

RIGSPOLITIET

POLITI

RIGSPOLITIET

Færdselsafdelingen

Ellebjergvej 52, 2.

2450 København SV

Telefon: 3314 8888

Direkte: 3391 0910

Web: www.politi.dk

Rapport om flugtbilisme i Danmark i 2005 og 2006



Indholdsfortegnelse

1. Indledning	3
2. Datagrundlag	4
3. Begrænsninger i data.....	5
4. Afgrænsninger.....	6
5. Metode	6
6. Data og bemærkninger	7
6.1 Antal flygtede førere pr. år.....	7
6.2 Identificerede og ikke-identificerede flygtede førere pr. år.	9
6.3 Flygtede førere pr. politikreds – total 2005 og 2006.....	9
6.4 Fordeling by og land	11
6.5 Tidspunkt på ugen for flugtulykker	11
6.6 Tidspunkt på døgnet for flugtulykker	12
6.7 Køretøjer, der anvendtes af de flygtede førere.....	13
6.8 Ofrene.....	14
6.9 Standsede eller undlod den flygtede fører at standse ved ulykkesstedet	15
6.10 Antal dræbte ofre for flygtede førere.	16
6.11 Grad af tilskadekomst i sager med identificerede flygtede førere.	16
6.12 Fordeling af køn af identificerede flygtede førere.	17
6.13 Alder på de identificerede flygtede førere.	18
6.14 Identifikationsmåde af flygtede førere.....	19
6.15 Identifikationsmåde af flygtede førere i forhold til køn.....	20
6.16 Årsag til flugt ?	20
6.17 De flygtede føreres registrering i Kriminalregistret før flugtsagen.	22
6.18 De identificerede flygtede føreres forstraffe.....	22
6.19 De identificerede flygtede føreres straffe.....	23
7. Lovgivning og visse retsafgørelser	24
7.1 Lovgivning.....	24
7.2 Visse tidligere domme vedrørende flugt fra færdselsulykker.....	25
8. Sammenfatning	27

1. Indledning

Som følge af et usædvanligt antal færdselsulykker med flugtbilister inden for relativ kort tid i efteråret 2006 besluttede Rigspolitiet at udarbejde en rapport med henblik på at forsøge at belyse problemets omfang og i muligt omfang karakteren af flugtbilisterne.

I slutningen af oktober blev en fodgænger dræbt af en flugtbilist i København, og to dage senere blev en anden fodgænger alvorligt kvæstet af en flugtbilist ved Esrum i Nordsjælland.

Den 13.-14. november blev 3 fodgængere forskellige steder i landet påkørt af bilister, der undlod at standse og hjælpe de påkørte. I det ene tilfælde, der fandt sted i Odense, blev fodgængereren dræbt, og i de 2 øvrige tilfælde, der fandt sted henholdsvis på Frederiksberg og i Ishøj, blev fodgængerne alvorligt kvæstet.

I sagen fra København er en mand anholdt og har erkendt påkørslen, der skete under flugt fra politiet. I sagen fra Esrum meldte flugtbilisten sig selv til politiet dagen efter påkørslen, der ifølge flugtbilisten skete på grund af uopmærksomhed. I dette tilfælde standsede bilisten, steg ud og gik hen til den påkørte person. Bilisten kørte imidlertid efterfølgende videre uden at tilkalde hjælp.

I sagen fra Odense er en mand ligeledes anholdt og har erkendt påkørslen. Han har forklaret, at påkørslen skete på grund af uopmærksomhed, og at han end ikke var klar over, hvad han påkørte. Han undlod at standse og undersøge det nærmere. Han blev efterfølgende identificeret på baggrund af politiets efterforskning.

I sagerne fra Frederiksberg og Ishøj er flugtbilisterne endnu ikke identificeret.

Da Rigspolitiet ikke havde kendskab til mere detaljerede undersøgelser af ulykker med flugtbilister, blev det besluttet at iværksætte en sådan undersøgelse med henblik på nærmere at søge at identificere problemet og at få beskrevet udviklingen særligt med hensyn til antal af flugtbilister over tid, fordelingen af identificerede og ikke-identificerede flygtede førere, ofrene og om muligt at få en beskrivelse af den typiske flygtede fører samt årsag til flugten.

Arbejdet med undersøgelsen blev foretaget af Rigspolitiets Færdselsafdeling i et samarbejde med Rigspolitiets Nationale Efterforskningscenter (NEC), der har foretaget identifikation og udvælgelse af de undersøgte sager med flygtede førere.

Analysearbejdet og rapportskrivningen har fundet sted i perioden primo december 2006 – ultimo januar 2007.

2. Datagrundlag

Med henblik på at tilvejebringe et fyldestgørende datagrundlag for undersøgelsen, foretog NEC udtræk i POLMAP-databasen af sager om færdselsuheld i alle landets politikredse. Databasen opdateres kontinuerligt fra politiets elektroniske sagsstyringssystem POLSAS, hvori alle politirapporter journaliseres, skrives og behandles.

En politirapport om færdselsuheld journaliseres ikke specifikt som en flugtsag, når den ene part er flygtet. Den journaliseres efter om sagen indebærer henholdsvis materiel- eller personskade, og endvidere efter om der i tilknytning hertil er tale om spiritus- eller medicin/narkotikapåvirkede førere, samt om der er tale om motorfører-, knallert- eller cyklistuheld.

Politirapportens anmeldelsesdel er bygget op af en række faktuelle oplysninger som bl.a. journalnummer, der relaterer sig til politisagsområdet, tidspunkt og geografisk sted for hændelsen, personoplysninger på parter og vidner, eventuelle køretøjsoplysninger, samt en kort beskrivelse af sagens genstand (hændelsen). I en sag om flugtbilisme oprettes den flygtede part som "ukendt", "flygtet" eller lignende, ligesom der ofte vil indgå en eller anden form for beskrivelse af flugt i sagens genstand.

Det har på den baggrund været nødvendigt at foretage en søgning på forskellige af de nævnte parametre for at udvælge sager, der vedrørte flugtbilisme i forbindelse med færdselsuheld. Der er således søgt på udvalgte journalnumre, ligesom der er søgt på varianter af ordene "*ukendt*", "*flugt*", "*flygtet*", "*flugtbilister*" mv. i rapporternes navnefelter samt på lignende ord. Der er endvidere søgt på ordene "*kørt/kørte fra stedet*", "*stukket/stak af*" mv. i rapportfeltet "sagens genstand".

Disse søgninger resulterede i en lang række sager, som efter Rigspolitiets opfattelse giver et tilstrækkeligt grundlag for overordnet at beskrive tendenser i omfanget og udviklingen vedrørende færdselsuheld med flugtbilister. Samtlige rapporter er efterfølgende gennemgået for at fjerne eventuelle sager, der ikke var omfattet af undersøgelsens tema. Som eksempel herpå kan nævnes sager, hvor der har været fejlopdateringer, visse singleuheld og uheld, hvor parterne havde givet sig til kende over for hinanden, men hvor f.eks. ordene "*kørt fra stedet*" indgik i en anden sammenhæng end ved flugtbilisme.

Undersøgelsen omfatter efter den nævnte søgeprocedure i alt 345 sager.

3. Begrænsninger i data.

Undersøgelsen er som anført baseret på elektronisk tilgængelige data.

Arbejdet med de elektroniske rapporter fra POLSAS viste imidlertid, at der var visse problemstillinger, der havde indflydelse på omfanget af data fra rapporterne.

POLSAS er indrettet således, at dokumenter i en politirapport, der ikke har været arbejdet med inden for de seneste 180 dage, slettes uden back-up – bortset fra *"Anmeldelsesrapporten"*, der altid er tilgængelig. Sagens øvrige dokumenter – udover anmeldelsesrapporten – vil herefter alene fremgå af edb-systemet med en markering af, at der har været et elektronisk dokument med navn (f.eks. *"Afhøringsrapport Sigtet"*) under det pågældende journalnummer.

Visse sager er derfor alene elektronisk tilgængelige for så vidt angår *"Anmeldelsesrapporten"*, mens der i øvrige sager er elektronisk adgang til sagens andre dokumenter, som f.eks. afhøringsrapporter.

Endvidere er de korte beskrivelser af hændelsen i anmeldelsesrapportens felt om *"sagens genstand"* formuleret med varierende detaljeringsgrad af rapportskriverne. I nogle sager er der således en klar beskrivelse af, hvad der skete, hvilke parter der kom til skade, hvilken skade der opstod, hvem der flygtede og på hvilken måde. I andre sager mangler disse oplysninger i større eller mindre omfang.

Når en sag med få oplysninger i *"sagens genstand"* er mere end 180 dage gammel, er der således ikke mulighed for at søge oplysningerne elektronisk i rapportens øvrige dokumenter, hvilket betyder, at der vil være begrænsede muligheder for mere detaljeret at beskrive sagens omstændigheder. I de tilfælde er omfanget af det uoplyste forhold anført ved hvert delresultat.

Sagerne, som ligger til grund for denne undersøgelse, foreligger i fuldt omfang i 114 tilfælde, mens alene anmeldelsesrapporten eller øvrige få dele af rapporten er elektronisk tilgængelig i 231 sager.

Sagerne, der ikke i fuldt omfang kan søges i elektronisk form, findes således alene i det antal papirudgaver, der er blevet skrevet ud i forbindelse med sagsbehandlingen.

De papirbaserede sager er – henset til den tidsmæssige ramme for gennemførelse af undersøgelsen – ikke rekvireret fra politikredsene.

4. Afgrænsninger

Udtrækkene fra POLMAP-databasen omhandler alene sager om færdselsuheld med flugt i Danmark fra årene 2005 og 2006, idet denne database ikke forud herfor har indeholdt opdateringer om færdselsuheld fra POLSAS.

Denne undersøgelse omhandler således alene disse to år. Undersøgelsen omhandler endvidere alene trafikulykker, hvor en anden person end den flygtede fører blev personskadet, og hvor der tillige var mindst 1 motorkøretøj i færdselslovens forstand (en bil eller en motorcykel) involveret i ulykken.

5. Metode

Denne rapports formål er indenfor afgrænsningerne og på det foreliggende elektroniske datagrundlag at beskrive og kortlægge sager om flugtbilisme i Danmark, samt at beskrive udviklingen særligt med hensyn til antal af flugtbilister over tid, fordelingen af identificerede og ikke-identificerede flygtede førere, ofrene og om muligt give en beskrivelse af den typiske flygtede fører samt årsag til flugten.

De tilgængelige data fra POLSAS-rapporterne blev lagt ind i en til lejligheden oprettet Microsoft Access database. Sagerne blev indledningsvis inddelt politikredsvis og inddelt i tabeller efter, hvorvidt den flygtede part var identificeret eller ikke-identificeret.

Tabellen for *ikke-identificerede flugtbilister* indeholder under henvisning til afsnit 3 om begrænsninger følgende data:

- politikreds (politikredsinddelingen før 1. januar 2007),
- by/land,
- ugedag,
- måned,
- år,
- klokkeslæt,
- om den flygtede fører standsede ved uheldsstedet eller fortsatte uden at standse,
- flugtkøretøjets art,
- modparten (bilist, cyklist, fodgænger mv.),
- dødsfald,
- hvorvidt rapporten er helt eller delvis elektronisk tilgængelig.

