag.

Tingsrättens argument angående ändring i konventionstexten avseende CIM kan på inget sätt godtas. Detsamma gäller tingsrättens bedömning av förutsebarheten av att punktskatt utgår när tobak stjäls under transport.

## **5. Skäl för prövningstillstånd**

På sätt framgått ovan finns det anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.

Därtill finns det skäl att ta upp målet till prövning för att ge andra domstolar vägledning i rätts-tillämpningen. Frågan om alkoholskatt eller tobaksskatt ska ersättas som en kostnad med anledning av befordran aktualiseras med jämna mellanrum i Sverige allteftersom stölderna fortgår här, liksom i andra EU-länder. I många av dessa andra länder, med återigen samma regler, förekommer det domstolsavgörande. I Danmark finns det således ett flertal fall avgjorda bl.a. av Danmarks högsta domstol och andra överdomstolar. Punktskatt ersätts i Danmark. Men det finns, såsom tingsrätten noterar i sin dom på sid 24, inget avgörande i svensk domstol gällande frågan



om punktskatt utgör en ersättningsgill kostnad "med anledning av befordringen" enligt CMR-konventionen. Ett vägledande rättsfall är angeläget. I det ovan nämnda avgörandet från Hovrätten över Skåne och Blekinge har det slagits fast att om kostnaden vid en internationell vägtransport varit förutsebar så ska ersättning utgå. Den lagstadgade skyldigheten att utge punktskatt vid avvikelse eller oegentlighet i samband med transport eller förflyttning av tobak är förutsebar, vilket Malmö tingsrätt emellertid inte ansett. Det är likaså av intresse för rättstillämpningen att det i CIM 30 § 4 gjorda tillägget ifråga om punktskatt inte innebär att tobaksskatt, punktskatt, medför att samma tillägg ska läsas in i CMR artikel 23.4 trots att bestämmelsen inte finns där. Om detta Malmö tingsrätts argument får stå oemotsagt kommer det att vålla onödig argumentation i kommande skaderegleringar när alkohol och tobak transporterats gränsöverskridande på väg och stulits.

## **6. Bevisuppgift**

### *Muntlig bevisning*

Förhör med Dominic Hijlkema. Det begärs inte omförhör utan uppspelning av videoupptagningen är tillfyllest.

Dominic Hijlkema ska höras om de kontakter han haft med T&S före den i målet aktuella transporten och de kontakter han haft med T&S i anslutning till det i målet aktuella transportuppdraget.

Med förhöret ska styrkas att HZ inte känt till att T&S vid tidigare uppdrag brutit mot instruktionerna om förbud mot anlitan av annan aktör för uppdragets utförande liksom förbudet mot omlastning, att HZ inte känt till att T&S vid mottagandet av det i målet aktuella transportuppdraget den 3 respektive 5 oktober 2018 avsåg att bryta mot de skriftliga instruktioner som lämnats till T&S i Charteropdracht, Bilaga 4, avseende förbud mot anlitan av undertransportör liksom förbud mot omlastning av godset genom att anlita annat transportföretag såsom IC:e Transport AB, och att ingen hos HZ som haft med planeringen av transporten att göra lämnat medgivande till T&S av innebörd att T&S kunde bortse från de skriftliga instruktionerna.

### *Skriftlig bevisning*

Vid muntlig förberedelse i målet den 21 november 2019 bestämdes det att parterna skulle vid huvudförhandlingen kunna åberopa innehållet i handlingar ingivna i målet i god tid före huvudförhandlingen utan att dessa särskilt angetts såsom skriftlig bevisning.

De handlingar som HZ åberopar utgörs av samtliga handlingar inklusive Besiktningsrapport lämnad av Wesmans och de ytterligare Charteropdracht som HZ överlämnat till T&S i samband med transportuppdrag gällande transporter till Malmö, Verkogatan och som utfördes före den i målet aktuella transporten. Dessa biläggs nu såsom Charteropdracht daterad 2018-08-24, Bilaga

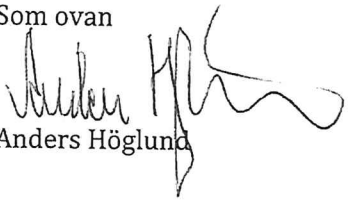


12, Charteropdracht 2018-08-28, Bilaga 13, Charteropdracht 2018-09-05, Bilaga 14, Charteropdracht 2018-09-13, Bilaga 15, Charteropdracht 2018-09-24, Bilaga 16 och Charteropdracht 2018-10-02, Bilaga 17.

Handlingarna visar att T&S haft eller borde ha haft klart för sig att HZ lämnade uppdraget och därmed även det i målet aktuella uppdraget till T&S med instruktion om att T&S var förbjudet att anlita annan i sitt ställe liksom att låta omlasta godset ifråga.

HZ åberopar även, till styrkande av att det var i hög grad förutsebart att den av Skatteverket debiterade punktskatten skulle utgå när cigaretterna stulits, tingsrättens aktbilagor 68, 78, 79 och 80, varav de tre sista ingavs omedelbart före huvudförhandlingen i tingsrätten med anledning av svarandens yttrande samma dag.

Som ovan

  
Anders Höglund