

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 10. januar 2024 blev i sag nr. 100325:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Baltic Finance v/Lloyd's
v/Sedgwick Leif Hansen A/S
Lautrupvang 8
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har ulykkesforsikring. I klage af 31/8 2023 til nævnet har klagerens advokat bl.a. anført:

"Påstand

Balticfinance v/Sedgwick tilpligtes at yde forsikringsdækning for varigt mén, samt udbetaling af daglig ydelse ved hospitalsindlæggelse over for klager i forbindelse med et anmeldt ulykkestilfælde.

Sagsfremstilling

Sagen drejer sig om ulykkesforsikring med forsikringsvilkår ... Begrænsninger og undtagelser punkt 2.2.1, hvorefter forsikringen ikke dækker følger af ulykkestilfælde, der er fremkaldt af forsikrede person med forsæt eller grov uagtsomhed. Forsikringsvilkårene medsendes som bilag 1.

Selskabet afviser at yde forsikringsdækning under henvisning til, at klager har medvirket til ulykkestilfældet ved grov uagtsomhed, jf. selskabets brev af 12. maj 2023 - bilag 2.

Det er forsikringsselskabet, der har bevisbyrden for, at forsikringstageren, har fremkaldt forsikringsbegivenheden ved en uagtsomhed, der må betegnes som grov. Selskabet anses ikke for at have løftet denne bevisbyrde, jf. mit brev af 1. juni 2023 - bilag 3.

Klager kom alvorligt til skade den 30. oktober 2021, hvor han pådrog sig flere alvorlige somatiske skader og et svært hovedtraume. Klager har ikke på noget tidspunkt været i stand til at afgive forklaring, da han hverken husker noget fra tidspunktet før, under eller umiddelbart efter ulykken, jf. politirapport af 3. maj 2022 - bilag 4.

Idet klager hverken har været i stand til at udtale sig til politiet eller til retten, må man sammenligne klagers situation og oplevelse af forløbet med den af medpassagererne, som har afgivet forklaring. Jeg medsender politirapport af 30. oktober 2021 - bilag 5 og dom af 19. december 2022 - bilag 6.

Den 30. oktober 2021 kort efter midnat skete et alvorligt færdselsuheld i [by] med [flere] involverede. Føreren af bilen kørte på en lige landevej og mistede pludselig herredømmet over bilen. Bilen kom over i modsatte vognbane, hvorefter den snittede flere træer, roterede flere gange og endte i nogle større træer. ... De øvrige pådrog sig alvorlig personskade.

Førerens bil var en ... - altså en stor solid personbil. Fælgene på bilen passede ikke til de påsatte sommerdæk.

Selskabet hævder, at der ikke skulle være ydre omstændigheder som årsag til skadens opståen.

Selskabet påpeger, således at hovedårsagen til ulykken skyldes bilens hastighed, samt førerens alkoholindtagelse, jf. selskabets brev af 21. juni 2023 - bilag 7.

Jeg medsender bilinspektørerklæring af 30. november 2021 - bilag 8, hvoraf følgende fremgår: 'Dækket på højre baghjul blev under udskridningen vredet ind mod midten af fælgen, og det kan ikke udelukkes, at der enten havde været for lavt dæktryk, eller at dækket var punkteret. Dækket blev efterfølgende undersøgt, men det kunne ikke konstateres, om det havde været utæt før uheldet'.

Videre fremgår: 'Bagdækkene på bilen var 225 mm. og var således 20 mm. smallere end det anbefalede'. Videre fremgår også: 'Dækmonteringen på de forreste fælg var ligeledes for smal til fælgene. Den smalle dækmontering i forhold til fælgenes bredde medfører, at kanten, hvor dækkenes

sider sidder tæt mod fælgen, er mere udsatte for at blive presset ind mod midten af fælgen og dermed tabe lufttrykket'.

Således vurderer bilinspektøren, at disse forhold kan have haft indflydelse på uheldets opståen og forløb.

Kørsel med spirituspåvirket fører

Selskabet hævder i sit brev af 12. maj 2023 - bilag 2, at det er af den opfattelse, at klager burde have været vidende om førerens alkoholindtag, da klager og føreren havde tilbragt mange timer sammen den pågældende dag. Dette er imidlertid ikke korrekt.

Føreren og medpassageren, som har afgivet forklaring, samt en af de andre medpassagerer drak et par øl i tidsrummet fra kl. 16.00-18.00. Senere på aftenen mødtes de med yderligere ... af passagerne, herunder klager, ved en På dette tidspunkt var kl. tidligst 22.00.

Klager havde været sammen med sin kæreste i timerne forinden. Han skulle køre hende på arbejde ... hvor hun skulle møde kl. 22.00. Fra klager og hans kærestes adresse ... til kærestens arbejdsplads i [by] er der ... km, og det tager 26 minutter at køre dertil.

Af screenshots - bilag 9 og videoklip af 29. oktober 2021 - bilag 10 fremgår, at klager og hans kæreste sad i klagers bil kl. 21.32 på vej til hendes arbejdsplads, hvor de har været fremme omkring kl. 22.00. Fra kærestens arbejdsplads til ... tager det 6-7 minutter at køre, hvorfor klager tidligst mødtes med føreren og de andre passagerer kl. 22.00.

Ved ... drak de nogle øl sammen. Medpassageren har i sin forklaring for retten oplyst, at han ikke så, om føreren drak øl på dette tidspunkt, da de stod forskellige steder i

Medpassageren har videre forklaret, at han ikke tænkte, at føreren var påvirket af spiritus, da han talte med ham.

Omkring kl. 23.00 kørte de fire kammerater videre til [by] for at besøge den ene medpassagers [familiemedlem], hvor den sidste medpassager også var til stede. De ankom til [by] omkring kl. 23.00, og det fremgår af medpassagerens forklaring, at de gik rundt i [huset] og i garagen, og at de i løbet af den næste time drak nogle øl.

Kort efter midnat kørte føreren og de [andre] medpassagerer, herunder klager, fra [by] i førerens bil. Føreren skulle køre de ... andre hjem og skulle dagen efter afholde [arrangement].

I bilen hørte de musik og snakkede, og stemningen var god. Medpassageren sad på passagersædet ved siden af føreren, og de tre andre, herunder klager, sad på bagsædet.

På dette tidspunkt havde føreren siden kl. 16.00, og altså i løbet af otte timer, drukket omkring seks genstande. [Føreren] havde således drukket i løbet af eftermiddagen/aftenen. Blodprøve taget efter ulykken viste, at førerens promille var 1,27 (mindsteværdi).

Af dommen (bilag 6) fremgår, at føreren ikke tænkte, at det var et problem, at [føreren] havde drukket øl, netop fordi [føreren] havde drukket i løbet af eftermiddagen/aftenen. [Føreren] udtalte under sin forklaring for retten, at [føreren] ikke følte sig beruset, og at [føreren] var overrasket over promillens størrelse. Det var ikke i [føreren]s tanker, at [føreren] ikke var i stand til at køre bil. [Føreren] havde ikke drukket stærk spiritus eller andet end almindelige øl.

To af medpassagererne, herunder pågældende, der har afgivet forklaring, havde været sammen med føreren det meste aftenen. Ingen af dem vurderede imidlertid, at føreren ikke var i stand til at køre. Der var ikke nogen, der påpegede eller satte spørgsmålstegn ved, om føreren kunne køre.

Det var ikke et diskussionsemne hos dem, at føreren havde drukket, antageligvis fordi de ikke tænkte, at [føreren] havde drukket for meget til at kunne køre. Føreren har desuden oplyst, at [føreren] ikke ville have kørt, hvis [føreren] havde følt sig beruset.

Klager havde, i modsætning til medpassageren, først mødtes med føreren 22.00. Klager havde således kun tilbragt to timer sammen med føreren. Det kan dermed ikke forventes, at klager, som havde været sammen med føreren i en kortere tidsperiode end ovennævnte medpassager, vidste eller burde have vidst, hvad føreren havde drukket, og at han på baggrund heraf ikke var i stand til at køre bil.

Jeg henviser til U.1998.518V, hvor S, som var passager, blev dræbt under kørsel i en bil ført af en kammerat, F, som blev dømt for spirituskørsel med en alkoholpromille på 1,29 (mindsteværdi). Der blev lagt vægt på promillens størrelse, og på at F i løbet af aftenen havde indtaget alkohol, uden at S var til stede. Afdøde havde ikke haft mulighed for at registrere, hvilken mængde alkoholføreren havde indtaget i løbet af aftenen, da parterne ikke havde været sammen hele aftenen.

Landsretten udtalte, at såfremt ulykkesforsikringsselskabets pligt til at yde dækning skulle bortfalde, var det nødvendigt, at bilens fører efter en forsikringsretlig vurdering måtte anses for at have handlet groft uagtsomt, og efter oplysningerne om alkoholpromillen i F's blod, som var 1,29 (mindsteværdi), var der tale om et grænsetilfælde. Uanset om det blev lagt til grund, at F forsikringsretligt

bedømt handlede groft uagtsomt, var det en forudsætning, at S burde have indset, at F havde indtaget alkohol i et sådant omfang, at hans kørsel kunne betegnes som grov uagtsom. I vurderingen af, om dette var opfyldt, indgik såvel omstændighederne i forbindelse med alkoholindtagelsen som alkoholpromillens størrelse. Ud fra oplysningerne om promillens størrelse, var det ikke bevist, at S burde have indset, at F forud for, at han førte bilen, havde indtaget alkohol i et sådan omfang, at S handlede groft uagtsomt ved at lade sig transportere af ham.

Til sammenligning med nærværende sag havde klager og føreren været sammen i få timer - højst to - og havde ikke siddet/stået ved siden af hinanden hele tiden. Det fremgår, som nævnt, af medpassagerens forklaring, at de havde stået forskellige steder ved ..., og at de gik rundt i garagen og i huset, da de kom hjem til [familiemedlemmet] i [by]. Som i ovenfor nævnte dom, havde klager heller ikke haft mulighed for at registrere, hvilken mængde alkohol føreren havde indtaget i løbet af aftenen, hvorfor klager ikke handlede groft uagtsomt ved at køre med føreren. Som nævnt, er det forsikringsselskabet, der har bevisbyrden herfor, og denne ses ikke løftet.

Videre henvises til FED2001.2121, hvor A, som var passager, ikke fik erstatning fra sin ulykkesforsikring, da føreren, B, og A havde drukket sammen i flere timer op til ulykken. B's alkoholpromille blev målt til 1,77 (middelværdi). Det fremgår, at det ud fra de målte alkoholpromiller kunne lægges til grund, at A og B havde indtaget samme mængde alkohol (A's alkoholpromille er ikke angivet i dommen).

Parterne havde forsøgt at få fat på en taxa, hvilket ikke lykkedes, hvorefter B endte med at køre bilen. Vestre Landsret lagde til grund, at det måtte have stået klart for A, at B på grund af sin beruselse var ude af stand til at føre bilen på betryggende måde. A havde derfor handlet groft uagtsomt ved at lade sig transportere i en bil ført af B. A's ulykkesforsikring var derfor berettiget til at afvise dødsfaldsdækning over for A's livsarvinger.