Tabellen for identificerede flygtede førere indeholder ud over ovennævnte data og under henvisning til afsnit 3 om begrænsninger endvidere data om:

- flygtede førers køn,
- flygtede førers alder,

- hvilken type kriminalitet de flygtede førere evt. er registreret med i Kriminalregistret,
- meldt sig selv / identificeret på baggrund af efterforskning,
- motiv til flugt,
- grad af tilskadekomst,
- den flygtede førers evt. straf, frakendelse eller om sagen endnu ikke afgjort.

Til belysning af de flygtede føreres motiv til flugten er der hentet oplysninger herom fra deres forklaringer til politirapport, og til dels fra sagens øvrige oplysninger om objektive forhold i sagen, f.eks. om der samtidig var tale om spirituskørsel, brugstyveri, kørsel uden kørekort mv.

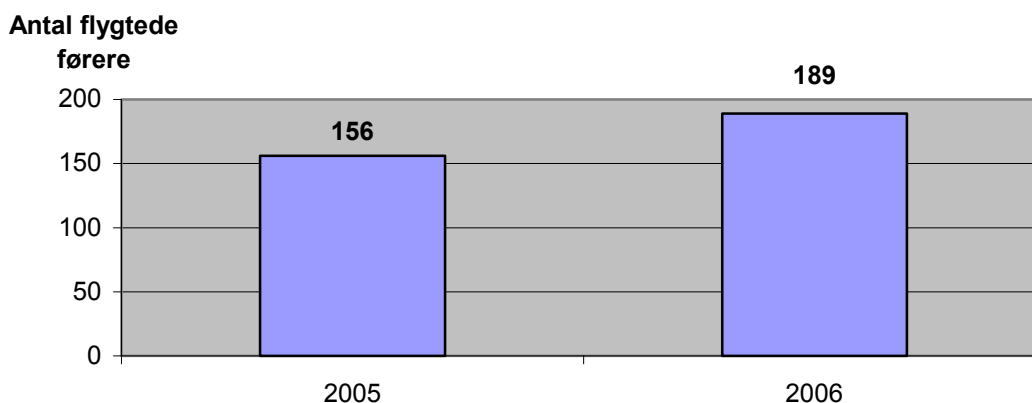
Undersøgelsen bygger alene på dataudtræk fra politirapporterne og søgninger i Kriminalregistret. Der er således ikke rettet henvendelse til de identificerede flygtede førere med henblik på interview.

6. Data og bemærkninger

Det følgende afsnit beskriver ved hjælp af udtræk fra Access-databasen forskellige forhold vedrørende de inddaterede oplysninger. Oplysningerne er suppleret med figurer med henblik på at gøre dataene mere overskuelige.

6.1 Antal flygtede førere pr. år.

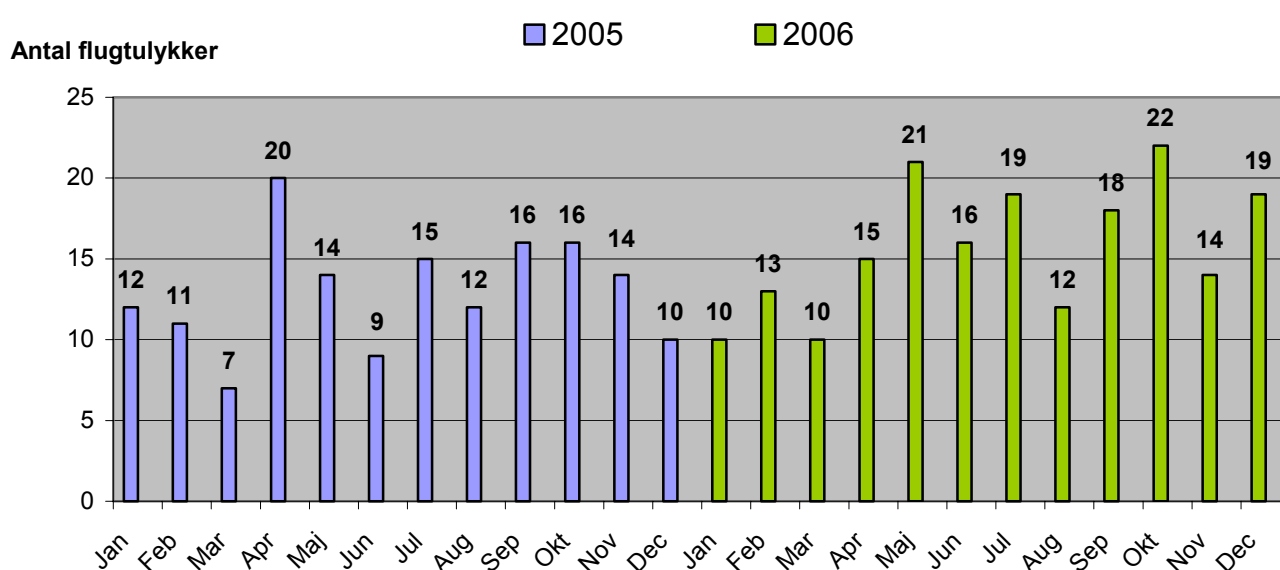
Der er ved denne undersøgelse foretaget en gennemgang af i alt 345 politirapporter, der ligger inden for afgrænsningsområdet, jf. afsnit 4. De fordeler sig i antal som anført i figur 1 for henholdsvis 2005 og 2006. Der ses en stigning fra 2005 til 2006 på 33 sager, svarende til en stigning på ca. 21 %. Da denne undersøgelse udelukkende vedrører færdselsulykker med flugtbilister fra 2005 og 2006, kan der ikke siges noget om udviklingen over en længere periode.



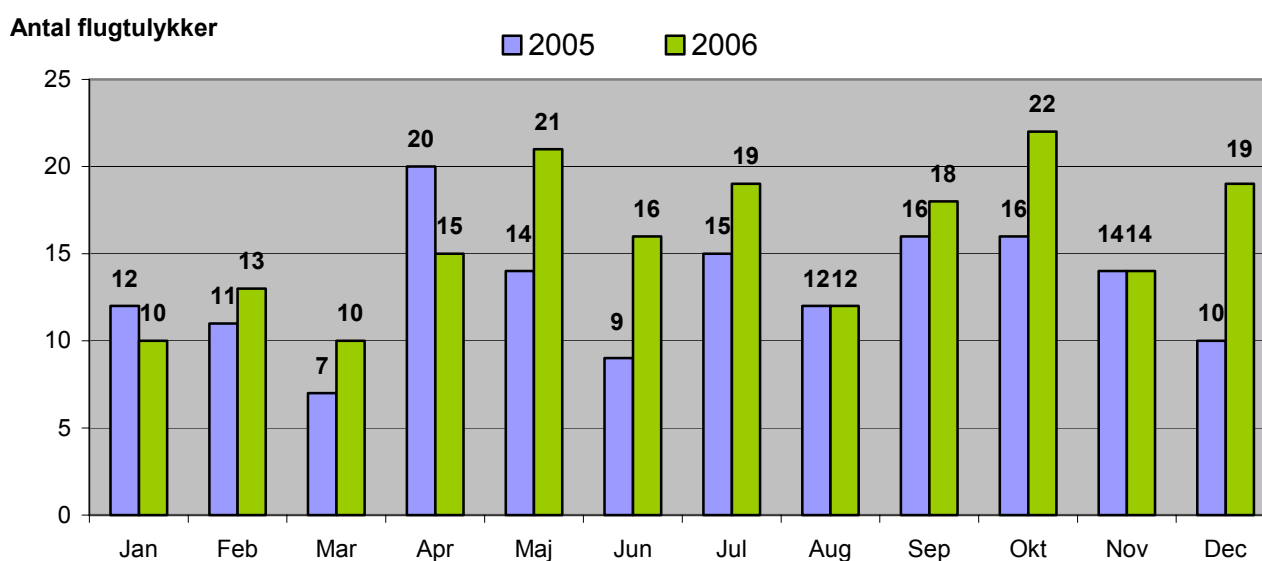
Figur 1: Antal flygtede førere pr. år

Udviklingen over de 2 år er beskrevet pr. måned i figur 2. Der er endvidere foretaget en sammenligning af de 2 års måneder i figur 3. Figuren synes – med forbehold for de relativt små udsving og den begrænsede datamængde - at vise en vis tendens til, at det højeste antal flugtulykker sker i forårs- og efterårsmåneder.

De flugtulykker, der var genstand for den store medieinteresse i november 2006 træder ikke særskilt frem i datagrundlaget, og antallet af flugtulykker i november 2006 er på niveau med november 2005, men i øvrigt noget lavere end oktober 2006.



Figur 2: Udvikling pr. måned

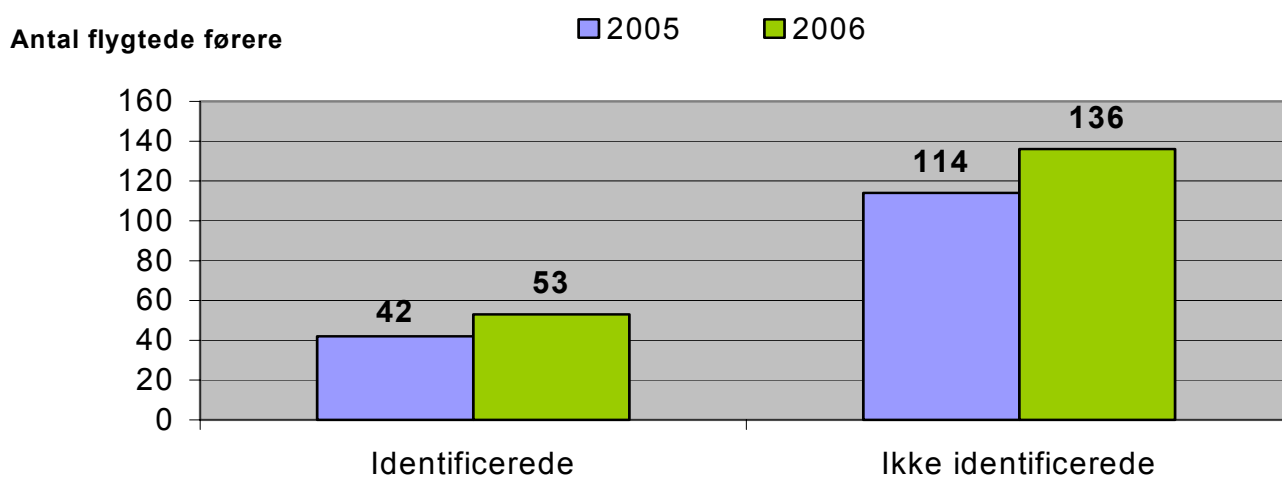


Figur 3: Sammenligning pr. måned

6.2 Identificerede og ikke-identificerede flygtede førere pr. år.

Der er foretaget en optælling af det antal sager, hvor den flygtede fører efterfølgende er blevet identificeret og det antal sager, hvor det endnu ikke er lykkedes at identificere den flygtede fører.

