



ØSTRE LANDSRET
DOM
afsagt den 19. marts 2019

Sag BS-18900/2018-OLR
(13. afdeling)

Concordia Forsikring A/S
og
Tryg Forsikring A/S
(begge v/advokat Michael S. Wiisbye)

mod

DSB
(advokat Camilla Søbjerg Nilsen, prøve)

Retten i Glostrup har den 14. maj 2018 afsagt dom i 1. instans (sag BS 10E-812/2017).

Landsdommerne Anne Birgitte Fisker, Ole Dybdahl og Nina Boserup (kst.) har deltaget i ankesagens afgørelse.

Påstande

Appellanterne, Concordia Forsikring A/S og Tryg Forsikring A/S, har gentaget deres påstande for byretten om frifindelse for den af DSB for byretten nedlagte påstand om, at de solidarisk, subsidiært hver for sig, skal betale 817.930,64 kr. til DSB med procesrente fra 15. februar 2015.

DSB har påstået stadfæstelse.

Supplerende sagsfremstilling

DSB blev ved lov nr. 485 af 1.juli 1998 om DSB (DSB-loven) med virkning fra den 1. januar 1999 omdannet fra en statsvirksomhed og etableret som en selvstændig offentlig virksomhed (SOV). En SOV er en i forvaltningsretlige termer juridisk person, der varetager en bestemt del af den statslige forvaltning. DSB har selvstændige aktiver og passiver samt formue og fungerer uden for bevillingssystemet.

For perioden fra 1. juli 2012 til 30. juni 2013 tegnede DSB forsikring hos IF Skadeforsikring (IF) til dækning af "All Risks Property Damage incl Machinery Breakdown" og "All Risks Business Interruption incl Machinery Breakdown", dvs. tingsskade og driftstab. Forsikringssummen for tingsskader udgjorde 115.247.223.000 kr. Forsikringssummen for driftstab udgjorde 4.400.000.000 kr. Selvriskoen for "Rolling Stock" udgjorde 25.000.000 kr. for "each and every loss Property Damage and Business Interruption combined".

Parterne er enige om, at det tab, DSB led som følge af ulykken den 6. april 2013, hvor et S-tog påkørte en hest, ville have været dækket af tings- og driftstabsforsikringen, hvis forsikringen ikke havde været tegnet med selvrisiko.

Den 16. januar 2015 sendte en medarbejder hos DSB en mail til Tryg Forsikring A/S, hvori hesteejeren havde tegnet ansvarsforsikring, med følgende skadesopgørelse:

"Skadesopgørelse

...

Tidspunkt: 6. april 2013
 Skade: S-tog påkørte en hest ved Hareskoven tilhørende en privatperson

Emne	Leverandør	Beløb
Materialer ekskl. moms	DSB Vedligehold	232.793,43
Arbejds løn	DSB Vedligehold	157.799,57
Reparation	DSB Vedligehold	390.593,00
Hjælpevogn		0,00
Erstatningsbefordring		30.150,00
Passager-tab		7.149,00
Afsavns erstatning	Antal dage: 19 Sats pr. dag: 17.986	341.734,00
Ikke afløftningsberettiget moms af materialer		48.304,64

Erstatningsbeløb i alt

817.930,64"

Som bilag til skadesopgørelsen var vedlagt bl.a. en mail fra DSB Vedligehold A/S til DSB af 10. maj 2013, hvoraf det fremgik bl.a., at skaden var udbedret, og at togsættet var afleveret til drift igen den 25. april 2013. Det fremgik derudover, at afsavnsdage fra 6. april 2013 til og med 24. april 2013 udgjorde 19 dage, og at reparationsudgiften, herunder til materialeforbrug, øvrige omkostninger og løn, udgjorde i alt 255.592,51 kr. ekskl. moms.

Ved brev af 24. juni 2015 rettede advokat Wiisbye henvendelse til DSB på vegne af Concordia Forsikring A/S og Tryg Forsikring A/S, som begge er ansvarsforsikringsselskab for hesteejeren, med en række spørgsmål vedrørende bl.a. DSB's forsikringsforhold og DSB's skadesopgørelse. Advokat Wiisbye anmodede herunder DSB om at redegøre for og dokumentere, hvordan reparationsudgifterne, der i skadesopgørelsen var opgjort til 390.593 kr., fremkom, idet den modtagne dokumentation for kravet syntes at vise, at de samlede reparationsudgifter udgjorde 255.592,51 kr. ekskl. moms.

DSB besvarede advokat Wiisbyes henvendelse ved brev af 5. november 2015. Af brevet fremgik bl.a.:

"Som allerede oplyst til Tryg pr. mail den 20. februar 2015, er der tale om en skade under selvrisiko, [...], idet DSB har en selvrisiko på sin All Risk forsikring på 25 mio. kr. for så vidt angår rullende materiel.

...

Differencen imellem de i mailen pr. 10. maj 2013 oplyste reparationsudgifter og den endelige afregning i form af faktura med nr. 2100009267, består af udgifter til hjulafdrejning, hvilket også fremgår af estimatet i Havarirapporten af 8. april 2013. Dette er yderligere dokumenteret i form af vedlagte mail af 24. maj 2013, som vi skal beklage, at vi ikke fremsendte til Tryg sammen med DSB's skadesopgørelse."

I den omtalte mail af 24. maj 2013 fra DSB Vedligehold A/S til DSB fremgik bl.a., at nedsættelsen af hjulenes værdi på grund af afdrejning i forbindelse med påkørslen kunne opgøres til 135.000 kr., svarende til 10% af omløbsprisen på akselsæt ved 9 aksler og afdrejning af 18 hjulskiver, og at den samlede reparationsudgift var på 390.592,51 kr.

Ved brev af 14. marts 2016 anmodede advokat Wiisbye om at få oplyst, hvorledes det beløb på 17.986 kr., som DSB havde opgjort afsavnsersatningen pr. dag til, fremkom.

DSB oplyste i brev af 15. juni 2016 til advokat Wiisbye, at afsavnsersatningen og den daglige sats på 17.986 kr. var udtryk for en omregning af de årlige om-

kostninger til forrentning og afskrivning af det omhandlede materiel (kapitalomkostninger) samt de årlige omkostninger til vedligehold af materiellet. I et samtidig vedlagt skema ("Takster for afsavnserstatning") var de samlede årlige omkostninger omregnet til omkostninger pr. materielenhed pr. dag. Det fremgik af skemaet, at udgiften til afsavnserstatning pr. dag for materiel svarende til det forulykkede tog udgjorde 17.986 kr. inkl. moms.

Forklaringer

Gert Mikkelsen og Suzanne Svendsen har afgivet supplerende forklaring.

Gert Mikkelsen har forklaret bl.a., at han er Senior Vice President i DSB. Han har været ansat i DSB siden april 2009 og har siden da haft ansvar for finansiell risikostyring, herunder forsikringer. Han har beskæftiget sig med forsikringer i ca. 20 år.