I forhold til nærværende sag gør det sig gældende, at klager og føreren ikke havde 'drukket sammen' i timerne op til ulykken på samme måde som i ovennævnte dom. Klagers og førerens alkoholpromille var væsentligt forskellige, hvorfor klager ikke kunne være vidende om, at førerens alkoholpromille var så høj, som det var tilfældet, og herudover at den var så meget højere end klagers egen promille, som blev målt til 0,10 (mindsteværdi). Medpassagerens promille blev målt til 0,35 (mindsteværdi).

Idet klagers og medpassagerens promille var henholdsvis 0,10 (mindsteværdi) og 0,35 (mindsteværdi) må man formode, at de var i stand til at vurdere, at føreren ikke virkede spirituspåvirket i en sådan grad, at det var groft uagtsomt for dem at køre med ham. Klager havde, som nævnt, ikke

set eller haft mulighed for at registrere, hvor meget føreren havde drukket, hvorfor der ikke er holdepunkter for at antage, at klager vidste eller burde vide, hvad promillen var.

I Ankenævnet for Forsikrings kendelse 75.052, havde forsikringstageren, som også var passager, ikke observeret førerens alkoholindtag og hverken vidste eller burde vide, at føreren ikke var i stand til at føre bilen på forsvarlig vis. Føreren havde en alkoholpromille på 1,15 (mindsteværdi).

Klagers advokat hævdede, at henset til promillens størrelse, kunne føreren ikke antages at have været så beruset, at forsikringstageren burde have indset, at det ville medføre en indlysende fare at være passager i bilen. Forsikringstageren havde ikke været sammen med føreren hele aftenen og havde dermed ikke observeret førerens alkoholindtag.

I nærværende sag fremgår det af medpassagerens forklaring, at han og føreren er gode kammerater, og at de kender hinanden godt. Medpassageren sad ved siden af føreren. Medpassageren forklarede, at [medpassageren] ikke mærkede noget anderledes ved føreren, og at føreren ikke sagde noget om, at [føreren] havde fået noget at drikke. Dette indikerer, at føreren ikke var synligt eller mærkbart påvirket.

Af de to forklaringer fra henholdsvis føreren og medpassageren fremgår, at hverken føreren selv eller medpassageren vidste, at førerens promille var så høj, som den var. De overvejede på intet tidspunkt, at [føreren] ikke skulle være i stand til at køre.

Selskabet har ikke i tilstrækkeligt omfang ført bevis for, at klager vidste eller burde have vidst, at føreren var spirituspåvirket. Det anses i særdeleshed ikke for bevist, at det stod eller burde have stået klager indlysende klart, at der var betydelig fare for, at han ville blive udsat for personskade ved at lade sig transportere med føreren på baggrund af hans alkoholindtag.

Det er en betingelse, at beruselsen har været årsag til forsikringsbegivenheden. Det er ikke tilstrækkeligt, at beruselsen har været medvirkende årsag til forsikringsbegivenheden; den må have været den væsentligste årsag til forsikringsbegivenheden. Denne betingelse er med bilinspektørens vurdering (bilag 9) ikke opfyldt.

Kørsel med høj hastighed

Selskabet afviser i øvrigt at yde forsikringsdækning med henvisning til, at hovedårsagen til ulykens opståen efter selskabets vurdering var den høje hastighed svarende til 140 km/t, jf. selskabets brev af 21. juni 2023 (bilag 7). Selskabet hævder videre, at man som passager i en bil har en objektiv forpligtelse til at holde sig orienteret om forholdene ved kørslen, herunder bilens hastighed, og at klager var vidende eller burde være vidende om bilens høje hastighed.

Føreren kørte på en lige landevej med en fartbegrænsning på 80 km/t. Der var ikke andre biler på vejen. Det var mørkt og koldt, og der var klar himmel, men det var ikke umiddelbart glat. Der var således gode oversigtsforhold.

For så vidt angår hastigheden, som estimeret var 140 km/t forklarede medpassageren, at [medpassageren] ikke følte, at føreren kørte for hurtigt. [Medpassageren] vendte sig om fra passagersædet for at tale med passagererne på bagsædet, herunder klager. [Medpassageren] observerede ikke, at der blev kørt for stærkt. [Medpassageren] snakkede med de andre passagerer og fokuserede ikke på speedometeret. [Medpassageren] oplyste, at det ikke virkede som om, bilen blev ført

med en hastighed på 140 km/t. Det føltes måske som 100-110 km/t. Hvis [medpassageren] havde vidst, at hastigheden var så høj, havde [medpassageren] bedt føreren om at sætte farten ned.

På en lige landevej uden trafik og med gode oversigtsforhold, og hvor klager tilmed sad på bagsædet, må det antages, at man ikke bemærker bilens hastighed på samme måde, som hvis der var tæt trafik og mange sving på vejen. Klager observerede dermed ikke bilens hastighed. Til trods for, at medpassageren sad på passagersædet, observerede [medpassageren] imidlertid heller ikke bilens hastighed, hvorfor det i særdeleshed ikke kan forventes, at klager observerede bilens hastighed.

I henhold til dette er det ikke bevist, at klager vidste eller burde have vidst, at bilen blev ført med for høj hastighed. Der var, som nævnt, tale om en stor solid personbil, hvor man ikke kan mærke hastigheden på samme måde, som man kan i mindre biler. Klager sad tilmed på bagsædet og havde derfor ikke mulighed for at se speedometeret. Videre er det oplyst, at de hørte musik og snakkede.

Såfremt man ikke ved eller bør vide, at bilen føres med for høj hastighed, kan man ikke have pligt til at påtale dette. Klager har således ikke ved grov uagtsomhed fremkaldt ulykken ved ikke at sige fra overfor den høje hastighed.

Samlet gøres det således gældende, at selskabet under disse omstændigheder ikke har sandsynliggjort i tilstrækkeligt omfang, at klager vidste eller burde have vidst, at føreren dels var spirituspåvirket og dels kørte med høj hastighed.

Selskabet har heller ikke dokumenteret, at det enten var spiritusindtagelsen eller den høje hastighed eller en kombination heraf, der var årsag til ulykken."

Selskabet har i brev af 30/9 2023 til nævnet bl.a. redegjort for sagsforløbet og afgørelsen således:

"Selskabet er fri for ansvar i sagen, idet klager har handlet groft uagtsomt, hvorved selskabets undtagelser indtræder.

Sagsfremstilling

Klager søger erstatning på nærværende ulykkesforsikring, for sine alvorlige skader, der skete som følge af, at han var passager i en bil som forulykkede den 30. oktober 2021. Klagers krav er ifølge klagers advokats brev til nævnet af 31.10.2023, erstatning for varigt mén og for daglige ydelser i forbindelse med hospitalsindlæggelse ifølge vilkårenes punkt 1.4.9.

Selskabet gengiver ikke her en fuld sagsfremstilling og gennemgang af hændelsesforløbet i forbindelse med selve havariet, idet der ikke synes at være åbenbar uenighed om de faktuelle omstændigheder herom, som dokumenteret og opridset af klagers advokat, med undtagelse jævnfør de kommentarer med videre, som tidligere er fremført af selskabet og de som fremhæves i det følgende.

Selskabet afviser at anerkende skaden som dækningsberettiget, med den begrundelse, at klager har handlet eller undladt at handlet sådan at hans handlinger eller undladelser har været groft uagtsomme.

Selskabet bestrider ikke, at klager vil have mén efter havariet. Idet selskabet afviser at være erstatningsansvarlig, er spørgsmålet om udmåling af mén ikke behandlet af selskabet.

...

Selskabet fastholder afvisningen i det hele, med de begrundelser som tidligere er givet, og med de tilføjelser som følger:

Blodprøver og alkohol

Klager havde drukket flere øl med føreren af bilen, forud for at han lod sig transportere af denne. Klager var selv ikke påvirket af spiritus i nævneværdig grad. Hans promille var målt til 0,1 som mindsteværdi.

Det fremgår af politirapporten, at den udtagede blodprøve for føreren af den forulykkede bil ikke var blevet testet for spiritus, og at prøverne ikke var sikret, som foreskrevet ved mistanke om spiritus og til dokumentation af eventuelt indhold og mængde heraf. Blodprøven blev angiveligt udtaget 30. oktober 2021 kl. 01:45 En patruljebil blev dirigeret til skadestedet af vagttelefonen kl. 00:29. Dette skete efter anmeldelse af ulykken fra en beboer i nærheden af skadestedet, som havde hørt et brag. Denne borger valgte at køre ud for at se, og fandt frem til ulykkesstedet. Han kontaktede alarmcentralen, da han efter fremkomst havde set den havarerede bil. Det vides således ikke med

sikkerhed, hvornår ulykken skete. Ulykkestidspunktet ligger altså nogen tid før kl. 00:29, da første patrulje, af alarmcentralen, blev sendt ud til ulykkesstedet.

Det er oplyst, at blodprøven havde stået uforseglet, og derved havde fordampet alkohol i ca. 15 minutter. Dette må nok betragtes som løse estimer, og bør efter selskabets opfattelse tolkes som mindst 15 minutter.

Da blodalkoholprocenten for føreren herefter endelig blev målt, viste blodprøven 1,37 promille. På grund af usikkerhed nedsattes det målte til såkaldt mindsteværdi på 1,27 promille.

Der er ikke indikation for at føreren havde indtaget alkohol i tidsrummet mellem ulykken og blodprøveudtagelsen. [Føreren] har ikke været i stand hertil, på grund af sine kvæstelser.

Tidsrummet fra, at vidnet hørte braget fra ulykken, fik ørt til og fundet ulykkesstedet, ringet og kommunikeret med alarmcentralen, og til at alarmcentralen fik dirigeret en patrulje til stedet mener vi må have taget mindst 15 minutter. Ulykkestidspunktet er mest sandsynligt omkring kl. 00:15, eller før.

Klager indfandt sig i bilen fra kørsels start. Kørslen begyndte naturligvis tidsmæssigt noget før havariet. Der er ikke oplysninger om, at der var indtagelse af alkohol i bilen, så drikkeriet forgik efter vores opfattelse alene forud for kørsels start. Det kan efter selskabets opfattelse lægges til grund, at der gik omkring 1 time og 45 minutter, fra kørsels start og til blodprøven blev udtaget fra føreren.

Når mindsteværdien af førerens blodprøveresultat på 1,27 promille lægges til grund, og hvis man følger gennemsnit jf. Sundhed.dk for forbrænding af alkohol, som er 0,15 promille per time, så skal der tillægges 0,26 promille. Promillen var således ved kørselsstart minimum $1,27 + 0,26 = 1,53$ promille.

Kræftens Bekæmpelse beskriver herunder en gennemsnitlig persons tilstand ved 1,5 promille (Bilag B) Samme formulering findes i øvrigt flere steder på internettet, herunder bl.a. hos Netdoktor.dk: [https://www.omalkohol.dk/fileadmin/user_upload/OM_ALKOHOL - NAT - 2021_rettet.pdf](https://www.omalkohol.dk/fileadmin/user_upload/OM_ALKOHOL_-_NAT_-_2021_rettet.pdf)

- **1,5 promille:**
Man får udtalt forringet
bevægelsesevne og talebesvær.
Centralnervesystemet har fået nok
(og maven sikkert også)

Føreren af bilen, var åbenbart og synligt påvirket af alkohol inden, og under kørslen.

