

PRAKSISOVERSIGT · FÆRDELSRET

Praksisoversigt over motoransvar og pligter ved færdselsuheld

Det objektive ansvar i færdselslovens § 101, forsikrings- og garantifondssporet samt pligterne på uheldsstedet

Version 2 Opdateret 16. jul. 2026 39 afgørelser · 1994-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Færdselsloven rummer et selvstændigt civilretligt spor ved siden af færdselsstrafferetten: et objektivt (skærpet) ansvar for skader, som et motordrevet køretøj volder ved færdselsuheld, understøttet af en lovpligtig ansvarsforsikring med umiddelbar hæftelse over for skadelidte og et garantifondssystem for uforsikrede og ukendte køretøjer. Højesterets praksis har udkrystalliseret to selvstændige betingelser i [færdselslovens § 101, stk. 1](#) – at køretøjet var i brug som trafikmiddel, og at hændelsen kan karakteriseres som et færdselsuheld som udslag af den særlige risiko ved motorkøretøjer – og falder blot én af dem bort, henvises skadelidte til culpareglen i [§ 102](#). Hertil kommer trafikantens pligter på uheldsstedet i [§ 9](#), der efter de oprindelige forarbejder alene havde erstatningsretlig betydning, men som siden 2008 er blevet et selvstændigt strafferetligt flugtbilist-spor sammen med [straffelovens § 253, stk. 2](#).

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Færdselslovens § 101, stk. 1 pålægger et objektivt ansvar, men kun for skader et motordrevet køretøj volder "ved færdselsuheld" eller ved eksplosion/brand fra brændstofanlægget – begge led er selvstændige betingelser, der prøves hver for sig.
- 02** Køretøjet skal være i brug som trafikmiddel; en bil, der blot holder parkeret og passivt skubbes ind i en anden af en tredjemand, udløser ikke objektivt ansvar for sin egen ejer, og sagen afgøres da efter culpareglen i § 102.
- 03** Et uheld er kun et "færdselsuheld", hvis det er udslag af den særlige risiko, der knytter sig til motorkøretøjer som trafikmiddel – skade forvoldt af en bildør under udstigning på en tankstation falder uden for, jf. BS-35603/2022-HJR.
- 04** Medvirkensreglen er asymmetrisk: personskade og forsørgertab nedsættes kun ved forsæt eller grov uagtsomhed (§ 101, stk. 2), mens tingsskade allerede kan nedsættes ved simpel uagtsomhed (§ 101, stk. 3).
- 05** Ansvarssubjektet er efter § 104, stk. 1 den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte – den, der låner en bil og fører den i egen interesse, er selv ansvarssubjekt, uanset at han ikke har forsikringspligten.

- 06 Førerens hæfter selvstændigt efter lovgivningens almindelige regler, jf. § 104, stk. 2, men er som retmæssig bruger som udgangspunkt dækket af køretøjets ansvarsforsikring.
- 07 Forsikringsselskabet hæfter umiddelbart over for skadelidte efter § 108, stk. 1 og kan derfor selvstændigt anerkende eller afvise modpartens krav uden forsikringstagerens samtykke – også når det udløser selvrisko.
- 08 Regres mod den efter § 104 ansvarlige forudsætter uagtsomhed, der kan betegnes som "grov hensynsløshed", jf. § 108, stk. 2; simpel uagtsomhed er ikke tilstrækkeligt.
- 09 Vestre Landsret har 2-1 fastslået, at § 108, stk. 2's regresbegrænsning ikke gælder for DFIM's regres mod den retmæssige bruger af et uforsikret køretøj – spørgsmålet er ved 3.-instansbevilling indbragt for Højesteret.
- 10 EU-Domstolen fortolker "færdsel med køretøjer" autonomt og funktionsbestemt, men forsikringspligten efter direktivets artikel 3 er objektiv og knytter sig til indregistreringen, ikke til den faktiske brug på et givent tidspunkt.
- 11 Grænsen for direktivkonform fortolkning mellem private parter går ved contra legem – Østre Landsret afviste i BS-1626/2020-OLR at udstrække §§ 101 og 105 til færdsel uden for færdselslovens geografiske område.
- 12 Ved lovændringen af 13. december 2023 blev § 105, stk. 1 udvidet til også at dække skader uden for færdselslovens anvendelsesområde, men kun når køretøjet bruges i overensstemmelse med sin funktion som transportmiddel – § 101 blev bevidst ikke ændret.
- 13 Efter de oprindelige forarbejder fra 1975 fik § 9's pligter alene erstatningsretlig betydning af hensyn til selvinkrimineringshensynet i straffelovens § 125 – den position er siden forladt for alle pligter undtagen oplysningspligtens kerne.
- 14 Tilsidesættelse af hjælpepligten i § 9, stk. 2, nr. 1 straffes i dag med fængsel indtil 1 år, jf. § 117 d, stk. 1, med et udgangspunkt på 10-20 dages ubetinget frihedsstraf, mens de øvrige § 9-pligter er bødebelagte med normaltakst 5.000 kr.
- 15 Straffelovens § 253, stk. 2 om grov flugtbilisme omfatter enhver trafikant – også en passager, der ikke selv førte bilen, jf. Højesterets dom af 22. december 2022.

Færdselslovens erstatningsspor: det objektive ansvar i § 101 og dets to indbyggede betingelser

§ 1

Det civilretlige ansvar for skader forvoldt af motordrevne køretøjer hviler på en trappe af bestemmelser i færdselslovens kapitel 16, hvis øverste trin er [færdselslovens § 101, stk. 1](#):

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

Bestemmelsen indeholder ingen exculpationsmulighed. Den ansvarlige kan altså ikke frigøre sig ved at godtgøre, at hverken han eller føreren har begået fejl. Det er dette, der gør ansvaret **objektivt** – i modsætning til det præsumptionsansvar, som gjaldt efter den oprindelige færdselslov fra 1976. Overgangen skete ved **lov nr. 495 af 27. november 1985**, der udsprang af lovforslaget »Forslag til lov om ændring af færdselsloven (erstatning og forsikring)« (LSF 7, folketingsåret 1985-86), og som i sin tur byggede på Justitsministeriets betænkning nr. 1036/1985 om motorkøretøjsforsikring. Forarbejderne til denne ændringslov spiller stadig en aktiv rolle – Vestre Landsrets mindretal støttede sig netop på dem i **UfR 2024.5394 V** om DFIM's regresadgang.

Selve ordlyden rummer imidlertid **to selvstændige betingelser**, som domstolene prøver hver for sig:

1. **Køretøjet skal være i brug som trafikmiddel.** Ansvaret er knyttet til køretøjets funktion som transportmiddel, ikke til dets blotte fysiske tilstedeværelse.
2. **Hændelsen skal kunne karakteriseres som et »færdselsuheld«.** Skaden skal være udslag af den særlige risiko, der knytter sig til motorkøretøjer i trafikken – ikke enhver skade, der tilfældigvis involverer en bil.

Falder blot én af de to betingelser bort, bortfalder det objektive ansvar. Skadelidte er da ikke retsløs, men henvises til det almindelige culpaansvar i [færdselslovens § 102](#):

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

Forskellen er ikke akademisk. Under § 101 skal skadelidte alene godtgøre kausalitet; under § 102 skal han tillige løfte bevisbyrden for skadevolderens uagtsomhed. Netop derfor er afgrænsningen mellem de to bestemmelser det mest omtvistede spørgsmål i motoransvarsretten – og det, Højesteret gentagne gange har måttet tage stilling til.