DSB er en SOV. Dette indebærer, at DSB ved lov i 1998 blev separeret fra statens regnskab og etableret i aktieselskabsform med egen bestyrelse og direktion. DSB udarbejder egne regnskaber og budgetter, der opstilles efter regnskabslovens regler, og finansieres ikke via bevillinger over finansloven. DSB's økonomi er således ikke knyttet til statens økonomi på anden måde, end at staten ejer DSB. DSB indgår løbende 10-årige kontrakter med staten om togdrift i Danmark.

Ved etableringen af DSB som SOV, blev DSB underlagt forsikringspligt i medfør af DSB-loven. Det betyder, at DSB ligesom andre virksomheder på markedsvilkår skal tegne almindelige forsikringer til dækning af de risici, virksomheden, i dette tilfælde DSB, har. DSB har et forsikringsprogram, hvor der er tegnet traditionelle forsikringer såsom ansvarsforsikringer, tingsskedeforsikringer, bestyrelsesansvarsforsikring, kriminalitetsforsikring, kriseforsikring og cyberforsikring. Det er et fuldt forsikringsprogram, der dækker de forsikringer, DSB har behov for. DSB er en af Danmarks største ejendomsbesiddere med bl.a. 300 stationsbygninger. Alle DSB's aktiver er dækket af forsikringer.

Tings- og driftstabsforsikringen blev tegnet i 1998. Forsikringssummen var oprindeligt på 3 mia. kr., og der var en selvrisiko på 3,5 mio. kr. Det var det, forsikringsmarkedet kunne bære dengang. I årene 1999-2002 oplevede DSB en række skader, hvor beløbet var højere end selvrisikoen, således at forsikrings-selskabet skulle dække en del skader. Som følge heraf opsagde forsikrings-selskabet forsikringen. Vilkårene blev herefter strammet op, og pr. 1. juli 2003 blev selvrisikoen forhøjet til 25 mio. kr.

Den løbende genforhandling af forsikringspolicer sker ved offentligt udbud i overensstemmelse med reglerne herom. DSB har antaget forsikringsmægleren Marsh til at stå for den proces. Opdraget til mægler er, at de laver et EU-udbud

for at finde ud af, hvilken kapacitet der er i markedet. Mægler forhandler de indkomne bud i forhold til pris og vilkår. På denne basis kommer mægler med en anbefaling til DSB om, hvilke forsikringer der skal tegnes. Det er udelukkende mægler, der forestår denne proces. DSB står ikke selv for forhandling af vilkår. Det har været sådan siden 1999.

Præmien og selvriskoen er prisen på den ydelse, DSB får. Selvriskoen for tab på rullende materiel er på 25 mio. kr. Selvriskoens størrelse er en følge af de krav, der blev stillet på markedet fra forsikringsselskabernes side. Den er ikke fastsat efter instruks fra DSB. Marsh er ikke instrueret i at forhandle en høj selvrisiko mod betaling af lavere præmie. DSB tegner ikke forsikringer med underdækning for at tage en større del af risikoen. DSB tegner heller ikke forsikringer med høj selvrisiko for at tage større del af risikoen. Det har ikke været en bevidst beslutning fra DSB's side, at DSB skulle hæfte for skader på under 25 mio. kr. DSB undlader ikke at forsikre sig, hverken generelt eller på specifikke områder.

DSB er ikke tidligere blevet mødt med synspunktet om, at DSB er selvforsikrer, når DSB har fremsat erstatningskrav til dækning af tab, der ikke har været dækket af forsikringen, heller ikke hvis DSB's krav har været fremsat over for en privat skadevolder. DSB har siden 2003 oplevet omkring seks skader med tab på over 25 mio. kr. Ingen af de pågældende skader var forårsaget af privatpersoner.

DSB har i den omhandlede sag ikke fået udbetalt dækning under policen, hverken for tings- eller driftstab, fordi skaden kan opgøres til et beløb, der er mindre end selvriskoen.

Det er korrekt, at han i byretten sagde, at DSB økonomisk er i stand til at bære en skade på op til 25 mio. kr., idet DSB ikke går konkurs herved.

Suzanne Svendsen har forklaret bl.a., at hun er ansat som Senior Vice President hos Marsh. Hun er kundeansvarlig for DSB. Hun har været mægler i 23 år og har i den tid altid beskæftiget sig med store danske og internationale kunder. DSB har været kunde hos Marsh siden 2011.

DSB's forsikringsbehov og -program adskiller sig generelt ikke fra Marshs andre kunder. Den eneste forskel er, at DSB er underlagt reglerne om EU-udbud. De forsikringer, DSB tegner, er bl.a. tingsskadeforsikringer, bygningsforsikring, motorforsikring, rejseforsikring, kriminalitetsforsikring, bestyrelsesansvarsforsikring og cyberforsikring. DSB har afdækket de risici, der følger af driften, herunder at der er objektivt ansvar for jernbanedrift. Der er typer af forsikringer, som DSB bevidst ikke tegner, f.eks. gruppeulykkesforsikringer for medarbejdere. Det er der også mange andre private virksomheder, der ikke gør.

Marsh yder rådgivning vedrørende DSB's forsikringstegning. Der laves analyser af de værste tænkelige scenarier, DSB kan komme ud for, og forsikringssummen sættes ud fra dette. Det er altså ikke DSB's samlede værdier, der er forsikret. Det værste tænkelige scenarie er, at Hovedbanegården brænder. Forsikringssummen blev i sommeren 2018 sat op fra 3 mia. kr. til 3,5 mia. kr. Selvom der i forsikringspolice vedrørende tingsforsikringen står "Sum Insured 115.247.223.000 DKK", så var den maksimale dækning under forsikringen på det tidspunkt, hvor ulykken skete, 3 mia. kr. Forsikringssummen er ikke fastsat ud fra selvriskoens størrelse.

EU-udbudsreglerne følges ved, at Marsh laver en udbudsmappe, som de laver for alle kunder. Derudover udbydes forsikringstegningen via en særlig EU-portal, som Kammeradvokaten stiller til rådighed. Bud afgives via portalen. Når buddene kommer ind, bliver de sammenlignet, og forsikringen tildeles den virksomhed, der har vundet udbuddet. Det er ikke alle forsikringsselskaber, der deltager i udbuddet, for der er forsikringsselskaber, der ikke ønsker at tegne forsikring for "rolling stock". Ved at udbyde forsikringsproduktet jævnlige sikres det, at DSB får den bedste pris på markedet.

Før DSB blev kunde hos Marsh, havde DSB skader, der medførte, at selvriskoen på tings- og driftstabsforsikringen blev sat op. Der har været udbud af denne forsikring to gange, mens Marsh har været mægler for DSB. IF har vundet udbuddet begge gange. Det har været drøftet med IF, om selvriskoen kunne sættes ned, men det ønskede IF ikke at gøre.