Antallet af identificerede og ikke-identificerede førere fordeler sig i antal som anført i figur 4 for henholdsvis 2005 og 2006. Der er således i løbet af de to år blevet identificeret 95 flygtede førere; mens 250 førere fortsat ikke er identificeret. Der tages dog forbehold for, at der i de undersøgte sager kan være foretaget identifikation efter, at de enkelte sager er gennemgået ved denne undersøgelse.

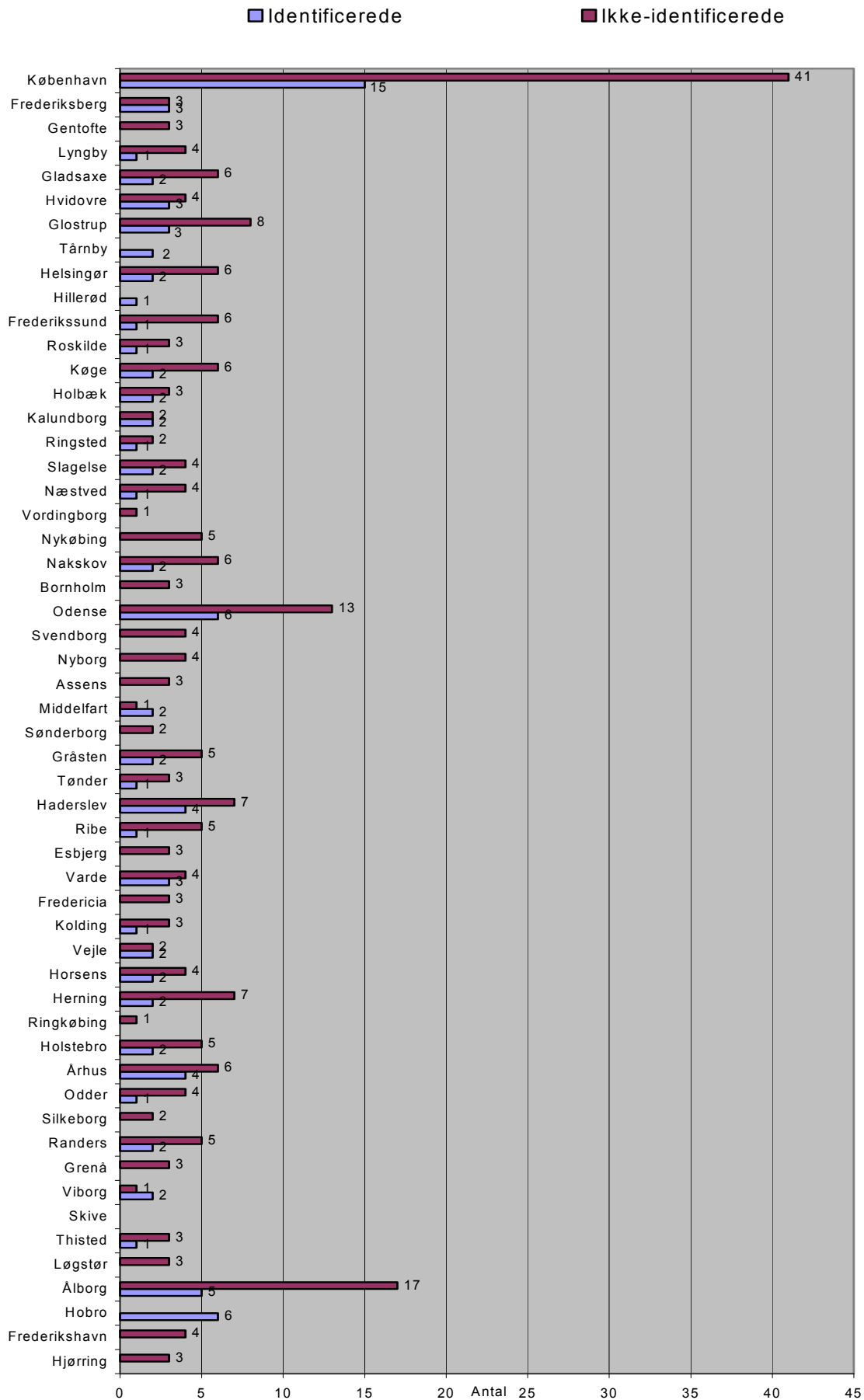


Figur 4: Identificerede og ikke-identificerede flygtede førere pr. år

6.3 Flygtede førere pr. politikreds – total 2005 og 2006

Antallet af flygtede førere i de tidligere politikredse fremgår af figur 5.

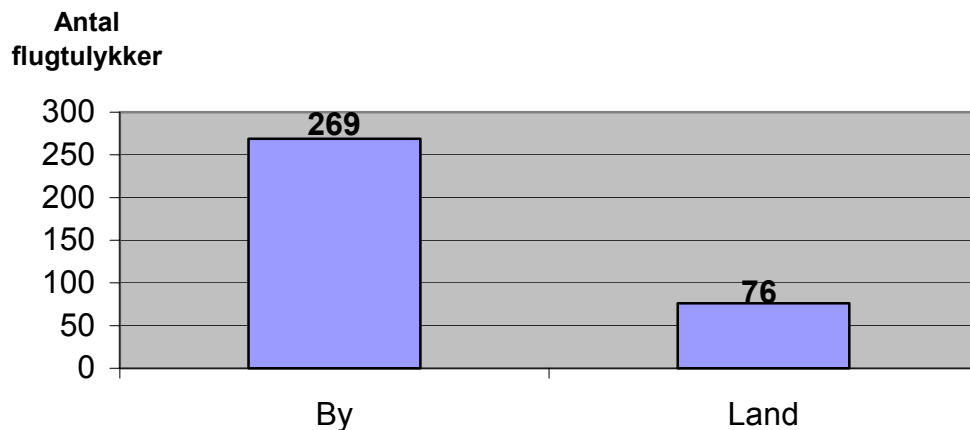
Opgørelsen i figuren viser hvor mange sager med henholdsvis identificerede og ikke-identificerede flygtede førere, der var i hver enkelt politikreds samlet set for 2005 og 2006.



Figur 5: Flygtede førere pr. politikreds - total 2005 og 2006

6.4 Fordeling by og land

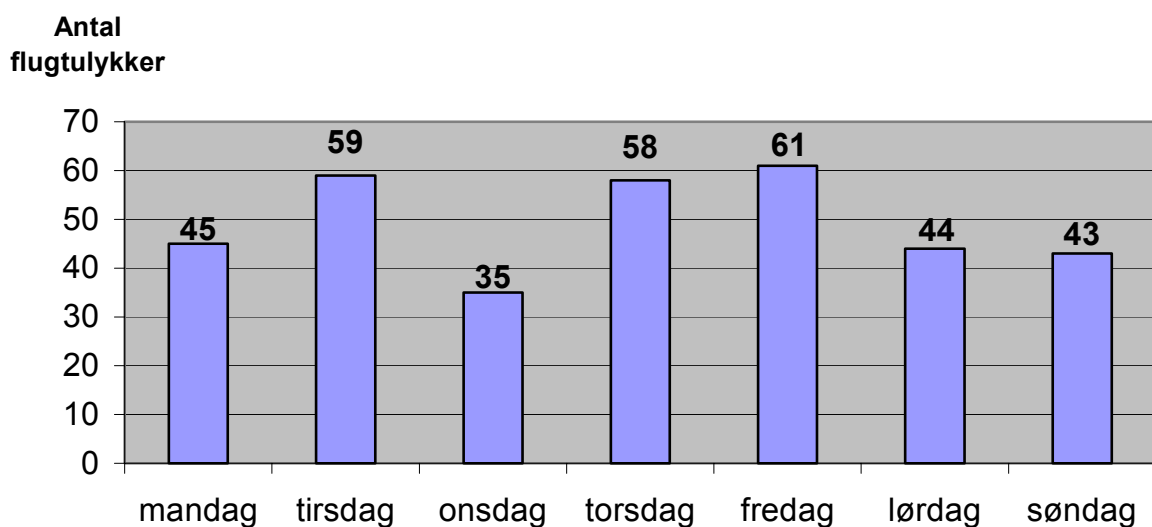
De undersøgte sager fordeler sig i antal som anført i figur 6 mellem by og land. Kriteriet for sondringen mellem by og land er, hvorvidt ulykken fandt sted inden for et område, der var afmærket med færdselstavler som "tættere bebygget område". Som det fremgår af figuren, er der en klar overvægt (ca. 78 %) af flugtulykker, der har fundet sted i byområder.



Figur 6: Fordeling by og land (total 2005 og 2006)

6.5 Tidspunkt på ugen for flugtulykker

Tidspunkt på ugen for flugtulykkerne er anført i figur 7.



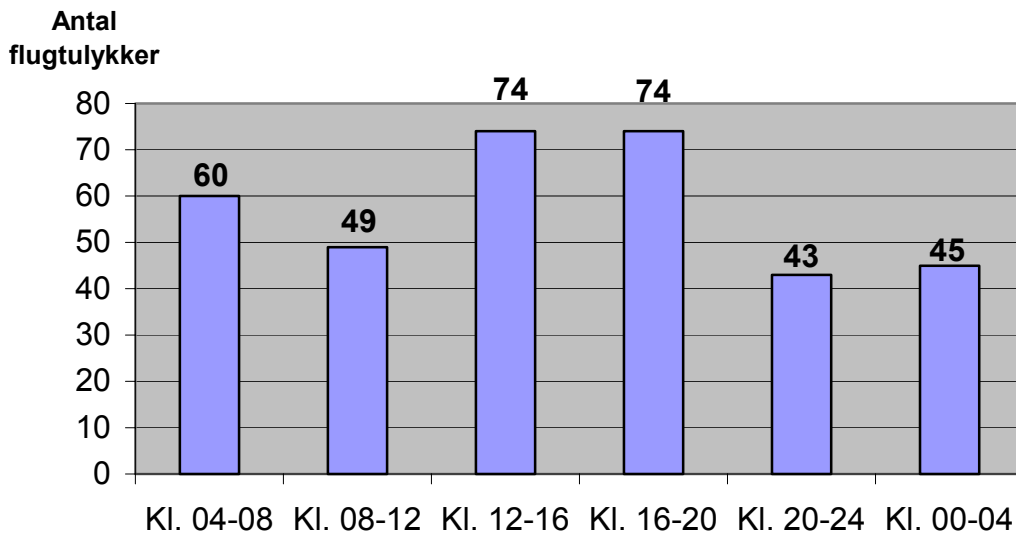
Figur 7: Antal flugtulykker pr. ugedag (total 2005 og 2006)

6.6 Tidspunkt på døgnet for flugtulykker

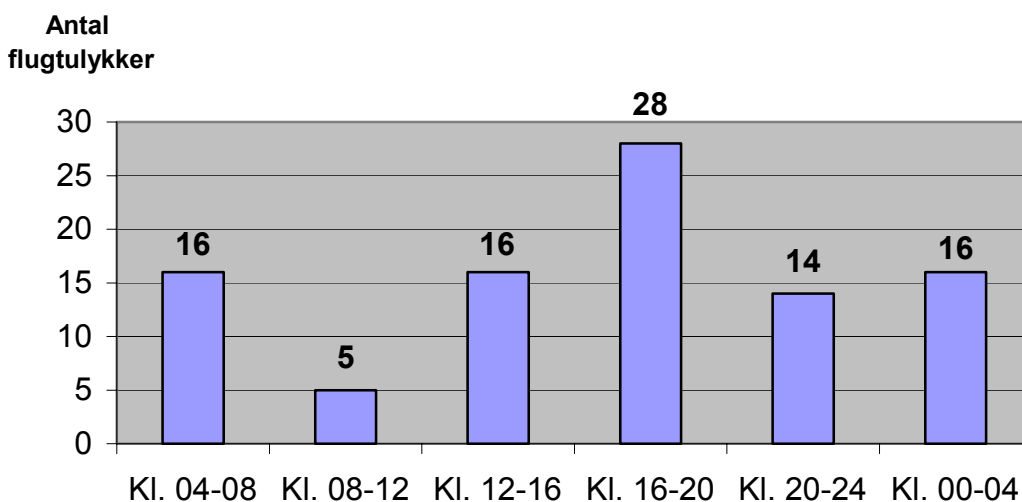
Det er undersøgt, hvornår på døgnet flugtulykkerne finder sted. Døgnet er inddelt i 4-timers intervaller, jf. figur 8.