Et selvstændigt spor findes i [§ 103](#) om sammenstød mellem motordrevne køretøjer: personskaade og forsørgertab erstattes efter § 101, stk. 1 og 2, mens tingsskade efter [§ 103, stk. 2](#) afgøres skønsmæssigt »under hensyn til de foreliggende omstændigheder« – den klassiske skyldfordelingsregel, som i praksis administreres af forsikringsselskaberne.

LOV

[Færdselsloven § 101, stk. 1](#)
[Færdselsloven § 102](#)
[Færdselsloven § 103, stk. 1, 2](#)

PRAKSIS

Landsretten · Regreskrav mod fører af uforsikret bil efter færdselsuheld

09.09.2024

§ 2 "I brug som trafikmiddel" – den parkerede bil falder ud af § 101

Den første betingelse er, at køretøjet på skadestidspunktet var i brug som trafikmiddel. Kravet er ikke ensbetydende med, at bilen skal være i bevægelse – en standset bil i umiddelbar tilknytning til kørsel er stadig i brug – men det udelukker de tilfælde, hvor køretøjet alene er et passivt objekt.

Afgrænsningen ses skarpest i forsikringsnævnets praksis. I [Ankenævnet for Forsikrings kendelse af 4. september 2019](#) var klagerens bil parkeret ved bopælen, da en ukendt flugtbilist påkørte naboens ligeledes parkerede bil og skubbede den 2-2,5 meter ind i klagerens bil. Nævnet fastslog, at naboens bil holdt parkeret og derfor **ikke var i brug som trafikmiddel**; naboen ifaldt følgelig ikke objektivt ansvar efter [§ 101, stk. 1](#), og ansvaret måtte i stedet

bedømmes efter § 102 og dansk rets almindelige erstatningsregler. Da naboen ikke havde handlet uagtsomt – han var jo selv blevet påkørt – var der ingen ansvarlig skadevolder, og klageren måtte selv bære selvrisko og bonustab.

Omvendt ligger den bakkende bil klart inden for. I [nævnets kendelse af 16. november 2022](#) påkørte klageren under udbakning fra sin ejendom en parkeret bil, som han gjorde gældende at han ikke kunne se i mørke og snevejr. Nævnet lagde det objektive ansvar til grund og tilføjede om agtpågivenhedskravet:

Det påhvilede klageren at sikre sig, at hans bakkemanøvre kunne foretages uden at påkøre holdende biler, uanset om disse var til gene for hans udkørsel.

De vanskeligste tilfælde ligger i grænselandet mellem transport og arbejdsfunktion. I [Ankenævnet for Forsikrings kendelse af 17. marts 2014](#) og i [kendelsen af 21. januar 2026](#) var spørgsmålet, om en lastbil, der holder stille under vareaflevering med nedsænket lift, kan anses for et kørende trafikmiddel med objektivt ansvar. I 2026-sagen – hvor klageren bevidst kørte hen over den nedsænkede læsserampe for at komme forbi – fandt nævnet ikke grundlag for at ændre skyldfordelingen på grundlag af lastbilens placering under varelevering, og klageren måtte bære det fulde ansvar i medfør af sin ubetingede vigepligt efter § 26, stk. 3 og stk. 5.

Mønsteret er dermed: **jo længere køretøjet er fra en aktiv trafikal funktion, desto mere sandsynligt er det, at § 101 viger for § 102.**

LOV	Færdselsloven § 26, stk. 3, 5	Færdselsloven § 101, stk. 1	Færdselsloven § 102
PRAKSIS	Ankenævnet for Forsikring · Tvist om selvrisko efter bevidst kørsel over læsserampe på ulovligt holdende lastbil 21.01.2026 Ankenævnet for Forsikring · Klager over opkrævning af selvrisko efter påkørsel af parkeret bil under udbakning 16.11.2022 Ankenævnet for Forsikring · Tvist om selvrisko og bonustab efter påkørsel af parkeret bil af ukendt skadevolder 04.09.2019 Ankenævnet for Forsikring · Skyldfordeling ved påkørsel af parkeret lastbil med nedslået læssebagklap 17.03.2014		

§ 3 "Færdselsuheld" – Højesterets krav om udslag af den særlige motorkøretøjsrisiko

Selv om køretøjet er i brug som trafikmiddel, er det ikke givet, at skaden er sket "ved færdselsuheld". Det er den anden – og selvstændige – betingelse, som Højesteret har præciseret i to nyere afgørelser.

Bildøren på tankstationen. I [BS-35603/2022-HJR](#) af 15. august 2023 fastslog Højesteret, at et uheld med en bildør på en tankstation **ikke** var et "færdselsuheld" efter [færdselslovens § 101, stk. 1](#). Sagens realitet fremgår af Procesbevillingsnævnets bevilling i sagen – [j.nr. 22/02269](#) – hvor spørgsmålet blev formuleret som afgrænsningen af færdselsuheldsbegrebet, når en bildør slår en passager i hovedet under udstigning. Højesteret afviste, at en sådan hændelse er udslag af den særlige risiko, der begrunder det skærpede ansvar. Skadelidte var dermed henvist til at føre culpabevis efter § 102.

Genstande efterladt på kørebanen. I [BS-11654/2018-HJR](#) af 4. december 2018 tog Højesteret stilling til rækkevidden af det objektive ansvar ved påkørsel af genstande efterladt på kørebanen. Afgørelsen bygger –

som det fremgår af dens lovhenvisninger – på samspillet mellem § 101, stk. 1 og § 102, og den illustrerer, at det objektive ansvar ikke uden videre strækker sig til enhver senere følgeskade, som et køretøjs forudgående færden har medvirket til at skabe. Der må kræves en tilstrækkelig umiddelbar tidsmæssig og årsagsmæssig tilknytning mellem det første køretøjs brug som trafikmiddel og den indtrådte skade.

Sammenholdes de to afgørelser, tegner der sig et **dobbelt filter**:

Filter	Spørgsmål	Konsekvens hvis ikke opfyldt
Brug som trafikmiddel	Var køretøjet aktivt anvendt til transport?	§ 101 viger for § 102 (culpa)
Færdselsuheld	Er skaden udslag af den særlige motorkøretøjsrisiko?	§ 101 viger for § 102 (culpa)

At Procesbevillingsnævnet i 2022 gav 3.-instansbevilling netop om **afgrænsningen** af færdselsuheldsbegrebet understreger, at grænsedragningen fortsat anses for principiel og ikke er udtømmende afklaret.

Forsikringsnævnets ældre praksis viser i øvrigt, at bildørssager oftere afgøres på culpasporet: i [kendelsen af 31. august 2016](#) om en bildør, der blev åbnet ind i en passerende bus, konkluderede nævnet:

Efter en gennemgang af sagen, herunder de fremlagte fotos og indholdet i politirapporten, finder nævnet, at en retsafgørelse mest sandsynligt vil resultere i, at klageren blev pålagt det fulde ansvar for færdselsuheldet.

LOV	Færdselsloven § 101, stk. 1	Færdselsloven § 102	
PRAKSIS	Højesteret · Uheld med bildør på tankstation var ikke et "færdselsuheld" efter færdselslovens § 101, stk. 1		15.08.2023
	Højesteret · Rækkevidde af objektivt ansvar efter færdselsloven ved påkørsel af genstande efterladt på kørebanen		04.12.2018
	Ankenævnet for Forsikring · Tvist om selvrisko efter parkeringsskade: Vægtning af vidneforklaring over for forsikringstagers benægtelse		01.05.2019
	Ankenævnet for Forsikring · LB Forsikring: Ansvarsfordeling ved påkørsel af bildør		31.08.2016
	Procesbevillingsnævnet · 3.-instansbevilling om afgrænsning af færdselsuheld: Bildør slår passager i hoved under udstigning – objektivt ansvar efter færdselslovens § 101, stk. 1		01.09.2022

§ 4 Den asymmetriske medvirkensregel: personskade i § 101, stk. 2 mod tingsskade i § 101, stk. 3

Færdselsloven behandler skadelidtes egen skyld markant forskelligt alt efter skadens art. Asymmetrien er bevidst og udgør en af de vigtigste praktiske forskelle mellem person- og tingsskadesager.