De fleste store virksomheder vælger at have en høj forsikringssum og en høj selvrisiko, for det er det store tab, man er mest bange for. DSB tegner ikke forsikring med relativ høj selvrisiko for selv at betale skader, der falder under selvriskoen. Selvriskoen er fastsat, som den er, fordi markedet tvinger DSB til det. Det vil være meget svært at tegne samme tings- og driftstabsforsikring med lavere selvrisiko, uden at præmien samtidig går op. Det er formentlig slet ikke muligt for DSB at tegne en sådan forsikring med 0 kr. i selvrisiko.

DSB har ikke på noget tidspunkt udtrykt ønske om, at de selv vil bære visse skader eller risici som selvforsikrer. DSB undlader ikke konsekvent at forsikre sig, hverken generelt eller på udvalgte områder. Der er dog nogen områder, som DSB ikke forsikrer, fordi de ikke har risikoen, men det er jo noget andet.

Hun er ikke bekendt med, at andre ansvarsforsikringsselskaber har afvist dækning af DSB's erstatningskrav med henvisning til, at DSB er selvforsikrer, eller at dækning er afvist med henvisning til selvriskobeløbet på 25 mio. kr.

Det er korrekt, at hun under sin vidneforklaring i byretten sagde, at der ikke er nogen grund til at betale en høj præmie, når man kan bære selvriskoen selv.

Retsgrundlaget

Erstatningsansvarsloven

Erstatningsansvarslovens § 19, stk. 1, har følgende ordlyd:

”I det omfang en skade er dækket af en tingsforsikring eller en driftstabsforsikring, er der ikke erstatningsansvar.”

Bestemmelsen blev indført med erstatningsansvarsloven i 1984 – lov nr. 228 af 23. maj 1984. Af de specielle bemærkninger til § 19 i lovforslaget, lovforslag nr. 7 af 26. februar 1984, fremgår bl.a.:

”Efter stk. 1 bortfalder erstatningsansvaret som nævnt kun, hvis skaden er dækket af en tingsforsikring eller en driftstabsforsikring...

...

... Er der tegnet forsikring med selvrisiko, er der erstatningsansvar for det beløb, som selvriskoen udgør.”

Erstatningsansvarslovens § 20 lyder som følger:

”Staten, en kommune eller anden offentlig institution, der i almindelighed er selvforsikrer, er stillet, som om forsikring var tegnet, jf. § 19.”

Også denne bestemmelse blev indført ved lov nr. 228 af 23. maj 1984. Af lovforslagets specielle bemærkninger til § 20 fremgår blandt andet:

”Det har i retspraksis været antaget, at den hidtil gældende bestemmelse i forsikringsaftalelovens § 25, stk. 1, 2. pkt., kun kan anvendes, hvor tabet er dækket af en forsikring. Således kan bestemmelsen ikke anvendes for statens vedkommende, idet staten traditionelt ikke forsikrer sig. Denne retspraksis gav anledning til en del kritik, og i cirkulæreskrivelse af 18. marts 1971 anmodede justitsministeriet alle statens styrelser om at undlade at rejse erstatning i det omfang, hvor det må antages, at domstolene ville have nedsat kravet eller ladet det bortfalde efter forsikringsaftalelovens § 25, stk. 1, 2. pkt., hvis denne havde været anvendelig. Københavns kommune har vedtaget at følge samme retningslinjer.

Som nævnt i de almindelige bemærkninger foreslog Erstatningslovudvalget i betænkning II en mere omfattende regel, efter hvilken også en erhvervsdrivende virksomhed med betydelige økonomiske interesser,

der ikke har tegnet en tingsforsikring, som det for andre ville have været sædvanligt at tegne, som skadelidt skulle være stillet, som om sådan forsikring var tegnet. Der henvises til betænkningen side 26-28 og side 52-53. Da det vil kunne være vanskeligt at vurdere, dels hvilke erhvervsvirksomheder der er omfattet af bestemmelsen, dels hvilke forsikringer der er sædvanlige, er reglen begrænset til kun at omfatte staten, en kommune eller anden offentlig institution, og det er uden betydning, om det i øvrigt ville være sædvanligt at tegne forsikring.

En række kommuner er efter det for justitsministeriet oplyste ikke selvforsikrere, men tegner forsikring i Kommunernes Gensidige Forsikringsselskab. Skader, der påføres sådanne kommuner, og som er dækket af forsikring, er omfattet direkte af § 19, stk. 1.

Afgørende for, om en kommune eller anden offentlig institution "i almindelighed" er selvforsikrer, er, om institutionen konsekvent undlader at forsikre sig. Det kræves ikke, at der er truffet en egentlig beslutning herom. En offentlig institution, der undlader at forsikre sig mod bestemte skadestyper (delvis selvforsikring), er ikke omfattet af bestemmelsen. Bestemmelsen omfatter heller ikke de tilfælde, hvor en offentlig institution nok forsikrer sig, men med meget høj selvrisiko, og således selv overtager risikoen for minder skader. I udtrykket "i almindelighed" ligger endvidere, at bestemmelsen finder anvendelse, selv om en selvforsikrer undtagelsesvis tegner forsikring."

Som det fremgår af citatet, byggede forslag til lov om erstatningsansvar bl.a. på den af Erstatningslovudvalget afgivne betænkning nr. 829/1978 om lempelse af erstatningsansvar m.v. (Betænkning II). Af Betænkning II, kapitel II, afsnit C.3. om "Udvalgets forslag", fremgår bl.a.:

"Undertiden er en virksomhed så stor, at den risikospredning, som er kernen i al forsikring, allerede foreligger inden for virksomheden selv. I sådanne tilfælde vil det ofte forekomme virksomheden økonomisk set mere fordelagtigt ikke at tegne forsikring, men selv at bære sine skader. Dette er klart tilfældet for statens vedkommende, og kan også være tilfældet for kommuner og større erhvervsforetagender. I sådanne situationer bør skadelidte efter udvalgets opfattelse stilles ganske som om sædvanlig forsikring var tegnet. Det forekommer ikke rimeligt, om skadevolder skulle stilles ringere, fordi skadelidtes virksomhed har en sådan størrelse, at det af den grund bedre kan betale sig for ham ikke at forsikre."

DSB-loven m.v.

DSB blev ved lov nr. 485 af 1. juli 1998 om DSB (DSB-loven) omdannet fra en statsvirksomhed til en selvstændig offentlig virksomhed. Lovens § 13 lød som følger:

”DSB og datterselskaber heraf skal tegne de for virksomhederne nødvendige forsikringer.”

Af de specielle bemærkninger til § 13 i lovforslaget, lovforslag nr. 85 af 6. maj 1998, fremgår:

”DSB vil som selvstændig offentlig virksomhed ikke længere være omfattet af den gældende selvforsikringsordning for statsinstitutioner.