Det fremgår, at det højeste antal ulykker pr. 4-timers interval ligger mellem kl. 12-16 og kl. 16-20. En forklaring kan være, at der i dette tidsrum er flere trafikanter på vejene end i de øvrige tidsrum, og at der som følge heraf sker flere færdselsulykker i dette tidsrum. Risikoen for at blive identificeret må imidlertid af samme årsag tilsvarende antages at være større i samme tidsrum.

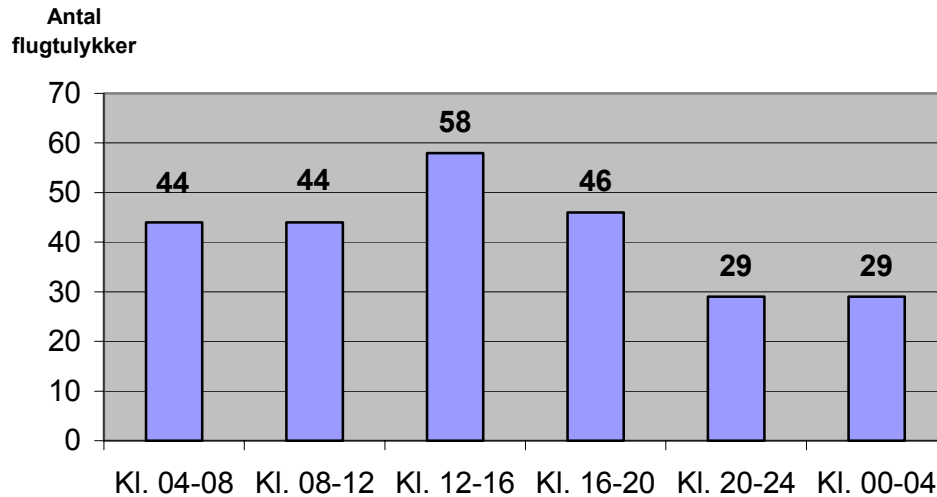
Der er derfor foretaget en undersøgelse af antallet af flugtulykker pr. 4-timers interval for henholdsvis identificerede og ikke-identificerede flygtede førere, som fremgår af figur 9 og 10. Den undersøgelse bekræfter antagelsen om, at identifikation i højere grad sker, når der er mange trafikanter på vejene, idet 28 af de 95 identificerede førere (knap 30 %) fandtes i ulykker, der skete i tidsrummet kl. 16-20.



Figur 8: Tidspunkt på døgnet for flugtulykker (total 2005 og 2006)



Figur 9: Tidspunkt på døgnet for flugtulykker med identificerede førere (total 2005 og 2006)



Figur 10: Tidspunkt på døgnet for flugulykker med ikke-identificerede førere (total 2005 og 2006)

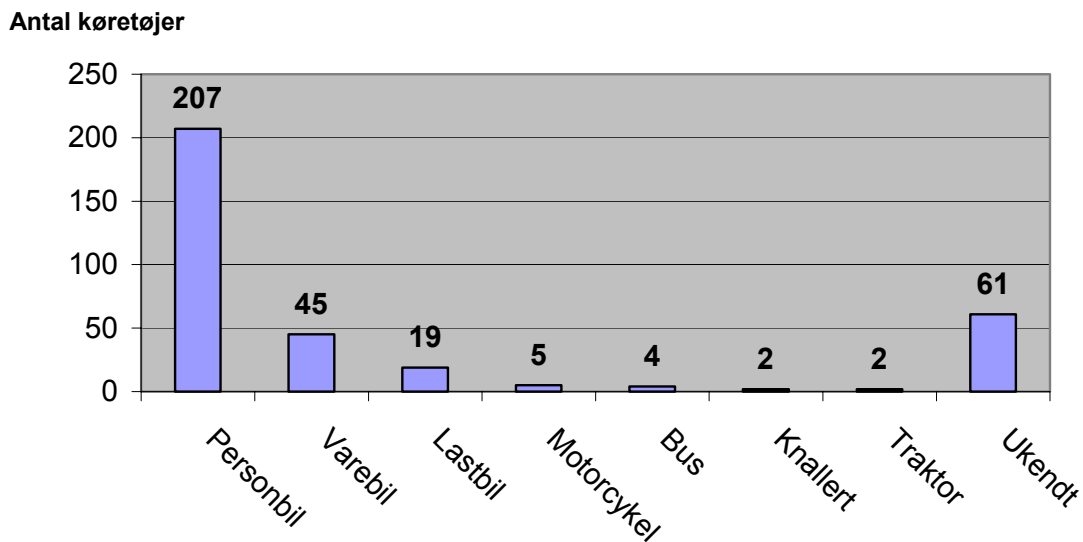
6.7 Køretøjer, der anvendtes af de flygtede førere.

De flygtede førere var langt overvejende førere af personbiler (mindst 60 %). Det må imidlertid antages, at antallet er højere, da der i 61 af de undersøgte sager ikke er tilgængelige oplysninger om, hvilken type trafikant den flygtede fører var.

Det er i afsnit 4 om afgrænsninger anført, at kun ulykker, hvor den ene part var et motorkøretøj, er omfattet af undersøgelsen.

I de 2 tilfælde i figur 11, hvor knallert er anført som trafikantart for den flygtede fører, er der tale om, at knallertkøreren var den flygtende part i ulykker med henholdsvis en personbil og en motorcykel som modparter.

I de fem sager med motorcyklister som flygtede førere, var der tale om 3 fodgængere og 2 cyklister som modparter.



Figur 11: Køretøjer, der anvendtes af flygtede førere

6.8 Ofrene.

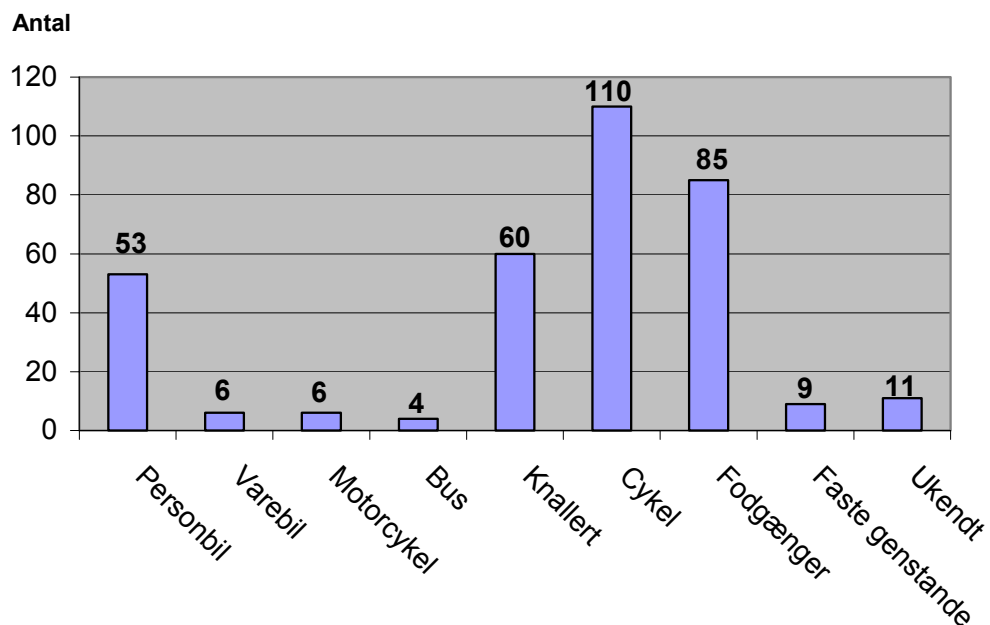
Ofrene var langt overvejende "bløde" trafikanter (fodgængere, cyklister og knallertkørere), hvilket fremgår af figur 12. Der var tale om et samlet antal "bløde" trafikanter på ikke under 255 (svarende til ikke under 74 %).

Som ovenfor anført under pkt. 6.7 om køretøjer, der anvendtes af de flygtede førere, er der også her tale om sager, hvor det ikke på det foreliggende grundlag har været muligt at fastlægge, hvilken kategori modparten tilhører. Det drejer sig om 11 sager. I sagerne, hvor faste genstande er anført som "modpart", vedrører flugtforholdet, at føreren havde en eller flere passagerer med i sit køretøj, da vedkommende påkørte genstanden. Efter påkørslen stak føreren af og efterlod en eller flere tilskadekomne passagerer på ulykkesstedet. Som faste genstande er der tale om bygninger, træer og parkerede køretøjer.

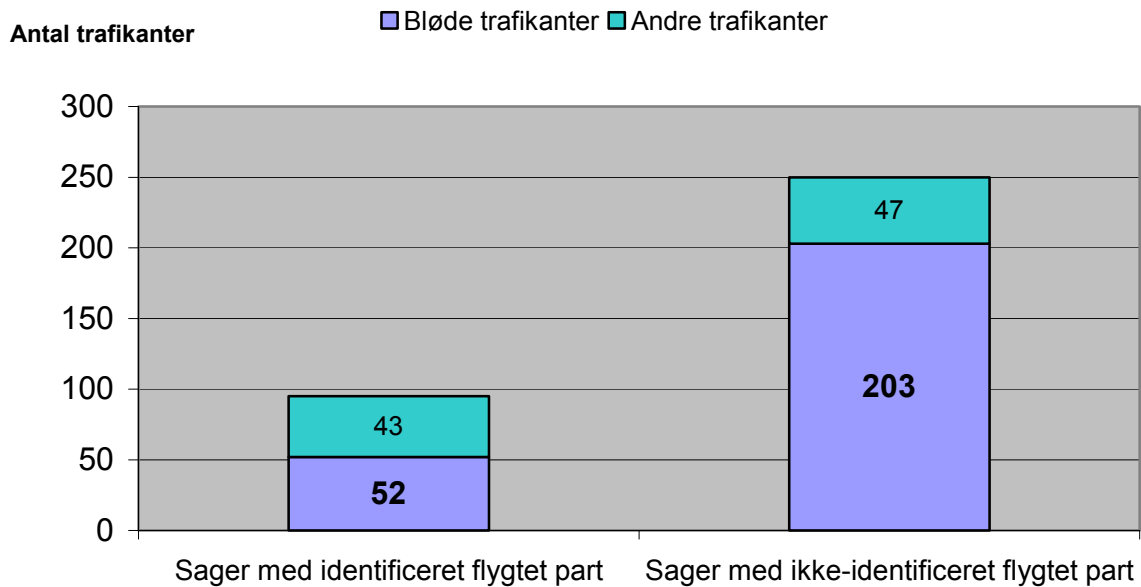
De "bløde" trafikanter er i flertal som ofre, hvilket formentlig kan henføres til, at denne trafikantgruppe nemmere udsættes for skade ved en færdselsulykke, jf. afgrænsningen af undersøgelsen.