[§ 101, stk. 2](#) om **personskade og forsørgertab**:

Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

[§ 101, stk. 3](#) om **tingsskade**:

Erstatningen for tingsskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

Forskellen er trefoldig:

- **Tærsklen:** personskade kræver forsæt eller *grov* uagtsomhed; tingsskade rammes allerede af *simpel* uagtsomhed.
- **Retsfølgen ved grov uagtsomhed:** personskadeerstatning kan nedsættes, men bortfalder kun "i særlige tilfælde"; tingsskadeerstatning kan uden videre bortfalde.
- **Beskyttelseshensynet:** reglen afspejler, at personskadelidte har et langt stærkere beskyttelsesbehov end den, der har fået ridser i sin bil.

At tærsklen for personskade reelt er høj, illustreres af [BS-917/2004-FRB](#), hvor Retten på Frederiksberg den 21. juni 2007 måtte tage stilling til nedsættelse af erstatning efter færdselsuheld på grundlag af [§ 101, stk. 2](#). Tilsvarende behandlede Vestre Landsret i [BS-1756/1991-VLR](#) af 3. februar 1994 medvirken til skade og erstatningsansvar efter færdselsuheld.

Et beslægtet – men retligt adskilt – spørgsmål er passagerens egen skyld ved at stige ind hos en beruset fører. Her ligger bevisbyrden hos selskabet, og den er tung. I [Ankenævnet for Forsikrings kendelse af 5. november 2025](#) var føreren målt til mindst 1,27 promille og kørte af vejen med mindst 140 km/t i en 80-zone; passageren havde selv 0,90 promille og fik hukommelsestab. Nævnet udtalte:

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet ikke har bevist, at det var indlysende for klageren, at føreren var alkoholpåvirket i en grad, at føreren ikke kunne køre bil på forsvarlig vis.

Nævnet lagde vægt på, at føreren hverken ved lugt, gang eller talemåde virkede påvirket, at promillen alene ikke er afgørende, og at passagerens egen promille ikke beviser, at han drak sammen med føreren i et omfang, hvor han indså faren. Kendelsen angik ganske vist en ulykkesforsikring efter [forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2](#), men den illustrerer den samme skepsis over for slutningen fra promille til passagerens grove uagtsomhed, som gør sig gældende under [§ 101, stk. 2](#). Se videre om afgrænsningen i praksisoversigten om [skadelidtes egen skyld og accept af risiko](#).

LOV	Forsikringsaftaleloven § 18, stk. 2	Færdselsloven § 101, stk. 2, 3
PRAKSIS	Landsretten · Dom om medvirken til skade og erstatningsansvar efter færdselsuheld Byretten · Sag om nedsættelse af erstatning efter færdselsuheld grundet grov uagtsomhed Ankenævnet for Forsikring · Passagers krav på ulykkesforsikring efter spirituskørsel: Spørgsmål om grov uagtsomhed og kendskab til førerens beruselse	
		03.02.1994 21.06.2007 05.11.2025

§ 5 Ansvarssubjektet i § 104: brugeren i egen interesse og førerens selvstændige culpaansvar

Hvem er så "den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj"? Svaret står i [færdselslovens § 104, stk. 1](#):

Erstatningsansvaret efter §§ 101-103 påhviler den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte, jf. dog stk. 3 om selvkørende motorkøretøjer og selvkørende enheder.

Bestemmelsen udpeger altså **to mulige ansvarssubjekter** – ejeren og brugeren – og knytter ansvaret til den faktiske benyttelse, ikke til den formelle registrering. Det afgørende kriterium i praksis er, om den pågældende benyttede køretøjet **i egen interesse**.

Dette blev sat på spidsen i [BS-43321/2023-VLR](#) (trykt som **UfR 2024.5394 V**). En mand lånte i august 2019 sin ekskærestes bil og påkørte en motorcyklist, der kom til skade. Det var ubestridt, at manden **ikke** havde forsikringspligten for bilen, at han var **uvidende** om, at den var uforsikret, og at hans kørselsfejl alene var **simpelt uagtsom**. Vestre Landsrets flertal fandt ikke desto mindre, at han havde ført bilen i egen interesse og derfor var erstatningsansvarlig efter [§ 104, stk. 1](#), jf. [§ 101, stk. 1](#).

Det er væsentligt at holde § 104's **ansvarssubjekt** adskilt fra § 106's **forsikringspligtsubjekt**. Efter [§ 106, stk. 1](#) påhviler forsikringspligten for registreringspligtige køretøjer "ejereren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over køretøjet". Landsrettens mindretal i samme sag lagde netop vægt på, at manden nok var bruger efter § 104, stk. 1, men **ikke varig bruger** i § 106, stk. 1's forstand. De to brugerbegreber er altså ikke sammenfaldende – en distinktion, der får afgørende betydning for regresspørgsmålet.

Føreren har et selvstændigt ansvar. [§ 104, stk. 2](#) bestemmer kort:

Føreren er erstatningsansvarlig efter lovgivningens almindelige regler.

Føreren er altså underlagt culpaansvar, ikke objektivt ansvar. Er han samtidig retmæssig bruger, er han dog som udgangspunkt dækket af køretøjets ansvarsforsikring.

Færdselsloven har i øvrigt allerede taget højde for automatiseringen: efter [§ 104, stk. 3](#) påhviler ansvaret efter §§ 101-103 **tilladelsesindehaveren** for selvkørende motorkøretøjer og selvkørende enheder omfattet af forsøgsordningerne – en konstruktion, der blev indført ved [lov nr. 696 af 8. juni 2017](#) for så vidt angår forsikringspligten i [§ 106, stk. 3](#).

LOV	Færdselsloven § 101, stk. 1	Færdselsloven § 104, stk. 1-3	Færdselsloven § 106, stk. 1, 3
PRAKSIS	Landsretten · Regreskrav mod fører af uforsikret bil efter færdselsuheld Procesbevillingsnævnet · Procesbevillingsnævnet: 3.-instansbevilling om DFIM's regreskrav mod simpelt uagtsom bruger af uforsikret bil		
			09.09.2024 19.12.2024

§ 6 Den lovpligtige ansvarsforsikring i § 105 og forsikringsselskabets umiddelbare hæftelse i § 108

Det objektive ansvar ville være tomt uden en betalingsdygtig ansvarlig. Derfor kobler færdselsloven ansvaret til en **lovpligtig ansvarsforsikring** i [§ 105](#) og til en **umiddelbar hæftelse** for selskabet i [§ 108, stk. 1](#):

Forsikringsselskabet hæfter umiddelbart over for skadelidte for erstatning efter § 105, stk. 1.

Denne umiddelbare hæftelse har en vigtig – og for forsikringstageren ofte overraskende – konsekvens: **selskabet, ikke kunden, afgør om modpartens krav skal anerkendes**. Ankenævnet for Forsikring har fastslået dette gentagne gange. I [kendelsen af 1. maj 2019](#) om en bestridt parkeringsskade fastslog nævnet, at selskabet i medfør af § 108, stk. 1 har kompetencen til selvstændigt at vurdere, i hvilket omfang modpartens krav skal anerkendes – og at forsikringstageren derefter må bære selvrisikoen, selv om han benægter at have forvoldt skaden. Samme princip går igen i [kendelsen af 29. november 2010](#) og i [kendelsen af 21. januar 2026](#).