Videre er det klart, at den omtalte fordampning af prøven efter anerkendt laborantfejl har betydning. Alkohol er et opløsningsmiddel som fordamper hurtigt. Det er ikke sandsynligt, at den præcise måling efter fordampningen kan udregnes uden, at der foretages omfattende laboratorieanalyser. Hertil vil der alligevel stadig være usikkerhed, da det ikke med sikkerhed kan siges hvor længe blodprøven stod uforseglet. Det må dog kunne lægges til grund, at fordampningen har været ikke uvæsentlig, og den reelle promille har været endnu højere end de 1,53 promille.

Føreren af bilen har oplyst, at [føreren] alene drak seks almindelige øl fra omkring kl. 18:00 og til omkring kørselsstart. Såfremt dette er korrekt, ville [føreren]s promille se ud som herunder, efter de almindelige anerkendte forbrændingsmønstre for alkohol, som kan findes flere steder på internettet, blandt andet <https://www.drikkeabc.dk/alkohol%20promille%20beregner.aspx>

6 øl spredt ud fra klokken 18:00 – klokken 00:15 = 0,47 promille

Føreren promille skulle således have været på omkring 0,47 på ulykkestidspunktet. Uanset, om der tages højde for unøjagtigheder i målingen, stadig langt mindre end den reelle promille.

Det kan lægges til grund, at føreren ikke taler sandt, og det bør derfor kunne antages at klager med stor sandsynlighed, har set føreren drikke betydeligt større mængder alkohol end oplyst, og at klager derved vidste, at føreren ikke var i stand til lovligt eller sikkert, at køre bil.

Vidne i anden bil

Det fremgår af politirapporten, at et vidne i en bil blev overhalet af, og derved så den forulykkede bil før ulykken. Vidnet blev overhalet med en fart, som denne bedømmer til ca. 150 km/t. Vidnet oplyste politiet, at [bilen] var tæt på at påkøre hans, og at den trak ind lige foran ham. Vidnet oplyser også, at han bemærkede, at bilens kørsel var slingrende. Der er enighed om, at der er tale om den forulykkede bil, som vidnet observerede.

Bilen

Den havarerende bil var en ... Bilen var fra ... Bilens alder krævede periodesyn hvert andet år. Det fremgår af offentlige registre, at den var periodesynet og godkendt 10. juni 2021, altså godt fire en halv måned før ulykken. Bilen var altså i fejlfri og god og lovlig stand på dette tidspunkt. Klagers advokat henviser til politiets bilinspektørrapport (Bilag 8). Her hævdes det, at dækkene, som ifølge rapporten var cirka 20 millimeter eller 8% smallere end forskrevet til fælgene, skulle kunne være afgørende for ulykken. Det formodes, at klagers advokat dermed mener, at der er en usikkerhed om hvorvidt ulykken skete som følge af denne dækmontering, og at denne usikkerhed skal komme selskabet til skade i ansvarsvurderingen.

Selskabet afviser dette af flere årsager. Det fremgår netop af samme rapport, at det var ved udskridningen, dækket blev vredet ind mod fælgen, og at det derved slap fælgkanten og tabte luft. Det, at det i rapporten anføres, at det ikke kan udelukkes, at dækket havde lavt dæktryk eller var punkteret forud for udskridningen, er naturligvis korrekt, men dette er ikke sandsynligt, idet tre (3) af de fire (4) dæk var uden luft, da bilinspektøren kom frem til havariet.

Der er følgende kommentarer i bilinspektørrapportens punkt 4.3 om punktering nedenfor, herunder at nærmere undersøgelse af højre bagdæk ikke viste, at dette var punkteret. Konklusionen må derfor være, at højre bagdæk tabte luft, som følge af at bilen skred ud og havarerende, lige som de to andre flade dæk. Det fremgår videre af politirapporten og sagen, at bilen blev slynget og rullede mange meter, og rapporten omtaler 'nedfaldsstedet' hvor bilen endte. Helt naturligt, tabte tre dæk ved denne meget voldsomme hændelse luft.

4.3 Betydning af fejl eller mangler på personbilen.

Dækket på højre baghjul blev under udskridningen vredet ind mod midten af fælgen, og det kan ikke udelukkes, at der enten havde været for lavt dæktryk eller at dækket var punkteret. Dækket blev efterfølgende undersøgt, men det kunne ikke konstateres om det havde været utæt før uheldet.

Foto 9 i bilinspektørerklæringen viser resterne af højre bagdæk og fælg, Bilinspektørens billedtekst er: 'Dækket på højre baghjul blev trykløst under uheldet mens bilen skred sidelæns på vejen'.

...

Videre fremgår det af bilinspektørerklæringens bilag 2, punkt 7 (Bilag 8), nedenfor, at dækkene ikke

var lovlige, men at det ikke havde betydning for 'færdselsuheldets hændelsesforløb'.

7. Dæk, fælge og hjullejer

Dækkene var for smalle i forhold til de anvendte fælge.
De bagerste fælge var 11 tommer brede og det kræver en dækbredde på mindst 275 mm. Den ideelle bredde ville være 285 til 295 mm. Den maksimale bredde ville være 305 mm.
Bagdækkene var 255 mm og var således 20 mm for smalle i forhold til det anbefalede.
Det anses som en konstruktiv ændring og er ikke tilladt.
Vejledning om Syn afsnit 8.02.003 (1) 1.5 Dækbredden må afvige, idet bæreevnen samt følgende skal overholdes: Dækket skal passe på fælgen (jf. f.eks STRO-databog).
Forhjul monteret med:
Event Potentem UHP 245/30 ZR20 90Y
Baghjul monteret med:
Event Potentem UHP 255/30 ZR20 92Y
Dæktryk:
VF: 3,1 bar HF: 0,0 bar
VB: 0,0 bar HB: 0,0 bar
Mønsterdybde:
VF: 6,4 mm HF: 6,5 mm
VB: 6,1 mm HB: 5,9 mm
Tre dæk var trykløse pga uheldet.

Fejl eller mangler af betydning for færdselsuheldets hændelsesforløb: ☐ ja, ☒ nej

På samme side punkt 10. konkluderes det, at bilinspektøren ikke årsagsforbinder nogle forhold ved bilen som medvirkende årsag til ulykken:

10. Bemærkninger

Der blev ikke konstateret fejl eller mangler ved køretøjet, som kunne antages at have været årsag, eller medvirkende årsag til uheldet.

Skulle nævnet således, på trods af ovenstående alligevel vælge at lægge til grund, at der var lavt lufttryk eller en punktering i højre bagdæk ved kørslen, er det selskabets opfattelse, at dette foruden den ekstreme kørsel, ikke ville have udgjort nogen reel fare i den pågældende bil og på den aktuelle vej. Der er tale om lavprofil dæk, og bilen ville have ændret profil med få centimeter, da lavprofil dæk er meget lave, og en punktering ville kunne høres og mærkes i bilen, hvorefter den blot kunne være bragt til standsning på, helt almindelig vis. Det gøres videre gældende, at da den overhalede bils fører, så [bilen] slingrede ved overhalingen en tid og distance forud for havariet, var bilens dæk ikke punkteret på dette tidspunkt. Alligevel observerede vidnet, at bilen kørte slingrende videre med høj fart. Det er højst usandsynligt at højre bagdæk var punkteret på dette tidspunkt, da vidnet også ville have set og hørt det, ved den omtalte tætte overhaling med 150 km/t.

Selskabets mener i øvrigt, at vores afgørelse er korrekt, uanset om dækket punkterede, manglede tryk eller ej.

Grov uagtsomhed

Af politirapporten fremgår, at afhøringer af både fører og en af medpassagererne i bilen udtalte, at de alle har hurtige biler, og kan lide at køre stærkt. Videre fremgår af politirapporten foto fra en fartfælde 14 dage forud for ulykken, at den havarerende bil blev registreret og målt, på offentlig vej, med en fart på 155 km/t.

Nævnets afgørelse 90.435 fra 14. juni 2017 (Bilag C), hvor en person, som passager i et køretøj, kom til skade ved et solouheld, slår fast, at det var groft uagtsomt at deltage som passager i et motorkøretøj med en fører, som man burde være klar over, var påvirket af alkohol.

I sagen, der er sammenlignelig med nærværende sag, blev føreren dømt for en promille på 1,19 på ulykkestidspunktet. Et enigt nævn udtalte, at da skaden hovedsagelig skyldtes beruselse fra førerens side, 'at klageren har udvist grov uagtsomhed ved at deltage som passager i forbindelse med kørslen', og at selskabet i forsikringsbetingelserne havde forbeholdt sig fuldstændighed til afvisning ved ulykkestilfælde, der fremkaldes ved grov uagtsomhed, og derfor kunne selskabet ikke kritiseres for at afvise dækning helt. Det indgik også i nævnets vurdering, at forsikringstageren ikke havde anvendt sikkerhedssele.

Afgørelsen viser, at det er groft uagtsomt at deltage som passager med en beruset fører, samt at undlade at fastspænde sig med sikkerhedssele. I sagen var kriteriet 'grov uagtsomhed' nået uden, at der var tale om uden høj hastighed, idet hastigheden var mellem 25 og 40 km/t, ligesom der ikke var tale om 'vanvidskørsel' idet kørslen ikke foregik på offentlig vej.

I nærværende sag, henviser vi til vilkårenes punkter 2 og 2.2 og punkt 4 (Bilag 1), hvoraf også fremgår fuldstændighed i tilfælde af grov uagtsomhed, som omfattet af vilkårene og forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2.

Tidsforløb og grov uagtsomhed

Det følger af praksis, at der ved vurdering af om en uagtsomhed har været grov ifølge forsikringsaftalelovens §18, stk. 2, også indgår en vurdering af tiden til de subjektive overvejelser forud for en hændelse som følge af uagtsomheden. Det har således betydning om der er tale om en 'tanke-torsk', jf. nævnets afgørelse 83.443 fra 2013, hvor en landmand skubbede en høballe in i en balle presser med foden, så hans ben kom i klemme. Selvom, der var tale om træthed og en slags refleks, havde selskabet ret i, at der var udvist grov uagtsomhed, idet skadelidte som landmand havde særlige forudsætninger for at kende faren ved sin handling og arbejdet med ballepresseren, og fandt 'at klagerens handling medførte en klar fare for det begivenhedsforløb som indtraf, for en skade som den, der indtrådte'. Dissens: mindretallet fandt, at på grund af den korte tid, i forløbet, var der ikke tale om grov uagtsomhed.

Højesteret slog med UfR 2000.1093 H fast, at en cyklist, som blev påkørt, da han vendte om i et vejkryds, da det gik op for ham at han havde kørt ud for rødt lys, ikke havde handlet uagtsomt, idet det tillægges vægt, hvor lang tid, der subjektivt havde været til overvejelserne om handlingen. En længere overvejelsesperiode, indikerer således 'bevidst' grov uagtsomhed.