Det samme vil gøre sig gældende for DSB S-tog A/S. Begge virksomheder skal derfor etablere alle nødvendige lovpligtige forsikringer i forbindelse med udøvelsen af deres virksomhed herunder ansvarsforsikringer i forbindelse med selve jernbanedriften.

Udover de lovpligtige forsikringer, vil der være tale om etablering af en række andre forsikringer, så som tingskadedækning for den aktivmasse, som virksomhederne overtager ved etableringen.”

DSB-lovens § 13 blev ophævet ved lov nr. 1402 af 23. december 2012. Af bemærkningerne til lovforslaget, lovforslag nr. 8 af 3. oktober 2012, afsnit 2.1.2 om ”Lovforslagets udformning” fremgår bl.a.:

”Det følger endvidere af bestemmelsen, at DSB selv disponerer inden for de til enhver tid fastlagte rammer over anlægs- og driftsmidler. Af samme grund fik DSB hjemmel til at tegne de forsikringer på det private forsikringsmarked, som virksomhedens ledelse anså for nødvendige til sikring af aktivernes værdi. Eftersom virksomheden er etableret, anses denne bestemmelse ikke længere for at være nødvendig. Det er fremdeles DSB's ansvar, at virksomhedens aktiver er behørigt sikret gennem tegning af relevante forsikringer. Det foreslås derfor, at nugældende § 13 ophæves.”

Af cirkulære nr. 9783 af 9. december 2005 om selvforsikring i staten m.v. fremgår:

”§ 1. Staten er selvforsikrer, hvilket indebærer, at institutioner, der er omfattet af dette cirkulære, ikke må tegne forsikring uden tilladelse efter § 9, jf. dog §§ 4-8.

§ 2. Cirkulæret omfatter:

- 1) staten,
- 2) statsinstitutioner, hvis indtægter og udgifter bestemmes på finansloven, og
- 3) institutioner, hvis driftsunderskud fuldt ud dækkes af statskassen."

Følgende fremgår af punkt 54 i Rigsrevisionens beretning af januar 2004 til statsrevisorerne om statens selvforsikringsordning (RB B101/04):

"Enkelte statsinstitutioner, der som udgangspunkt falder inden for cirkulærets bestemmelser, er udtrådt af selvforsikringsordningen ... eller i medfør af lov. Det drejer sig om ... DSB ... De pågældende institutioner skal derfor tegne forsikring."

Anbringender

Concordia Forsikring A/S og Tryg Forsikring A/S har anført, at denne sags spørgsmål om, hvorvidt DSB med den foreliggende forsikringsordning med en selvrisko på 25 mio. kr. kan påberåbe sig regresadgang over for en skadevolder, er principiel, da domstolene ikke tidligere har taget stilling til en tilsvarende situation.

Erstatningsansvarslovens §§ 19-20 skal læses i sammenhæng og må sammenholdes med intentionen bag det samspil, der er mellem de to bestemmelser. Hvis DSB får adgang til regres, strider det mod intentionen med bestemmelserne. Ved erstatningsansvarslovens indførelse ønskede lovgiver en særlig retsstilling for privatpersoner (forbrugere), der forvolder tingsskade under omstændigheder, der ikke kan anses som grov uagtsomhed. Intentionen var, at der i sådanne situationer kun skal være erstatningsansvar for skadevolder, såfremt skadelidte ikke har tegnet tingsforsikring eller driftstabsforsikring til dækning af en skade/et tab af den omhandlede art. Princippet om bortfald af skadevolders ansvar gælder tillige, såfremt en offentlig institution vælger at være selvforsikrer.

Lovgivers intention om, at staten og offentlige institutioner - på lige fod med andre skadelidte - må give afkald på at gøre en privat skadevolder erstatningsansvarlig, såfremt der enten er tegnet forsikring, eller man har valgt at være selvforsikrer, kan ikke gøres illusorisk ved at etablere en tings- og/eller driftstabsforsikring med så stor selvrisko, at i praksis alle eller langt de fleste skader falder uden for dækningen.

Derfor anføres det også i lovens forarbejder, jf. bemærkningerne til lovforslaget, at "... bestemmelsen omfatter ... ikke tilfælde, hvor en offentlig institution nok forsikrer sig, men med meget høj selvrisko, og således selv overtager risikoen for mindre skader. "

Modsætningsvis følger, at erstatningsansvarslovens § 20 - status som selvforsikrer - må gælde, hvis den offentlige institution har overtaget risikoen ikke blot for mindre, men også for meget store skader.

Lovgivers intention var altså følgende: Hvis en statslig/offentlig institution beslutter sig for, at man nok vil sikre sig, men dog således, at man på grund af selvrisiko selv bærer "risikoen for mindre skader", bevarer man retten til at gøre den private skadevolder erstatningsansvarlig. DSB eller en anden statslig/offentlig institution kan således godt bevare muligheden for at gøre erstatningsansvar gældende over for den private skadevolder trods lovens system i §§ 19 og 20 ved at vælge at tegne en forsikring, der på grund af høj selvrisiko ikke dækker mindre skader. Men kun for så vidt angår mindre skader.

DSB har under denne sag oplyst, at man har tegnet forsikring til dækning af sådanne skader, som denne regressag vedrører, med en selvrisiko på 25 mio. kr., hvorved DSB altså selv har overtaget risikoen for skader op til dette beløb.

Det betyder, at en skade på f.eks. 24,9 mio. kr. falder uden for forsikringsdækningen. En sådan skade ligger selvsagt meget langt fra en sådan "mindre skade", som efter erstatningsansvarslovens forarbejder kan accepteres som den offentlige institutions selvbehold, uden at man anses som selvforsikrer.

I en sag, hvor den relevante forsikring kun dækker særdeles store skader på over 25 mio. kr. - reelt nærmest begrænset til "katastrofescenarier" - må DSB anses som selvforsikrer i relation til erstatningsansvarslovens § 20, hvorefter reglerne i erstatningsansvarslovens § 19 finder anvendelse. Derefter er hesteejerens ansvar bortfaldet, og derfor kan DSB ikke rejse erstatningskrav mod forsikringsselskaberne.

Fra lovens forarbejder kan endvidere henvises til betænkningen, hvori det hedder: "Undertiden er en virksomhed så stor, at den risikospredning, som er kernen i al forsikring, allerede foreligger inden for virksomheden selv. I sådanne tilfælde vil det ofte forekomme virksomheden økonomisk set mere fordelagtigt ikke at have tegnet forsikring, men selv at bære sine skader."

I relation til denne del af betænkningens tekst bemærkes, at DSB netop er en meget stor virksomhed, og at det for DSB er økonomisk fordelagtigt ikke at tegne forsikring for andet end de rene katastrofescenarier. Man tegner derfor ikke forsikring for tingsskade op til 25 mio. kr. Tingsskader forårsaget af privatpersoner (forbrugere) vil derfor i praksis være uforsikrede.