Dækningssummerne fremgår af [§ 105, stk. 3](#): 50 mio. kr. for personskade eller forsørgertab og 10 mio. kr. for tingsskade pr. begivenhed. Beløbene er basisbeløb og reguleres årligt efter [§ 105, stk. 4](#) med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten. Af forarbejderne til lovændringen af 13. december 2023 fremgår, at de regulerede beløb

på det tidspunkt udgjorde 136 mio. kr. henholdsvis 27 mio. kr., jf. bekendtgørelse nr. 1456 af 28. november 2022.

Regresbegrænsningen i § 108, stk. 2 er lige så central:

En aftale mellem forsikringsselskabet og forsikringstageren om, at selskabet skal have regres mod den, der efter § 104 er ansvarlig for skaden, når forsikringsbegivenheden er fremkaldt af den ansvarlige ved uagtsomhed, har kun retsvirkning, hvis forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved en uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed.

Tærsklen "grov hensynsløshed" ligger altså **højere** end almindelig grov uagtsomhed. En simpelt uagtsom fører er dermed reelt immun over for sit eget selskabs regres. Bestemmelsen indgik bl.a. i [BS-40530/2021-OLR](#) af 22. december 2022 om urigtige risikoplysninger og pro rata-beregning.

At den lovpligtige forsikrings dækningsområde er bredere end det almindelige forsikringsretlige aftalegrundlag, viser [BS-33323/2021-VLR](#) af 12. oktober 2023, hvor Vestre Landsret fastslog, at motoransvarsforsikringen dækker skade forvoldt af en "klonet" bil – dvs. et køretøj, der uretmæssigt kører med en andens registreringsnummer. Se videre om regreskonstruktionerne i praksisoversigten om [subrogation og regres i forsikring](#).

LOV	Færdselsloven § 105, stk. 1, 3-4	Færdselsloven § 108, stk. 1, 2
PRAKSIS	Landsretten · Landsretten: Motoransvarsforsikring dækker skade forvoldt af "klonet" bil	12.10.2023
	Landsretten · Dom om urigtige risikoplysninger og pro rata erstatningsberegning i forsikringssag	22.12.2022
	Ankenævnet for Forsikring · Tvist om selvrisiko efter bevidst kørsel over læsserampe på ulovligt holdende lastbil	21.01.2026
	Ankenævnet for Forsikring · Tvist om selvrisiko efter parkeringsskade: Vægtning af vidneforklaring over for forsikringstagers benægtelse	01.05.2019
	Ankenævnet for Forsikring · Sag om anerkendt erstatningsansvar baseret på vidneforklaring	29.11.2010

Garantifondssporet: DFIM's dækning af uforsikrede og ukendte køretøjer

Færdselslovens system har en sikkerhedsventil for de tilfælde, hvor der ingen forsikring er – enten fordi køretøjet er ukendt, eller fordi forsikringspligten er tilsidesat. Alle selskaber, der tegner motoransvarsforsikring i Danmark, skal efter [§ 105, stk. 1](#) være medlem af **Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM)**, som fungerer både som garantifond og som erstatningsorgan.

De nærmere regler findes i [bekendtgørelse om ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer mv.](#) Efter [§ 21](#) erstatter DFIM som garantifond umiddelbart over for skadelidte:

- skade forvoldt af **ukendt** motordrevet køretøj i Danmark (dog kun tingsskade, hvis der samtidig udbetales erstatning for personskade),
- skade forvoldt af køretøj, for hvilket **lovpligtig forsikring ikke er tegnet** eller er ophævet/ikke holdt i kraft, og
- skade uden for færdselslovens område forvoldt af køretøj, der udelukkende anvendes eller opbevares dér, og som derfor er undtaget fra forsikringspligt efter [§ 105, stk. 2](#).

Dækningen er dog ikke ubetinget: DFIM hæfter ikke, hvis foreningen kan godtgøre, at den skadelidte, der **frivilligt** tog plads i køretøjet, vidste, at lovpligtig ansvarsforsikring ikke forelå. Bevisbyrden ligger altså på fonden – hvilket svarer til EU-Domstolens linje i [C-370/24](#).

Sporet er belyst i flere landsretsdomme. I [BS-47397/2020-OLR](#) af 24. november 2021 tog Østre Landsret stilling til erstatning efter færdselsuheld med **ukendt** bil under samlet anvendelse af §§ 101, 103, 104, 105 og 108. I [BS-3242/2019-OLR](#) af 6. maj 2022 blev en trailerudlejer frifundet for DFIM's regreskrav efter et færdselsuheld i udlandet.

Den principielle strid om DFIM's regresadgang. Efter [bekendtgørelsens § 24](#) kan DFIM "efter dansk rets almindelige regler søge regres mod eventuelle ansvarlige for erstatning". Spørgsmålet er, om denne adgang begrænses af princippet i [§ 108, stk. 2](#). I [BS-43321/2023-VLR \(UfR 2024.5394 V\)](#) af 9. september 2024 delte Vestre Landsret sig 2-1. Som Procesbevillingsnævnet gengiver flertallets vurdering i [j.nr. 24/22888](#):

Færdselslovens § 108, stk. 2, eller princippet heri, om ansvarsforsikringsselskabers regresadgang mod den, der efter § 104 er ansvarlig for skaden ved uagtsomhed, der kan betegnes som grov hensynsløshed, fandt ikke efter bestemmelsens ordlyd og forarbejder anvendelse over for den, der som bruger af et uforsikret køretøj var ansvarlig for skader forvoldt ved færdselsuheld.

Mindretallet nåede det modsatte resultat med henvisning til forarbejderne til **lov nr. 495 af 27. november 1985**: en retmæssig bruger af et *forsikret* køretøj ville være dækket, og selskabets regres mod ham begrænset til forsæt eller grov hensynsløshed; der er ingen holdepunkter for, at DFIM skulle have en *videre* regresadgang over for en retmæssig bruger, der intet vidste om den manglende forsikring. Retten i Kolding havde tilsvarende frifundet manden ud fra en formålsfortolkning.

Instansernes uenighed – byret mod landsret, og dissens i landsretten – fik Procesbevillingsnævnet til den 19. december 2024 at meddele **3.-instansbevilling**, jf. [retsplejelovens § 371](#). Spørgsmålet, om DFIM kan stilles bedre end et almindeligt ansvarsforsikringsselskab, afventer dermed Højesteret, og landsrettens dom bør indtil da citeres med forbehold.

Endelig er der en administrativ håndhævelsesside: efter [§ 106, stk. 4-5](#) kan DFIM pålægge **dagsgebyr** for manglende forsikring – efter [bekendtgørelsens § 13](#) 250 kr. pr. påbegyndt dag – og gebyret er tillagt udpantningsret efter [§ 107, stk. 3](#). Ordningen blev indført ved **lov nr. 732 af 8. juni 2018**.

LOV

[Færdselsloven § 105, stk. 1, 2](#)
[Færdselsloven § 106, stk. 4, 5](#)
[Færdselsloven § 107, stk. 3](#)
[Færdselsloven § 108, stk. 2](#)

PRAKSIS	EU-Domstolen · Bevisbyrde for passagerers kendskab til stjalne køretøjer i erstatningssager	30.04.2025
	Landsretten · Regreskrav mod fører af uforsikret bil efter færdselsuheld	09.09.2024
	Landsretten · Frifindelse af trailerudlejer for regreskrav fra DFIM efter færdselsuheld i udlandet	06.05.2022
	Landsretten · Landsrettens dom om erstatning efter færdselsuheld med ukendt bil	24.11.2021
	Procesbevillingsnævnet · Procesbevillingsnævnet: 3.-instansbevilling om DFIM's regreskrav mod simpelt uagtsom bruger af uforsikret bil	19.12.2024

EU-retten: direktiv 2009/103/EF og Vnuk-linjens autonome færdselsbegreb

§ 8

Motoransvarsforsikringen er EU-reguleret. [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF](#) pålægger i [artikel 3, stk. 1](#) medlemsstaterne at sikre, at erstatningsansvaret for hjemmehørende køretøjer er dækket af en forsikring, og definerer i [artikel 1, nr. 1](#) et "køretøj" som ethvert motordrevet køretøj bestemt til trafik til lands.