Ved sammenligning af sager med identificerede flygtede førere og ikke-identificerede flygtede førere, er der en klar overvægt i antallet af "bløde" trafikanter som ofre i sager med uidentificerede flygtede førere. Dette fremgår af figur 13. Undersøgelsen viser, at en flygtet part oftere forbliver uidentificeret, når modparten er en "blød" trafikant.

Årsagen hertil kan ikke udledes af undersøgelsen. En del af forklaringen kan antages at være, at en påkørt "blød" trafikant som oftest bliver væltet omkuld, hvorfor den pågældende ikke har de samme muligheder for at sikre sig registreringsnummer og/eller signalement på den flygtende part, ligesom den flygtende part kan have en formodning om, at modparten ikke umiddelbart følger efter den flygtende og identificerer vedkommende.



Figur 12: Ofrene og deres eventuelle transportmiddel (total 2005 og 2006)

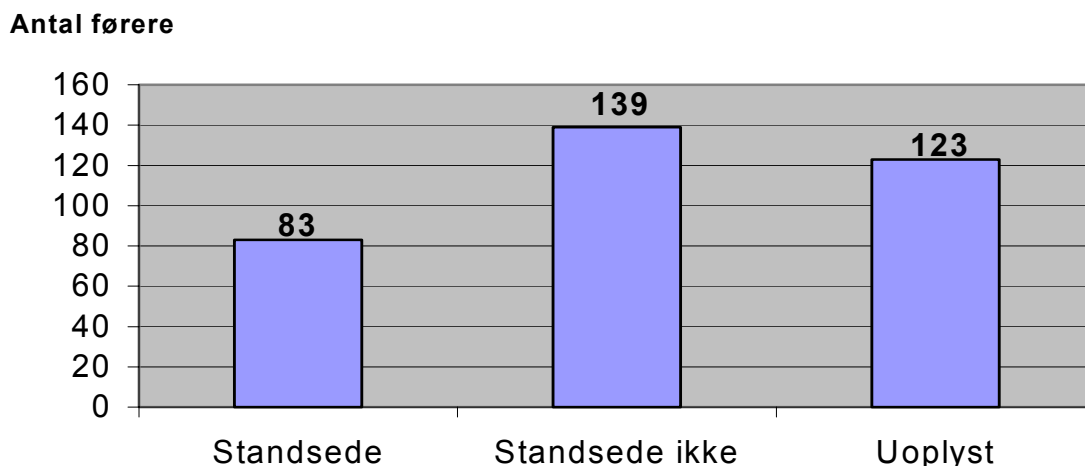


Figur 13: "Bløde" trafikanter som modpart (total 2005 og 2006)

6.9 Standsede eller undlod den flygtede fører at standse ved ulykkesstedet

Af figur 14 fremgår det, om den flygtede fører standsede eller undlod at standse i forbindelse med ulykken. Der er ikke foretaget nogen undersøgelse af, i hvilket omfang de standsede førere henvendte sig ved eller til den tilskadekomne modpart. Det skyldes, at dette forhold kun i ringe omfang er beskrevet i datamaterialet, ligesom der i øvrigt er 123 sager, hvor det er uoplyst, om der skete standsning eller ej.

Uanset manglerne i datamaterialet i relation til spørgsmålet om, hvorvidt der skete standsning eller ej, synes der dog at være en tendens til, at den flygtede fører i de fleste tilfælde er fortsat fra ulykkesstedet uden at standse.



Figur 14: Standsede eller undlod den flygtede fører at standse ved ulykkesstedet (total 2005 og 2006)

6.10 Antal dræbte ofre for flygtede førere.

I 7 tilfælde afgik modparten ved døden i forbindelse med flugtulykken. Af disse sager skete én i 2005 og seks fandt sted i 2006. I tre af sagerne er den flygtede fører på undersøgelsestidspunktet ikke identificeret – det drejer sig om sagen fra 2005 og to sager fra 2006.

Sagerne med ikke identificerede førere i dødsulykker vedrører:

- En sag fra daværende Køge politikreds i marts 2005, hvor en 58-årig kvinde fandtes liggende død i vejkanten ved siden af sin cykel med svære skader i hovedet. Effekter fra cyklen lå spredt i nærheden. Sagen er behandlet som en færdselsulykke med en flygtet fører.
- En sag fra daværende Holbæk politikreds i oktober 2006, hvor en 71-årig kvindelig fodgænger blev påkørt af en ukendt lastbil, der under en bakkemanøvre ramte kvinden, der pådrog sig svære kvæstelser og senere døde. Lastbilen fortsatte efter påkørslen af fodgængereren.
- En sag fra daværende Horsens politikreds i december 2006, hvor en 17-årig kvindelig fodgænger blev påkørt af en personbil under passage af vejen. Efter at være ramt af personbilen, der standsede, blev pigen påkørt af endnu en personbil, der fortsatte uden at standse.

Samtlige ofre, der afgik ved døden i forbindelse med flugtulykker i 2005 og 2006, var "bløde" trafikanter. Der var tale om 5 fodgængere, 1 cyklist og 1 knallertkører.

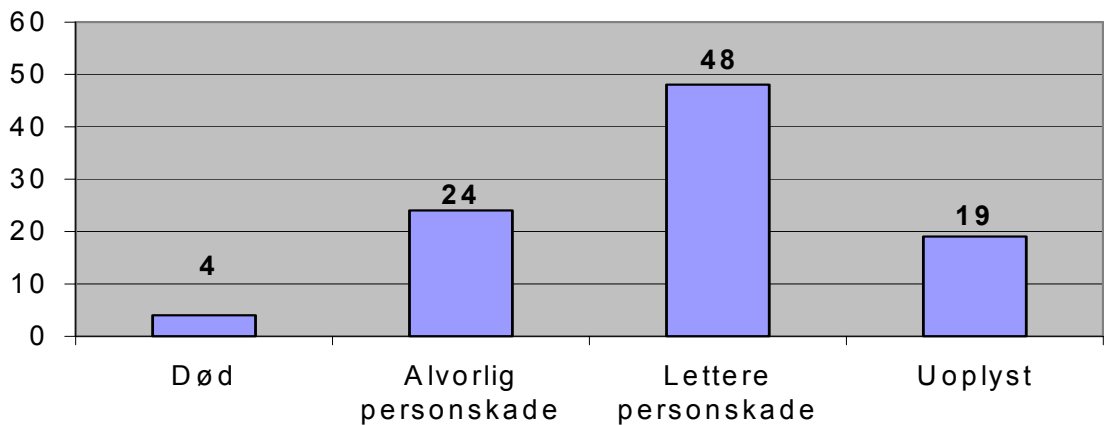
6.11 Grad af tilskadekomst i sager med identificerede flygtede førere.

Fordelingen af tilskadekomsttyper i sager med identificerede flygtede førere fremgår af figur 15.

Opgørelsen er alene lavet for denne gruppe af førere som følge af begrænsningerne i datamaterialet, hvilket bl.a. indebærer en stor andel af uoplyste tilfælde i gruppen af uidentificerede førere.

Som alvorlig personskade regnes knoglebrud, bevidstløshed, hjernerystelse, afrevne lemmer mv. Som lettere personskade regnes småskrammer, slag, blå mærker, rifter og flænger, der ikke skal syes, samt observation på skadestue uden nævneværdig behandling mv.

Antal skadede
modparter



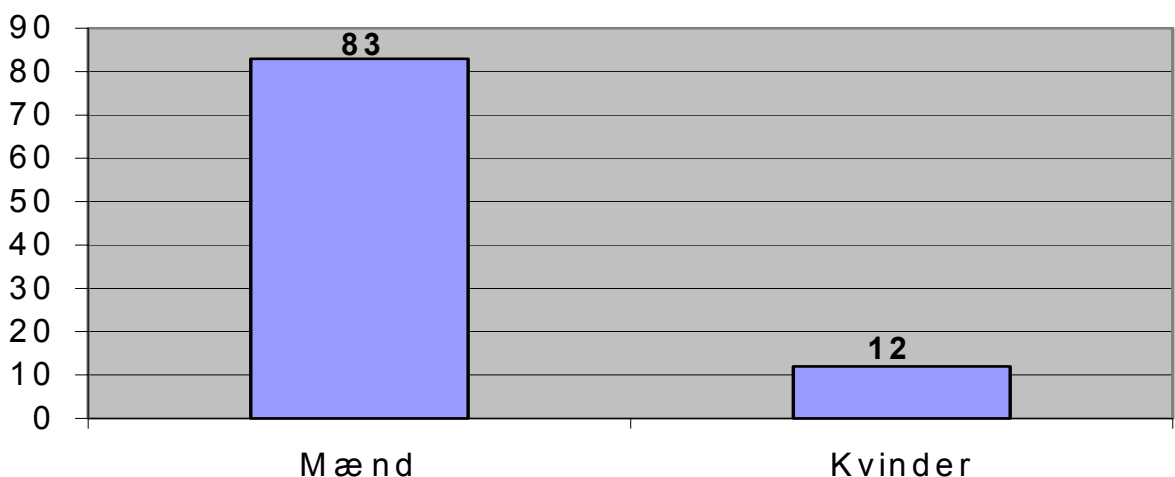
Figur 15: Grad af tilskadekomst i sager med identificerede flygtede førere (total 2005 og 2006)

6.12 Fordeling af køn af identificerede flygtede førere.

De følgende undersøgelser vedrører sager med identificerede flygtede førere. Som tidligere anført er der samlet set for 2005 og 2006 i alt 95 sager i denne kategori.

De fordeler sig med 83 mænd og 12 kvinder som anført i figur 16.