I nærværende sag havde klager rig mulighed for at vurdere situationen, både forud for at deltage i kørslen som passager, og under kørslen, hvor han burde have bedt om at blive sat af, eller på anden måde reageret med at få stoppet forløbet.

Klager har selv kørekort og bil, og kender eller bør kende til reglerne omkring alkoholindtagelse ved bilkørsel. Han var ikke beruset selv, og har således med åbne øje indvilliget i den risiko der var ved en kørsel som kan karakteriseres at indeholde en indlysende fare for en skade, som den skete.

I nærværende sag, er det selskabets opfattelse, at den høje hastighed er en medvirkende faktor for skaden, og at når alle parametre tages i betragtning, er grov uagtsomhedskriteriet for selskabs dækningsundtagelse dokumenteret og mere end opfyldt.

Konklusion

Selskabet har løftet bevisbyrden for, at klager har handlet groft uagtsomt, hvorefter selskabet efter

vilkårene og forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2 er fri for ansvar. Det lægges til grund, at det har stået klager klart, at han satte sig ind i en bil, med en berustet fører, og han var bevidst om dette, da han selv er bilist, og at det var forbundet med fare. Klagers valg, ikke at anvende sikkerhedssele, forstærkede faren. Klager valgte herefter at fortsætte som passager i bilen, på trods af at hastigheden var omkring 155 km/t. på en våd vej hvor den tilladte maksimalhastighed var 80 km/t. Det fremgår af vidneudsagn fra den overhaledede bil, at kørslen var farlig og slingrende. Klager deltog i kørslen på trods af disse forhold. Klagers promille var angivet til omkring 0,1. Han var således vågen og ved normal fatteevne, og derved indså eller burde have indset, at der var en indlysende fare for en skade som den skete."

Klagerens advokat har i brev af 17/10 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Blodprøver og alkohol

Selskabets skøn over størrelsen på førerens promille kan ikke lægges til grund i sagen. Det må være det faktiske resultat af blodprøven (1,27 (mindsteværdi)), der lægges til grund, hvilket også var tilfældet under retssagen.

Selskabet hævder, at klager havde drukket flere øl med føreren af bilen, forud for, at han lod sig transportere af denne. Dette er imidlertid ikke korrekt. Som anført i klagen, mødtes klager og føreren tidligst kl. 22.00. Uheldet skete kort efter midnat, og således havde klager og føreren tilbragt to timer sammen. Endvidere fremgår det af dommen (bilag 6), at klager, føreren og de andre medpassagerer for det første stod forskellige steder ved ..., og videre at de gik rundt i huset og garagen, efter de var ankommet ... Klager og føreren har dermed ikke stået/siddet ved siden af hinanden eller været sammen uafbrudt i tidsintervallet på to timer. Det anses derfor ikke for bevist, at klager havde drukket flere øl med føreren af bilen, forud for, at han lod sig transportere af denne.

På baggrund heraf er det ikke sandsynligt, at klager havde set eller burde have set, hvor meget alkohol føreren indtog forinden kørslen, idet klager ikke havde mulighed for at registrere førerens alkoholindtag.

Selskabet angiver på side 3 i høringssvaret, at føreren af bilen var åbenbart og synligt påvirket af alkohol inden og under kørslen. Af vidneforklaringen i dommen fremgår, at vidnet ikke vurderede, at føreren ikke var i stand til at køre. Vidnet oplyste desuden, at det ikke var et diskussionsemne blandt passagererne, at føreren ikke skulle være i stand til at køre, idet vidnet forklarede, at han ikke mærkede noget anderledes ved føreren. Dette dokumenterer, at føreren hverken var synligt eller mærkbart påvirket.

Vidneforklaringen er afgivet under strafansvar for retten, hvorfor denne må tillægges afgørende betydning. Vidnet, som havde tilbragt længere tid sammen med føreren, var ikke klar over, hvad førerens promille var og kunne heller ikke mærke noget anderledes ved føreren, hvorfor det i

særdeleshed ikke anses for bevist, at klager vidste eller burde have vidst dette, henset til perioden på to timer.

Selskabet angiver videre på side 3 i høringssvaret, at det bør kunne antages, at klager med stor sandsynlighed havde set føreren drikke betydeligt større mængder alkohol end oplyst, og at klager

derved vidste, at føreren ikke var i stand til lovligt eller sikkert at køre bil. Jeg skal understrege igen, at klager og føreren havde tilbragt to timer sammen, hvor de var sammen med de andre medpassagerer og ikke sad/stod sammen i hele intervallet. Klager havde ikke mulighed for at observere førerens alkoholindtag, og det er derfor ikke bevist af selskabet, at klager vidste eller burde have vidst, hvor meget føreren havde drukket.

Bilen

Selskabet anfører, at bilinspektøren ikke årsagsforbinder nogen forhold ved bilen som medvirkende årsag til ulykken.

Imidlertid fremgår det af bilinspektørerklæringens punkt 2. Konklusion, på side 1, at forholdene ved dækkene kan have haft indflydelse på uheldets opståen og forløb. Jeg fastholder derfor, at forholdene ved bilen kan have været medvirkende til uheldet, og at selskabet derfor ikke har dokumenteret, at beruselsen har været den væsentligste årsag til ulykken.

Grov uagtsomhed

Selskabet oplyser på side 6 i høringssvaret, at det af politirapporten fremgår, at alle medpassagererne har hurtige biler og kan lide at køre stærkt. Videre oplyses, at der af politirapporten fremgår et foto fra en fartfælde 14 dage forud for ulykken, hvor den havarerede bil blev registreret og målt

med en fart på 155 km/t.

Jeg skal her bemærke, at disse oplysninger ingen relevans har for nærværende sag og for bedømmelsen af klagers adfærd i henhold til grov uagtsomhed i det pågældende ulykkestilfælde.

Selskabet nævner i konklusionen, at klagers valg om ikke at anvende sikkerhedssele, forstærkede faren. Jeg skal i den forbindelse fremhæve, at det, ikke at anvende sikkerhedsselen, ikke i sig selv er fremkaldende for forsikringsbegivenheden.

Selskabet hævder videre, at klager havde rig mulighed for at vurdere situationen både forud for at deltage i kørslen som passager og under kørslen, hvor han burde have bedt om at blive sat af eller på anden måde reageret for at få stoppet forløbet.

Det skal igen fremhæves, at klager sad på bagsædet i bilen bag førersædet, og at der blev hørt musik og snakket i bilen, hvorfor klager hverken kunne se speedometeret eller lagde mærke til bilens hastighed. På baggrund heraf har klager ikke været bevidst om bilens hastighed og kan således ikke have haft pligt til at påtale dette.

Under henvisning til den af selskabet nævnte ankenævnskendelse, 90.435, skal det bemærkes, at der, for de to involverede i den sag, var tale om samdruk, inden ulykken skete.

Af kendelsen fremgår: 'Parterne har været sammen hele dagen fra kl. 08.00 om morgenen, og indtil skaden skete ca. kl. 16.52, og der blev drukket både øl, rom og en bitter, selvom det ikke er bevist, hvor meget rom, der er blevet drukket'. Videre fremgår: 'Det er ikke forklaret nogen steder, at parterne har været væk fra hinanden, og derfor har forsikrede haft rigeligt kendskab til, at føreren af UTV-en har drukket i løbet af dagen, lige så vel som forsikrede selv har drukket'.

Nærværende sag kan dermed ikke sammenlignes med ankenævnskendelsen, 90.435. I ovennævnte sag var der tale om samdruk. Parterne havde været sammen hele dagen - næsten ni timer, og der var blevet drukket flere forskellige typer af spiritus.

I nærværende sag er der på ingen måde tale om samdruk som i ovennævnte sag. Jeg understreger endnu engang, at klager og føreren havde tilbragt højst to timer sammen, inden de kørte afsted.

Grunden til, at forsikrede var bekendt med førerens alkoholindtag i ovennævnte sag, var, at de to havde tilbragt ni timer sammen. I nærværende sag har klager helt modsat ikke haft mulighed for at have kendskab til førerens alkoholindtag i løbet af de to timer. Endvidere er det netop tilfældet i nærværende sag, at klager og føreren har været væk fra hinanden - i hvert fald har de ikke siddet/stået sammen i hele tidsintervallet på to timer. Forskellen er dermed, at klager i nærværende sag ikke var vidende om førerens alkoholindtag, og at der ikke var tale om samdruk.

Der lægges ikke vægt på hastigheden i ovennævnte sag, men alene alkoholpromillen, som for føreren var 1,57 (mindsteværdi) kort efter ulykken og fastsat til 1,19 (mindsteværdi) i dommen. Selskabet lagde vægt på informationer fra blodprøver, klagerens egen promille, samværrets omstændigheder, herunder tidshorisonten og indtagelsen af alkohol. Det afgørende i sagen var, at parterne havde tilbragt hele dagen sammen, og at tilfældet dermed kunne karakteriseres som samdruk, hvorefter passageren havde udvist grov uagtsomhed ved at lade sig transportere med føreren.

I forhold til nærværende sag, gør selskabet gældende, at klager ikke var beruset selv, og at han således med åbne øjne havde indvilget i den risiko, der var ved en kørsel, som kan karakteriseres at indeholde en indlysende fare for en skade som det skete.

Klager har ikke indvilget heri ved at lade sig transportere med sine kammerater. Klager var hverken bevidst om førerens alkoholpromille eller hastigheden, og selskabet har på baggrund heraf ikke bevist, at klager handlede groft uagtsomt."

Selskabet har i brev/mail af 3/11 2023 til nævnet bl.a. anført:

"I vores vurdering af forsikringssagen forholder selskabet sig til flere forhold, Det er således vores samlede vurdering, der er afgørende. Elementerne er anderledes i forhold til for eksempel straffesagen mod føreren af bilen:

Var det uagtsomt for klager at sætte sig ind i bilen fra start, burde eller kunne han have afstået herfra. Var det uagtsomt, at han ikke påtalte og forsøgte at stoppe kørslen, da – eller før - bilen ifølge uvildige vidneforklaringer slingrede voldsomt og kørte med omkring 155 km/t på en våd landevej, med 80 km/t fartbegrænsning. Var det uagtsomt, at vælge ikke at anvende sikkerhedssele under den aktuelle kørsel. Var det uagtsomt at drikke alkohol med føreren af bilen, forud for kørslen, og ikke inden kørslen vurdere, om denne udviste nogen tegn beruselse, som efter selskabets opfattelse var åbenbar.

Selskabet mener at der samlet set, ikke kan være tvivl om klagers skader kunne have været undgået, hvis han ikke havde udvist en så grov accept af risiko, som sket, at der er tale om grov uagtsomhed.

Blodprøver og alkohol

Nærværende er ikke en sag mod føreren af bilen, som blev dømt for en promille med mindsteværdi på 1,27 promille. Kriteriet for bevis for at idømme føreren en straf, er naturligt nok meget høj, hvorfor der typisk gives rabat for eventuelle usikkerheder. I straffesagen, var det ikke relevant for anklagemyndigheden at bevise højere promille, idet promillen, selv ved mindsteværdien og uden vurdering af den omtalte tidsfaktor og fordampning, lå indenfor rammen på 1,2 promille, for at kunne dømme for spritkørsel. Der er yderligere forskelle i bedømmelserne, som vi vil vende tilbage til.