EU-Domstolen har fortolket begreberne **autonomt** – og har gjort det med en vigtig sondring, som ofte overses:

1. Dækningens omfang bedømmes funktionelt. I [C-514/16](#) (Rodrigues de Andrade) fastslog Domstolen, at en landbrugstraktor, hvis vigtigste funktion på ulykkestidspunktet var at fungere som stationær arbejdsmaskine, falder uden for "færdsel med køretøjer". Omvendt fastslog Domstolen i [C-100/18](#) (Línea Directa), at brand i et parkeret køretøj kan være omfattet, og i [C-923/19](#) (Van Ameyde) tog den stilling til skade på en sættevogn forvoldt af motorforvognen i et sammenkoblet vogntog.

2. Selve forsikringspligten er derimod objektiv og knyttet til indregistreringen. Det er kernen i [C-80/17](#) (Juliana) og [C-383/19](#) (Powiat Ostrowski). I sidstnævnte udtalte Domstolen:

at forsikringspligten som fastsat i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2009/103 hverken er forbundet med brugen af køretøjet som transportmiddel på et bestemt tidspunkt eller med spørgsmålet om, hvorvidt det pågældende køretøj i givet fald har forårsaget skade

Et indregistreret køretøj er derfor forsikringspligtigt, indtil det **lovligt er taget ud af brug** – uanset teknisk stand, placering på privat grund eller ejerens hensigt om at skrotte det. Samme linje bekræftes i [C-688/20](#). Juliana-dommen fastslog desuden, at direktivet ikke er til hinder for national ret, der giver garantifonden regres mod den forsikringspligtige ejer, **selv om ejeren ikke er ansvarlig for ulykken** – et synspunkt, der har direkte relevans for den verserende danske DFIM-strid.

3. Køretøjsbegrebet har en nedre grænse. I [C-286/22](#) (KBC Verzekeringen) fastslog Domstolen, at en el-cykel (speed pedelec), hvis motor udelukkende yder pedalhjælp, og hvis boost-funktion først kan aktiveres efter brug af muskelkraft, **ikke** er et "køretøj". Begrundelsen var risikobaseret:

Anordninger, der ikke udelukkende er motordrevne [...] forekommer imidlertid ikke at kunne påføre tredjemand fysiske eller materielle skader, der hvad angår alvor eller hyppighed svarer til de skader, som kan forvoldes af motorcykler, køretøjer, lastbiler og andre køretøjer.

4. Skadelidtes stilling er beskyttet. [Artikel 18](#) giver direkte krav mod selskabet, og i [C-618/21](#) fastslog Domstolen, at national ret nok kan begrænse det direkte krav til en pengeydelse, men at beregningsmetoder eller udbetalingsbetingelser ikke må gøre dækningen mindre end skadevolderens fulde ansvar. I [C-370/24](#) placerede Domstolen bevisbyrden hos erstatningsorganet:

Det tilkommer dette organ at føre bevis for, at de skadelidte, der frivilligt har taget plads i det skadevoldende køretøj, vidste, at dette køretøj var stjålet

Senest har Domstolen i [C-490/24](#) taget stilling til førerens status ved passagerers indgreb i køretøjets styring, jf. direktivets [artikel 12](#).

LOV

[Færdselsloven § 105, stk. 1](#)

PRAKSIS

EU-Domstolen · Førerens status ved passagerers indgreb i køretøjets styring: Fortolkning af direktiv 2009/103/EF 12.02.2026

EU-Domstolen · Bevisbyrde for passagerers kendskab til stjalne køretøjer i erstatningssager 30.04.2025

EU-Domstolen · Definition af begrebet »køretøj« i forhold til el-cykler: Fortolkning af direktivet om ansvarsforsikring for motorkøretøjer	12.10.2023
EU-Domstolen · EU-retten og beregning af erstatning for skader på motorkøretøjer: Direkte krav mod forsikringsselskaber	30.03.2023
EU-Domstolen · Ansvarsforsikring for motorkøretøjer ved teknisk uegnethed og officiel udtagelse fra brug	29.10.2021
EU-Domstolen · Rækkevidde af lovpligtig ansvarsforsikring ved skade på sættevogn forvoldt af motorforvogn i et sammenkoblet vogntog	10.06.2021
EU-Domstolen · Forsikringspligt for indregistrerede motorkøretøjer uanset teknisk stand og placering på privat grund	29.04.2021
EU-Domstolen · Omfatningen af den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer ved brand i parkeret køretøj	20.06.2019
EU-Domstolen · Forsikringspligt for indregistrerede køretøjer på privat grund og garantifondens regresret	04.09.2018
EU-Domstolen · Lovpligtig ansvarsforsikring: Fortolkning af 'færdsel med køretøjer' når en landbrugstraktor anvendes som stationær arbejdsmaskine	27.11.2017

Brandbil-dommen: grænsen for direktivkonform fortolkning contra legem mellem private

§ 9

EU-Domstolens brede færdselsbegreb kolliderede med færdselslovens klare ordlyd i [BS-1626/2020-OLR](#) – Østre Landsrets dom af 18. juni 2021, som er den centrale danske afgørelse om direktivkonform fortolkning på området.

Faktum. Den 19. juli 2018 deltog Østjyllands Brandvæsen i slukning af en brand på en nyhøstet stubmark. Under efterslukning bakkede en tankvogn med 5-10 km/t med vandkanonen i funktion og påkørte en brandmand til fods, der afgik ved døden. Topdanmark, der havde tegnet motorkøretøjsforsikringen, udbetalte forsørgertabserstatning på 906.719,58 kr. til enken og rejste regreskrav mod Gjensidige, der havde tegnet brandvæsenets erhvervsansvarsforsikring.

Problemet. [Færdselslovens § 1](#) begrænser lovens anvendelsesområde til "færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel". En stubmark opfylder ikke det kriterium. Efter dagældende ret fandt [§ 101](#) og [§ 105](#) derfor ikke anvendelse. Efter EU-Domstolens praksis skulle bakkemanøvren derimod anses for en naturlig del af brandbilens anvendelse som transportmiddel – og dermed være dækket af en lovpligtig ansvarsforsikring.

Landsrettens løsning. Landsretten gav Gjensidige medhold i, at dansk ret ikke kunne opretholdes uden strid med EU-retten, men afviste at reparere konflikten ad fortolkningsvejen:

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

erstatningsansvar. Erstatningsansvaret for skader, der forvoldes uden for færdselslovens anvendelsesområde, vil fortsat hvile på et almindeligt culpaansvar/uagtsomhedsansvar.

Retsstillingen er derfor i dag **todelt**:

Hvor sker skaden?	Ansvarsgrundlag	Forsikringsdækning
Inden for færdselslovens område (§ 1)	Objektivt ansvar, § 101, stk. 1	Lovpligtig ansvarsforsikring, § 105, stk. 1
Uden for færdselslovens område	Culpaansvar (almindelige regler)	Lovpligtig ansvarsforsikring, § 105, stk. 1 – hvis brug som transportmiddel

En brandbil-sag i dag ville altså blive dækket af motoransvarsforsikringen, men skadelidte skulle stadig føre culpabevis. Lovgiver har med andre ord løst **dæknings**problemet uden at løse **ansvars**problemet.