I betænkningen anføres herefter følgende: "Det er klart tilfældet for statens vedkommende og kan også være tilfældet for kommuner og større erhvervsforetagender. I sådanne situationer bør skadelidte efter udvalgets opfattelse stilles ganske, som om sædvanlig forsikring var tegnet. Det forekommer ikke rimeligt,

om skadevolder skulle stilles ringere, fordi skadelidtes virksomhed har en sådan størrelse, at det af den grund bedre kan betale sig for ham ikke at forsikre."

Den beskyttelse af den private skadevolder (en forbruger), som erstatningsansvarslovens §§ 19 og 20 skal sikre, kan ikke gøres illusorisk ved at tegne forsikring med så høj selvrisko, at den offentlige institution i realiteten er selvforsikrer, bortset fra meget særegne og sjældne skadescenarier. Derfor giver det i et tilfælde som det foreliggende ikke mening at påberåbe sig, at begrænsningen i erstatningsansvarslovens § 19, stk. 1, i form af ordene "det omfang, en skade er dækket af en tingsforsikring", skulle berettige DSB til at gennemføre erstatningskrav over for den private skadevolder, der er omfattet af beskyttelsen i erstatningsansvarslovens §§ 19 og 20. Man ville i givet fald omgå lovgivers intention bag erstatningsansvarslovens §§ 19 og 20 om beskyttelse af en privat skadevolder mod regres fra en offentlig institution, såfremt sidstnævnte kunne sikre en sådan regresadgang ved at tegne forsikring med en så høj selvrisko, at forsikringsdækning aldrig eller kun i yderst sjældne situationer kunne komme på tale.

Det er bemærkelsesværdigt, at i de 15 år, hvor DSB har haft forsikring med en selvrisko på 25 mio. kr., har der ikke foreligget én skade forvoldt af privatpersoner, som kunne have været dækket af DSB's egen forsikring.

Dette understreger, at DSB reelt er selvforsikret.

Det bestrides ikke, at DSB skal tegne nødvendige forsikringer, eller at fornuftige kommercielle vurderinger kan føre til, at en forsikring som den omhandlede tegnes med en så høj selvrisko. Men i så fald følger det som nævnt af lovens forarbejder og lovgivers intentioner med bestemmelserne i erstatningsansvarslovens §§ 19-20, at DSB ikke kan gøre regres over for en privatperson (forbruger) i en sag som denne.

Parterne er enige om, at DSB kan henføres til "staten, en kommune eller en anden offentlig institution" i den forstand, disse begreber anvendes i erstatningsansvarslovens § 20. Der er således alene uenighed om, hvorvidt DSB med den foreliggende forsikringsordning kan påberåbe sig regresadgang efter reglerne i erstatningsansvarslovens §§ 19 og 20.

I forhold til forrentningsspørgsmålet bemærkes, at der i perioden fra 16. januar 2015, hvor DSB fremsendte sit erstatningskrav til Tryg Forsikring A/S, til 20. januar 2017 har pågået en omfattende korrespondance mellem indstævnte og appellanterne vedrørende spørgsmål om erstatningspligt, rette ansvarssubjekt, de enkelte elementer i indstævnets erstatningskrav, forsikringsforholdene m.v.

DSB har nedlagt påstand om, at erstatningsbeløbet i medfør af rentelovens § 3, stk. 3, skal forrentes fra den 15. februar 2015, hvilket er 30 dage efter det tidspunkt, hvor forsikringsselskaberne modtog indstævntes skadeopgørelse.

Forsikringsselskaberne havde imidlertid ikke på dette tidspunkt modtaget sådanne oplysninger, som var nødvendige for at afklare, dels om forsikringsselskabernes forsikringstager var rette ansvarssubjekt, dels hvorledes en eventuel erstatning skulle opgøres.

Blot eksempelvis kan henvises til de yderligere oplysninger og det yderligere dokumentationsmateriale, DSB først i november 2015 sendte til appellanterne til belysning af og dokumentation for erstatningskravet. I dette brev beklager DSB da også, at man ikke tidligere har fremsendt det pågældende dokumentationsmateriale.

Øvrige oplysninger, som var nødvendige for at kunne afklare, i hvilket omfang DSB's erstatningskrav var korrekt opgjort, fremgår af bl.a. DSB's skrivelser af 18. april 2016, 15. juni 2016 og 2. november 2016. Endnu i december 2016 fremkom der fortsat oplysninger, som var nødvendige, for at skadevolder/forsikringsselskaberne kunne tage endelig stilling til erstatningskravet og dets størrelse.

Først med de oplysninger, det ultimo 2016 lykkedes at få fra DSB, var forsikringsselskaberne således i stand til endeligt at vurdere og få afklaret, dels om forsikringstageren var rette ansvarssubjekt, dels om DSB's erstatningskrav var korrekt opgjort og dokumenteret.

Efter rentelovens § 3, stk. 3, skal der tidligst betales rente fra det tidspunkt, hvor der er gået 30 dage efter den dag, hvor skyldneren var i stand til at indhente de oplysninger, som var nødvendige for at bedømme kravets berettigelse og størrelse. Sådanne oplysninger havde forsikringsselskaberne ikke modtaget fra DSB, før de sidste oplysninger fremkom ultimo 2016. En eventuel erstatning kan derfor tidligst kræves forrentet fra 30 dage efter den 12. december 2016, hvor de sidste, nødvendige oplysninger fremkom fra DSB.

Det forhold, at DSB den 16. januar 2015 fremsendte materiale, der efter DSB's egen daværende opfattelse dokumenterede kravet, er ikke ensbetydende med, at forudsætningerne for at opnå ret til forrentning af erstatningen er opfyldt.

DSB har anført, at det erstatningsretlige udgangspunkt er, at en skadevolder er erstatningsansvarlig, når de almindelige erstatningsbetingelser er opfyldt. I denne sag er hesteejeren objektivt ansvarlig efter hestelovens regler, og forsikringsselskaberne er indtrådt i skadevolderens retsstilling. Erstatningsansvarslovens §§ 19-20 modificerer det erstatningsretlige udgangspunkt, når skaden er dækket af tings- eller driftsforsikring, - eller når skadelidte er selvforsikrer - så-

ledes at skadelidtes ansvar bortfalder. Uenigheden i denne sag består i, om betingelserne for at bringe §§ 19-20 i anvendelse er opfyldt.

DSB gør gældende, at hesteejerens erstatningsansvar ikke er bortfaldet efter erstatningsansvarslovens § 19, stk. 1, allerede fordi betingelserne efter bestemmelsen ikke er opfyldt.

Skaden, der opgjort til 817.930,64 kr., ligger under selvriskobeløbet på 25 mio. kr. DSB har heller ikke fået udbetalt forsikringsdækning for skaden. Skaden er derfor ikke dækket af en tingskadeforsikring eller en driftstabsforsikring, som efter ordlyden af erstatningsansvarsloven § 19, stk. 1, er den udtrykkelige betingelse for, at skadevolders erstatningsansvar bortfalder.