Antal
flygtede førere



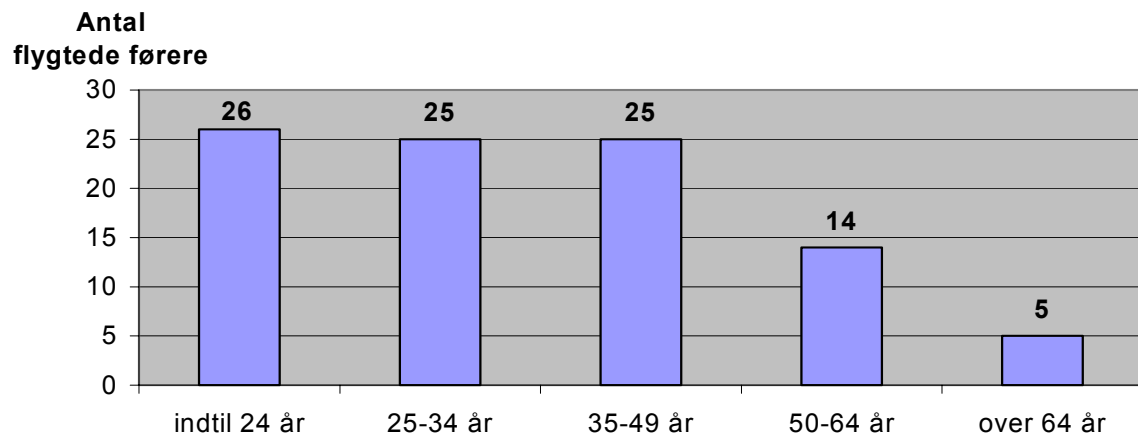
Figur 16: Fordeling af køn af identificerede flygtede førere (total 2005 og 2006)

6.13 Alder på de identificerede flygtede førere.

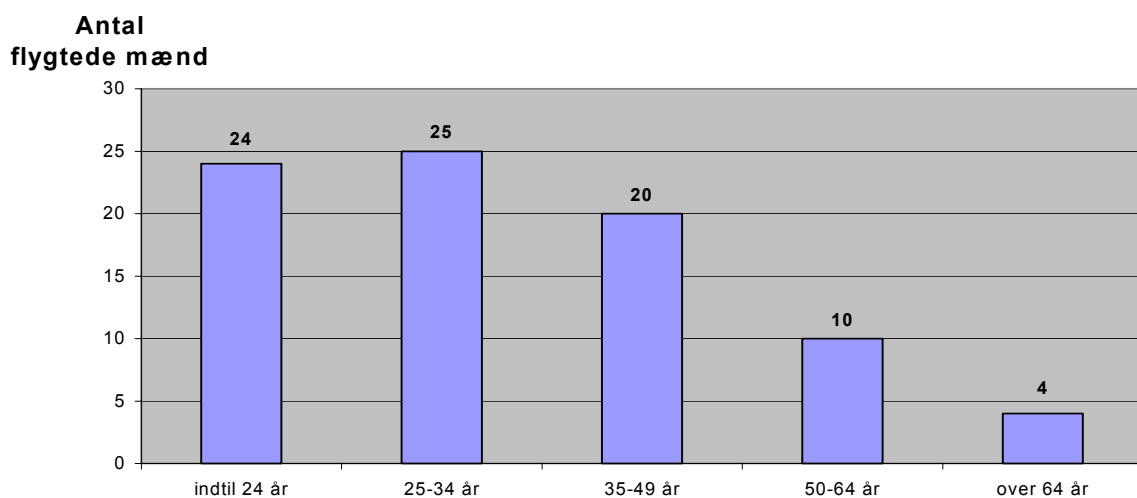
Førernes alder er opgjort i figur 17. For gruppen af indtil 24-årige var der i alt 6 personer under 18 år. Disse var alle mænd i alderen 16 og 17 år.

Opgørelsen viser en ligelig fordeling af flygtede førere i aldersgrupperne indtil 24 år, 25-34 -årige og 35-49 -årige.

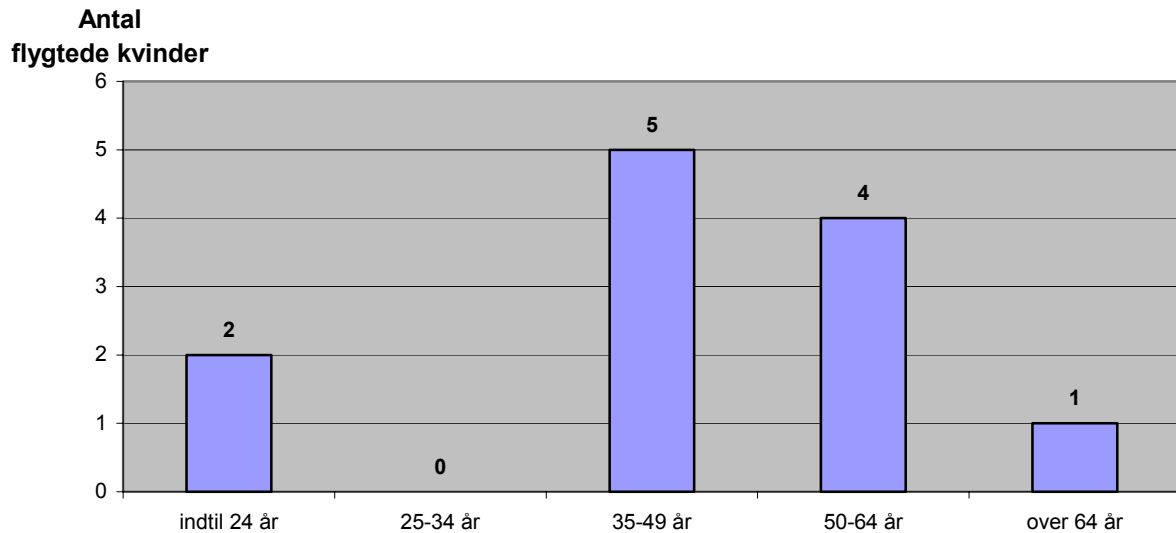
Figureerne 18 og 19 viser aldersfordelingen på henholdsvis mænd og kvinder. Tendenserne skal naturligvis – henset til det relativt begrænsede datamateriale og særligt for kvinder – tages med forbehold.



Figur 17: Alder på identificerede flygtede førere (total 2005 og 2006)



Figur 18: Aldersfordeling - mænd (total 2005 og 2006)



Figur 19: Alderfordeling - kvinder (total 2005 og 2006)

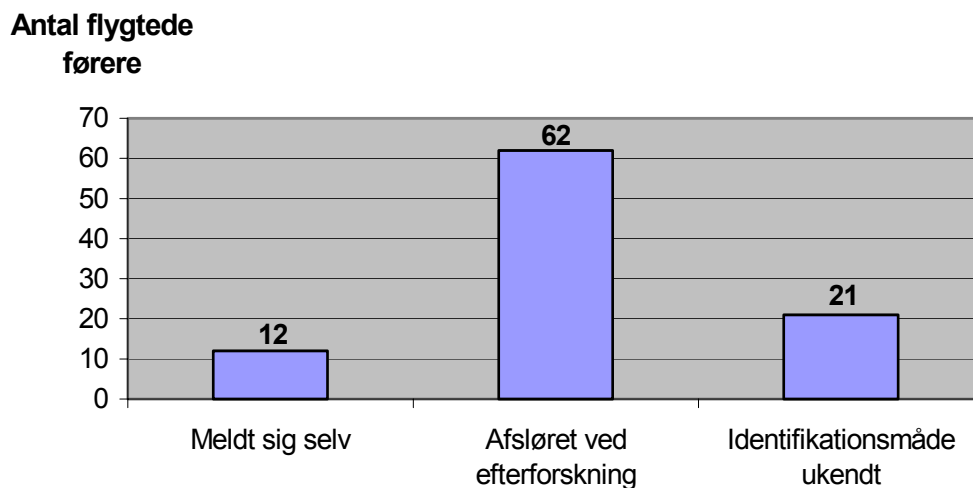
6.14 Identifikationsmåde af flygtede førere.

Det er undersøgt, i hvilket omfang de flygtede førere efterfølgende har meldt sig selv til politiet, eller om de er blevet identificeret på baggrund af politiets efterforskning. Dette fremgår af figur 20.

I 12 af de 95 tilfælde med identificerede førere meldte den flygtede fører med sikkerhed efterfølgende sig selv. Hovedparten af de flygtede førere (mindst 62) blev identificeret på baggrund af efterforskning.

Sagerne, hvor de flygtede førere er identificeret på baggrund af efterforskning, omfatter tilfælde, hvor parts- og vidneforklaringer har identificeret den flygtede og tilfælde, hvor tekniske beviser har ledt politiet på sporet.

I 21 sager fandtes der ikke i det undersøgte materiale tilgængelige oplysninger om, hvorledes identifikation af den flygtede fører er sket.



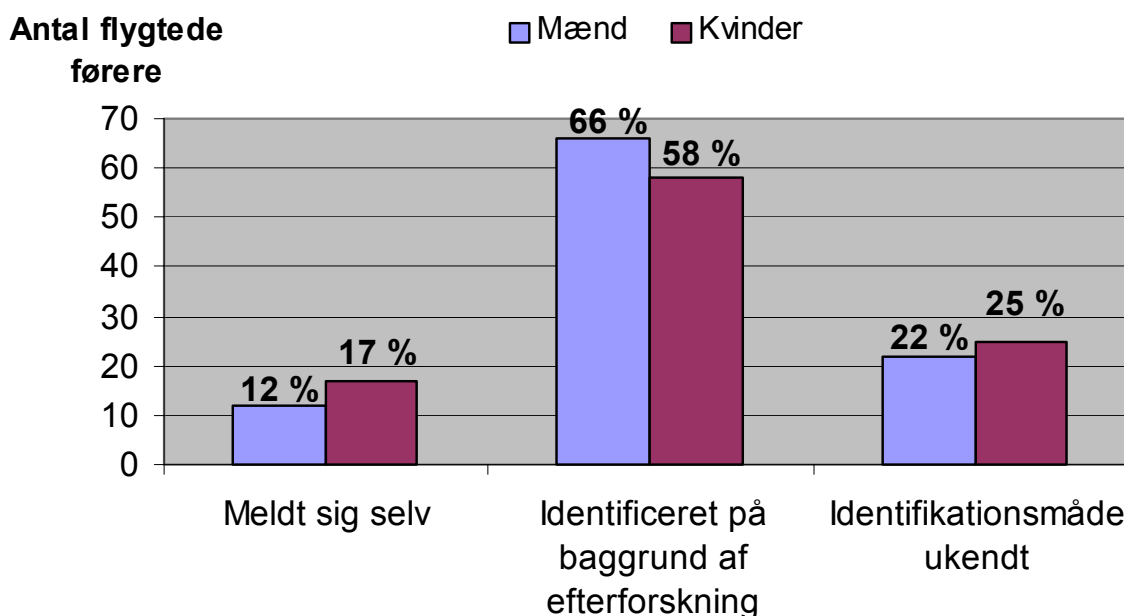
Figur 20: Identifikationsmåde af flygtede førere

En gruppe af personer (15 førere) angav panik og/eller chok som årsag til flugt fra færdselsulykken. Heraf har alene 4 efterfølgende meldt sig selv. Resten (11 førere) blev identificeret på baggrund af politiets efterforskning.

6.15 Identifikationsmåde af flygtede førere i forhold til køn.

Der er foretaget en undersøgelse af, hvorledes der er sket identifikation af flygtede førere i forhold til køn. I gruppen, der meldte sig selv, var der 10 mænd og 2 kvinder. I gruppen, der blev identificeret på baggrund af politiets efterforskning var der 55 mænd og 7 kvinder, og i gruppen, hvor der ikke var oplysninger om identifikationsmåde, var der 18 mænd og 3 kvinder.

Den procentvise fordeling af de identificerede flygtede førere pr. køn fremgår af figur 21. Der ses ikke - med forbehold for det begrænsede datamateriale - at være nogen nævneværdig kønsbestemt forskel i relation til identifikationsmåden af de flygtede førere.