Samtidig blev der i [§ 105, stk. 2](#) indsat en undtagelse: forsikringspligten gælder ikke, hvis køretøjet **udelukkende** anvendes eller opbevares uden for lovens område – fx traktorer og landbrugsmaskiner, der kun benyttes på marker. Forarbejderne understreger, at undtagelsen ikke gælder, hvis køretøjet også kun i begrænset omfang bruges inden for området, og at ejeren i så fald kan straffes efter [§ 118, stk. 1, nr. 1](#) for manglende forsikring. For disse køretøjer dækker DFIM efter [bekendtgørelsens § 21](#) – dog kun subsidiært, når anden forsikringsdækning ikke foreligger, og ikke hvis uheldet sker på et område uden offentlig adgang med et køretøj, der ikke lovligt kan færdes på færdselslovens område.

Bemærk endelig, at forarbejderne udtrykkeligt fastslår, at ændringen **alene** ændrer dækningsområdet: færdselslovens adfærdsregler og regler om teknisk indretning gælder fortsat kun inden for lovens område, jf. [§ 1](#).

LOV	Færdselsloven § 1	Færdselsloven § 2	Færdselsloven § 101, stk. 1
	Færdselsloven § 105, stk. 1, 2		
PRAKSIS	EU-Domstolen · Lovpligtig ansvarsforsikring: Fortolkning af 'færdsel med køretøjer' når en landbrugstraktor anvendes som stationær arbejdsmaskine		
	Landsretten · Sag om dækning af forsørgertabserstatning efter dødsulykke med brandbil under brandslukning		

Pligterne på uheldsstedet: færdselslovens § 9 og forarbejdernes selvinkrimineringshensyn

Ved siden af erstatningssporet står trafikantens handlepligter på uheldsstedet i [færdselslovens § 9](#). Pligterne påhviler **enhver trafikant**, der "med eller uden egen skyld" bliver indblandet i et færdselsuheld – og trafikantbegrebet er bredt: efter [§ 2, nr. 25](#) er en trafikant "enhver, der færdes eller i øvrigt opholder sig på vej eller i køretøj eller letbanekøretøj på vej". Også passagerer er altså omfattet.

Pligterne er:

- [§ 9, stk. 1](#) – straks at standse.
- [§ 9, stk. 2, nr. 1](#) – i muligt omfang at yde hjælp til personer, der *kan* være kommet til skade.
- [nr. 2](#) – at deltage i foranstaltninger til sikring af færdslen.

- **nr. 3-4** – på anmodning at opgive navn og bopæl til andre indblandede og til den, på hvis ejendom eller ting der er sket skade.
- **nr. 5-6** – snarest muligt at underrette politiet ved ikke ubetydelig personskaade, henholdsvis skadelidte eller politiet ved tingsskade uden nogen til stede.
- **§ 9, stk. 3** – ikke at ændre forholdene på uheldsstedet, hvis nogen er dræbt eller alvorligt kvæstet.

Den historiske pointe. Paragraffen stammer fra lovforslaget til færdselsloven af 9. oktober 1975 og afløste den daværende **§ 29**. Forarbejderne indeholder en bemærkning, der er afgørende for forståelsen af hele bestemmelsens karakter:

Under hensyn til straffelovens § 125, hvorefter den, der udsletter en forbrydelses spor for at unddrage sig selv eller nogen af sine nærmeste fra forfølgning eller straf, ikke straffes, foreslås det, at bestemmelserne alene får erstatningsretlig betydning, jfr. at de ikke er medtaget i opregningen i forslaget til § 116, stk. 1 og 3.

Lovgiver holdt altså bevidst § 9 uden for straffebestemmelserne af hensyn til **selvinkrimineringsforbuddet**: man kan ikke straffe en bilist for ikke at melde sig selv. Pligterne var tænkt som erstatningsretlige adfærdsnormer – tilsidesættelse kunne indgå i culpavurderingen og i medvirkensbedømmelsen, men ikke udløse straf.

Forarbejderne præciserer samtidig to detaljer, der stadig gælder: oplysningspligten er **begrænset til navn og bopæl** (den tidligere § 29 krævede også oplysninger om selve uheldet), og pligten gælder ikke blot over for andre indblandede, men også over for den, på hvis ejendom eller ting der er sket skade. Rigsadvokatmeddelelsen tilføjer, at der ingen pligt er til at *dokumentere* navn og bopæl: "**Private kan ikke kræve at se kørekort eller anden legitimation**".

Den oprindelige position er imidlertid siden forladt for pligternes kerne – hvilket er emnet for næste afsnit.

LOV

Færdselsloven § 2

Færdselsloven § 9, stk. 1-3

Straffeloven § 125

PRAKSIS

Byretten · Trafikuheld med personskaade og efterfølgende undladelse af at stoppe

22.06.2019

Flugtbilisten: fra ren erstatningsnorm til fængselsstraf efter § 117 d § 12 og straffelovens § 253, stk. 2

Med **lov nr. 498 af 17. juni 2008** om **skærpede sanktioner for flugtbilister** brød lovgiver med 1975-forarbejdernes forudsætning om, at § 9 alene havde erstatningsretlig betydning. Loven nyaffattede **§ 9, stk. 1 og 2**, indsatte **straffelovens § 253, stk. 2** og omskrev færdselslovens straffe- og frakendelsesregler.

Nyaffattelsen af hjælpepligten. Den centrale ændring var sproglig, men indholdstung: pligten gik fra at yde hjælp til *tilskadekomne* til at yde hjælp til personer, der *kan* være kommet til skade. Forarbejderne forklarer hvorfor:

Hensigten med denne ændrede formulering er at tydeliggøre, at pligten til at yde hjælp ud over at omfatte de tilfælde, hvor det er åbenbart for den flygtende trafikant, at en person er kommet (mere eller mindre alvorligt) til skade, også gælder, hvor bilisten på grund af sin omgående flugt fra stedet ikke har mulighed for at afgøre, om der er kommet personer til skade, men hvor dette kan være en påregnelig følge af uheldet.

Dermed lukkes det hul, hvor bilisten kunne påberåbe sig sin egen flugt som undskyldning for ikke at vide, om nogen kom til skade. Pligten omfatter derimod ikke uheld, hvor det er åbenbart, at der ikke kan være opstået personskade – fx et mindre sammenstød mellem to personbiler med rent materiel skade.

Sanktionsstrukturen er i dag trelaget:

Overtrædelse	Hjemmel	Sanktion
§ 9, stk. 2, nr. 1 (hjælpepligten)	§ 117 d, stk. 1	Fængsel indtil 1 år; under formildende omstændigheder bøde
§ 9, stk. 1 og stk. 2, nr. 2-6	§ 118, stk. 1, nr. 1	Bøde – normaltakst 5.000 kr.
Grov flugtbilisme	Straffelovens § 253, stk. 2	Fængsel indtil 2 år

Rigsadvokatmeddelelsen om Færdsel – Grundregler mv. og forpligtelser ved færdselsuheld fastlægger niveauerne. For [hjælpepligten](#) er udgangspunktet **10-20 dages ubetinget frihedsstraf**, hvor der er sket "ikke ubetydelig personskade" – dvs. hvor den tilskadekomne skal have lægebehandling, fx ved knoglebrud, hovedskader eller sår, der kræver syning. Foreligger formildende omstændigheder, er udgangspunktet en **bøde på 5.000 kr.** RM'en giver et lærerigt eksempel på begge sider af grænsen: strejfer en bil med meget lav hastighed en cyklist, der straks rejser sig uden tegn på skader, bør flugt normalt kun give bøde – selv om cyklisten efterfølgende viser sig at have brækket armen. Omvendt gælder, at havde bilisten ikke god grund til at antage, at uheldet var harmløst, udmåles samme straf som ved ikke ubetydelig personskade. For de [øvrige § 9-pligter](#) er bødetaksten gennemgående 5.000 kr.