Det afgørende for, om erstatningsansvar skal bortfalde efter erstatningsansvarsloven § 19, stk. 1, er ikke, om der er tegnet en tings- eller driftstabsforsikring og med hvilken selvrisiko. Det afgørende er, om skadelidte som sikret under policen de facto har fået udbetalt dækning under tings- eller driftstabsforsikringen. Dette afgørende kriterium følger udtrykkeligt af ordlyden af erstatningsansvarsloven § 19, stk. 1, dvs. "i det omfang en skade er dækket af en tingsforsikring eller en driftstabsforsikring". Dette er i tråd med bemærkningerne til det lovforslag, hvorved § 19 blev indført i erstatningsansvarsloven. Det følger af disse bemærkninger, at skadevolder er ansvarlig inden for selvriskobeløbet.

Hesteejerens erstatningsansvar og DSB's krav mod forsikringselskaberne er heller ikke bortfaldet efter erstatningsansvarsloven § 20, allerede fordi betingelserne for bortfald af ansvar efter bestemmelsen ikke er opfyldt.

DSB er registreret som en SOV under CVR-nummer 25 05 00 53. Da DSB-loven trådte i kraft i 1999, fremgik det udtrykkeligt af lovens § 13, at DSB skulle tegne forsikringer. Lovgiver har dermed taget udtrykkelig stilling til, at DSB ikke er omfattet af statens selvforsikringsordning men derimod skal tegne de nødvendige forsikringer i markedet.

DSB er dermed ikke omfattet af cirkulære om statens selvforsikring i staten, hvilket bekræftes af Rigsrevisionens beretning om statens selvforsikringsordning fra 2004, hvori det også er anført, at de institutioner, der er udtrådt af ordningen, skal fungere på markedsmæssige vilkår.

Vidnerne har begge forklaret, at DSB konsekvent tegner forsikringer vedrørende alle typer af risici, herunder for tingskade og driftstab, erhvervs- og produktansvar, bestyrelses- og direktionsansvar, kriminalitet, arbejdsskade, entrepriser, auto og rejser. DSB tegner dermed forsikring fuldkommen på samme måde som enhver anden virksomhed og kommuner, der i almindelighed tegner erhvervsforsikringer i forsikringsmarkedet.

DSB's skadeshistorik er ikke afgørende for, om DSB skal anses for at være selvforsikrer. Uanset dette bemærkes det, at DSB i de sidste 10 år har haft omkring 60 skadesager mod skadevoldere, herunder mod privatpersoner samt deres ansvarsforsikringsselskaber. I de tilfælde, hvor skadevolders ansvar har været dækket af en ansvarsforsikring, har DSB på sædvanlig vis modtaget erstatning fra ansvarsforsikringsgiverne. DSB er ikke før denne sag blevet mødt med indsigelser om, at DSB er selvforsikrer i henhold til erstatningsansvarslovens § 20 eller, at ansvaret er bortfaldet i skadesager under selvrisikobeløbet, jf. erstatningsansvarslovens § 19. Dette blev bekræftet af vidneforklaringerne.

Allerede af disse grunde opfylder DSB ikke betingelsen om "i almindelighed" at være selvforsikrer, jf. erstatningsansvarslovens § 20. Der er derfor ikke i medfør af erstatningsansvarslovens § 20 grundlag for at stille hesteejeren, som om skaden var dækket af en forsikring, jf. forudsætningsvist erstatningsansvarslovens § 19, stk. 1.

Det forhold, at det af noterne i Karnovs Lovsamling fremgår, at staten også omfatter "statsorganer, der ikke hører under den offentlige forvaltning, og statsdrevne virksomheder som f.eks. DSB", er alene et eksempel på en statslig virksomhed, der kan være omfattet af § 20. Kommentaren er ikke et eksempel på en statslig virksomhed, der de facto er selvforsikrer efter § 20.

DSB kan sammenlignes med en lang række kommuner, som ikke er selvforsikrere, men som tegner forsikringer i markedet på lige fod med private aktører. Dette blev bekræftet af begge vidnerne.

Det følger klart af lovforslaget til erstatningsansvarsloven, at skader, der påføres kommuner, som er dækket af tings- eller driftstabsforsikring, er omfattet af erstatningsansvarslovens § 19 og ikke af § 20. Det vil sige, at det almindelige system under erstatningsansvarslovens § 19, stk. 1, også gælder for kommunerne, der ikke i almindelighed er selvforsikrere. Efter dette system er det afgørende krav som bekendt, at der de facto skal være udbetalt forsikringsdækning for, at skadevolders ansvar bortfalder efter erstatningsansvarslovens § 19.

Af lovforslaget til erstatningsansvarsloven fremgår, at det afgørende for, om en kommune eller en anden offentlig institution "i almindelighed" er selvforsikrer, er, om institutionen konsekvent undlader at forsikre sig. Det kræves ikke, at der er truffet en egentlig beslutning herom. En offentlig institution, der undlader at forsikre sig mod bestemte skadestyper (delvis selvforsikring), er efter lovforslagets specielle bemærkninger til § 20 heller ikke omfattet af bestemmelsen. Hertil kommer, at der i udtrykket »i almindelighed« efter lovforslaget endvidere ligger, at bestemmelsen finder anvendelse, selv om en selvforsikrer undtagelsesvis tegner forsikring.

Definitionen på at være "selvforsikrer i almindelighed" er med andre ord, at den statslige virksomhed "konsekvent" skal have undladt at forsikre sig. Bevisførelsen viser, at tilfældet netop er det modsatte for DSB, idet DSB konsekvent overholder sin forsikringspligt og forsikrer sig mod en lang række risici.

DSB er heller ikke selvforsikrer for den konkrete skade af den grund, at DSB har tegnet tingsskade- og driftstabsforsikring for skaden med en selvrisiko på 25 mio. kr.

Af lovforslaget til erstatningsansvarslovens § 20 fremgår ordret: "Bestemmelsen omfatter heller ikke de tilfælde, hvor en offentlig institution nok forsikrer sig, men med meget høj selvrisiko, og således selv overtager risikoen for mindre skader." Herved forstås, at § 20 ikke kommer i anvendelse i de tilfælde, hvor DSB forsikrer sig med en meget høj selvrisiko, og således selv har risikoen for skader, der beløbsmæssigt falder under 25 mio. kr. Formuleringen "mindre skader" må skulle læses i forhold til "en meget høj selvrisiko". Ved mindre skader forstås således skader, der er mindre end selvriskobeløbet. Selvrisikoens størrelse er derfor uden betydning for vurderingen af, om DSB er selvforsikret i henhold til erstatningsansvarslovens § 20. Den afgørende betingelse er alene, om DSB "i almindelighed er selvforsikrer".