Figur 21: Identifikationsmåde i forhold til køn

6.16 Årsag til flugt ?

Et af undersøgelsens formål var om muligt at give en beskrivelse af den flygtede fører, herunder motivet eller årsagen til flugten. Det er i sagens natur forbundet med ganske betydelige usikkerheder ud fra en politirapport at vurdere et motiv eller en årsag til, at en fører vælger at flygte fra en færdselsulykke. Denne del af undersøgelsen skal således tages med betydelige forbehold.

Opgørelsen er udarbejdet på grundlag af førernes egne forklaringer til politiet kombineret med visse objektive forhold omkring kørslerne, som kunne medføre,

at en fører ikke var interesseret i at forblive på stedet og derved risikere kontakt med politiet. Føreren kunne således f.eks. samtidig have gjort sig skyldig i spirituskørsel, kørsel uden førerret, kørsel i en stjålet bil eller andre strafbare forhold.

Det bemærkes, at der var 15 førere, der angav panik eller chok som årsag til flugt. Blandt disse var der 4 førere, der samtidig begik anden kriminalitet, som f.eks. spirituskørsel eller kørsel uden førerret. Dette er årsagen til, at summen af flygtede førere i figur 22 er 99, selv om antallet af identificerede førere er 95.

Blandt de 32, der samtidig begik anden kriminalitet, var spirituskørsel et led i 20 af forholdene.

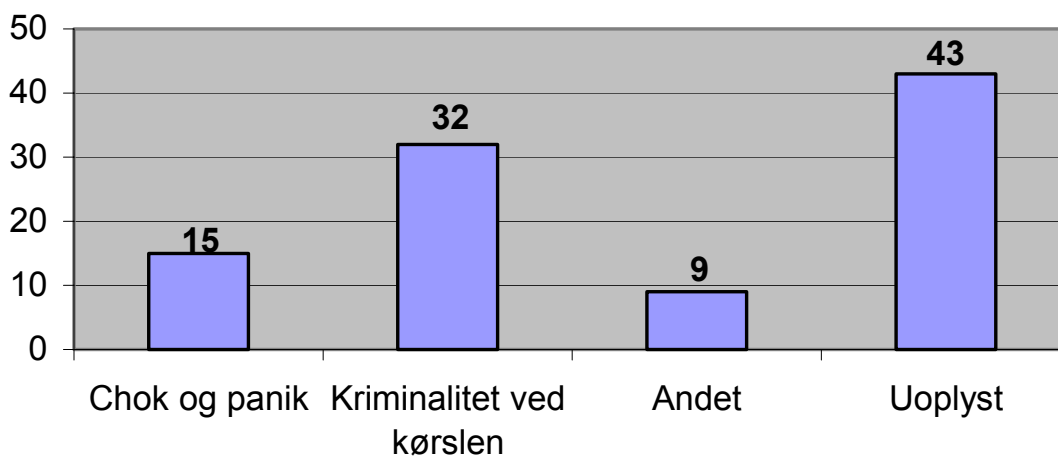
I sagerne i figur 22 er 9 førere flygtet på grund af "andet". Efter forklaringerne til politiet omfattede disse tilfælde bl.a.:

- Surhed over diskussion på ulykkesstedet,
- frygt for andre tilstedeværende, der udviste truende adfærd,
- sygdom,
- ukendskab til pligt om at forblive på stedet,
- misforståelse,
- havde ikke bemærket uheldet.

I en ganske stor del (ca. 45 %) af sagerne, findes der ikke i det undersøgte materiale tilgængelige oplysninger om årsagen til flugten. Det kan skyldes, at føreren ikke har afgivet forklaring herom til politirapporten, og/eller der ikke i øvrigt er oplysninger, som kan antages at have været en medvirkende årsag til flugten.

På grundlag af det relativt begrænsede antal sager, er det ikke umiddelbart muligt at udlede noget om årsager til flugten. Der synes imidlertid at være en relativ stor andel af førerne (ca. 1/3), der samtidig foretager sig en anden strafbar handling.

Antal førere



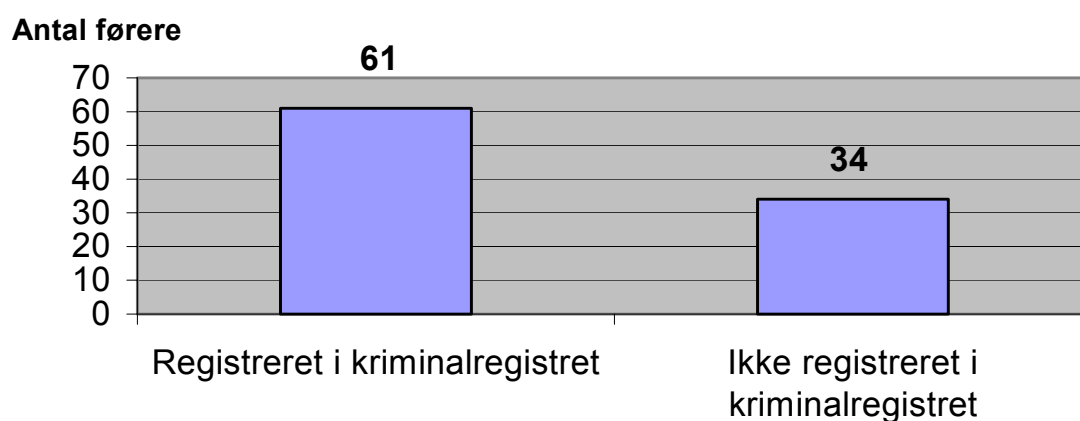
Figur 22: Årsag til flugt (total 2005 og 2006)

6.17 De flygtede føreres registrering i Kriminalregistret før flugtsagen.

Vagn Greve anfører i "Færdselsstrafferet" på side 179 følgende: "Tyske undersøgelser viser, at flugtbilister i højere grad er forstraffede, og at de har større lighed med almindelige kriminelle end andre færdselslovsovertrædere – bortset fra spritbilister."

På den baggrund er det undersøgt, i hvilket omfang de 95 identificerede flygtede førere var registreret i Kriminalregistret (KR) forud for flugtsagen.

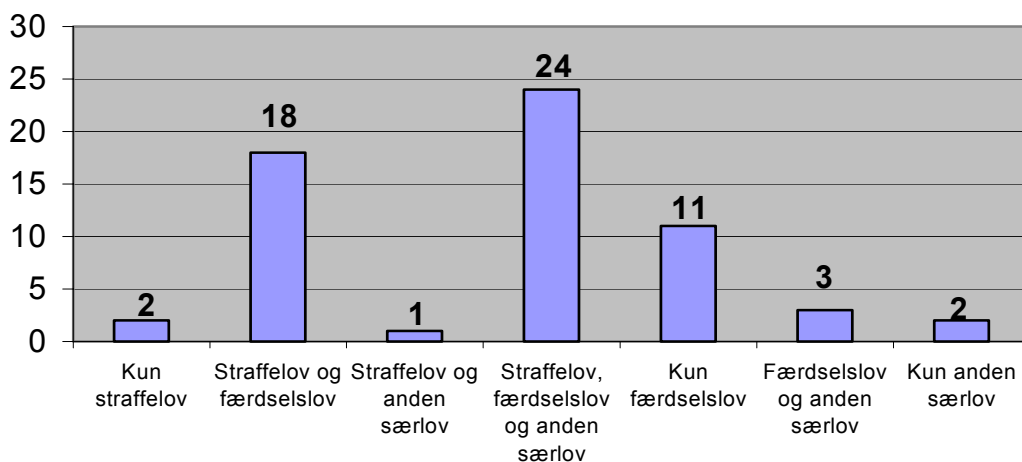
Det fremgår af figur 23, at 61 personer (ca. 2/3) var registreret i KR, før de flygtede fra færdselsulykken, mens 34 personer (ca. 1/3) ikke var registreret i KR.



Figur 23: De flygtede føreres registrering i Kriminalregistret før flugtsagen

6.18 De identificerede flygtede føreres forstraffe.

Af de 61 flygtede førere, der i forvejen var registreret i KR, var 45 registreret med straffelovsovertrædelser, heraf 43 tillige med andre overtrædelser. 56 var registreret med færdselslovsovertrædelser, heraf 45 tillige med andre lovovertrædelser. 2 førere var alene registreret med andre særlovsovertrædelser end overtrædelser af færdselslov. Blandt de 24 personer, der var registreret med overtrædelser af både straffeloven, færdselsloven og andre særlove, var 15 personer massivt forstraffede og idømt flere fængselsstraffe.

Antal førere

Figur 24: De identificerede flygtede føreres forstraffe (total 2005 og 2006)

6.19 De identificerede flygtede føreres straffe.

Af de i alt 95 sager med identificerede flygtede førere er der opdateret afgørelser i 60 sager. Det reelle antal afgjorte sager er antageligt lidt større, idet der går et stykke tid fra en sag er afgjort til afgørelsen opdateres.

Afgørelserne er fundet dels i Kriminalregistret (KR) og dels ved søgning i POLSAS' afgørelsesregister, da ikke alle afgørelser opdateres i KR.

Af de 60 sager ses 9 afgjort med frihedsstraf i henholdsvis 14 dage, 30 dage, 40 dage, 60 dage, 60 dage, 4 måneder, 5 måneder, 6 måneder og 10 måneder.

Det er imidlertid ikke muligt indenfor rammerne af undersøgelsen nærmere at belyse sanktionerne for flugtbilisme isoleret. Dette skyldes, at der i de alvorlige sager har været tale om en samlet straf for flere overtrædelser.

De resterende 51 afgjorte sager er afgjort med bøde på mellem kr. 1.000 og kr. 20.000. De varierende bødestørrelser skyldes, at afgørelserne ofte er samlede straffe, hvor der er idømt eller vedtaget bøder for flere overtrædelser, f.eks. færdselslovens § 9 (flugtforholdet) og færdselslovens § 53 (spirituskørsel). Bødestrafen for spirituskørsel er indtægtsbestemt, hvorfor der er meget varierende bødestørrelser i de sager, hvor der er en afgørelse for spirituskørsel.

Til orientering kan oplyses, at det af Rigsadvokatens meddelelse nr. 4 fra 2000 (senest rettet i december 2005) om sanktionspåstande i færdselssager (Bødekataloget) fremgår, at overtrædelse af færdselslovens § 9, stk. 1 og 2 straffes med en bøde på kr. 1.000. Der skal påstås frihedsstraf, når en person undlader at standse og yde hjælp ved færdselsulykker med personskade.

I en del af tilfældene er der tillige sket frakendelse af førerretten. Frakendelsen er i de fleste tilfælde begrundet i spirituskørsel eller tilsidesættelse af væsentlige

hensyn til færdselssikkerheden. Det bemærkes, at der i færdselsloven ikke er nogen regel om frakendelse af førerretten som følge af flugt fra en færdselsulykke.

7. Lovgivning og visse retsafgørelser

7.1 Lovgivning

Dette afsnit indeholder en kort omtale af de straffebestemmelser, som det vil være relevant at anvende i sager om flugtbilisme. I det følgende omtales alene færdselslovens § 9 og straffelovens § 253. Straffelovens § 250 antages herudover tillige at kunne finde anvendelse i visse situationer, hvor der mellem flugtbilist og offer er etableret et egentligt varetægtsforhold.