Straffelovens § 253, stk. 2 rammer også passageren. Dette er den vigtigste nyere afklaring. I Højesterets dom af 22. december 2022 – [SS-92/2022-HJR](#), refereret som [Sag 92/2022](#) – blev en passager i en bil, der påkørte en cyklist, dømt efter § 253, stk. 2, jf. stk. 1. Rigsadvokatmeddelelsen har indarbejdet dommen i [pkt. 4.3](#):

Ligesom ved overtrædelse af færdselslovens § 9, stk. 2, nr. 1, er straffelovens § 253, stk. 2, ikke begrænset til at omfatte føreren af bilen/køretøjet, men omfatter også andre trafikanter, der med eller uden skyld har været indblandet i færdselsuheldet, herunder som f.eks. passagerer i den pågældende bil

Cyklisten havde pådraget sig to hjerneblødninger, kraniebrud og brud på ansigtsskelettet – og dermed betydelig personskade. Procesbevillingsnævnet havde givet 3.-instansbevilling netop om rækkevidden af § 253, stk. 2, jf. [j.nr. 22/06787](#). RM'en tilføjer, at der kan straffes for § 253, stk. 2 og færdselslovens § 9 i **sammenstød**.

Strafniveauet blev skærpet i 2021. Ved lov nr. 290 af 27. februar 2021 blev strafniveauet for § 253, stk. 2 hævet med **50 pct.**: overtrædelser, der tidligere gav 2-3 måneders fængsel, straffes nu som udgangspunkt med **3-5 måneders fængsel**. Betinget straf er dog fortsat mulig – RM'en nævner som eksempel den situation, at gerningsmanden selv er kommet til skade og forlader stedet i en choktilstand.

Frakendelse. Efter [pkt. 5.4 i RM'en](#) skal der ske **betinget** frakendelse ved overtrædelse af § 9, stk. 2, nr. 1 uden formildende omstændigheder, jf. [§ 125, stk. 1, nr. 2](#), og **ubetinget** frakendelse i 6 måneder eller 1 år ved overtrædelse af straffelovens § 253, stk. 1, jf. stk. 2, jf. [§ 126, stk. 1, nr. 5](#). Se nærmere praksisoversigten om [frakendelse af førerret](#).

I praksis kombineres flugten typisk med andre forhold. I [SS-1341/2018-ALB](#) af 22. juni 2019 blev § 9, stk. 1 og 2 påberåbt sammen med [straffelovens § 249](#) og § 253, stk. 1. I [AM2022.01.28B](#) af 28. januar 2022 og i [SS-268/2024-HER](#) af 26. april 2024 indgik flugten i sager om uagtsomt manddrab under spiritus-

og narkopåvirkning. Se om disse sanktionsspor praksisoversigterne om [spirituskørsel](#), [narkotikakørsel](#) og [vanvidskørsel](#) samt [Rigsadvokatmeddelelsen om Færdsel – Vanvidskørsel](#), pkt. 5.6.

LOV	Færdselsloven § 9, stk. 1, 2	Færdselsloven § 117d, stk. 1	Færdselsloven § 118, stk. 1
	Færdselsloven § 126, stk. 1	Straffeloven § 253, stk. 1, 2	
PRAKSIS	Højesteret · Højesteretsdom om passagerers hjælpepligt ved færdselsuheld og flugtbilisme 22.12.2022 Byretten · Mand dømt for uagtsomt manddrab under spiritus- og narkopåvirkning samt flugtbilisme 26.04.2024 Byretten · Fængsel for uagtsomt manddrab under særligt skærpene omstændigheder og forsætlig flugt fra ulykkessted 28.01.2022 Byretten · Trafikuheld med personskade og efterfølgende undladelse af at stoppe 22.06.2019 Procesbevillingsnævnet · Passager i flugtbil straffet for flugtbilisme – 3.-instansbevilling om rækkevidden af straffelovens § 253, stk. 2 01.09.2022		

§ 13 Sammenfatning: fire spørgsmål, der afgør enhver motoransvarssag

Motoransvarsretten kan reduceres til en beslutningskæde. Enhver sag om skade forvoldt af et motordrevet køretøj bør besvare fire spørgsmål i rækkefølge.

1. Er § 101 overhovedet i spil? Det kræver, at køretøjet var i brug som trafikmiddel, og at hændelsen var et færdselsuheld som udslag af den særlige motorkøretøjsrisiko. Højesteret har afvist begge dele i konkrete tilfælde – bildøren på tankstationen i [BS-35603/2022-HJR](#) var ikke et færdselsuheld, og genstande efterladt på kørebanen udløser ikke uden videre objektivt ansvar for det køretøj, der efterlod dem, jf. [BS-11654/2018-HJR](#). Er blot ét led ikke opfyldt, falder sagen tilbage på culpereglen i [§ 102](#) – med den bevisbyrde det medfører for skadelidte. Se herom praksisoversigten om [årsagssammenhæng](#), [bevisbyrde](#) og [adækvans](#).

2. Hvem hæfter? Ansaret påhviler efter [§ 104, stk. 1](#) den ejer eller bruger, der benytter køretøjet eller lader det benytte. Kriteriet er benyttelse i egen interesse – ikke registrering. Forsikringspligtssubjektet i [§ 106, stk. 1](#) (den med *varig* rådighed) er et andet og snævrere begreb, og forskellen er netop kernen i den verserende Højesteretssag om DFIM's regres.

3. Skal erstatningen nedsættes? Her er reglen asymmetrisk. Personskade og forsørgertab nedsættes kun ved forsæt eller grov uagtsomhed og bortfalder kun "i særlige tilfælde", jf. [§ 101, stk. 2](#). Tingsskade rammes allerede af simpel uagtsomhed, jf. [§ 101, stk. 3](#).

4. Hvem betaler i sidste ende? Forsikringssselskabet hæfter umiddelbart efter [§ 108, stk. 1](#) og træffer selvstændigt afgørelse over for skadelidte. Regres mod den ansvarlige kræver "grov hensynsløshed", jf. [§ 108, stk. 2](#). Er der ingen forsikring, eller er køretøjet ukendt, træder DFIM til efter [bekendtgørelsens § 21](#).

To åbne spørgsmål bør fremhæves.

For det første er **DFIM's regresadgang** uafklaret. Vestre Landsret fastslog 2-1 i [UFR 2024.5394 V](#), at [§ 108, stk. 2's](#) regresbegrænsning ikke beskytter brugeren af et uforsikret køretøj – heller ikke når han var uvidende om den manglende forsikring og alene handlede simpelt uagtsomt. Byretten og landsrettens mindretal nåede det modsatte. Procesbevillingsnævnet gav [3.-instansbevilling](#), og indtil Højesteret har talt, bør landsrettens dom citeres med forbehold.

For det andet er **kløften mellem forsikringsdækning og ansvarsgrundlag** nu institutionaliseret.

2023-reformen udvidede [§ 105's](#) dækningsområde til at følge EU-rettens funktionsbestemte færdselsbegreb,

men lod bevidst § 101 stå. Uden for færdselslovens geografiske område er der derfor i dag forsikringsdækning, men kun culpaansvar. Brandbil-sagen [BS-1626/2020-OLR](#) ville med andre ord i dag blive placeret hos motoransvarsforsikringen – men skadelidte skulle stadig bevise skyld.