Lovforslaget til § 19, stk. 1, angiver desuden følgende: "Er der tegnet forsikring med selvrisiko, er der erstatningsansvar for det beløb, som selvrisikoen udgør." Heri ligger meget klart og tydeligt, at skadelidte kan kræve erstattet den del af tabet, der ligger inden for selvriskobeløbet, hvilket netop er tilfældet i denne erstatningssag.

Der er ikke tale om en "illusorisk" forsikringstegning som anført af forsikrings-selskaberne. Der er heller ikke noget uforholdsmæssigt eller usædvanligt i at tegne forsikring for såkaldte "katastrofescenarier" eller såkaldte "særegne og sjældne skadescenarier" som anført af forsikringsselskaberne, og dermed selv afholde udgifter til at rette mindre krav videre mod skadevoldere. Det forhold, at DSB i konkrete tilfælde, ikke får udbetalt dækning for "mindre skader" under selvriskobeløbet, kan ikke sidestilles med, at DSB er selvforsikrer i almindelighed.

Under alle omstændigheder er der ikke noget usædvanligt i den fastsatte selvrisiko. Størrelsen på DSB's selvrisiko er et rent kommercielt og kontraktuelt anliggende mellem DSB og dennes forsikringsselskab, og den nuværende selvrisiko er fastlagt efter krav fra forsikringsselskabet. Dette blev bekræftet af vidneforklaringerne.

DSB har ingen lovhjemlet pligt til at tegne skadeforsikring med et lavt selvriskobeløb med det formål, at DSB's skadeforsikring skal dække skader, herun-

der skader på under 25 mio. kr., forårsaget af privatpersoner. Sådanne skader er dækket af skadevoldernes ansvarsforsikringer.

Samlet set er ordlyden af erstatningsansvarslovens § 20 klar, og hverken de ministerielle bemærkninger i det lovforslag, der førte til vedtagelsen af erstatningsansvarsloven, eller det, der er anført i kapitel II, afsnit C.3 i Betænkning II, kan føre til, at erstatningsansvarslovens § 20 kan fortolkes i strid med sin ordlyd, ligesom det ikke kan føre til at tillægge § 20 et udvidet indhold.

Endelig bemærkes, at DSB-loven fra 1998, hvori det forudsættes, at DSB ikke skulle være selvforsikrer, er senere i tid end både erstatningsansvarslovens § 20 fra 1984, lovforslaget fra 1983 og betænkningen fra 1978. Det må derfor tillægges betydelig vægt i vurderingen af, om DSB er selvforsikrer efter erstatningsansvarslovens § 20, jf. § 19, at lovgiver senere ved DSB-loven tog konkret stilling til, at DSB fra 1999 og frem ikke skulle være selvforsikrer.

DSB har krav på renter som anført i betalingspåstanden fra den 15. februar 2015, som er 30 dage efter den 16. januar 2015, hvor forsikringsselskaberne modtog DSB's – senere ubestridte – skadesopgørelse på 817.930,64 kr., jf. rentelovens § 3, stk. 3.

Forsikringsselskaberne var den 16. januar 2015 i besiddelse af de oplysninger, som må anses for nødvendige for at bedømme kravets berettigelse og størrelse.

Det kan ikke komme DSB til skade, at forsikringsselskaberne efter at have anerkendt ansvar indhentede juridisk bistand fra advokat Michael Wiisbye, som herefter i en periode på 2 år stillede en lang række supplerende spørgsmål til DSB. Det forhold, at forsikringsselskaberne – godt to år efter skadens indtræden – havde brug for juridisk bistand til at bedømme forpligtelsens eksistens og omfang, kan ikke bevirke udsættelse af betalingstidspunktet, jf. rentelovens § 3, stk. 3.

Forsikringsselskaberne er ansvarssubjekt efter hestelovens § 30a, stk. 2, hvorefter DSB har et lovhjemlet direkte krav mod skadevolderens (hesteejerens) ansvarsforsikringsselskab(er). Det kan ikke komme DSB til skade, at advokat Michael Wiisbye stillede en række supplerende spørgsmål om Banedanmarks hegnspligt og eventuelle ansvar i forhold til et regreskrav. Disse forhold er uvedkommende i relation til forsikringsselskabernes ansvar over for DSB efter hestelovens § 30a, stk. 2. Til det bemærkes også, at Tryg Forsikring A/S anerkendte ansvaret den 16. januar 2015.

Forsikringsselskaberne havde derfor senest den 16. januar 2015 de nødvendige oplysninger om kravets berettigelse, herunder at forsikringsselskaberne var ansvarlige over for DSB, jf. hestelovens § 30a.

Erstatningsbeløbet er under retssagen ubestridt ned til de sidste 64 øre og er ikke ændret siden opgørelsen, der blev sendt til forsikringsselskaberne den 16. januar 2015. Forsikringsselskaberne havde dermed senest den 16. januar 2015 de nødvendige oplysninger om kravets størrelse.

Det kan ikke med rimelighed komme skadelidte til skade, at advokat Michael Wiisbye først meget sent den 20. januar 2017 anerkendte den samlede beløbsmæssige opgørelse, som DSB fremsendte med dokumentation allerede den 16. januar 2015.

Selv hvis landsretten måtte finde, at der er dele af erstatningsopgørelsen, der først blev dokumenteret senere end den 16. januar 2015, har forsikringsgiverne ikke godtgjort hvilke dele af kravet, herunder hvilke dele af afsavnsretstatningen, der i så fald skal forrentes på et senere tidspunkt.

Af disse grunde er der ikke grundlag for at lægge en senere rentedato til grund end den 15. februar 2015. Der påløber renter efter rentelovens § 3 fra den 15. februar 2015 og indtil betaling sker.

Landsrettens begrundelse og resultat

Spørgsmål om bortfald af ansvar efter erstatningsansvarslovens §§ 19-20

Skadevolders erstatningsansvar bortfalder efter erstatningsansvarslovens § 19, stk. 1, hvis skaden er dækket af en tingsforsikring eller driftstabsforsikring. Det følger af forarbejderne til bestemmelsen, at skadevolder er erstatningsansvarlig for det beløb, som selvrisikoen udgør, når forsikringen er tegnet med selvrisiko. Herefter er hesteejerens, og dermed forsikringsselskabernes, ansvar ikke bortfaldet i medfør af erstatningsansvarslovens § 19.

I henhold til erstatningsansvarslovens § 20 er staten, en kommune eller anden offentlig institution, der i almindelighed er selvforsikrer, stillet som om forsikring var tegnet, jf. erstatningsansvarslovens § 19. Der er enighed om, at DSB kan henføres til "staten, en kommune eller anden offentlig institution" i den forstand, disse begreber er anvendt i erstatningsansvarslovens § 20.

Spørgsmålet er herefter, om DSB kan anses for "i almindelighed" at være selvforsikrer og dermed omfattet af erstatningsansvarslovens 20.

Som anført ovenfor under retsgrundlag er det efter de specielle bemærkninger til erstatningsansvarslovens § 20 afgørende for, om en offentlig institution "i almindelighed" er selvforsikrer, om institutionen konsekvent undlader at forsikre sig.