Færdselslovens § 9, der beskriver en trafikants forpligtelser ved færdselsuheld, har følgende ordlyd:

- Stk. 1: Trafikant, der med eller uden egen skyld bliver indblandet i et færdselsuheld, skal straks standse og i muligt omfang yde hjælp til tilskadekomne. Den pågældende skal endvidere til sikring af færdslen deltage i de foranstaltninger, som uheldet giver anledning til. Hvis en anden, der er indblandet i uheldet, anmoder herom, skal vedkommende opgive navn og bopæl. Tilsvarende oplysninger skal efter anmodning gives den, på hvis ejendom eller ting, der er sket skade.*
- Stk. 2: Er der sket skade på en anden person, og er skaden ikke ubetydelig, skal den, der har forvoldt skaden, snarest muligt underrette politiet. Er der sket skade på ejendom eller ting, og er der ingen tilstede, som kan modtage de oplysninger, der er nævnt i stk. 1, skal den, der har forvoldt skaden, snarest muligt underrette skadelidte eller politiet.*
- Stk. 3: Er nogen dræbt eller kommet alvorligt til skade ved færdselsuheldet, må der ikke ændres ved forholdene på uhedsstedet eller fjernes spor, som kan være af betydning for opklaringen af uheldet. Køretøj, der har været indblandet i uheldet, skal dog flyttes, hvis dets placering er til fare for færdslen.*

Den centrale forpligtelse til at standse og yde hjælp til tilskadekomne fremgår af stk. 1, 1. pkt. En trafikant er endvidere efter stk. 1, 3. pkt., forpligtet til at identificere sig over for andre, herunder implicerede i uheldet, ligesom politiet efter stk. 2 skal underrettes, såfremt der er tale om tilskadekomst af en vis ikke ubetydelig karakter.

Straffebestemmelser for overtrædelse af færdselslovens § 9 findes i § 117 d og § 118, stk. 1.

Af færdselslovens § 117 d, stk. 1, fremgår bl.a., at overtrædelse af § 9, stk. 1, straffes med bøde eller under skærpende omstændigheder med fængsel indtil 1 år. Af § 118, stk. 1, fremgår bl.a., at overtrædelse af § 9, stk. 2, straffes med bøde.

Straffelovens § 253, der i forhold til færdselslovens § 9 har et snævrere anvendelsesområde, har følgende ordlyd:

Med bøde eller fængsel indtil 2 år straffes den, som, uagtet det var ham muligt uden særlig fare eller opofrelse for sig selv eller andre, undlader

- 1) *efter evne at hjælpe nogen, der er i øjensynlig livsfare, eller*
- 2) *at træffe de foranstaltninger, som af omstændighederne kræves til redning af nogen tilsyneladende livløs, eller som er påbudt til omsorg for personer, der er ramt af skibbrud eller anden ulykke.*

§ 253 omhandler passivitet i forskellige nødsituationer og bestemmelsens forskellige gerningsindhold vil efter omstændighederne kunne være realiserede i forbindelse med færdselsulykker.

En person der, som impliceret i en færdselsulykke, undlader at hjælpe nogen, der er i øjensynlig livsfare eller tilsyneladende livløs, men som i stedet for vælger at flygte fra ulykkesstedet uden, at der på stedet er nogen til at tage sig af den truede, vil kunne straffes efter bestemmelsen. Der er krav om forsæt til alle led i gerningsindholdet, og det skal have været muligt at gribe ind "uden særlig fare eller opofrelse" for trafikanten.

Bestemmelsen kan anvendes i sammenhæng med færdselslovens § 9, idet denne bestemmelse som anført har et bredere anvendelsesområde, ligesom der ikke kræves forsæt for at pådrage sig strafansvar efter færdselsloven. I modsætning til straffelovens § 250 kræves der ikke noget varetægtsforhold i forhold til den tilskadekomne/truede, hvorfor § 253 ofte ses anvendt i forbindelse med alvorlige færdselsulykker, hvor en fører er flygtet uden at hjælpe den/de tilskadekomne.

Strafferammen for overtrædelse af straffelovens § 253 blev ved lov nr. 218 af 31. marts 2004 skærpet fra fængsel i 3 måneder til fængsel i 2 år.

7.2 Visse tidligere domme vedrørende flugt fra færdselsulykker.

Som supplement til det, der i afsnit 6.19 er anført om sanktionerne i de undersøgte sager, er der i det følgende kort omtalt et antal afgørelser fra perioden 1999 – 2005, som har været beskrevet i Tidsskrift for Kriminalret (TfK). Afgørelserne er medtaget for at give et lidt bredere billede af retspraksis på området. Det bemærkes i den forbindelse, at der inden for de seneste år er gennemført flere skærpelser af sanktionsniveauet på området. Strafferammen for overtrædelse af straffelovens § 253 blev ved lov nr. 218 af 31. marts 2004 skærpet fra fængsel i 3 måneder til fængsel i 2 år. Herudover er der i 2002 og i 2005 gennemført skærpelser af sanktionsniveauet, når der er tale om spirituskørsel og særlig hensynsløs kørsel, således at udgangspunktet nu er

fængsel i 10 måneder til 1 år, i sager med uagtsomt manddrab eller uagtsom betydelig legemsbeskadigelse.

I en Østre Landsrets dom idømtes en ung mand ubetinget **fængsel i 14 dage** for bl.a. overtrædelse af færdselslovens § 9, stk. 1 og 2, og § 53, stk. 3, (daværende regel om promillekørsel) ved at have påkørt en cyklist, der efterfølgende døde af sine kvæstelser. Tiltalte undlod at standse, hjælpe og underrette politiet. (TfK 2002.81).

I en Østre Landsrets dom idømtes en midaldrende mand **fængsel i 20 dage** for bl.a. overtrædelse af færdselslovens § 9, stk. 1, ved at have forladt et ulykkessted, hvor han påkørte 2 cyklister, der deltog i et cykelløb. Begge cyklister væltede og den ene rev en tredje cyklist med i faldet. (TfK 2002.276).

I en Østre Landsrets dom blev en kvinde midt i 30'erne idømt **fængsel i 60 dage** for bl.a. overtrædelse af færdselslovens § 9 og straffelovens § 241 (uagtsomt manddrab) og § 253, nr. 2, idet hun påkørte en fodgænger, der gik i vejkanten. Fodgængereren døde ved påkørslen. Bilisten fortsatte uden at yde hjælp til den fodgænger, der lå livløs i vejkanten, og hun undlod at underrette politiet. Dommen omfattede tillige 2 senere forhold vedrørende henholdsvis spiritus- og promillekørsel. (TfK 2003.790).

I en Østre Landsrets dom idømtes en midaldrende mand **fængsel i 1 år** for flere forhold af spirituskørsel, samt for overtrædelse af straffelovens § 241 (uagtsomt manddrab), § 253, nr. 1 og 2 og færdselslovens § 9, stk. 1, idet han bl.a. var kørt fra en færdselsulykke, hvor han havde påkørt en fodgænger, der efterfølgende døde af sine kvæstelser og som blev efterladt hjælpeløs på ulykkesstedet. (TfK 2003.796).

I en Vestre Landsret dom idømtes en mand i 40'erne **fængsel i 3 måneder** for bl.a. spirituskørsel og for overtrædelse af straffelovens § 249 (uagtsom betydelig legemsbeskadigelse), samt for overtrædelse af færdselslovens § 9, stk. 1, idet han efter at have påkørt en forankørende personbil, der forulykkede, forlod stedet uden at yde hjælp til de tilskadekomne personer, der kom meget alvorligt til skade. (TfK 2005.67).

I en Vestre Landsrets dom idømtes en mand i 30'erne **fængsel i 10 måneder** for bl.a. uagtsomt manddrab og spirituskørsel, samt overtrædelse af færdselslovens § 9, stk. 1, ved som fører af en varebil at have påkørt en modkørende personbil, hvis fører efterfølgende døde af sine kvæstelser. Manden undlod at yde hjælp til den hårdt kvæstede fører. (TfK 2005.516).

Det er ikke muligt at give et præcist billede af straffens størrelse for et isoleret forhold af flugt i forbindelse med en færdselsulykke. Som det fremgår af de ovenfor nævnte afgørelser, er der i praksis tale om en samlet straf for flere overtrædelser ved samme handling eller en fælles straf for flere af hinanden uafhængige forhold. Det bemærkes i den forbindelse, at der oftest i forbindelse med flugtbilistulykker vil være tale om kørselsfejl, som tillige indgår i straffen.

I relation til sanktionsniveauet er udgangspunktet, at der idømmes bødestraf i de tilfælde, hvor der ikke er personskaade, eller hvor den alene er ubetydelig. Er der tale om alvorligere personskaader eller færdselsdrab, idømmes fængselsstraf,

der udmåles i op til et år afhængig af karakteren af den konkrete sag. I de alvorligste sager indgår tillige oftest straf for uagtsomt manddrab.

8. Sammenfatning

Som anført i indledningen besluttedes det at iværksætte en undersøgelse med henblik på at kortlægge sager om flugt efter færdselsulykker og få beskrevet udviklingen særligt med hensyn til antallet af flugtbilister over tid, fordelingen af identificerede og ikke-identificerede flygtede førere, ofrene og om muligt en beskrivelse af den typiske flygtede fører samt årsag til flugten.

Undersøgelsen angiver nogle hovedtendenser. Disse kan sammenfattes på følgende måde:

- **De flygtede førere forbliver ofte uidentificerede.** Ca. 72 % af de flygtede førere er endnu ikke identificeret, mens ca. 28 % er blevet identificeret efterfølgende,
- **ulykkerne sker oftest i byområder.** Ca. 78 % af flugtuulykkerne sker i byområde, mens ca. 22 % sker på landet,
- **de flygtede førere var kørende i personbil.** Mindst 60 % var førere af en personbil, mens mindst 22 % var førere af andre typer af køretøjer. I ca. 18 % af sagerne var der ingen oplysninger om flugtkøretøjet,
- **ofrene for de flygtede førere var langt overvejende "bløde" trafikanter.** Mindst 74 % af ofrene var enten fodgænger, cyklist eller knallertkører. Samtlige ofre, der døde som følge af flugtuheldet, var "bløde" trafikanter,
- **de identificerede flygtede førere var hovedsageligt mænd.** Ca. 87 % var mænd, mens ca. 13 % var kvinder,
- **de identificerede flygtede førere blev identificeret på baggrund af politiets efterforskning.** Mindst 65 % blev identificeret på baggrund af efterforskning, mens mindst 13 % meldte sig selv. I 22 % af sagerne var der ingen oplysninger om på hvilken måde, den flygtede part blev identificeret,
- **de identificerede flygtede førere var i forvejen registreret i Kriminalregistret (KR).** Ca. 66 % var registreret i KR, mens ca. 34 % ikke var registreret i KR,
- **blandt de 95 sager med identificerede flygtede førere indgik spirituskørsel i 20 af sagerne.** Blandt de 60 afgjorte sager indgik spirituskørsel i 11 sager. Blandt de endnu ikke afgjorte sager er førerne sigtet for spirituskørsel i 9 af tilfældene.