Det er dokumenteret i sagen, at den passerede tid fra kørslens start og til målingen af førerens blod, ved almindelig anerkendt fald i blod alkoholkoncentration på 0,12 – 0,18 per time (typisk sat til 0,15 promille per time), samt at blodpromillekoncentrationen tidligst blev målt 1 time og 45 minutter senere, betyder at den reelle blodpromille ved kørslens start var mindst 1,53. Det bemærkes, at det

er selvom der tages udgangspunkt i mindstepromillen på 1,27.

Det er selskabets opfattelse, at vi kan vurdere tilstedeværelsen af grov uagtsomhed ud fra samtlige forhold, og at vi, uanset straffesagen, kan tillægge at alkoholprøven havde fordampet i en reelt kendt periode, og at da den faktisk blev målt, viste resultatet 1,37 promille. Uanset dette viser vores

bemærkninger til sagen, som fremgår af vores 1. svar, at vi alene indregner alkoholfaldet i blodkoncentrationens mindsteværdi på 1,27, for at udfinde den vurderede minimumpromille føreren havde ved kørslens start.

Med henvisning til vores 1. svar fastholdes således, at føreren var synligt beruset ved kørslens start.

Vidneforklaringerne af personerne i bilen kan ikke tages for pålydende, som allerede vist, idet førerens oplysning om at have drukket 6 øl over hele aftenen, ville have medført en promille på ikke over 0,5.

Der er tale om venner, som har et fællesskab omkring ejerskab med hurtige biler. Såfremt føreren ikke havde drukket mere end opgivet sammen med klager, skulle [føreren] have drukket meget tæt forud for mødet med klager. Uanset, så drak klager øl sammen med føreren, og han har set føreren beruset.

Det er stadig vores opfattelse, at nævnsafgørelse 90.435 er illustrativ. Særligt er forskellene i sagerne aktuelle her. Køretøjet var ikke en bil, men en jagtvogn eller såkaldt UTV. Hastigheden var minimal med mellem 25-40 km/t, altså omkring det en cykel eller knallert kører. Førerens promille var fastsat til 1,19.

Sagen er illustrativ fordi:

Skadelidte ikke selv påvirkede initialskaden, idet han var (passiv) passager.

Nævnet fandt at skaden hovedsagelig skyldtes førerens alkoholindtag.

Kørslen var alene ulovlig, UTV'en passerede en vej omfattet af færdselsloven. Ellers var der ikke noget ulovligt ved kørslen med dette køretøj eller føreren, som ikke var, eller skulle være indregistreret. Der var ikke tale om en bil. Formålet fremgår i sagen at være at køre i to jagtgrunde, udenfor færdselsloven område, ikke på offentlig vej. Føreren kørte med begrænset fart.

Alligevel fandt nævnet at idet skadelidte, som var beruset, var bevidst om at føreren havde drukket

en del, og at det burde have været indlysende, at der var fare for at skadelidte pådrog sig sine skader, ved at lade sig transportere af føreren.

I nærværende sag, var klager i, modsætning hertil, ikke beruset, og var i stand til at handle rationelt og klart. Det følger af straffedommen, at ulykken hovedsagelig skyldes førernes alkoholindtag, og denne blev dømt i overensstemmelse hermed.

Klager var passager, og lod sig transportere. Der er ikke noget, der peger på at han var årsag til initialskaden. Klager var utvivlsomt klar over, at kørslen var i strid med færdselslovens regler, herunder om kørsel under indflydelse af alkohol. Anerkendte kilder viser, at ved to (2) almindelige øl, vil en 70 kg mand have en promille, der overstiger den lovlige nedre grænse for alkohol i blodet på 0,5 promille.

Det fremgår af sagen, at klager og føreren drak sammen i et eller andet omfang. Det er usandsynligt, at føreren ikke viste tegn på påvirkning af alkohol, men uanset dette var klager klar over, at han var

ved at begive sig ud i en ulovlig og risikabel kørsel.

Klager accepterede fortsat kørsel ud i trafikken på en mørk lettere våd landevej. Føreren af bilen førte denne med omkring 155 km/t, og kørte slingrende, uden at klager påtalte det. Klager som var klar og ved almindelig fatteevne, valgte på trods af ovennævnte tillige, ikke at spænde sit sikkerhedsbælte.

Nærværendes sag er ikke en sag om samdruk eller spritkørsel, men hvorvidt der samlet set er tale om grov uagtsomhed fra klagers side. De samlede beviseligheder i sagen viser, at klagers handling, ved at lade sig transportere i bilen, at fortsætte i kørslen, samt den adfærd at undlade at anvende sikkerhedssele, udgjorde en indlysende fare for den skete skade.

Skadeårsag

Klagers advokat har ad flere gange nævnt, at klagers adfærd ikke har været medvirkende til at fremkalde forsikringsbegivenheden. Vi har ikke nogen holdning til denne påstand, hvis hun mener selve ulykken. Praksis – herunder nævnets kendelse 90.435 – viser, at det er skaden, der er afgørende.

I nærværende sag, ligesom i 90.435 og som fastsat i praksis, er det således tilstrækkeligt at 'skaden' eller resultatet skyldes den grove uagtsomhed."

Ankenævnet for Forsikring

17.

100325

Til dette har klagerens advokat fremsendt brev af 7/11 2023, hvori det bl.a. er anført:

"Selskabets svar af 3. november 2023 giver ikke anledning til yderligere bemærkninger fra klager."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af politiets anmeldelsesrapport af 30/10 2021 fremgår bl.a.:

"Anmeldelsesdato/klokkeslæt

Lørdag den 30. oktober 2021 kl. 00.29

...

Kort beskrivelse af uheldet

Part 1, fører af sort [bil] med reg.nr. ..., førte køretøjet i vestlig retning ad [vej], og mistede herredømmet over køretøjet, og kørte ind i en skovtykning.

...

Føre

Vådt

...

Vejrforhold

Ingen nedbør

....

Tilladt hastighed

80 km/t

...

Undertegnede traf ved ambulancekøretøjerne part 1, føreren af køretøjet. Føreren oplyste sig som værende med generalier skematisk anført. [Føreren] blev skønnet stærkt påvirket af situationen og rystet. [Føreren] havde blod i ansigtet og på bukserne. [Føreren] blev skønnet uegnet til endelig afhøring, grundet situationens alvor, men afhørt kort til sagen.

Part 1 fører ... der indledningsvist blev gjort bekendt med, at [føreren] som part i et færdselsuheld ikke havde pligt til at udtale sig til politiet, forklarede kort, at [føreren] førte personbilen og ejede den. [Føreren] førte personbilen i vestlig retning ad [vej], da det pludselig gav et 'bump' i bilen. [Føreren] var ikke sikker på, om det kom fra bilen, eller om det var vejen, der var ujævn. Efterfølgende mistede [føreren] herredømmet over bilen, og husker ikke, hvad der skete efterfølgende. [Føreren] kunne ikke præcisere hastigheden [føreren] førte personbilen med, men forklarede, at [føreren] kørte for hurtigt.

...

Der var vindstille og mørkt på undersøgelsestidspunktet. Vejbelægningen var jævn og hel. Føret var vådt."

Af politiets afhøringsrapport af vidne af 8/11 2021 fremgår bl.a.:

"Afhørte oplyste, at da han kørte på [vej] ca. 2 km før/ øst for [by] blev overhalet af en i meget høj fart. Han mente, at bilen havde en hastighed på ca. 150 km/t.

Forespurgt oplyste afhørte, at han skønnede hastigheden til ca. 150 km/t, fordi han ikke nåede at se bilens forlygter i sit bakspejl, inden den foretog overhalingen. Da føreren efter overhalingen trak tilbage i vognbanen foran afhørte, var bilen meget tæt på at påkøre afhørte, ligesom den

Ankenævnet for Forsikring

18.

100325

slingrede, og afhørte tænkte, at føreren ikke havde styr på kørslen. Afhørte nåede kun kortvarigt at se bilens baglygter, hvorefter den var for langt fremme, til afhørte kunne følge den visuelt grundet den høje fart.

Forespurgt oplyste afhørte, at føret den pågældende nat var fugtigt, der var en smule tåge/dis, men ingen nedbør. Han huskede ikke temperaturen, men havde sin vinterjakke på."

Af politiets rapport vedr. sikring af blodprøver af 30/10 2021 fremgår bl.a.:

"[Politiassistent] oplyste, at der formentlig var opstået misforståelser i forbindelse med udtagning af blodprøver, idet det fra [sygehuset] over for ham havde oplyst, at politiet ikke havde bedt om blodprøver for spiritus. Der var dog sikret blodprøver, som almindeligvis bliver udtaget af traume-patienter.

...

Laboranten oplyste, at der for vedkommende ikke var undersøgt for Ethanol. Blodprøven var udtaget den 30/10 2021 kl. 0130. Der fremgik af blanketten ikke navn på den læge/laborant der havde udtaget blodprøven. Blodprøven var sikret i lukket blodprøveglas med label hvoraf ... navn og cpr nr. fremgik, ligesom prøven var lagt i kuvert med blanket. Af blanketten fremgik også navn og cpr nr.

For ... vedkommende var der undersøgt for Ethanol, men blodprøven havde stået uforseglet - forstået således at blodprøven stod i et blodprøveglas men ikke var dækket til, således at der kan være sket en fordampning. Blodprøven havde stået uforseglet i ca. 15 minutter. Blodprøven var udtaget den 30/10 2021 kl. 0145. Der fremgik af blanketten ikke navn på den læge/laborant der havde udtaget blodprøven."

Af retskemisk erklæring af 5/11 2021 fremgår bl.a.:

"Navn ... [Klageren]	Materiale Blod	Udtag. Dato 2021-10-30	kl. 01:52
...			
Resultatskema			
Stofnavn	Note	Materiale	Resultat Akkr.
Ethanol		blod	0,20 promille (a)
Ethanol, mindsteværdi	1	blod	0,10 promille (a) "

Af retskemisk erklæring (føreren) af 5/11 2021 fremgår bl.a.:

"Udtag dato
2021-10-30
...
Resultatskema

Stofnavn	Note	Materiale	Resultat		Akk.
Ethanol		blod	1,37	promille	(a)
Ethanol, mindsteværdi	1	blod	1,27	promille	(a)

A bilinspektørerklæring af 30/11 2021 fremgår bl.a.:

"1. Indledning

I forbindelse med et solofærdselsuheld den 30-10-2021 kl. 0029 på [vej] i vestlig retning ved kantpæl 5/4, ..., hvor føreren af en personbil, ... , mistede kontrollen over køretøjet, så det kørte over i modsatrettede vognbane og videre ud i rabatten, hvorefter den snittede flere små træer og roterede flere gange og endte mellem nogle større træer liggende på venstre side, har undertegnede foretaget en undersøgelse af køretøjet og uheldsstedet, specielt med henblik på at fastslå, om der skulle være tekniske forhold, som kunne antages at have været medvirkende til uheldets opståen og forløb.

...