Efter den nu historiske § 13 i DSB-loven skulle DSB efter etableringen som selvstændig offentlig virksomhed tegne de for virksomheden nødvendige forsikringer. Det fremgår af lovens forarbejder, at DSB efter bestemmelsens ikrafttræden ikke længere ville være omfattet af den dagældende selvforsikringsordning for statsinstitutioner. Oplysningerne i Rigsrevisionens beretning til statsrevisorerne om statens selvforsikringsordning af 2004 bekræfter, at DSB rent faktisk udtrådte af statens selvforsikringsordning efter DSB-lovens ikrafttræden. Derudover har vidnerne, Gert Mikkelsen og Suzanne Svendsen, samstemmende og detaljeret forklaret om DSB's omfangsrige forsikringsprogram, hvorved det også er godtgjort, at DSB siden etableringen som selvstændig offentlig virksomhed har overholdt forsikringspligten.

På denne baggrund må DSB anses for generelt at have forsikret sig på de risikoområder, der følger af DSB's virke.

Appellanterne har imidlertid gjort gældende, at DSB på grund af den høje selvrisiko på 25 mio. kr. på de tegnede forsikringer, må anses for at være selvforsikrer i erstatningsansvarslovens § 20's forstand i relation til skader, der er mindre end selvriskoen.

Som ligeledes anført ovenfor under retsgrundlaget er det i de specielle bemærkninger, der ligger til grund for bestemmelsen, anført, at en offentlig institution ikke "i almindelighed" er selvforsikrer, hvis institutionen "nok forsikrer sig, men med meget høj selvrisiko, og således selv overtager risikoen for mindre skader".

Landsretten finder, at ordene "mindre skader" efter sammenhængen og en naturlig sproglig forståelse udgør skader, der er mindre end selvriskoen. Der er således navnlig ikke holdepunkter for at antage, at der med udtrykket "mindre skader" er tilsigtet en størrelsesmæssig absolut begrænsning, og at der herfra modsætningsvist kan sluttes, at erstatningsansvarslovens § 20 finder anvendelse ved en selvrisiko for beløbsmæssigt "større skader". Det bemærkes endvidere, at der ikke i loven eller forarbejderne hertil er grundlag for at kunne anse en offentlig institution for at være delvis selvforsikrer og dermed delvist omfattet af bestemmelsen.

På denne baggrund kan DSB ikke anses for at være en offentlig institution, der i almindelighed er selvforsikrer i den forstand, udtrykket anvendes i erstatningsansvarslovens § 20.

Herefter finder landsretten, at erstatningsansvarslovens § 20 sammenholdt med § 19 ikke kan føre til, at DSB skal stilles som om, der er tegnet forsikring for den risiko, DSB har påtaget sig ved tegning af forsikring med selvrisiko, heller ikke selvom selvriskoen nominelt udgør et betydeligt beløb.

Med disse bemærkninger tiltræder landsretten, at forsikringsselskabernes ansvar for DSB's tab ikke er bortfaldet i medfør af erstatningsansvarslovens §§ 19-20.

Om rentekravet

Den 16. januar 2015 fremsendte DSB en skadesopgørelse med bilag til Tryg Forsikring A/S til dokumentation for sit erstatningskrav.

Skadesopgørelsen omfattede bl.a. en reparationsudgift på 390.593 kr., som blev dokumenteret ved en mail 10. maj 2013 fra DSB Vedligehold A/S til DSB, hvori reparationsudgiften var opgjort til i alt 255.592,51 kr. Efter det for landsretten foreliggende materiale, blev differencen mellem de to beløb først dokumenteret ved DSB's fremsendelse af brev af 5. november 2015 med bilag til advokat Wiisbye, hvor DSB's tab som følge af nedsættelse af værdien af togenes hjul blev dokumenteret. Forsikringsselskaberne havde således først fra denne dato de oplysninger, som må anses for nødvendige for at bedømme berettigelsen og størrelsen af den del af DSB's krav vedrørende reparationsudgiften, der udgjorde 135.000 kr. Denne del af DSB's krav forrentes herefter fra den 6. december 2015, jf. rentelovens § 3, stk. 3.

I skadesopgørelsen fra januar 2015 opgjorde DSB afsavnserstatningen ved benyttelse af en sats pr. dag på 17.986 kr. Denne sats blev efter det for landsretten foreliggende materiale først specificeret af DSB ved fremsendelse af takster for afsavnserstatning med brev af 15. juni 2016 til advokat Wiisbye. Forsikringsselskaberne havde således først fra denne dato de oplysninger, som må anses for nødvendige for at bedømme berettigelsen og størrelsen af DSB's krav vedrørende afsavnserstatningen. Denne del af DSB's krav, i alt 341.734 kr., forrentes herefter fra den 16. juli 2016, jf. rentelovens § 3, stk. 3.

Landsretten finder det herudover godtgjort, at forsikringsselskaberne den 16. januar 2015 havde de oplysninger, som måtte anses for nødvendige for at vurdere størrelsen og berettigelsen af den øvrige del af DSB's krav. Landsretten bemærker hertil, at spørgsmålene vedrørende erstatningsansvarslovens §§ 19-20 angår det retlige grundlag for kravet, og at de spørgsmål, forsikringsselskaberne efterfølgende stillede DSB om henholdsvis hegnspligt og DSB's fradragsret for moms af materiel, kunne afklares allerede på tidspunktet for DSB's opgørelse af sit krav den 16. januar 2015 bl.a. ud fra den tidligere jernbanelov og momsloven.

Herefter forrentes den øvrige del af DSB's krav, i alt 341.196,64 kr., fra den 15. februar 2015.

Efter sagens udfald skal Concordia Forsikring A/S og Tryg Forsikring A/S i sagsomkostninger for begge retter betale 129.940 kr. til DSB. 110.000 kr. af beløbet er til dækning af udgifter til advokatbistand ekskl. moms og 19.940 kr. til dækning af retsafgift. Ud over sagens værdi er der ved fastsættelsen af beløbet til advokatbistand taget hensyn til sagens omfang og forløb.

THI KENDES FOR RET:

Concordia Forsikring A/S og Tryg Forsikring A/S skal inden 14 dage solidarisk til DSB betale 817.930,64 kr., hvoraf 341.196,64 kr. skal tillægges procesrente fra den 16. februar 2015, 135.000 kr. skal tillægges procesrente fra den 6. december 2015 og 341.734 kr. skal tillægges procesrente fra den 16. juli 2016.

I sagsomkostninger for begge retter skal Concordia Forsikring A/S og Tryg Forsikring A/S inden 14 dage solidarisk til DSB betale 129.940 kr. Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

Publiceret til portalen d. 19-03-2019 kl. 10:12

Modtagere: Appellant CONCORDIA FORSIKRING A/S, Appellant TRYG
FORSIKRING A/S, Indstævnte DSB