Endelig står **§ 9-sporet** som en påmindelse om, hvor langt lovgiver kan flytte en bestemmelses karakter. Hvad der i 1975 bevidst blev holdt uden for straffebestemmelserne af hensyn til selvinkrimineringsforbuddet i [straffelovens § 125](#), er efter [lov nr. 498 af 17. juni 2008](#) og skærpelsen i 2021 blevet et selvstændigt kriminaliseringsspor med fængsel indtil 1 år for hjælpepligtens tilsidesættelse og 3-5 måneders normalstraf for grov flugtbilisme – der efter Højesterets dom af 22. december 2022 også rammer passageren.

LOV	Færdselsloven § 101, stk. 1-3	Færdselsloven § 102	Færdselsloven § 104, stk. 1	
	Færdselsloven § 106, stk. 1	Færdselsloven § 108, stk. 1, 2	Straffeloven § 125	
PRAKSIS	Højesteret · Uheld med bildør på tankstation var ikke et "færdselsuheld" efter færdselslovens § 101, stk. 1			15.08.2023
	Højesteret · Højesteretsdom om passagerers hjælpepligt ved færdselsuheld og flugtbilisme			22.12.2022
	Højesteret · Rækkevidde af objektivet ansvar efter færdselsloven ved påkørsel af genstande efterladt på kørebanen			04.12.2018
	Landsretten · Regreskrav mod fører af uforsikret bil efter færdselsuheld			09.09.2024
	Landsretten · Sag om dækning af forsørgertabserstatning efter dødsulykke med brandbil under brandslukning			18.06.2021
	Procesbevillingsnævnet · Procesbevillingsnævnet: 3.-instansbevilling om DFIM's regreskrav mod simpelt uagtsom bruger af uforsikret bil			19.12.2024

REFERENCE

Lovgrundlag

7 paragraffer

Færdselsloven § 9	stk. 1-3	Færdselsloven § 101	stk. 1-3
Færdselsloven § 102		Færdselsloven § 104	stk. 1
Færdselsloven § 105	stk. 1	Færdselsloven § 108	stk. 1, 2
Straffeloven § 253	stk. 2		

MATERIALE	Citerede afgørelser	38 afgørelser
HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS		3
15.08.2023	Uheld med bildør på tankstation var ikke et "færdselsuheld" efter færdselslovens § 101, stk. 1	bs-35603-2022-hjr
22.12.2022	Højesteretsdom om passagerers hjælpepligt ved færdselsuheld og flugtbilisme	Sag 92/2022
04.12.2018	Rækkevidde af objektivet ansvar efter færdselsloven ved påkørsel af genstande efterladt på kørebanen	bs-11654-2018-hjr
EU-DOMSTOLEN · EUROPÆISK DOMSTOL		10

12.02.2026	Førerens status ved passagerers indgreb i køretøjets styring: Fortolkning af direktiv 2009/103/EF	C-490/24
30.04.2025	Bevisbyrde for passagerers kendskab til stjålne køretøjer i erstatningssager	C-370/24
12.10.2023	Definition af begrebet »køretøj« i forhold til el-cykler: Fortolkning af direktivet om ansvarsforsikring for motorkøretøjer	C-286/22
30.03.2023	EU-retten og beregning af erstatning for skader på motorkøretøjer: Direkte krav mod forsikringsselskaber	C-618/21
29.10.2021	Ansvarsforsikring for motorkøretøjer ved teknisk uegnethed og officiel udtagelse fra brug	C-688/20
10.06.2021	Rækkevidde af lovpligtig ansvarsforsikring ved skade på sættevogn forvoldt af motorforvogn i et sammenkoblet vogntog	C-923/19
29.04.2021	Forsikringspligt for indregistrerede motorkøretøjer uanset teknisk stand og placering på privat grund	C-383/19
20.06.2019	Omfatningen af den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer ved brand i parkeret køretøj	C-100/18
04.09.2018	Forsikringspligt for indregistrerede køretøjer på privat grund og garantifondens regresret	C-80/17
27.11.2017	Lovpligtig ansvarsforsikring: Fortolkning af 'færdsel med køretøjer' når en landbrugstraktor anvendes som stationær arbejdsmaskine	C-514/16

LANDSRET TEN · ANKEINSTANS

7

09.09.2024	Regreskrav mod fører af uforsikret bil efter færdselsuheld	9552-11130
12.10.2023	Landsretten: Motoransvarsforsikring dækker skade forvoldt af "klonet" bil	4283-5130
22.12.2022	Dom om urigtige risikooplysninger og pro rata erstatningsberegning i forsikringssag	3606-4324
06.05.2022	Frifindelse af trailerudlejer for regreskrav fra DFIM efter færdselsuheld i udlandet	3168-3764
24.11.2021	Landsrettens dom om erstatning efter færdselsuheld med ukendt bil	2713-3233
18.06.2021	Sag om dækning af forsørgertabserstatning efter dødsulykke med brandbil under brandslukning	2842-3372
03.02.1994	Dom om medvirken til skade og erstatningsansvar efter færdselsuheld	6304-7553

BYRET TEN · FØRSTE INSTANS

4

26.04.2024	Mand dømt for uagtsomt manddrab under spiritus- og narkopåvirkning samt flugtbilisme	5446-6531
28.01.2022	Fængsel for uagtsomt manddrab under særligt skærpende omstændigheder og forsætlig flugt fra ulykkessted	AM2022.01.28B
22.06.2019	Trafikuheld med personskaade og efterfølgende undladelse af at stoppe	580-669
21.06.2007	Sag om nedsættelse af erstatning efter færdselsuheld grundet grov uagtsomhed	6397-7674

ANKENÆVNET FOR FORSIKRING · NÆVN / KLAGEINSTANS		9
21.01.2026	Tvist om selvrisiko efter bevidst kørsel over læsserampe på ulovligt holdende lastbil	104300
05.11.2025	Passagers krav på ulykkesforsikring efter spirituskørsel: Spørgsmål om grov uagtsomhed og kendskab til førerens beruselse	103398
16.11.2022	Klager over opkrævning af selvrisiko efter påkørsel af parkeret bil under udbakning	98519
02.09.2020	Tvist om retshjælpsdækning: En eller to forsikringsbegivenheder vedrørende erhvervsevnetab efter trafikulykke?	95250
04.09.2019	Tvist om selvrisiko og bonustab efter påkørsel af parkeret bil af ukendt skadevolder	93839
01.05.2019	Tvist om selvrisiko efter parkeringsskade: Vægtning af vidneforklaring over for forsikringstagers benægtelse	92670
31.08.2016	LB Forsikring: Ansvarsfordeling ved påkørsel af bildør	89375
17.03.2014	Skyldfordeling ved påkørsel af parkeret lastbil med nedslået læssebagklap	84864
29.11.2010	Sag om anerkendt erstatningsansvar baseret på vidneforklaring	77201
PROCESBEVILLINGSNÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		3
19.12.2024	Procesbevillingsnævnet: 3.-instansbevilling om DFIM's regreskrav mod simpelt uagtsom bruger af uforsikret bil	24/22888
01.09.2022	3.-instansbevilling om afgrænsning af færdselsuheld: Bildør slår passager i hoved under udstigning – objektivet ansvar efter færdselslovens § 101, stk. 1	22/02269
01.09.2022	Passager i flugtbil straffet for flugtbilisme – 3.-instansbevilling om rækkevidden af straffelovens § 253, stk. 2	22/06787
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		2
16.06.2025	Annullering af kontrolafgift grundet teknisk havari på tankstation	park-5130
28.04.2023	Krav om p-skive for motorcykel på privat parkeringsområde	park-3764