2. Konklusion

Dækket på højre baghjul blev under udskridningen vredet ind mod midten af fælgen, og det kan ikke udelukkes, at der enten havde været for lavt dæktryk eller, at dækket var punkteret. Dækket blev efterfølgende undersøgt, men det kunne ikke konstateres om det havde været utæt før uheldet.

Dækkene på bilen var for smalle til de anvendte fælge. Det anses som en konstruktiv ændring og er ikke tilladt.

Den ukorrekte dækmontering, dækkets muligvis lavere tryk kombineret med høj hastighed var medvirkende faktorer til uheldets opståen og forløb.

Personbilens hastighed ved første sporafsætning var 155 km/h $\pm$ 15 km/h.

3. Begrundelse

...

Personbilen kørte på [vej] i vestlig retning og ca. 150 meter øst for ref. begyndte bilens bagende at skride ud mod højre, hvilket resulterede i, at bilen skred over i den modsatrettede vognbane og videre ud i den sydlige rabat. Terrænet syd for [vej] var ca. 3 meter lavere end vejen. Bilen fortsatte med bagenden forrest gennem nogle mindre træer og buske, for til sidst at grave sig ned i terrænet, hvilket fik bilen til at rotere omkring tværaksen. Da bilen landede igen med bagenden forrest fortsatte roteringen og bilen landede mellem nogle større træer, hvor slutpositionen var liggende på venstre side med fronten mod øst. Slutpositionen var 39 meter vest for ref. 21 meter syd for [vej].

...

3.2 Spor på uheldsstedet:

Der blev konstateret skridspor på asfalten startende 150 meter øst for ref. 75 meter øst for ref. kørte venstre forhjul ud i græsrabatten mellem vejen og cykelstien på [vejens] sydlige side.

37 meter øst for ref. kørte højre baghjul ud i græsrabatten mellem vejen og cykelstien på [vejens] sydlige side.

Ca. 33 meter øst for ref. var der nogle større skrabemærker i cykelstiens asfalt.

Disse var afsat af bilens højre bagfælg. Dette betyder at dækket var trykløst på dette tidspunkt.

Der blev konstateret spor i terrænet syd for vejen hvor bilen havde kørt baglæns. Bilens bagerste kofanger blev slynget op i et træ og hang i ca. 5 meter højde.

...

3.3 Vejforløb:

[Vejen]s forløb ved uheldsstedet i vestlig/østlig retning og forløb ligeud. Der var en vognbane i hver retning adskilt af vognbanelinjer. Ved uheldsstedet var der på den sydlige side en mark med få træer og buske. Terrænet på den sydlige side var ca. 3 meter lavere end vejen.

Der var gode oversigtsforhold.

Uheldsstedet var uden for tættere bebygget område, med en tilladt hastighed på maksimalt 80 km/h.

3.4 Vejforhold:

Vejen var asfalteret og våd på uheldstidspunktet. Vejen var uden huller eller andre beskadigelser i asfalten.

En mulig friktionsudnyttelse blev estimeret til $\mu = 0,7$

...

3.5 Vejr- og belysningsforhold:

Vejret var klart med over 100 meters sigt.

Uheldet skete om natten og det var mørkt.

Der var ingen gadebelysning.

4. Årsagsanalyse

4.1 Betydning af fejl og mangler på vejanlægget.

Det blev konstateret, at der ikke var fejl eller mangler på vejanlægget, som havde haft indflydelse på uheldets opståen eller omfang.

4.2 Betydning af vejr- eller belysningsforhold.

Det vurderes, at hverken vejret eller belysningsforhold havde haft indflydelse på uheldets opståen eller forløb. Det var mørkt på uheldstidspunktet.

4.3 Betydning af fejl eller mangler på personbilen.

Dækket på højre baghjul blev under udskridningen vredet ind mod midten af fælgen, og det kan ikke udelukkes, at der enten havde været for lavt dæktryk eller at dækket var punkteret. Dækket blev efterfølgende undersøgt, men det kunne ikke konstateres om det havde været utæt før uheldet.

Bilens bagerste fælge var 11 tommer brede. En sådan bredde kræver en dækbredde på minimum 275 mm. Den ideelle bredde er 285 til 295 mm. Den maksimale bredde er 305 mm.

Bagdækkene på bilen var 255 mm og var således 20 mm smallere end det anbefalede. Det anses som en konstruktiv ændring og er ikke tilladt. Vejledning om Syn af køretøjer afsnit 8.02.003 (1) 1.5 Dækbredden må afvige, idet bæreevnen samt følgende skal overholdes: Dækket skal passe på fælgen. Uf. f.eks. STRO-databog).

Dækmonteringen på de forreste fælge var ligeledes for smal til fælgene.

Den smalle dækmontering i forhold til fælgenes bredde, medfører at kanten hvor dækkenes sider sidder tæt mod fælgen er mere udsatte for at blive presset ind mod midten af fælgen og dermed tabe lufttrykket.

Ankenævnet for Forsikring

21.

100325

4.4 Bilens lasteevne var 485 kg. Der var ... personer i bilen, så bilen har været tæt på den maksimale vægt. Dette har negativ indflydelse på bilens køreegenskaber og giver større belastning f.eks dækkene."

Af politiets attest om undersøgelse af køretøj i anledning af færdselsuheld af 5/11 2021 fremgår bl.a.:

2. Belastning/belæsning

Køreklar vægt plus 4 passagerer.

Fejl eller mangler af betydning for færdselsuheldets hændelsesforløb: ☐ ja, ☒ nej

3. Styreapparat

Ingen fejl eller mangler konstateret ved undersøgelsen

Fejl eller mangler af betydning for færdselsuheldets hændelsesforløb: ☐ ja, ☒ nej

4. Bremser

...

Ingen fejl eller mangler konstateret ved undersøgelsen

Fejl eller mangler af betydning for færdselsuheldets hændelsesforløb: ☐ ja, ☒ nej

...

Bremserne vurderes at have fungeret normalt inden uheldet. Bremseskriverne havde blanke friktionsflader.

...

7. Dæk, fælge og hjullejer

...

Dækkene var for smalle i forhold til de anvendte fælge.

De bagerste fælge var 11 tommer brede og det kræver en dækbredde på mindst 275 mm. Den ideelle bredde ville være 285 til 295 mm. Den maksimale bredde ville være 305 mm.

Bagdækkene var 255 mm og var således 20 mm for smalle i forhold til det anbefalede.

Det anses som en konstruktiv ændring og er ikke tilladt.

...

Tre dæk var trykløse pga. uheldet.

Fejl eller mangler af betydning for færdselsuheldets hændelsesforløb: ☐ ja, ☒ nej

8. Chassis, karrosseri, udsyn mv.

Ingen fejl eller mangler konstateret ved undersøgelsen. Gardinairbag i højre side og højre sædeairbag var udløste. Sikkerhedsseler ikke anvendt.

Fejl eller mangler af betydning for færdselsuheldets hændelsesforløb: ☐ ja, ☒ nej

...

10. Bemærkninger

Der blev ikke konstateret fejl eller mangler ved køretøjet, som kunne antages at have været årsag eller medvirkende årsag til uheldet."

Af politiets bilag 3 fremgår bl.a.:

"Bilens kollision med træerne samt kollision med jorden to gange resulterede i en omsætning af bevægelsesenergi til deformationsenergi. Ved vurdering af personbilens beskadigelser, sammenholdt med tilsvarende beskadigelser fra en database med køretøjer (CrashtestService CTS), er EES værdien (Energy Equivalent Speed~ den til deformationen kongruente hastighed), vurderet til 70 km/h $\pm$ 10 km/h.

Bilen tilbagelagde 189 meter fra første sporafsætning på vejen til slutpositionen, herunder kolliderede den med grøft og træer. Den gennemsnitlige friktion over strækningen på 189 meter er sat til

$\mu = 0,4$.

...

Personbilens hastighed inden første sporafsætning var:

155 km/h $\pm$ 15 km/h."

Af politiets afhøringsrapport af klageren af 3/5 2022 fremgår bl.a.:

"Afhørte oplyste, at han ikke kunne huske noget før, under eller umiddelbart efter uheldet."

Af domsudskrift i straffesagen mod føreren af bilen af 19/12 2022 fremgår bl.a.:

"[Føreren] er tiltalt for overtrædelse af

1.

færdselslovens § 117, stk. 1, nr. 3, jf. § 53, stk. 1 samt færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, jf. færdselslovens § 3, stk. 1 og § 42, stk. 1, nr. 2 og § 67, stk. 1 ved den 30. oktober 2021 kl. ca. 00.29 at have ført personbil ... ad [vej] i [by], under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, uden at optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed og efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen oversteg 0,50 promille, idet tiltalte førte personbilen, hvis dæk var for smalle til de anvendte fælge, med en hastighed på ikke under 140 km/t uagtet hastigheden uden for tættere bebygget område ikke må overstige 80 km/t, hvorefter tiltalte mistede herredømmet over personbilen, der kom over i modsatte vognbane, hvorefter bilen snittede flere træer og roterede flere gange og endte i nogle større træer, alt hvilket medførte dødsfald og alvorlig personskade.

En blodprøve udtaget samme dag kl. 01.45 viste en mindsteværdi af alkohol i blodet på mindst 1,27 promille.

...

5.

straffelovens § 249, 2. pkt. jf. 1. pkt. - uagtsom betydelig legemsbeskadigelse under særligt skærpende omstændigheder- ved den 30. oktober 2021 kl. ca. 00.29, at have ført personbil ... ad [vej] i [by], i forbindelse med den under forhold 1 beskrevne kørsel, under særligt skærpende omstændigheder uagtsomt, at have påført [klageren] betydelig skade på dennes legeme, idet [klageren], der var passager i den af tiltalte førte personbil, i forbindelse med færdselsuheldet blandt andet pådrog sig skader i hjernen i form af punktformede blødninger, kraniebrud og blødning i hjernens overflade samt blødninger i højre lunge, brud på bækkenet og brud på næsen alt med et længere indlæggelsesforløb og varigt men blandt andet i form af svær hjerneskade til følge.

...

Tiltalte ... har erkendt sig skyldig

...

Forklaringer

...

[Tiltalte] var klar over, at fælgene ikke passede til de påsatte sommerdæk. [Tiltalte] havde planlagt at skifte dækkene til vinterdæk fredag eftermiddag, men nåede det ikke, idet ... og ... kom på besøg hos tiltalte omkring kl. 16.00

De fik hver et par øl i tidsrummet fra kl. 16-18, hvorefter ... kørte hjem. ... blev hos tiltalte og spiste aftensmad.

Da klokken var omkring 21, kørte tiltalte og ... hjem til ... for at stille ...'s bil. De kørte derefter videre i tiltaltes bil til ..., hvor blandt andet ... og [klageren] var. Tiltalte sagde til ..., at hvis han vaskede tiltaltes bil, ville [tiltalte] give en øl. Tiltalte husker det som om, at de drak et par øl. Det var almindelig øl. Efter noget tid, kørte ... og nogle af deres fælles venner fra Derefter var tiltalte, ... og [klageren] tilbage. De kørte alle fire til [by] for at besøge tiltaltes [familiemedlem], hvor ... var til stede. De var i [by] omkring 23 tiden. De sad hjemme hos tiltaltes [familiemedlem] og snakkede og fik et par øl mere.

Kort efter midnat kørte tiltalte, ..., [klageren], ... og ... derfra i tiltaltes bil. Tiltalte tænkte ikke, at det var et problem, at [tiltalte] havde drukket øl, fordi [tiltalte] havde drukket løbende i løbet af aftenen. [Tiltalte] havde også fået et par øl dagen forinden, men ikke noget vildt. Det var kun tiltalte, der havde bil med til [by], og [tiltalte] førte derfor bilen.

...

Da de kørte, hørte de noget god musik i bilen og stemningen var god. ... sad ved siden af tiltalte, mens de [andre] sad bagi. [Tiltalte] husker ikke om dem, der sad bagi havde sele på. Alle, der var med i bilen, var glade for fart.

Der var mørkt, koldt og klar himmel, men vejen var umiddelbart ikke glat. De kørte mod [by], og tiltalte husker ikke præcis, hvor hurtigt han kørte, men måske omkring 140 km/t. [Tiltalte] ved godt, at man kun må køre 80 km/t på den strækning.

Efter de var kørt igennem ..., kørte de galt. Tiltalte husker, at vejen slog et sving, og at vejen var lidt ujævn. Bilen hoppede et par gange, og den skred ud. [Tiltalte] husker, at bilen gled, og at den derefter lå inde i skoven. [Tiltalte] ved ikke, hvordan bilen havnede i skoven - om den fløj eller, om den gled hele vejen derind.

...

Tiltalte havde fået omkring seks genstande gennem hele dagen. [Tiltalte] følte sig ikke beruset, så [tiltalte] var overrasket over promillens størrelse, og det var derfor ikke i [tiltalte]s tanker, at [tiltalte] ikke var i stand til at køre bil. [Tiltalte] havde ikke drukket hård spiritus eller stærke øl.

...

Adspurgt af forsvareren har tiltalte forklaret, at der ikke var nogen af de andre i bilen, der påpegede over for tiltalte, at man kun måtte køre 80 km/t på strækningen.

...

... og ... vidste, at tiltalte havde drukket, da de var sammen det meste af aftenen. Da de skulle køre fra [by] var der ikke nogen, der sagde til talte, at det ikke var okay, at [tiltalte] kørte. Det var ikke et diskussionsemne blandt dem, at tiltalte havde drukket. [Tiltalte] ville ikke have kørt hvis [tiltalte] havde følt sig beruset.

...

Adspurgt af forsvareren har vidnet forklaret, at han var venner med [klageren], ... og ... men mest venner med ... De havde alle interesse i biler, og de havde alle biler, der kunne køre stærkt, hvis det var det man ville.

... har som vidne forklaret, at [vidnet] husker ulykken pletvis. [Vidnet] husker, at [vidnet] den 29. oktober 2021 var på ... og spise med sin kæreste ... hvorefter [vidnet] tog over for at vaske kærestens bil ved ... Vidnet og [vidnets] kammerater mødtes engang imellem og vaskede bil, og de var alle interesserede i biler.

... vidnets kammerat og vidnet var til stede, da de ankom til Derefter kom tiltalte og ..., fordi vidnet havde sendt en Snap til tiltalte og ..., hvoraf det fremgik, at vidnet stod og vaskede bil. Vidnet drak en enkelt øl ved [Klageren] kom også og vaskede bil. De stod lidt forskellige steder ved ..., og vidnet så derfor ikke, om tiltalte drak øl. Vidnet talte med tiltalte ved ..., og det var ikke [vidnets] tanke, at tiltalte var påvirket af spiritus. [Vidnet] husker ikke, om de andre drak øl ved

De blev enige om, at de skulle tage til [by] for at se tiltaltes [familiemedlems] bil. Det endte med tiltalte, [klageren], ... , og vidnet kørte sammen i tiltaltes bil til [by]. Tiltaltes bil var en

...

Da de kom til [by], gik vidnet med ud for at se en knallert. De gik rundt forskellige steder i huset og garagen, mens de var hos tiltalte [familiemedlem], og vidnet så derfor ikke, om tiltalte drak øl. Vidnet husker ikke, hvor længe de var der, men måske en halv time.

Da de skulle hjem, kørte de alle med i tiltaltes bil. Vidnet sad på passagersædet ved siden af tiltalte. Vidnet har kendt tiltalte i mange år, og de var bedste venner på det tidspunkt. [Vidnet] mærkede ikke noget anderledes ved tiltalte, og tiltalte sagde ikke noget om, at [tiltalte] havde fået noget at drikke. Vidnet følte ikke, at tiltalte kørte for hurtigt. [Klageren] sad bag vidnet, ... sad i midten og ... sad bag tiltalte, og der var en god stemning i bilen.

Mens de kørte, sad vidnet og vendte sig om for at tale med dem på bagsædet. Pludselig blev det kulsort, og det skreg for vidnets ører. Det føltes som om, at bilen forsvandt under ham, og der blev helt sort. Det gav et ordentligt brag, hvorefter der blev helt stille. [Vidnet] følte, at braget kom i svinget, hvor der var en lille ujævnhed i vejen. [Vidnet] husker, at der kom politibiler og ambulancer. Vidnet kunne ikke se ud af øjnene på grund af hævelse, men [vidnet] kunne høre, hvad der foregik.

...

Bilinspektør ... har som vidne forklaret, at han som bilinspektør bliver kaldt ud til alvorlige færdselsuheld og skal derefter udarbejde en erklæring omkring besigtigelsen.

...

Uheldsstedet var en lige landevej, som kurvede ganske svagt mod venstre. Bilen var kørt over i den modsatte vejbane og ud i rabatten, hvor der var en jordforskel på 2-3 meter. Bilen var i skred inden jordforskellen, og da bilen ramte jordforskellen med bagenden, kørte bilen ned i buskadset. Det er korrekt, at han i bilinspektørerklæringen af 30. november 2021 har beskrevet det om dækkene og fælgene. Hvis dæk og fælg ikke passer sammen, vil dækket have nemmere ved at punktere, og hvis kanten af dækket bliver presset væk fra fælgkanten, kan luften blive presset ud af dækkene. Dækkene på bilen var for smalle til de anvendte fælg, hvilket anses som en konstruktiv ændring og er ikke tilladt.

Hastigheden beregnes ved, at man starter ved den forulykkede bil og bevæger sig bagud for at se efter spor. I dette tilfælde var der spor i græsset og ved cykelstien.

I erklæringen har vidnet estimeret hastigheden til 155 km/t +- 15 km/t. Denne beregning har han foretaget ved at se på de skader køretøjet havde, sammenholdt med de spor, han fandt på stedet

...

Rettens begrundelse og afgørelse...

Tiltalte har uden forbehold erkendt sig skyldig i alle forhold.

Tilståelsen støttes af de oplysninger, der i øvrigt foreligger, herunder tiltaltes forklaring, bilinspektørens erklæring, promilleerklæringen og oplysningerne om de forurettedes skader.

Det er derfor bevist, at tiltalte er skyldig i alle forhold."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"1 Ulykkesforsikring døgnet rundt

Forsikringen giver dækning for ulykker, der rammer de forsikrede personer i forsikringsperioden. Forsikringen dækker ulykker i hele verden, 24 timer i døgnet, hele året. Ulykke/ulykkestilfælde er en ikke forventet hændelse, som sker til en konstaterbar tid og sted, og som resulterer i en utilsigtet beskadigelse eller skade på den forsikrede person. Det betragtes ikke som et ulykkestilfælde, hvis en serie af hændelser sket over et tidsrum slutteligt resulterer i en invaliditet.

...

2. Begrænsninger og undtagelser

...

2.2 Grov uagtsomhed, beruselse mv.

2.2.1 Følger af ulykkestilfælde, der er fremkaldt af forsikrede person med forsæt eller grov uagtsomhed

Følger af ulykkestilfælde, der skyldes:

- Selvforskyldt beruselse
- fører et motorkøretøj med en promille, der er over den i loven tilladte grænse i den forsikrede persons hjemland
- Selvforskyldt påvirkning af alkohol, narkotika eller andre lignende stoffer, herunder misbrug af medicin eller stoffer.

Uanset forsikredes sindstilstand eller tilregnelighed på ulykkestidspunktet gælder alle de nævnte undtagelser."

Nævnet har fået forelagt politiets angivelse af bilens slutposition, fotografier, oversigtsfotografier af uheldetsstedet screenshot af foto af klageren og klagerens kæreste taget den 29/10 2021 kl. 19.32 og fotografi af klagerens kæreste taget den 29/10 2021 kl. 21.32.

Nævnet udtaler:

Klageren var den 30/10 2021 involveret i en solotrafikulykke, hvor klageren var passager. Klageren fik flere alvorlige skader, herunder et svært hovedtraume, og klageren har derfor ikke på noget tidspunkt kunnet huske noget fra tidspunktet før, under eller umiddelbart efter ulykken. Føreren af bilen blev den 19/12 2022 i byretten kendt skyldig i bl.a., at have ført bilen under tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, idet føreren førte personbilen, hvis dæk var for smalle til de anvendte fælge, med en hastighed på ikke under 140 km/t, hvor hastigheden ikke måtte overstige 80 km/t, hvorefter tiltalte mistede herredømmet over personbilen. Føreren fik samme dag kl. 01.45 målt en mindsteværdi af alkohol i blodet på mindst 1,27 promille. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at klageren har handlet groft uagtsomt, idet det må have stået klart for klageren, at føreren var beruset, ligesom klageren måtte være klar over bilens høje hastighed.

Klageren ønsker dækning for varigt mén, samt udbetaling af daglig ydelse ved hospitalsindlæggelse. Klageren har anført, at selskabet ikke har bevist, at han har fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagtsomhed. Klageren har anført, at der var forhold ved bilens fælge og dæk, som kan have haft indflydelse på uheldets opståen og forløb. Bilens fælge passede ikke på de påsatte sommerdæk, og det fremgår af bilinspektørerklæringen, at det ikke kan udelukkes, at højre baghjul enten havde lavt dæktryk eller var punkteret. Det fremgår, at bagdækkene var smallere end det anbefalede, og at dækmonteringen på de forreste fælge var for smal til fælgerne. Klageren har anført, at han først mødtes med føreren kl. 22.00, hvor de drak nogle øl sammen, og at han derfor kun havde tilbragt to timer med føreren. Den anden medpassager i bilen – som vidnede i retten – har udtalt, at vidnet ikke vurderede, at føreren ikke var i stand til at køre. Klageren kunne ikke være vidende om, at førerens alkoholpromille var så høj, herunder at den var meget højere end klagerens egen promille på 0,10 (mindsteværdi). Klageren har anført, at idet hans promille – og medpassagerens promille - var så meget lavere end førerens, må man formode, at klageren og medpassageren var i stand til at vurdere, at føreren ikke virkede spirituspåvirket i en sådan grad, at det var groft uagtsomt at køre med føreren.

Både medpassageren og føreren forklarede under retssagen, at de ikke vidste, at førerens promille var så høj som den var. Klageren har anført, at det ikke er bevist, at klageren vidste eller burde have vidst, at bilen blev ført med for høj hastighed, idet han bl.a. sad på bagsædet, hvor der ikke er mulighed for at se speedometeret, og snakkede med de andre i bilen. Der var også tale om en stor bil, hvor man ikke fornemmer hastigheden.

Selskabet har anført, at klageren havde drukket flere øl med føreren, og at førerens promille blev målt til 1,27 mindstepromille kl. 01:45. Blodprøven havde stået uforseglet, og havde derved fordampet alkohol i ca. 15 minutter. Da der gik ca. 1 time og 45 minutter fra kørsels start og indtil blodprøven blev udtaget, kan promillen ved tilbageregning fastsættes til minimum 1,53. Hvis føreren kun havde drukket 6 øl – som oplyst under retssagen – ville førerens promille kun have været ca. 0,47 promille. Selskabet har anført, at det kan lægges til grund, at føreren ikke talte sandt, og at klageren med stor sandsynlighed har set føreren drikke betydeligt større mængder alkohol end oplyst, hvorfor klageren vidste, at føreren ikke var i stand til – hverken sikkert eller lovligt – at køre i bil. Selskabet har anført, at klageren ikke har bevist, at der var forhold ved dækkene som var afgørende for ulykken, og at højre bagdæk formentlig først tabte luft, da bilen skred ud og havarerede, ligesom de to andre dæk. Selskabet har anført, at det fremgår af bilinspektionsrapporten, at det ikke havde betydning for færdselsuheldets hændelsesforløb, at dækkene var ulovlige, og at bilinspektøren ikke årsagsforbandt nogle forhold ved bilen som medvirkende årsag til ulykken. Selskabet har anført, at klageren havde rig mulighed for at vurdere situationen, både forud for deltagelsen i kørslen som passager, og under kørslen, hvor han burde have bedt om at blive sat af, eller på anden måde reageret med at få stoppet forløbet.

Af politiets anmeldelsesrapport af 30/10 2021 fremgår det: "*Tilladt hastighed 80 km/t ... [Føreren] førte personbilen i vestlig retning ad [vej], da det pludselig gav et 'bump' i bilen. [Føreren] var ikke sikker på, om det kom fra bilen, eller om det var vejen, der var ujævn. Efterfølgende mistede [føreren] herredømmet over bilen, og husker ikke, hvad der skete efterfølgende.*

[Føreren] kunne ikke præcisere hastigheden [føreren] førte personbilen med, men forklarede, at [føreren] kørte for hurtigt. ... Der var vindstille og mørkt på undersøgelsestidspunktet. Vejbelægningen var jævn og hel. Føret var vådt".

Af politiets afhøringsrapport af vidne af 8/11 2021 fremgår det, at "Afhørte oplyste, at da han kørte på [vej] ca. 2 km før/ øst for [by] blev overhalet af en i meget høj fart ... Forespurgt oplyste afhørte, at han skønnede hastigheden til ca. 150 km/t, fordi han ikke nåede at se bilens forlygter i sit bakspejl, inden den foretog overhalingen. Da føreren efter overhalingen trak tilbage i vognbanen foran afhørte, var bilen meget tæt på at påkøre afhørte, ligesom den slingrede, og afhørte tænkte, at føreren ikke havde styr på kørslen".

Af retskemisk måling af førerens promille af 5/11 2021 fremgår det, at "**Udtag dato** 2021-10-30 **Kl.** 01:45 ... Ethanol, mindsteværdi ... 1,27 promille".

A bilinspektørerklæring af 30/11 2021 fremgår det, at "Dækkene på bilen var for smalle til de anvendte fælge. Det anses som en konstruktiv ændring og er ikke tilladt. Den ukorrekte dækmontering, dækkets muligvis lavere tryk kombineret med høj hastighed var medvirkende faktorer til uheldets opståen og forløb. Personbilens hastighed ved første sporafsætning var 155 km/h $\pm$ 15 km/h. ... 3.3 Vejforløb: ... Der var gode oversigtsforhold. Uheldsstedet var uden for tættere bebygget område, med en tilladt hastighed på maksimalt 80 km/h. 3.4 Vejforhold: Vejen var asfalteret og våd på uheldstidspunktet. Vejen var uden huller eller andre beskadigelser i asfalten ... 3.5 Vejr- og belysningsforhold: Vejret var klart med over 100 meters sigt. Uheldet skete om natten og det var mørkt. Der var ingen gadebelysning ... Dækket på højre baghjul blev under udskridningen vredet ind mod midten af fælgen, og det kan ikke udelukkes, at der enten havde været for lavt dæktryk eller at dækket var punkteret. Dækket blev efterfølgende undersøgt, men det kunne ikke konstateres om det havde været utæt før uheldet. Bilens bagerste fælge var 11 tommer brede. En sådan bredde kræver en dækbredde på minimum 275 mm. Den ideelle bredde er 285 til 295 mm. Den maksimale bredde er 305 mm. Bagdækkene på bilen var 255 mm og var således 20 mm smallere end det anbefalede.

Det anses som en konstruktiv ændring og er ikke tilladt ... Den smalle dækmontering i forhold til fælgenes bredde, medfører at kanten hvor dækkenes sider sidder tæt mod fælgen er mere udsatte for at blive presset ind mod midten af fælgen og dermed tabe lufttrykket".

Af politiets attest om undersøgelse af køretøj fremgår det, at "Tre dæk var trykløse pga. uheldet. Fejl eller mangler af betydning for færdselsuheldets hændelsesforløb ... Nej ... 8. Chassis, karrosseri, udsyn mv. Ingen fejl eller mangler konstateret ved undersøgelsen. Gardinairbag i højre side og højre sædeairbag var udløste. Sikkerhedsseler ikke anvendt. ... Der blev ikke konstateret fejl eller mangler ved køretøjet, som kunne antages at have været årsag eller medvirkende årsag til uheldet".

Af domsudskrift fra byretten i straffesagen mod føreren af bilen fremgår det, at "De fik hver et par øl i tidsrummet fra kl. 16-18, hvorefter ... kørte hjem. ... blev hos tiltalte og spiste aftensmad. Da klokken var omkring 21, kørte tiltalte og ... hjem til ... for at stille ...'s bil. De kørte derefter videre i tiltaltes bil til ..., hvor ... og [klageren] var. ... Tiltalte husker det som om, at de drak et par øl. Det var almindelig øl. Efter noget tid, kørte ... og nogle af deres fælles venner fra ... De var i [by] omkring 23 tiden. De sad hjemme hos tiltaltes [familiemedlem] og snakkede og fik et par øl mere. Kort efter midnat kørte tiltalte, ..., [klageren], ... derfra i tiltaltes bil. Tiltalte tænkte ikke, at det var et problem, at [tiltalte] havde drukket øl, fordi [tiltalte] havde drukket løbende i løbet af aftenen ... Der var mørkt, koldt og klar himmel, men vejen var umiddelbart ikke glat. De kørte mod [by], og tiltalte husker ikke præcis, hvor hurtigt han kørte, men måske omkring 140 km/t. [Tiltalte] ved godt, at man kun må køre 80 km/t på den strækning ... Tiltalte havde fået omkring seks genstande gennem hele dagen. [Tiltalte] følte sig ikke beruset, så [tiltalte] var overrasket over promillens størrelse, og det var derfor ikke i [tiltalte]s tanker, at [tiltalte] ikke var i stand til at køre bil. ... Det var ikke et diskussionsemne blandt dem, at tiltalte havde drukket. [Tiltalte] ville ikke have kørt hvis [tiltalte] havde følt sig beruset ... Vidnet drak en enkelt øl ved [Klageren] kom også og vaskede bil. De stod lidt forskellige steder ved ..., og vidnet så derfor ikke, om tiltalte drak øl. Vidnet talte med tiltalte ved ..., og det var ikke [vidnets] tanke, at tiltalte var påvirket af spiritus. [Vidnet] husker ikke, om de andre drak øl ved ...

Ankenævnet for Forsikring

30.

100325

Da de kom til [by], gik vidnet med ud for at se en knallert. De gik rundt forskellige steder i huset og garagen, mens de var hos tiltalte [familiemedlem], og vidnet så derfor ikke, om tiltalte drak øl ... [Vidnet] mærkede ikke noget anderledes ved tiltalte, og tiltalte sagde ikke noget om, at [tiltalte] havde fået noget at drikke".

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 2.2, at forsikringen ikke dækker følger af ulykkestilfælde, der er fremkaldt af den forsikrede person med fortsæt eller grov uagtsomhed.

Nævnet bemærker, at det er selskabet, der skal bevise, at klagerens tilskadekomst er en følger-virkning af hans groft uagtsomme handlinger forud for trafikuheldet.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der er ikke grundlag for at antage, at klageren og føreren af bilen på forhånd havde aftalt, at der skulle køres som tilfældet var, eller at klageren under kørslen – hvor han kort efter midnat sad på bagsædet og talte med de øvrige passagerer i bilen - havde accepteret kørslen, eller forsømt at udnytte en reel mulighed for at forhindre føreren i at fortsætte kørslen med en hastighed væsentlig over det tilladte.

Nævnet finder det videre betænkeligt at lægge til grund, at klageren forud for eller under kørslen burde have indset, at føreren var alkoholpåvirket i en sådan grad, at føreren ikke var i stand til at føre køretøjet på forsvarlig vis. Nævnet finder, at selskabet under disse omstændigheder ikke har godtgjort, at klageren har udvist en adfærd, der har indebåret en så indlysende fare for en skade som den indtrufne, at selskabet er berettiget til at afvise at yde erstatning med henvisning til, at klageren har fremkaldt skaden ved grov uagtsomhed.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren har oplyst, at han først mødtes med føreren ca. kl. 22.00, og at han – idet de kørte hjem ca. kl. 00.00 – derfor kun havde været i selskab med føreren i ca. 2 timer inden ulykken.

Nævnet har også lagt vægt på oplysningerne om, at førerens mindstepromille blev målt til 1,27, og at et vidne, som også var passager i bilen på ulykkestidspunktet, forklarede i byretten, at

Ankenævnet for Forsikring

31.

100325

vidnet – som sad på passagersædet ved siden af føreren - "ikke mærkede noget anderledes" ved føreren.

Nævnet har videre lagt vægt på, at vidnet også forklarede i byretten, at "Vidnet drak en enkelt øl ved ... [Klageren] kom også og vaskede bil. De stod lidt forskellige steder ved ... og vidnet så derfor ikke, om tiltalte drak øl", at det ikke var vidnets tanke, at føreren var påvirket af alkohol, og at vidnet ikke så føreren drikke øl hos førerens familiemedlem.

Det, som selskabet i øvrigt har anført, kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Baltic Finance v/Lloyd's v/Sedgwick, skal anerkende, at selskabet ikke har været berettiget til at afvise forsikringsdækning med henvisning til, at klageren har handlet groft uagtsomt. Selskabet skal derfor genoptage sagsbehandlingen og yde forsikringsdækning i overensstemmelse med forsikringsbetingelserne med tillæg af renter efter forsikringsaftalelovens § 24.

Klagegebyret tilbagebetales.



Hans-Jørgen Nymark Beck